

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Frachtumschlag rettet Ostseehäfen

Rostock, Lübeck und Kiel verzeichnen nur geringe Umschlagrückgänge



Foto: Port of Kiel

Die österreichische Spedition LKW Walter hat eine neue Bahnlinie zwischen Rostock und Modena eingerichtet. Die drei großen Ostseehäfen Rostock, Lübeck und Kiel haben die Corona-Krise bislang weitgehend unbeschadet überstanden. Bei allen sank der Gesamtumschlag um jeweils ein bis zwei Prozent. Und bei allen war der sehr widerstandsfähige Frachtumschlag ursächlich dafür. Er konnte die massiven Einbrüche im Personentransport nahezu komplett ausgleichen. Der Kreuzfahrtbereich war allerorts um 90 Prozent oder mehr abgestürzt, der Personenfährverkehr um bis zu zwei Drittel.

In allen drei Häfen zeigte sich besonders der Kombinierte Verkehr sehr robust. Auch im Fährbereich setzten viele Unternehmen verstärkt auf unbegleitete Trailertransporte. Die Häfen nutzten die weniger stark

frequentierten Anlagen, um sie zu erneuern bzw. auszubauen. Letztlich waren alle drei Hafentreiber mit dem abgelaufenen Jahr angesichts der extrem schwierigen Lage sehr zufrieden.

Für das laufende Jahr ist die einhellige Meinung, dass sich in der zweiten Jahreshälfte auch die Passagierzahlen zumindest im Fährbereich wieder normalisieren dürften. Seite 4, 6 und 8

Vorschlag

Die Handelskammer Hamburg hat ihren Zukunftsplan Hafen vorgelegt. S.10

Planungssicherheit

Das BSH hat ebnet den Weg für den Ausbau der Offshore-Windenergie. S.12

Ausbau

Ancotrans bietet nun erstmals auch Kombinierte Verkehre an. S.14





Liebe Leserinnen und Leser,

ein Jahr nun leben wir mit Corona. Und alle fragen sich, wann das ein Ende hat. In Israel recht bald. Dort ist schon gut die Hälfte der Bevölkerung geimpft. Bei uns sind es gerade einmal zwei Prozent. Während man in Israel sehr frühzeitig zu sehr hohen Preisen sehr viel Impfstoff geordert, hatten bei uns die Bedenkenräger das Sagen. Wenn man in Jerusalem bald wieder auf der Straße in Cafés sitzen wird, dürfte man bei uns vor allem eines tun: Leichen zählen.

Bis Ende März könnten nach derzeitigem Stand in Deutschland gerade einmal 12,5 Millionen Menschen geimpft sein – ein gutes Siebtel der Bevölkerung.

Doch ein Hoffnungsschimmer bleibt: Ende September ist Bundestagswahl. Unsere Politiker werden alles daran setzen, bis dahin die Pandemie in den Griff zu bekommen, wenn sie wieder gewählt werden wollen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

Rostock mit starkem Ergebnis 4
 Kieler Hafenschlägt sich achtbar 6
 LHG schlägt mehr Autos um 8
 Moorburg in Hafen integrieren 10
 BSH stellt Weichen für Windkraft 12

Wirtschaft



14



16

Ancotrans nun auch intermodal 14
 Lieferung per Ducktrain 16

Recht & Geld

Viele Fragen zum Homeoffice 18

DVD



20

Stunde der Angst 20

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 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

Rostock mit starkem Ergebnis

Ohne einen Sondereffekt hätte der Hafen trotz Corona sogar zugelegt



Fotos: ROSTOCK PORT/Nordlicht

Neue Flächennutzung gesucht: Das Kraftwerk (links oben) wird in den nächsten Jahren stillgelegt

Der Rostocker Hafen ist gut durch das Krisenjahr 2020 gekommen. Der Gesamtumschlag sank lediglich um zwei Prozent auf 25,1 Millionen Tonnen. Er wäre sogar positiv gewesen, hätte nicht ein Einmaleffekt den Umschlag des Jahres 2019 begünstigt. Damals hatte ROSTOCK PORT zum ersten Mal seit langer Zeit wieder Öltanker für die Raffinerie Schwedt abgefertigt, da die Pipeline zwischen Weißrussland und Polen verunreinigt war. Diese 920.000 Extratonnen fehlen nun wieder.

Insofern waren die beiden Geschäftsführer von ROSTOCK PORT, Gernot Tesch und Jens A. Scharner, mehr als zufrieden. „Das Konzept des Universalhafens habe sich abermals bewährt“, konstatierte Tesch. So hätten Ladungssegmente des einen Bereichs Rückgänge in anderen Bereichen mehr als ausgleichen können. Im Einzelnen sank die Ladung von Fährgütern neben dem Minus von flüssiger Ladung (- 19 Prozent auf 2,43 Millionen Tonnen) um sechs Prozent auf 15,3 Millionen Tonnen. Dem gegenüber stieg jedoch das Schüttgut um 14 Prozent auf 6,7 Millionen Tonnen und die wertschöpfungsreichen Stückgüter um neun Prozent auf 620.000 Tonnen. Während Ble-

che (- 52 Prozent) vornehmlich nur noch per Bahn transportiert werden, boomten Rohre (+110 Prozent) und Windkraftanlagen (+ 34 Prozent). Bei den Schüttgütern habe Getreide (+ 40 Prozent) die Rückgänge in Kohleumschlag (- 40 Prozent) kompensiert, zudem wurden zehn Prozent mehr Ölsaaten verladen.

Im für Rostock so wichtigen RoRo-Bereich war die Entwicklung ebenfalls unterschiedlich. Während die Zahl der begleiteten Lkw-Einheiten leicht sank, stieg die Zahl der unbegleiteten Einheiten (Trailer) fast im gleichen Maße. Der Papierumschlag ging um 15 Prozent zurück. Die herbsten Einbußen musste der Hafen corona-bedingt beim Pkw-Verkehr hinnehmen.

Fast 300.000 weniger Fahrzeuge bedeuteten ein Minus von über 40 Prozent. Dafür wurden mehr Bahnwaggons (+ 4,4 Prozent) verladen. Noch mehr verbesserte sich der Kombinierte Verkehr (+ sieben Prozent).

Genau hier will ROSTOCK PORT auch in diesem Jahr weiter ansetzen. Zwei neue Zugverbindungen nach Luxemburg und Bratislava haben gerade den Dienst aufgenommen, die Frequenz nach Norditalien soll ebenso ausgebaut werden wie die Anbindung an die Neue Seidenstraße in Richtung Nordeuropa. Hier sieht Scharner auf der Ostsee Alternativen zu den geringen Kapazitäten des nördlichen Landwegs.



Das neue Kreuzfahrtterminal in Warnemünde wurde 2020 fertig gestellt, nur leider noch nicht genutzt

Große Hoffnung hegt die Geschäftsführung auch auf einen Automobillogistiker, der sich auf einer neu geschaffenen Fläche angesiedelt hat. Über Rostock sollen künftig Neuwagen nach Skandinavien verschifft werden. Nachdem dieses 70.000 Quadratmeter große Areal im vergangenen Jahr geschaffen worden war und zwei RoRo-Liegeplätze und ein Stückgutliegeplatz für die anstehende Vertiefung des Seekanals ertüchtigt worden sind, sollen in diesem Jahr weitere Liegeplätze vertieft werden. Die Geschäftsleitung hofft, dass mit der Vertiefung der Hafenzufahrt über den Seekanal von 14,50 auf 16,50 Meter noch in diesem Jahr begonnen werden kann, nachdem der Bund im Dezember die Finanzierung zugesagt hat. Ende 2023 könnte sie fertig sein. Bis dahin sollen alle Liegeplätze für größere Schiffe ertüchtigt sein. Allein in diesem Jahr investiert der

Hafen deshalb rund 34,5 Millionen Euro. Zudem soll im Süden nahe des Kraftwerks eine zweite Autohofausfahrt geschaffen werden, die vor allem Getreidelastern die Zufahrt in den Hafen erleichtern soll.

