

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Die Häfen erholen sich wieder

Vor allem EUROKAI hat im ersten Quartal 2021 profitiert



Im Hamburg waren die Zahlen der Hafenbahn mit einem Plus von 5,1 Prozent wieder einmal sehr gut

Die deutschen Seehäfen haben trotz des monatelangen Lockdowns achtbare Quartalsergebnisse vorweisen können. Hamburg legte im Gesamtumschlag minimal zu, im Containerumschlag immerhin um 1,5 Prozent. Profiteur war vor allem EUROKAI, das in Hamburg ein Sprung von 27,6 Prozent nach oben machte. Ähnlich waren die Zahlen im so arg gebeutelten Wilhelmshaven, Bremerhaven machte knapp 12 Prozent gut. Die HHLA dagegen musste ein Minus von 6,6 Prozent hinnehmen, hauptsächlich, weil sie vor einem Jahr einen Fernostdienst an den Konkurrenten EUROKAI verloren hatte. Dennoch konnte die HHLA dank der starken Bahntochter das Ergebnis deutlich steigern.

Hamburg profitierte vor allem von einem deutlichen Anspringen der Chinaverkehre. Der Import von dort schoss um 16 Prozent in die Höhe. Zudem lief die Produktion in Europa und den USA wieder an. Positiv

dürfte sich zudem die Freigabe der Begegnungsbox bei Wedel auswirken, die im Zuge der Fahrrinnenanpassung der Elbe erstellt wurde. Sie vereinfacht vor allem ein Auslaufen von Großschiffen erheblich. Die üb-

rigen Arbeiten sollen im Laufe des Jahres abgeschlossen sein. Je nach Schiffstyp können dann Schiffe bis zu 1,90 Meter mehr Tiefgang haben, was ein Plus von bis zu 2.000 TEU Ladung bedeutet. **Seiten 4-9**

Kampfansage

Der Schiffbauverband (VSM) sieht vor allem China als großen Konkurrenten. *S.12*

Enttäuschung

Bei der 12. Nationalen Maritimen Konferenz gab es wenig Ergebnisse. *S.14*

Alternative

Forscher des Fraunhofer Instituts finden Ammoniak besser als Wasserstoff. *S.16*



Liebe Leserinnen und Leser,

endlich scheint Licht am Ende des Tunnels. Bis Mitte Juli dürfte ein Großteil der Bevölkerung geimpft, eine Rückkehr zum normalen Leben wieder möglich sein.

Auch wir von der Presse atmen auf. Nahezu sämtliche Veranstaltungen wurden nur noch online abgehalten, die Möglichkeiten, adäquates Bildmaterial zu erhalten, waren erheblich eingeschränkt. Dies bitten wir zu entschuldigen.

Und doch kann die Pandemie etwas Gutes gehabt haben: Sie hat die Politik gezwungen, wieder in großen Bahnen zu denken. Das fiel den vielen Kleinkrämerin in Berlin teils sehr schwer, aber bei der Energiewende werden nun endlich Nägel mit Köpfen gemacht. Noch nie gab es derart hohe Förderungen wie nun beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft. Die ist auch nötig, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



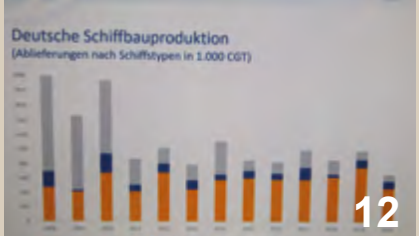
6



8



10



12



14

Starker März hilft Hamburg	4
HHLA mit gutem Start	6
EUROKAI erholt sich kräftig	8
Stückgutumschlag stockt	10
China den Kampf angesagt	12
Grüne Technologie als Ausweg	14

Wirtschaft



16

Ammoniakbesserals Wasserstoff? 16

Recht & Geld

Mehr Rechte für Betriebsräte 18

DVD



20

Greenland 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

Starker März hilft Hamburg

Der Seegüterumschlag legte minimal zu, dafür wurden 1,8 Prozent mehr TEU bewegt



Fotos: HMM/Hasenpusch

Die Zahl der Megacarrier, die Hamburg anlaufen, steigt immer weiter an

Der Hamburger Hafen blickt vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Grund hier ist eine deutliche Erholung der Umschlagzahlen, die seit März dieses Jahres eingesetzt hat. Diese verhalf den Quartalszahlen zu einem Sprung ins Positive: Der Seegüterumschlag legte minimal um 0,4 Prozent zu, der Containerumschlag um 1,8 Prozent. Berücksichtigt man, dass das vergangene Jahr ein Schaltjahr mit einem Tag mehr im ersten Quartal war, würde der Zuwachs sogar 1,5 bzw. 2,9 Prozent betragen.