Das Kraftwerk selbst werde in absehbarer Zukunft stillgelegt

werden. Man sondiere gerade, wie die Fläche künftig genutzt werden könnte, so Scharner. Klar sei, dass Häfen auch künftig eine zentrale Rolle für den Import von Energie wie zum Beispiel Wasserstoff spielen werden. Das könnte weitere Industriebetriebe anlocken.

Text: Matthias Soyka



Der Fracht- und Fischereihafen schlug 935.000 Tonnen um (+ 6 Prozent)

Kieler Hafen schlägt sich achtbar

Der Kombinierte Verkehr legte um fast 40 Prozent zu



Fotos: SEEHAFEN KIEL

Stena Line erzielte im Frachtverkehr nach Schweden ein Plus von 3,3 Prozent

Der SEEHAFEN KIEL ist mit einem blauen Auge aus dem Krisenjahr 2020 gekommen. Der Gesamtumschlag sank nur um 1,2 Prozent auf 6,92 Millionen Tonnen. Im Ladungsbereich gab es sogar ein Plus von 2,3 Prozent auf knapp 240.000, während der Passagierverkehr um fast 80 Prozent dramatisch einbrach. Geschäftsführer Dirk Claus ist angesichts der Umstände mit dem Ergebnis zufrieden.

Der Rückgang im Gesamtumschlag ist im Wesentlichen durch geringere Umschlagleistungen beim Massengut (-3,2 Prozent) und bei Stückgütern entstanden. Besonderer Grund zur Freude war dagegen die sehr gute Entwicklung beim Kombinierten Verkehr. Dieser verbesserte sich um fast 40 Prozent auf rund 33.000 Einheiten. „Wir haben hier die Früchte der harten Arbeit in der Vergangenheit geerntet“, sagte Claus und zielte damit auf den Ausbau der Rangiergleisanlage in Meimersdorf, die nach zähem Ringen mit der Bahn nun auf 750 Meter Länge erweitert worden ist. Dadurch konnte eine neue Verbindung nach Luxemburg etabliert werden, die dreimal in der Woche abfährt und dem Seehafen den französischen und spanischen Raum er-

öffnet. Hier sieht Claus noch enormes Wachstumspotenzial. Zudem wurde am Schwedenkai ein neues Rangiergleis geschaffen. Die neue Verbindung in den Südwesten sei auch mit verantwortlich für den deutlichen Anstieg (+ 7,6 Prozent)

von Trailern und Lastwagen im Fährverkehr, während alle anderen Segmente leicht (Container) oder stark rückläufig waren. Der Im- und Export von Fahrzeugen sank um knapp 1,5 Prozent, der Transport von Bussen um rund 4,2 Prozent.



Das neue Terminal 28 fertigte AIDA-Schiffe ab

Im für Kiel so wichtigen Fährverkehr haben sich vor allem die Verbindungen nach Schweden (+ 3,3 Prozent) und Litauen als stabil erwiesen. Dagegen hatte Color Line zwischenzeitlich sogar zwei seiner Schiffe ganz aus dem Verkehr nach Norwegen ziehen müssen. Insgesamt wurden fast 70 Prozent weniger Passagiere auf Fähren befördert. Noch heftiger (-95 Prozent) sei der Einbruch im Kreuzfahrtbereich gewesen, so Claus. Nur 29 statt 198 Schiffe seien abgefertigt worden. Bei keinem Boarding habe es Corona-bedingte Komplikationen gegeben. Ein umfangreiches Hygienekonzept habe getragen.

Für Kreuzfahrer wurde 2020 auch das Terminal 28 am Ostufer fertig gestellt. Vier Ebenen mit über 10.000 Quadratmetern erlauben die Abfertigung von gleich zwei Schiffen. Ebenfalls am Ostufer sind

die Arbeiten an der Sanierung des Vorfeldes abgeschlossen worden. In diesem und dem nächsten Jahr soll nun dort auch ein Landstromanschluss geschaffen werden. Nach der Einweihung der Landstromanlagen am Schwedenkai könnten bereits die Hälfte aller Schiffe mit ökologisch sauberem Strom versorgt werden. Nach der Senkung der EEG-Umlage zu Jahresbeginn auch zu marktfähigen Preisen, freute sich Claus. Es fehle am Schwedenkai lediglich noch ein Transformator, um neben Fähr- auch Kreuzfahrtschiffe anzuschließen. Wenn auch das Ostufer mit Landstrom versorgt sei, könnte der Seehafen 80 Prozent aller ankommenden Schiffe emissionsfrei versorgen – ein Alleinstellungsmerkmal in Europa.

Insgesamt 20 Millionen Euro hat der SEEHAFEN KIEL im vergan-

genen Jahr investiert, in diesem Jahr wird es wohl nur halb so viel sein. Mittelfristig wird sich das städtische Unternehmen am Ostufer auf einen Teil der Fläche des im Abriss befindlichen Gemeinschaftskraftwerks ausbreiten. Die 6,5 Hektar dürften aber laut Claus nicht vor 2025 verfügbar sein. Aufgrund des seichten Wassers sei eine Nutzung jedoch weniger für Umschlag als vielmehr für Hafenlogistik wahrscheinlich.

Für dieses Jahr rechnet Claus mit einer Normalisierung der Situation im Laufe des Frühjahrs bis Sommers. Es sei dabei gut möglich, dass sich die Kreuzfahrtsaison, die eigentlich im Mai beginnt und bis Ende Oktober laufen soll, noch weiter in Richtung Jahresende verschieben werde.

Text: Matthias Soyka



ANCOMODAL

Der neue Service von  **ANCOTRANS:**

- Intermodale Verkehre
- Handling und Abstellmöglichkeiten an diversen Standorten
- Eigenes Büro und Trucking in Bayern (Burghausen)

www.ancotrans.com/services/ancomodal ancomodal@ancotrans.de

Autoumschlag steigt sprunghaft

Auch die LHG hat Corona bislang gut überstanden



Am Skandinavienkai soll noch in diesem Jahr eine zweite neue Logistikhalle entstehen

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) hat 2020 insgesamt 21,84 Millionen Tonnen umgeschlagen. Da damit liegt sie nur rund zwei Prozent unter dem Vorjahreswert. Gerade die Mengensteigerung in den vergangenen vier Monaten hat zu dem insgesamt moderaten Rückgang beigetragen. Die einzelnen Bereiche haben sich allerdings sehr unterschiedlich entwickelt.

Das Automobilgeschäft lag mit 84.000 Fahrzeugen um gut 20 Prozent über 2019. Hier sieht die LHG Lübeck als einen Standortvorteil, da durch das hier etablierte enge Liniennetz Mengen gut gebündelt werden können. Auch der Containerumschlag legte zu und erreichte mit 60.000 TEU einen Zuwachs von gut acht Prozent. Die meisten anderen Ladungssegmente, darunter auch der aufkommenstarke RoRo-Umschlag, bewegten sich im Bereich des allgemeinen Rückgangs. Deutliche Einbußen verzeichnete allerdings der Bereich Forstprodukte, der aus strukturellen Gründen um 7,5 Prozent nachgab. Die deutlichen Rückgänge im Reiseverkehr erklären sich aus den Corona-bedingten staatlichen Restriktionen.

Die Intermodaltochter Baltic Rail Gate hat nach einer Aufholjagd in den letzten vier Monaten des ver-

gangenen Jahres fast eine Punktlandung hingelegt. Mit 112.700 Einheiten schloss sie nur 0,6 Prozent unter dem Vorjahr ab.