Der Anstieg des Warenverkehrs im März (+9,4 Prozent) sei auf eine weltweite Produktionssteigerung zurückzuführen, wie man sie in den letzten zehn Jahren nicht gesehen habe, sagte Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern. Diese habe es sowohl in der EU, als auch in den USA und in Großbritannien gegeben. Insbesondere der Import aus China schnellte um 16 Prozent in die Höhe. Damit habe sich der Seegüterumschlag positiver als erwartet entwickelt. Denn auch der Massengutbereich legte um 2,7 Prozent zu. Hier stach vor allem der Import von Eisenerz (+36,1 Prozent) heraus, während Sauggüter

wie Getreide nach dem Boomjahr 2020 um über 19 Prozent weniger umgeschlagen wurden, aber immer noch ein gutes Ergebnis erzielt haben. Weiterhin angespannt ist die Lage im konventionellen Stückgutbereich (Autos, Projektladung, Stahl). Hier sackte der Umschlag noch einmal um 16 Prozent auf 250.000 Tonnen ab (siehe Seite 10).

Hafenbahn fährt weiter in der Erfolgsspur

Grund zur Freude bescherte erneut die Hafenbahn, die fast 700.000 TEU (5,1 Prozent) transportierte. Am 24. März wurde mit

10.798 TEU ein neuer Spitzenwert für einen einzelnen Tag im Containerverkehr erreicht. Insgesamt verbesserte sich der Hinterlandverkehr um 1,4 Prozent, im Transshipmentbereich gab es ein Plus von drei Prozent.