Geschäftsführer Sebastian Jürgens sieht die LHG auf einem guten Weg: „Wir setzen trotz aller Belastungen den Weg der notwendigen Umstrukturierungen nicht nur konsequent fort, sondern müssen in ihn noch intensivieren. Dabei zeigt sich, dass die Konzentration von Forstproduktemengen auf dem Skandinavienkai der richtige strategische Ansatz ist. Damit schaffen wir freie Flächen auf den übrigen Terminals, die wir optimiert nutzen können.“ Die Arbeiten dort sollen in diesem Jahr abgeschlossen sein. Ab dem Frühjahr wird dort zudem eine zweite Logistikhalle entstehen, die bis



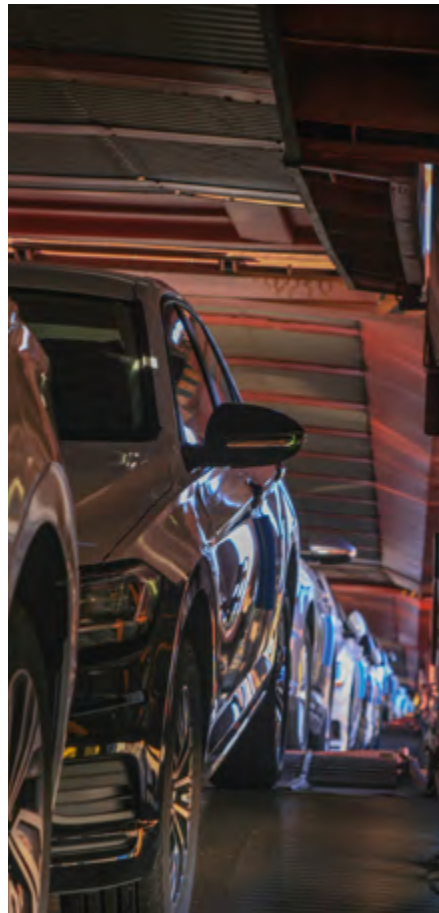
Sebastian Jürgens,
LHG-Chef

zum Jahresende in Betrieb gehen dürfte, Hierüber sollen weitere Forstprodukte und Neufahrzeuge abgewickelt werden.

Ein weiterer Investitionsschwerpunkt ist der Umbau des Anlegers 8 am Skandinavienkai. Dort wird auch ein LNG-Tanklager eingerichtet, Mit Hilfe von Bergen sollen Schiffe in Zukunft von dort aus betankt werden. Mittelfristig soll auch eine LNG-Tankstelle für Trucker im Hafen entstehen.

Am Skandinavienkai sollen zudem zwei Landstromanlagen installiert werden. Hierbei kooperiert die LHG mit der Lübeck Port Authority und Finnlines. Unweit davon wird außerdem der ehemalige Eisenbahnkai zu einer RoRo-Anlage umgestaltet.

Insgesamt ist die LHG sehr gut durch die Corona-Krise gekommen, resümiert Jürgens. Es



20 Prozent mehr Autos verschifft

gab keinerlei Kurzarbeit. Stattdessen wurden Freizeitkonten abgebaut. Die Verlagerung des Forstprodukteumschlags auf die Terminals Schlutup und Skandinavienkai habe Flächen für neue Nutzungen frei werden lassen. Diverse Mieter nutzten diese bereits für den Umschlag von Stahl, Baustoffen, Dünger, Getreide und Holz.

Auch für die Intermodalverkehre gibt sich Jürgens optimistisch. Die österreichische Spedition LKW Walter will eine neue Zugverbindung drei- bis viermal wöchentlich zwischen Lübeck und Modena pendeln lassen. Zudem wird Kombiverkehr eine weitere Verbindung nach Verona mit etwa der gleichen Taktung starten. Die Gesamtfrequenz der Abfahrten nach Verona stieg dann auf wöchentlich zehn.

Text: Matthias Soyka



IHR STARKER PARTNER

Logistik und Transport sind unser Leben. Europa ist unser Zuhause.



Das komplette Full-Service-Angebot von A wie ADR-Transport bis Z wie Zolllager.

Bei STERAC bekommen Sie alles aus einer Hand.

Unsere Leistungen:

- **Europäische Landverkehre**
- **Lagerlogistik**
- **Value Added Services**
- **See- und Luftfracht**



Moorburg in Hafen integrieren

Vorstoß der Handelskammer Hamburg stößt auf Kritik



Foto: HHM/Michael Lindner

Die Flächennutzung des Hamburger Hafens ist seit Jahren ein Streitpunkt zwischen Wirtschaft und Politik

Die Handelskammer Hamburg hat mit ihrem „Zukunftsplan Hafen“ für teilweise kontroverse Diskussionen gesorgt. Sie gibt darin Handlungsempfehlungen für den bei der Wirtschaftsbehörde in Arbeit befindlichen neuen Hafenenwicklungsplan 2040. Vor allem bei den Vorschlägen zur Flächennutzung hagelt es Kritik. Denn die Handelskammer schlägt unter anderem vor, das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg zu einem Energie- und Klimahafen zu entwickeln.

Hier steht sie bewusst im Widerspruch zu dem rot-grünen Senat, der das letzte Hamburger Hafenerweiterungsgebiet laut Koalitionsvertrag nicht antasten will. Die Kammer schlägt stattdessen vor, das 210 Hektar große Gebiet, auf dem noch 721 Einwohner leben, zu einem „Standort für die Erzeugung klimafreundlicher Energien wie Wasserstoff“ zu nutzen. Moorburg werde so zu einem „Energie- und Klimahafen“. Zudem könnten Teile des Gebiets auch als Ersatzfläche für Betriebe genutzt werden, die vom Kleinen Grasbrook wegen der dort beginnenden Wohnbebauung verlagert werden müssten.

Malte Siegert, Vorsitzender des NABU Hamburg, bezeichnete die Idee als „No Go“. „Schon wieder

eine rückwärtsgewandte Hafenplanung auf Kosten von Natur, Umwelt und Menschen.“ Teile der Hafenvirtschaft liefen immer noch Wachstumsfantasien hinterher. Zudem stehe nach dem Abzug von Shell von der Kattwyk-Halbinsel optional ein riesiges Areal zur Verfügung.

UVHH für andere Flächennutzung

Auch der Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, erklärte, trotz grundsätzlicher Zustimmung zu dem Gesamtplan, „in Teilen eine unterschiedliche Auffassung zur künftigen Flächennutzung im Hafengebiet“ zu haben. Viel Zu-

stimmung kam von ihm jedoch für die Analyse der Lage.

Und die sieht die Handelskammer so: Die Steigerungsraten des Umschlags nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Öffnung Chinas hätten für den Hamburger Hafen eine „Komfortzone“ geschaffen. „Dabei sind die notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft zu sehr aus dem Fokus geraten.“

Die Kammer benennt vier zentrale Handlungsfelder:

- Ladung binden und generieren
- Stadt- und Hafenenwicklung synergetisch betreiben
- Regulatorische und infrastrukturelle Wachstumshemmnisse beseitigen
- Innovationen vorantreiben und

neue Wertschöpfungsketten etablieren.

In der Analyse heißt es, dass über die deutschen Seehäfen jährlich Waren im Wert von 359 Milliarden Euro ins Ausland bewegt und 5,6 Millionen Arbeitsplätze gesichert werden. Hamburgs Anteil am deutschen Seegüterumschlag liege bei 40 Prozent, am Gesamtumschlag aller See- und Binnenhäfen bei 23 Prozent. Die Stärken des Hamburger Hafens liegen laut Handelskammer in der hervorragenden Bahnanbindung mit einem Anteil von rund 50 Prozent am Modal Split, einer Loco-Quote von 30 Prozent, der Lage tief im Innenland und der Nähe zum Nord-Osteekanal.

Herausforderungen für die Lieferketten

Neben der Corona-Krise seien jedoch die digitale Disruption, die Industrie 4.0, der 3-D-Druck und die Dekarbonisierung Herausforderungen für die Lieferketten. Seit über zehn Jahren habe es kein Wachstum mehr gegeben, währenddessen sich in Piräus seit der Übernahme des Hafens durch Cosco als Brückenkopf für seine Asien-Europa-Verkehre der Umschlag dort fast verzehnfacht habe. Zudem habe der Ausbau von Ostseehäfen für Direktanläufe großer Schiffe gesorgt, was Transshipment über Hamburg unnötig mache. Dazu gebe es kein nachhaltiges Konzept für die Schlickbaggerung. Und die Kosten der Schiffsanläufe seien zu hoch.