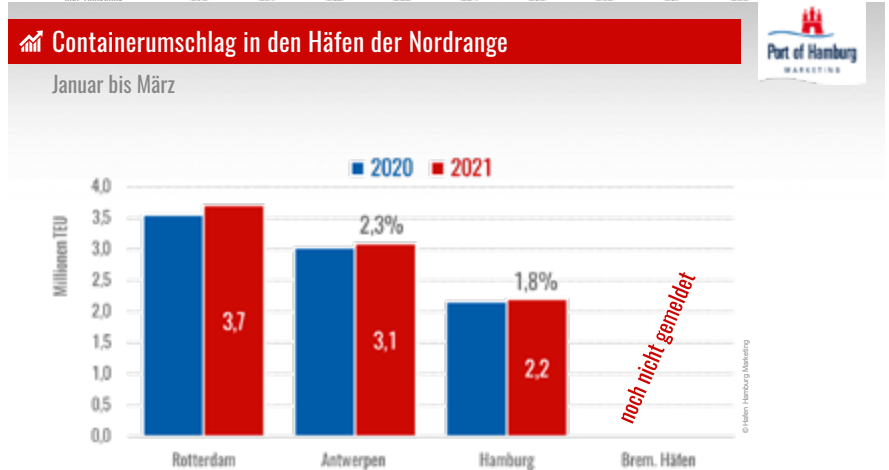
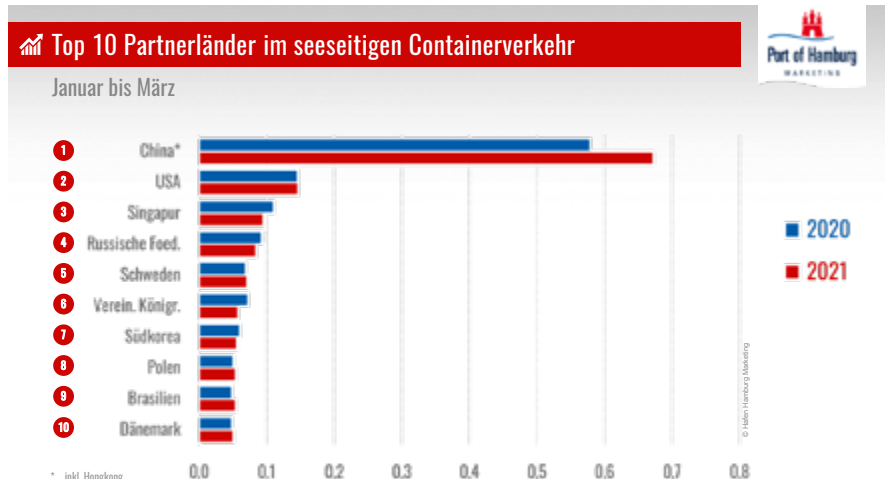
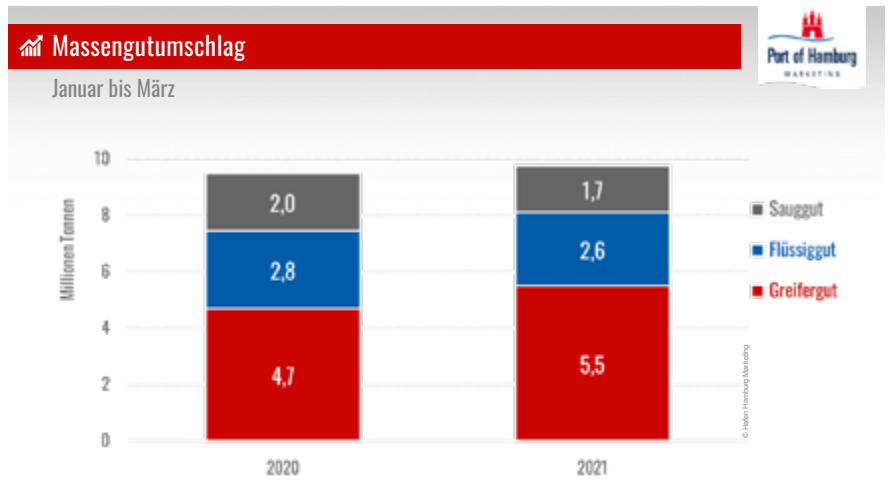
Positiv werde sich im weiteren Verlauf des Jahres die Fertigstellung der Fahrinnenanpassung auswirken, betonte HPA-Chef Jens Meier. Die Begegnungsbox vor Wedel sei fertiggestellt. Sie wurde auf einer Länge von acht Kilometern zwischen Wedel und Blankenese auf 385 Meter verbreitert. Das ermögliche es nun auch den größten Containerschiffen, sich bereits deutlich vor dem

Hamburger Hafen beim Ein- bzw. Auslaufen zu passieren. Auch ein Teil der Elbvertiefung sei nun fertig gestellt. Großschiffe dürfen nun 90 Zentimeter mehr Tiefgang haben. Das mache laut Meier bei Megacarriern ein Mehr an Ladung von etwa 1.000 TEU aus. Im weiteren Verlauf des Jahres werde sich dieser Wert nach Beendigung der Arbeiten auf bis zu 1,90 Meter erhöhen. „Seit der Freigabe der neuen Fahrwassertiefen vor wenigen Wochen haben wir aufgrund der höheren tideunabhängigen Tiefgänge wesentlich mehr Freiräume in der Verkehrsablaufplanung“, so Meier.

Probleme freilich habe es durch die Spätfolgen der Havarie im Suezkanal gegeben, räumte Meier ein. Allerdings habe man es in Hamburg anders als in Rotterdam vermeiden können, dass sich große Staus gebildet haben. Die Terminals hätten frühzeitig zusätzliche Flächen angeboten, auf der Exportware zwischengelagert werden konnte. Dennoch sei es natürlich zu erheblichen Schüben gekommen, als diverse Containerschiffe in kurzen Abständen nacheinander den Hamburger Hafen angelaufen hatten.

Wie wichtig der Hamburger Hafen für die deutsche Volkswirtschaft ist, untermauerte das HHM mit neuen Zahlen. Demnach wird durch ihn bundesweit eine Wertschöpfung von 50,8 Milliarden Euro erzielt. Der Fiskus streicht an den Zollämtern im Hafen jährlich rund 27 Milliarden Euro ein. 607.000 Arbeitsplätze seien bundesweit vom Hamburger Hafen abhängig, durch den deutschlandweit zusätzlich 2,57 Milliarden Steuern eingenommen werden.

Text: Matthias Soyka



HHLA mit gutem Start

Trotz Rückgängen im Containerumschlag verbesserte sich das Ergebnis deutlich



HHLA / Thies Rätzke

Der Intermodalbereich lief auch im ersten Quartal 2021 wieder prächtig

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist gut in das Geschäftsjahr 2021 gestartet und hat die positive Entwicklung des Vorjahres vor allem im Bereich der Hinterlandverkehre durch ihre Tochter Metrans fortgesetzt. Trotz der anhaltenden Einflüsse durch die Corona-Pandemie und das dadurch ausgelöste weltweite Ungleichgewicht in den Transportströmen konnte die HHLA das Konzern-Betriebsergebnis (EBIT) im ersten Quartal 2021 um 26,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 46,3 Millionen Euro steigern.

Zur positiven Geschäftsentwicklung trugen laut dem Konzern auch hohe Lagergelderlöse in Folge anhaltender Schiffsverspätungen im Hamburger Hafen bei. Während der Containertransport im ersten Quartal einen Zuwachs von 10,7 Prozent verzeichnete, ging der Containerumschlag in den ersten drei Monaten des Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Gegensatz zum Konkurrenten Eurokai deutlich um 6,6 Prozent auf 1,677 Millionen TEU zurück. Die Einbußen resultieren aus dem Wegfall eines Fernostdienstes am Container Terminal Burchardkai im Mai 2020. In dessen Folge gingen die Ladungsmengen mit Fernost leicht, die Mengen mit dem

Mittleren Osten stark zurück. Darüber hinaus entwickelten sich das Fahrtgebiet Großbritannien sowie die Zubringerverkehre (Feeder) in den Ostseeraum stark rückläufig. Während das Umschlagvolumen an den drei Hamburger Containerterminals mit 7,2 Prozent unter dem Vergleichswert des Vorjahres blieb, verzeichneten die internationalen Containerterminals in Odessa und Tallinn nur einen geringfügigen Rückgang von 0,3 Prozent auf 143.800 TEU. Das Multifunktionsterminal in Triest hat im ersten Quartal seinen Betrieb aufgenommen und erste RoRo-Schiffe abgefertigt.

Dennoch erhöhten sich auch in diesem Segment die Umsatzerlöse

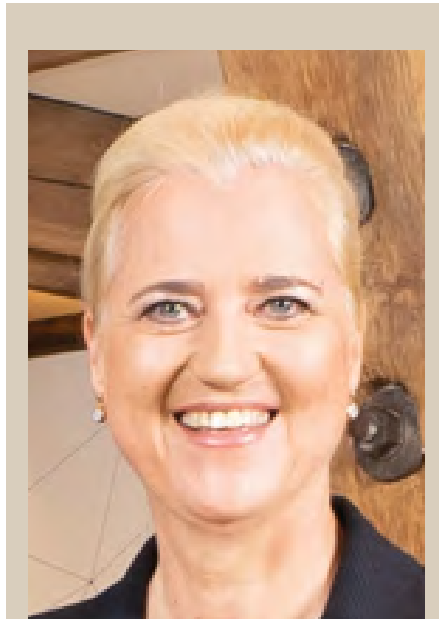
gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,3 Prozent auf 198,1 Millionen Euro. Der Mengenrückgang konnte durch eine höhere Erlösqualität mehr als kompensiert werden. Grund hierfür sei neben einem vorteilhaften Modalsplit mit hohem Anteil an Hinterlandmenge eben ein temporärer Anstieg der Lagergelder basierend auf längeren Verweildauern als Folge anhaltender Schiffsverspätungen gewesen. Das Betriebsergebnis (EBIT) erhöhte sich um 26,6 Prozent auf 32,7 Mio. Euro.

Bei der Hafenlogistik verzeichnete die HHLA einen Anstieg der Umsatzerlöse um 4,4 Prozent auf 342 Millionen Euro. Das operative Ergebnis (EBIT) stieg stark um

33,4 Prozent auf 43,3 Millionen Euro. Die EBIT-Marge erhöhte sich um 2,8 Prozentpunkte auf 12,7 Prozent.