Zudem müssten Reeder anders als andernorts Liegeplatzabgaben an Terminalunternehmen zahlen. Überdies sei die Produktivität trotz hoher Umschlagkosten (30 Prozent mehr als Rotter-

dam oder Antwerpen) zu gering. Die Bereitschaft für Terminalbeteiligungen sei dagegen gering. Und es gebe zu wenig Elbquerungen und Autobahnbyässe. Deren Planung werde durch unklare Behördenzuständigkeiten und lange Genehmigungsverfahren behindert.

Ansiedlungskampagne für hafenauffine Betriebe

Deshalb benötige Hamburg eine Ansiedlungskampagne für hafenauffine Industrie- und Logistikunternehmen, die Intensivierung der Hafenkooperation entlang der Unterelbe, eine stärkere industrielle Nutzung durch eine vorausschauende Flächenentwicklung, mehr dedicated Terminals, eine gemeinsame Vermarktung der norddeutschen Seehäfen sowie eine bessere preisliche Wettbewerbsfähigkeit und mehr privaten Wettbewerb. Der Kleine Grasbrook solle zu einem Innovationsquartier für Unternehmen entwickelt werden, und emissionschutzrechtliche Einschränkungen von angrenzenden Hafenterminals müssten verhindert werden. Zudem müsste man

neue Industriequartiere entlang der Unterelbe schaffen.

Zentrales Anliegen der Kammer ist auch der Ausbau der Infrastruktur in und um den Hafen. Nicht zuletzt hier müsse die HPA bedarfsgerecht finanziert werden. Sie habe endlich Wassertiefen dauerhaft sicherzustellen. Die Hinterlandanbindungen gilt es auszubauen und wettbewerbsfähige Trassenpreise zu halten. Die Verwaltungsprozesse müssten dabei vereinfacht sowie die Genehmigungs- und Bauphasen schneller werden. EU-Vorgaben sollten künftig „pragmatisch“ umgesetzt werden. Hierzu zählt vor allem die zeitnahe Einführung des Verrechnungsmodells bei der Einfuhrumsatzsteuer.

Weitere Aufgaben seien die Digitalisierung der Hafenunternehmen mit 5-G- und der Breitband-Ausbau, die Ansiedlung neuer Unternehmen aus dem Bereich Nanotechnologie, der Aufbau eines Hamburger Netzwerks für autonome Systeme sowie die Erhaltung des Kreuzschiffahrtstandort als Impulsgeber für alternative Schiffsantriebe.

Text: Matthias Soyka



Das Gelände des Kohlekraftwerks soll Wasserstoffzentrum werden

BSH stellt Weichen für Windkraft

Energieziele der Bundesregierung bis 2030 sind erreichbar



Fotos: BSH/Claudia Thomsen

Künftig sollen in unmittelbarer Nähe der Windparks auch Elektrolyseure zur Wasserstoffgewinnung stehen

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) hat die planerischen Weichen für die Energiewende gestellt. In ihrem Jahresbericht erklärte die BSH-Präsidentin Karin Kammann-Klippstein, dass inzwischen in der Nordsee 21 Parks mit 1.220 Windenergieanlagen (WEA) und 6.460 MW installierter Leistung in Betrieb seien, in der Ostsee drei Parks mit 210 WEA und 1.027 MW Leistung. Damit liefern in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone 1.430 WEA ca. 7,48 GW Strom. Im vergangenen Jahr hat das BSH in seinem Flächenentwicklungsplan darüber hinaus 14 weitere Flächen zur Erreichung für den Bau von Windparks ausgewiesen, durch die das von der Bundesregierung ausgegebene Ziel 20 GW bis 2030 erreicht werden kann.

Es könnten aber noch durchaus darüber hinaus Flächen in der Nord- und Ostsee für zusätzliche Windparks herangezogen werden. Derzeit sei ein Fortschreibungsverfahren der Raumordnungspläne für die deutsche AWZ im Gang. Die neuen Flächen sollen dabei nicht nur zur bloßen Energiegewinnung genutzt werden, sondern es soll auch möglich sein, sonstige Energiegewinnungsbereiche praktisch zu erproben und innovative Konzepte für nicht an das Netz angeschlossene Energiegewinnung räumlich zu ordnen und flächensparsam zu ermöglichen. Dazu zählt die Erzeugung von Wasserstoff auf See. Der durch Elektrolyseure in der Nordsee gewonnene Wasserstoff könnte

anschließend durch Pipelines oder Schiffe an Land befördert werden.

Im September konnte das BSH endlich sein neues Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff „ATAIR“ auf seine erste Forschungs- und Monitoringfahrt schicken. Es lief 27 Stationen in der Deutschen Bucht an. Das geräuscharme Schiff mit dem dynamischen Positionierungssystem erleichtert den Besatzungen und dem wissenschaftlichen Personal die Arbeit erheblich.

Die insgesamt fünf im Einsatz befindlichen Schiffe überwachen auch die Einhaltung der strengen Abgasregeln für Seeschiffe. Auch die Messungen von Schiffsemissionen entwickeln sich weiter. Im ver-

gangenen Jahr wurde gemeinsam mit Kollegen aus Schweden, den Niederlanden und Dänemark die erste internationale Vergleichskampagne zur Messung von Schiffsabgasen in Wedel bei Hamburg durchgeführt. Das BSH und die anderen Projektpartner setzten dabei fünf Sniffer, ein LASER-Spektrometer, drei Ultrafeinstaub-Messgeräte und differentielle optische Absorptions-Spektroskopie(DOAS)-Techniken ein. Auch der Einsatz einer Drohne zur Messung der Schiffsabgase wurde getestet. Die Sniffer maßen über 520 zugeordnete Abgasfahnen von mehr als 250 verschiedenen Schiffen. Die Drohne untersuchte 65 zugeordnete Abgasfahnen von 53 verschiedenen

Schiffen. Die Wasserschutzpolizei nahm zur Evaluierung der Ergebnisse 55 Kraftstoffproben von 32 ausgewählten Schiffen. Auch dies hat ergeben, dass 99 Prozent der Schiffe mit regelkonformem Treibstoff fahren. Seit September 2020 ist ebenfalls eine mobile Messstation im Einsatz, die neben Schwefel unter anderem auch Stickoxide und Kohlendioxid misst.

Ein herausragender Fund bei der Wracksuche war im vergangenen Jahr der Schaufelraddampfer „FRIEDRICH FRANZ II“ in 27 Meter Tiefe in der Nähe der Katerinne durch die „Deneb“. Der Rumpf des bereits 1849 nach einer Kollision gesunkenen 40 Meter langen Schiffs ist vollständig erhalten.

In Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Reeder hat das BSH eine Biofouling-Management-Datenbank bereitgestellt. Sie informiert über Möglichkeiten umwelt-



Drohne bei der Abgasmessung

freundlicher Unterwasserreinigung in Häfen und Marinas der Ostseeregion und liefert länderspezifische Informationen zu Antifouling-Systemen. Biofouling beschreibt den Bewuchs von Schiffsrümpfen und Nischen durch Meeresorganismen. Je nach Bedingungen können sich diese zu Massen ansiedeln und dadurch den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß signifikant erhöhen, die Manövrierfähigkeit beeinträchtigen und die Einschleppung und Verbreitung invasiver Arten verursachen. Nur ein Millime-

ter Bewuchs führt bereits zu einem Mehrverbrauch von Treibstoff von einem Liter. Die Schichten können jedoch bis zu 1,5 Meter anwachsen, was den Energieverbrauch um bis zu 40 Prozent in die Höhe treiben würde. Nachgewiesen wurde außerdem, dass in dem Bewuchs hier nicht heimische Lebensformen wie der Röhrenwurm aus anderen Gewässern in die Ostsee mitgebracht wurde.

Bei der regelmäßigen Messung der Wasserqualität der Meere hat das BSH einen vermehrten Eintrag von Paraffinen festgestellt, der aus Tankwaschungen von Chemikaliertankern resultiert, die diese Materialien transportieren. Bislang war das Spülen der Tanks auf hoher See zulässig. Seit Jahresbeginn gilt eine neue Verordnung, die eine Erstspülung nur noch in Häfen unter Nutzung einer Auffangeinrichtung erfolgen darf.

Text: Matthias Soyka



Mehr LEISTUNG:
Neuer KRAM im
Elbehafen Brunsbüttel!











Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten in
Norddeutschland & Skandinavien





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

  Brunsbüttel Ports GmbH



Member of
SCHRAMM
Ports & Logistics

www.schrammgroup.de

Ancotrans nun auch intermodal

Zudem haben die Dänen in Burghausen eine weitere Betriebsstätte eröffnet



Fotos: Ancotrans

Vom neuen Betriebsgelände in Burghausen aus werden Kunden mit Leercontainern beliefert

Die dänische Spedition Ancotrans ist schon seit langem in Norddeutschland etabliert. Vor 13 Jahren eröffnete sie in Hamburg ihr erstes Büro im Ausland. Nun geht sie noch einen Schritt weiter: In Burghausen unmittelbar an der Grenze zu Österreich hat sie nicht nur eine weitere Betriebsstätte eingerichtet, sondern bietet von Hamburg aus auch erstmals Intermodalverkehre an.

„ANCOModal“ heißt der neue Service, für den sich die findigen Dänen einen echten Experten an Land gezogen haben. Matthias Averbeck war zuvor bei DHL für die Hinterlandverkehre verantwortlich und davor bei Schenker für die innerdeutschen Verkehre. Ziel ist es, möglichst viele Container auf die Schiene zu verlagern und damit eine ökologische Alternative zu den Lkw-Direktverkehren zu schaffen. Dabei wird Ancotrans die bestehenden Netzwerke der Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen und Stellplätze auf Containerzügen zu den deutschen Seehäfen sowie Antwerpen und Rotterdam anbieten. „Wir liefern mehr Effizienz,

mehr Kapazität und mehr Wahlmöglichkeiten für den Transport unserer Kunden“, sagt Ancotrans-Deutschland-Chef Arne Kraeft. „Wir reduzieren Emissionen, sowohl im Bereich CO₂ als auch bei Feinstaub und anderen Schadstoffen. Wir machen Platz auf der Straße und sorgen für die besten Raten, pünktliche Transportabläufe und saubere Kommunikation.“

Individuelle Routen- und Verkehrsträgerplanung

Das Ganze funktioniert so: Basierend auf den Anforderungen der Kunden wählen die Kollegen um Averbeck das beste Routing aus, informieren den Auftrag-

geber über die geplanten Transportablauf und fordern eventuell fehlende Daten ein. Die Preisgestaltung wird individuell auf die Transporte abgestimmt. Auf Wunsch erhält der Kunde sogar Zugang zum Ancotrans-Tariftool, mit dem sich Preise für ganz Deutschland über alle Verkehrsträger abrufen lassen.

In Burghausen verfügt Ancotrans seit Anfang Februar über eine zunächst einmal 3.000 Quadratmeter große Fläche, auf der sie vor allem Leercontainer bereithält, falls ein Kunde über keine eigenen Stauboxen verfügt. Es besteht eine Option, diese Fläche auf bis zu 15.000 Quadratmeter zu vergrößern. Dadurch erhalten die Kunden passendes

Leerequipment für ihren Export oder können Importcontainer problemlos wieder abgeben, sobald sie leer sind. „Das reduziert Kosten, verringert Emissionen und steigert Effizienzen“, rechnet Kraeft vor. „Natürlich behalten wir hierbei Freizeiten und Ladeschlüsse im Blick, damit unsere Kunden das Beste aus ihren Transporten herausholen können.“ Partnerfirmen in Ulm und Stuttgart ergänzen diesen Service an zwei weiteren Standorten.

„Von Burghausen aus kann man hervorragend den gesamten Raum zwischen München, Salzburg, Regensburg und Ulm abdecken“, so Kraeft weiter. Auch von hier aus sollen Intermodalverkehre generiert werden. Denn es gibt von Südostbavarn aus auch eine direkte Bahnverbindung nach Triest. Zwar sei die Strecke nach



Arne Kraeft,
Ancotrans-Deutschland-Chef

Burghausen noch nicht elektrifiziert, aber Ancotrans verfügt über ein umfangreiches Lkw-Portfolio, um die Container zunächst einmal auf der Straße nach beispielsweise München zu bringen. Hierzu



Matthias Averbeck,
Ancotrans-Intermodal-Chef

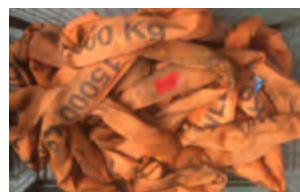
wurden bislang zehn Laster von einem Kooperationspartner vorgehalten. In den nächsten Tagen verlegt Ancotrans fünf eigene Fahrzeuge an den neuen Standort.

Text: Matthias Soyka



Zu verkaufen:

- Anschlag- und Hebemittel
- verschiedene Größen
- 600 Paletten aus Insolvenzmasse
- überwiegend neu
- Einzelverkauf möglich - inkl. Boxen



Kontakt: anschlagmittel@kruse.de
 F.A. Kruse jun. Unternehmensgruppe Fährstraße 49 25541 Brunsbüttel 04852/881-0 www.kruse-unternehmensgruppe.de

Automatische Auslieferung

Ducktrains könnten die Zukunft der urbane Logistik sein



Simulationen/Fotos: DroidDrive GmbH

Ab Frühjahr in Hamburg schon Realität: Eine kleiner Lieferzug rollt auf dem Fahrradstreifen durch die Stadt

Wer kennt das nicht? Morgens fahren wir gen City und in jeder zweiten Straße steht ein Lieferwagen von irgendeinem Paketdienst in zweiter Reihe und blockiert die Fahrbahn. Damit könnte bald Schluss sein, sollte sich das neue Auslieferungssystem der DroidDrive GmbH durchsetzen. Vor knapp drei Jahren wurde das Aachener Startup gegründet und ist nun dabei, seine Prototypen im Alltagsverkehr zu erproben. Zuerst am Herstellungsort, im Frühjahr in Hamburg.

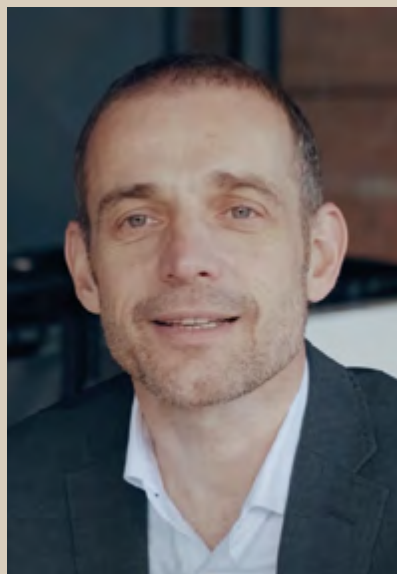
Dabei handelt es sich um autonom fahrende, batterie-getriebene Fahrzeuge, die über Sensoren und GPS automatisch gesteuert werden

können. Sie fahren aber auch hinter einem Fahrrad her oder lassen sich an das Fahrrad mit einer Kupplung fest verbinden. Dort korrespondiert