Im Segment Intermodal verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften in den ersten drei Monaten 2021 einen starken Mengenanstieg um 10,7 Prozent auf 418.000 TEU. Der Containertransport erhöhte sich um 10,7 Prozent auf 418.000 TEU. Dabei profitierten die Bahntransporte weiterhin stärker von der bereits im zweiten Halbjahr 2020 begonnenen Erholung des Ladungsaufkommens als die Straßentransporte. Die Bahntransporte stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 12,1 Prozent auf 336.000 TEU. Sowohl die Verkehre aus den norddeutschen als auch aus den adriatischen Seehäfen konnten deutlich zulegen. Das starke Wachstum gegenüber dem Vorjahr wurde jedoch besonders durch den Anstieg der kontinentalen Verkehre getragen. Bei den Straßentransporten setzte sich die positive Entwicklung der Vorquartale fort. Die Transportmenge stieg in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld im Vorjahresvergleich um 5,4 Prozent auf 82.000 TEU.

Die Umsatzerlöse lagen hier mit 124,7 Millionen Euro um 6,8 Prozent deutlich über dem Vorjahreswert. Gleichwohl blieb der Anstieg hinter der starken Entwicklung der Transportmenge zurück. Grund hierfür waren die trotz eines leicht gestiegenen Bahnanteils am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte verringerten durchschnittlichen Umsatzerlöse je TEU aufgrund einer veränderten Struktur der Ladungsströme. Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg in Folge der positiven Mengen-



Angela Titzrath,
HHLA-Vorstandsvorsitzende

und Umsatzentwicklung um 25,4 Prozent auf 21,6 Millionen Euro. Die EBIT-Marge verbesserte sich um 2,6 Prozentpunkte auf 17,3 Prozent.

In Summe stieg der Konzernumsatz um 3,9 Prozent auf 348,7 Millionen Euro. „Auch unter den anhaltend herausfordernden Bedingungen der Coronavirus-Pandemie bleibt die HHLA wirtschaftlich erfolgreich“, sagte die HHLA-Vorstandsvorsitzende An-

gela Titzrath. Die Realisierung des Restrukturierungsprogramms im Segment Container werde konsequent fortgesetzt. Hier werde auch ein Großteil der bis zu 280 Millionen Euro Investitionen in diesem Jahr eingesetzt.

Für das laufende Geschäftsjahr 2021 erwartet die HHLA für den Teilkonzern Hafenlogistik unverändert sowohl für den Containerumschlag als auch den -transport einen moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Für die Umsatzerlöse geht die Geschäftsführung ebenfalls von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr aus. Nachdem das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2020 durch Rückstellungen in Höhe von rund 43 Millionen Euro für das Effizienzprogramm im Segment Container belastet wurde, strebt sie für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in der Bandbreite von 140 bis 165 Millionen Euro an.

Der Börse gefielen die Zahlen. Der Kurs der HHLA-Aktie stieg um gut zehn Prozent.

Text: Matthias Soyka



Ein Highlight: Erstanlauf der „HMM Algeciras“ in Hamburg

EUROKAI erholt sich kräftig

Die Umschlagmengen stiegen im ersten Quartal 2021 um 17,3 Prozent



Foto: EUOGATE Vielmo

In Hamburg profitierte EUROKAI von einem Fernostdienst, der vom Burchardkai herüberwechselte

Deutschlands größter Terminalbetreiber EUROKAI hat die schlimmen Corona-bedingten Einbrüche des vergangenen Jahres wieder zu einem Gutteil wettmachen können. Bei den insgesamt zehn Häfen stieg der Containerumschlag in Summe um 17,3 Prozent, davon in Deutschland um 16,8 Prozent. Vor allem Hamburg ragt mit einem Plus von 27,6 Prozent und rund 609.000 umgeschlagenen TEU heraus.

Hier machte sich vor allem der Wechsel eines OCEAN ALLIANCE-Fernostdienstes von der HHLA hinüber zum EUROGATE-Terminal bemerkbar. EUROKAI hält gemeinsam mit der BLG jeweils die Hälfte der EUROGATE-Anteile. Zudem sind die negativen Einflüsse der Pandemie abgeebbt. Dies war auch in Bremerhaven zu spüren, wo der Umschlag wieder um fast zwölf Prozent auf 1,4 Millionen TEU kletterte. Das Plus von 26,9 Prozent in Wilhelmshaven liest sich zwar toll, macht aber in absoluten Zahlen gerade einmal 29.000 TEU aus. Insgesamt wurden an der Jade gut 134.000 TEU umgeschlagen.