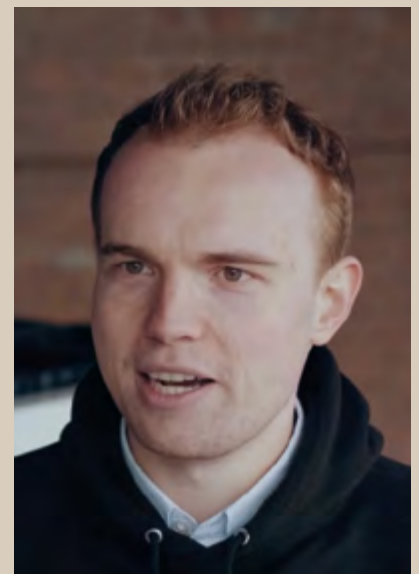
das Fahrzeug mit einem Sensormodul am Fahrrad und hält so immer die gleiche Geschwindigkeit. Nach diesem Prinzip lassen sich auch



Kai Kreisköther,
CEO Ducktrain



Markus Werle,
CTO Ducktrain



Fabian Kober,
CEO Ducktrain

mehrere Fahrzeuge hintereinander im immer gleichen Abstand bewegen. Wie eine Entenfamilie kann so der kleine Zug mit bis zu 25 km/h durch die Stadt ziehen. Aufgrund seiner geringen Breite von nur 1,10 Metern und Länge (1,65 Meter) darf er auch auf Fahrradwegen fahren. Auf der Ladefläche kann jedes Fahrzeug genau eine Euro-Palette mit maximal 300 Kilogramm Ladung transportieren. Gedacht ist es, von Hubs aus die Lieferung der letzten Meile zu vereinfachen. Die Last-Mile-Logistik berge bislang bei der Belieferung von Menschen das Problem, dass es wenig Platz gebe und Konkurrenz mit vielen anderen, so der Technische Direktor Markus Werle.

„Wir können uns unsere urbane Logistik, wie wir sie gerade noch machen, nicht mehr lange leisten“, sagt Ducktrain-CEO Markus Kober. An dem Projekt, das vom Bundesforschungsministerium mit 1,8 Millionen Euro zu rund 60 Prozent gefördert wurde, nahmen je vier mittelständische Speditionen und vier IT-Unternehmen sowie zwei Hochschulen teil. „Mit unse-



Das Fahrzeug wurde quasi um eine Euro-Palette herumgebaut

rer Technologie sind jährlich Einsparungen von über 5 Milliarden Euro in der Paketbranche in Europa möglich. Gleichzeitig würde Ducktrain dabei mehr als 60 Millionen Tonnen CO₂ vermeiden“, erläutert Ducktrain-Geschäftsführer und Mitgründer Kai Kreisköther. Probleme wie Parkplatzsuche und Staus würden entfallen, da die Fahrzeuge bis unmittelbar vor die Haustür rollen können.

Bislang ist das Projekt nur für Pakete gedacht. Es seien aber alle



Geht auch: Feste Fahrradkupplung Arten von Stückgütern auf allen Verkehrsträgern im Prinzip möglich, also auch Container auf Schiffen oder Zügen bzw. Luftfracht.

Text: Matthias Soyka



Die kleinen Ducktrains können völlig autonom per E-Antrieb bis zu 150 Kilometer weit fahren

Viele Fragen zum Homeoffice

Arbeitgeber müssen nun Arbeit von Zuhause aus anbieten

Seit dem 27. Januar haben Arbeitgeber die Pflicht, Homeoffice anzubieten. Hierzu drängt sich eine ganze Reihe von Fragen auf: Was heißt das in der Praxis? Was sind zwingende Gründe, die gegen das Homeoffice sprechen? Gilt die Verpflichtung zum Homeoffice auch für den Arbeitnehmer oder kann er das Homeoffice-Angebot sogar ablehnen? Wie so oft in der aktuellen Corona-Krise tun sich Bundes- und Landesregierungen schwer damit, ihre oft überhasteten An- und Verordnungen ausreichend zu erklären, damit die angesprochenen Personenkreise, in diesem Fall mal wieder die Arbeitgeber, die Vorgaben auch rechtssicher umsetzen können. Nachfolgend die wichtigsten Antworten auf die aktuell drängendsten Fragen zum Thema Homeoffice.

Wie verpflichtend ist Homeoffice mit der neuen Verordnung?

Bisher war es immer nur ein Appell. Jetzt hat sich das Bundesarbeitsministerium durchgerungen, es als Pflicht auszugestalten. Das bedeutet: Der Arbeitgeber muss jetzt Homeoffice anbieten, also tatsächlich als Pflicht ausgestaltet. Und da kommt er auch nicht drum herum. Es sei denn, es gibt zwingende Gründe, die dagegen sprechen.

Was sind zwingende Gründe, die gegen Homeoffice sprechen?

Es müssen zwingende betriebliche Gründe sein. Dass der Chef Homeoffice nicht mag oder weil er es schon immer abgelehnt hat, das sind keine zwingenden betrieblichen Gründe. Zwingende Gründe sind nur solche Arbeitsvorgänge, die tatsächlich vor Ort gemacht werden müssen und nicht im Homeoffice funktionieren. Das ist zum Beispiel die Kunden-Betreuung vor Ort. Wenn Kunden in das Autohaus kommen, können diese schlecht von Zuhause aus betreut werden. Dasselbe gilt auch für die Warenannahme oder es können auch Papierakten sein, die bearbeitet

werden müssen. Zwar arbeiten viele beratende Berufe (Anwälte, Steuerberater etc.) mittlerweile papierlos, aber es gibt auch viele, die noch mit Papier arbeiten. Und Papierakten müssen im Büro bearbeitet werden und können bzw. dürfen oft auch gar nicht (z.B. aus Datenschutzgründen) mit nach Hause genommen werden. Auch das ist ein wichtiger Grund.

Wenn der Arbeitgeber Homeoffice ablehnt, muss er nachweisen, dass die Anwesenheit am Arbeitsplatz zwingend notwendig ist. Kann das auch kontrolliert werden?

Die Arbeitsschutzbehörde kann das kontrollieren. Sie kann auch eine Betriebsbegehung machen und sich dann die Begründung vorlegen und nachvollziehbar erklären lassen, warum es zwingende betriebliche Gründe gibt. Das können, wie oben aufgeführt, vielfältige Gründe sein.

Wäre auch ein Grund, der gegen Homeoffice spricht, dass die Technik nicht vorhanden ist?

Viele Behörden bekommen es wohl gar nicht hin, ihre Mitarbeiter ins Homeoffice zu schicken, weil es keine Rechner gibt, die

man mitgeben kann und private Rechner nicht genommen werden können bzw. sollen. Die Technik und das Geld dürfen grundsätzlich kein Problem sein. Das sagt auch die Rechtsprechung. Das wird also nicht als Grund reichen. Deswegen gibt es in der Verordnung eine Übergangsphase, die allerdings sehr kurz ist. Spätestens fünf Tage nach Verkündung dieser Arbeitsschutzverordnung muss der Arbeitgeber alles auf die Beine stellen, was für den Homeoffice-Arbeitsplatz notwendig ist. Dafür wird es voraussichtlich eine gewisse Karenzzeit geben, denn schließlich muss die Technik erst einmal zur Verfügung gestellt und oftmals sogar erst noch eingekauft werden.

Dort, wo kein Homeoffice möglich ist, muss der Arbeitsplatz so sicher wie möglich gestaltet werden. Gibt es da Neuigkeiten?

Wenn der Arbeitgeber Homeoffice nicht anbieten kann und die Anwesenheit von Mitarbeitern im Unternehmen zwingend erforderlich ist, muss selbstverständlich auch der Arbeitsschutz-Standard eingehalten werden. Aufgrund der aktuellen Corona-Schutzanordnungen am Arbeitsplatz heißt

das, dass viele Arbeitgeber ihre diesbezüglichen Maßnahmen werden verstärken müssen. Auch das sieht die neue Arbeitsschutzverordnung vor. Werden Räume beispielsweise durch mehrere Personen genutzt, müssen pro Person jetzt zehn Quadratmeter zur Verfügung stehen. In Betrieben ab zehn Arbeitnehmern müssen außerdem kleine, feste Arbeitsgruppen gebildet werden, auch das sieht die Arbeitsschutzverordnung jetzt vor. Zudem muss, und das ist ziemlich wichtig, eine neue Gefährdungsbeurteilung erstellt werden. Wenn man das nicht tut, kann das sogar durch die Arbeitsschutzbehörden mit einem Bußgeld geahndet werden.

Gilt die Verpflichtung zum Homeoffice auch für den Arbeitnehmer oder darf er das Homeoffice-Angebot sogar ablehnen?

Die neue Arbeitsschutzverordnung sieht die Verpflichtung, Homeoffice anzubieten, nur für den Arbeitgeber vor. Eine Verpflichtung für die Arbeitnehmer, Homeoffice auch anzunehmen, beziehungsweise ihre Arbeit im Homeoffice auszuführen, sieht die Verordnung nicht vor. Eine solche Regelung wäre ein zu starker Eingriff in das Persönlichkeitsrecht des Arbeitnehmers, genauer gesagt in seine Privatsphäre bzw. in die Wohnung, die ja da genutzt werden müsste. Der Arbeitnehmer kann also ohne weiteres und ohne Begründung Homeoffice ablehnen.

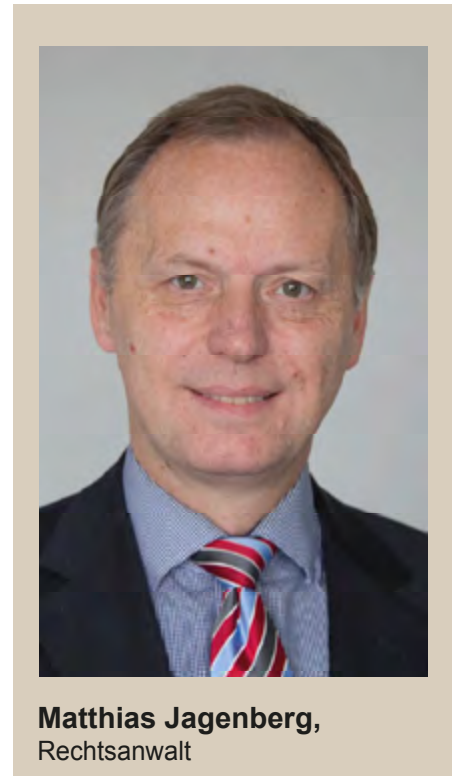
Was passiert, wenn der Arbeitnehmer gern im Homeoffice arbeiten möchte, aber der Chef nein sagt?

In erster Linie sind es Beschwer-

derechte, die dem Arbeitnehmer dann zustehen. Falls der Arbeitgeber tatsächlich Homeoffice versagt, beziehungsweise das Angebot nicht unterbreitet, obwohl er es unterbreiten müsste, dann verstößt er gegen Arbeitsschutzregeln. Und da ist der Beschwerdeweg zunächst innerbetrieblich. Das heißt, der Arbeitnehmer muss sich zunächst an seinen betrieblichen Arbeitsschutzbeauftragten oder an den Betriebsrat wenden. Hilft das alles nichts, ist der nächste Schritt der Gang zur Arbeitsschutzbehörde. Das ist dann aber auch das letzte Mittel – und die Arbeitsschutzbehörde kann, wenn die Voraussetzungen für Homeoffice vorliegen, die entsprechenden Maßnahmen ergreifen.

Kein direkter Anspruch der Arbeitnehmer

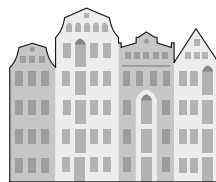
Einen direkten Anspruch gegen den Arbeitgeber selbst hat der Arbeitnehmer also zumindest momentan nicht. Die Begründung der Arbeitsschutzverordnung sieht einen solchen Individualanspruch gegen den Arbeitgeber nicht vor. Allerdings gibt es ältere



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

arbeitsgerichtliche Urteile, die für ähnliche Fälle solche Individualrechte begründet haben. Ob das auch für ein Recht auf Homeoffice gilt, werden im Zweifelsfall wiederum die Gerichte entscheiden müssen. Momentan ist also der erste Weg der Beschwerdeweg innerbetrieblich, dann außerbetrieblich und notfalls dann die Klage.

Text: Matthias Jagenberg
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

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Schreibblockade in der Bronx

In „Stunde der Angst“ plagen Naomi Watts Angstzustände und ein Serienkiller



Kollegin Margo



Fotos: Koch Media



June ist verzweifelt



Hilft der Bote Freddy?

Stromausfall in der City: Die Stadt wird zum Inferno



Der Cop ist ein Schwein

New York im Jahr 1977: June Leigh (Naomi Watts) war in den 1960er Jahren eine Ikone, Aktivistin und erfolgreiche Buchautorin, doch diese Zeiten liegen lange hinter ihr. Nun hockt sie in der übelsten Gegend der Mega-City, in der South Bronx, in der Wohnung ihrer verstorbenen Großmutter und versucht ihrer Schreibblockade und ihren Ängsten Herr zu werden. Denn der Serienkiller Son of Sam treibt sein Unwesen. Er hat es auf brünette Frauen abgesehen und, ja richtig, June ist brünett.

Seit Wochen hat sie sich nicht aus der Wohnung getraut. Draußen treibt der Mob sein Unwesen und es ist brütend heiß. Ihr einziger Kontakt zur Außenwelt ist ein farbiger junger Mann namens Billy, der ihr regelmäßig das Nötigste aus dem Supermarkt bringt. June lebt von den letzten Kröten, die ihr ihre Verlegerin schon vor vier Jahren vorgeschossen hatte, nachdem ihr erstes Buch ein Bestseller geworden war: Die Abrechnung mit ihrem herrischen Vater hat bei dem allerdings auch zu einem tödlichen Herzinfarkt geführt.

Nun hockt also die zunehmend neurotische Frau in ihrem verwahrlosten Appartement im dritten Stock, als es an der Tür klingelt. Doch niemand meldet sich an der Gegensprechanlage. Immer wieder passiert das. Ist das der Killer? Immer mehr laviert sich June in die Isolation, verprellt dazu noch ihre einzige Freundin, die ihr helfen will. Mit jedem Surren der nervenden Klingel wird die Bedrohung für sie unerträglicher. Ein Cop, der Tage nach ihrem Hilferuf vorbeikommt, erweist sich als sexistischer Dreck-

sack. Schließlich geht June das Geld aus und sie muss etwas unternehmen. In diesem Moment fällt in der gesamten Stadt der Strom aus...

Das Kammerspiel hat einige wirklich gute Thriller-Momente, erinnert stark an „Copy Kill“ mit Sigourney Weaver, die als Polizei-psychologin nach einem traumatischen Erlebnis mit einem Serienkiller ebenfalls ihre Wohnung nicht verlassen kann. Einen Moment streift der Film auch Hitchcocks Klassiker „Das Fenster zum Hof“, jedoch auf einer

ganz anderen Ebene. Naomi Watts spielt die von ihren Dämonen gejagte Autorin beängstigend gut. Nur das Ende enttäuscht. Bis dahin ist es ein sehr ansehnlicher klaustrophobischer Psychothriller.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

Streik bei der HHLA um Wochenendarbeit

Hamburg – Erstmals seit langem hat bei der HHLA wieder mal ein Teil der Belegschaft gestreikt. 300 Mitarbeiter des Reparaturbetriebs SCA/SCB legten zweimal für einen Warnstreik die Arbeit nieder. Es geht um die Ungleichbehandlung der Mitarbeiter an den Terminals Altenwerder und Burchardkai bei Wochenendarbeiten. Beim CTB ist der Wochenenddienst freiwillig, beim CTA verpflichtend. Der Ausstand kommt für die HHLA zur Unzeit. Sie versucht gerade, die Produktivität vor allem am CTB zu steigern und die Kosten zu senken. Mehrere Studien hatten der HHLA Ineffizienz im Vergleich zu den Westhäfen und ein übersteiger-

tes Lohnniveau vorgehalten. Ein Handwerker bei der HHLA kann es auf ein Jahreseinkommen von bis zu 100.000 Euro bringen.

Hallhuber nun Kunde von BLG LOGISTICS



Bremen – BLG LOGISTICS ist neuer Logistikpartner der Modemarke Hallhuber. Die BLG Sports & Fashion Logistics erbringt dabei sämtliche Leistungen im thüringischen Hörsel. Die Waren der fast 100 europäischen und asiatischen Lieferanten werden in das

mehr als 150.000 Quadratmeter große Distributionszentrum geliefert und dort gelagert. Die Mitarbeiter der BLG-Gruppe kommissionieren in der fünfstöckigen Anlage die Kleidungsstücke für die knapp 200 Stores in Mitteleuropa. Auch das Lager für die Online-Bestellungen wird aus Hörsel beliefert. Insgesamt sollen mehr als 3,3 Millionen Teile pro Jahr abgewickelt werden.

Behörde nun doch für Port Feeder Barge

Hamburg – Die Port Feeder Barge wird nun doch von der Wirtschaftsbehörde unterstützt und erhält eine Mitwirkungserklärung für einen Förderwettbewerb des Bundes. Ein Amtsleiter hatte sich zunächst geweigert, Stadt Land Hafen darüber berichtet.

DIE ÜBERARBEITETE NEUAUFLAGE IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

DORNTEUFEL

DER THRILLER VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In Manhattan stürzt eine junge Frau von einer Feuertreppe. Sie hat das Gesicht einer Greisin. Ein blinder Passagier wird auf einem Containerschiff entdeckt. Die Crew übergibt ihn an eine dubiose Hilfsorganisation. Eine junge Ingenieurin macht in einem indischen Kosmetiklabor eine ungeheuerliche Entdeckung. All dies führt nach Hamburg...

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

Hoyer Group:



Björn Schniederkötter (Foto) ist neuer CEO des Hamburger Logistikunternehmens. Er löst Ortwin Nast ab, der sich nach 14 Jahren an der Spitze der Geschäftsleitung in den Ruhestand verabschiedet hat. Dem Executive Board wird neben Schniederkötter CFO Gerd Peters angehören. Der neue Vorstandsvorsitzende bekleidete bereits nach einem Abschluss als Speditionskaufmann bei der auf Lebensmittellogistik spezialisierten Nagel Group verschiedene Führungspositionen.

Hoyer Group:

Iris Stempfle ist seit Jahresbeginn Geschäftsführerin des Deutschland-Sitzes des spanischen Stro-

merzeugers. Sie tritt die Nachfolge von Jürgen Blume an, der nach 15 Jahren in den Ruhestand ausschied. Stempfle hat bereits umfangreiche Erfahrung in der Offshore-Windindustrie. So leitete sie die deutsche Niederlassung der Fred. Olsen Windcarrier und die Geschäftsführung des Joint Ventures United Wind Logistics. Iberdola gehört u.a. der 350-MW-Windpark Wikinger vor der Insel Rügen, zwei weitere Offshore-Windparks (Baltic Eagle, 10-MW-Winkinger Süd) sind in der Entstehung.

Ferronordic GmbH:

Martin Bauknecht wurde vom schwedischen Mutterkonzern zum Geschäftsführer des Frankfurter Deutschlandsitzes ernannt. Der studierte Volks- und Betriebswirt war zuvor Vorstand der Raiffeisen Technik GmbH,

die er zurück in die Gewinnzone brachte, und bei MAN Truck und Bus. Henrik Carlborg, der die Geschäfte zwischenzeitlich führte, kehrt als Director of Business Development zurück in den auf den Service und Vertrieb von Baumaschinen und Lkws spezialisierten Konzern zurück.

Gebrüder Weiss Holding AG:



Dominic Geiss (40, Foto) ist neuer Niederlassungsleiter in Esslingen. Sein Vorgänger Jürgen Gonser hat die Vertriebsleitung für Stuttgart übernommen. Der österreichische Logistikkonzern (150 firmeneigene Standorte mit 7.300 Angestellten) verfügt allein in Esslingen über 230 Mitarbeiter.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

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

Eva-Maria Esch
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. März 2021



HGK Shipping hat NVG komplett übernommen



Köln – Die Binnenschiffreederei HGK Shipping hat die Anteile sämtlicher Minderheitseigner der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft (NVG) übernommen und ist nun alleiniger Gesellschafter. Die Übernahme soll die Position der HGK im westdeutschen Kanalgebiet stärken. Zur NVG gehören sieben Schiffe, davon zwei Koppelverbände. Sie transportiert jährlich rund 2 Millionen Tonnen über die Rheinschiene, ARA-Häfen und bis nach Hamburg.

Neue Köhlbrandbrücke nicht vor dem Jahr 2034

Hamburg – Die Köhlbrandbrücke muss deutlich länger halten als bislang veranschlagt. Statt 2030 ist ein befahrbarer Neubau nicht vor 2034 fertig, so die Wirtschaftsbehörde. Grund seien Verzögerungen bei der Planung. Bis dahin müssten lebensverlängernde Maßnahmen (Überholverbot für Lkw, Geschwindigkeitsbegrenzungen) weiter gelten. Die Hafenwirtschaft reagierte enttäuscht. Durch die zu niedrige Brücke ist der CT Altenwerder für Großschiffe unerreichbar. Seit Monatsbeginn ist die Trasse mautpflichtig, da sie nun als Bundesstraße zählt.

Weichenstellung für Wasserstoff in Moorburg

Hamburg – Shell, Mitsubishi Heavy Industries (MHI), Vattenfall sowie die kommunale Wärme Hamburg GmbH haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, wie Wasserstoff aus Wind- und Solarkraft am Kraftwerksstandort Hamburg-Moorburg erzeugen soll. Neben der Errichtung eines Elektrolyseurs mit einer noch skalierbaren 100 Megawatt Leistung bis zum Jahr 2025 ist auch die künftige Entwicklung des Standorts zu einem sogenannten „Green Energy Hub“ vorgesehen. Es soll dabei auch untersucht werden, inwieweit die bestehende Infrastruktur des Standorts Moorburg künftig zur Energieerzeugung auf Basis Erneuerbarer Energien genutzt werden kann. Dabei sollen weiterführende Konzepte wie die notwendigen Logistikketten und Speichermöglichkeiten für Wasserstoff mitbedacht werden.

HHLA kauft Automatisierungsfirma

Hamburg – Die HHLA hat die Mehrheit an der iSAM AG erworben. Der Automatisierungs-Spezialist aus Mühlheim an der Ruhr hat mit seinen 50 Mitarbeitern bereits am Bau des Container Terminals Altenwerder und des HANSAPORTs mitgewirkt. Die HHLA wird 80 Prozent der Anteile halten, was den Einstieg in innovative Geschäftsfelder erleichtern soll. iSAM ist über Tochterfirmen auch in Nordamerika und Australien präsent.

Metrans nun komplett mit Flüsterbremsen



Hamburg – Die HHLA-Tochter Metrans hat ihre 3.000 Containertragwagen komplett auf so genannte Flüsterbremsen umgestellt. Durch diese werden die Fahr- und Bremsgeräusche um etwa die Hälfte reduziert, da das Komposit-Material der Bremse härter ist als das eigentliche Rad. Dieses wird durch die Reibung zudem geglättet, was zu weniger Reibungsgeräuschen führt.

Hoffnung für Bahnbaunach Brunsbüttel

Berlin – Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe-Brunsbüttel könnte doch schneller kommen als befürchtet. Nachdem Stadt Land Hafen über die Verzögerung der Planung seitens des Bundes berichtet hatte, erklärte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU) dieser Zeitung, dass eine dafür notwendige Änderung des Bedarfsplans des Schienenwegeausbaugesetzes im Zusammenhang mit der derzeit laufenden Bewertung des Deutschlandtakts erfolgen könne. Sobald dann die notwendigen Gelder (45 Millionen Euro) bewilligt seien, könne der Planungsauftrag erteilt werden.



Leistungen:

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

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

Täglich Paletten
europaweit via

We Deliver