Noch besser lief es bei den Auslandsbeteiligungen. Hier sausten

die Umschlagzahlen um gut ein Drittel in die Höhe. Besonders kräftig war der Anstieg in Tanger. Hier hält EUROKAI nun über ihre Töchter EUROGATE und Contship Italia je 20 Prozent an einem neuen, zweiten Terminal der Tanger Alliance S.A., an der auch Hapag Lloyd zu zehn Prozent beteiligt ist. Der Umschlag schoss um fast die Hälfte auf knapp 500.000 TEU in die Höhe. Dabei hat Hapag Lloyd seine Schiffe von dem ersten Terminal in Tanger, an dem EUROKAI beteiligt ist, an den neuen zweiten Terminal verlegt. Die frei gewordenen Kapazitäten am ersten Terminal wurden von der OCEAN ALLIANCE aufgefüllt.

Die drei italienischen Häfen

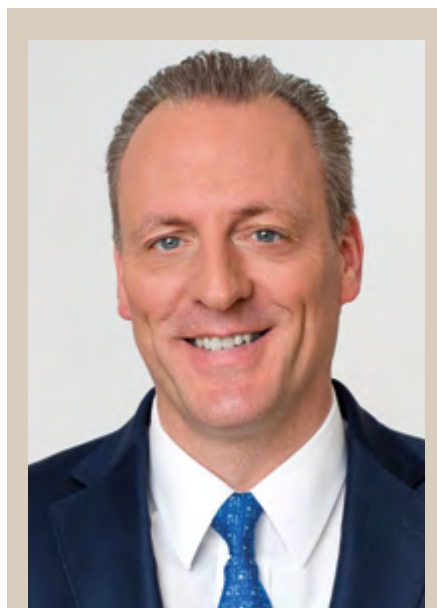
legten nur um 1,3 Prozent in Summe zu, wobei der größte Hafen La Spezia mit gut 300.000 TEU ein sattes Plus von sechs Prozent verzeichnete. Hinter der Zunahme von zwölf Prozent in Ravenna stehen gerade einmal knapp 5.000 TEU, in Salerno brach der Umschlag dagegen noch einmal um über 17 Prozent auf knapp 80.000 TEU ein.

Kaum noch nennenswert sind die Aktivitäten im russischen Ust-Luga, wo mit gut 8.000 TEU nur noch knapp die Hälfte der Container im ohnehin schon schwachen Vorjahresquartal bewegt wurden. Im zyprischen Limassol waren die Zahlen mit gut 92.000 TEU nur leicht im Minus.

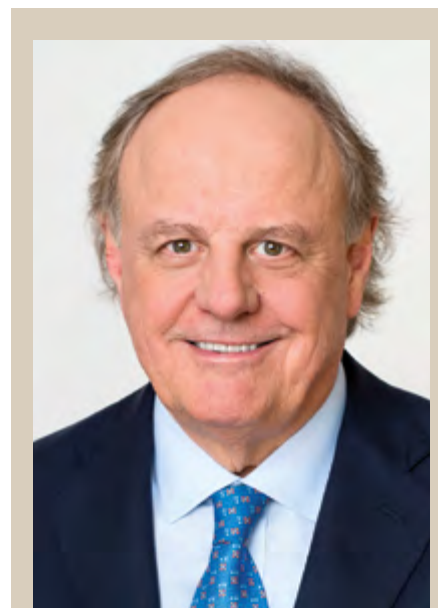
Marcel Egger, Geschäftsfüh-

rer der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und Mitglied der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung, sagte, dass er nach den sich deutlich negativ ausgewirkten Einmalaufwendungen des vergangenen Jahres, hauptsächlich Abschreibungen in Wilhelmshaven und Rückstellungen für betriebsinterne Umstrukturierungen, in diesem Jahr mit einem „deutlich verbesserten Konzernergebnis“ rechne. Für die Beteiligungen in Italien erwartet er ein Ergebnis auf Vorjahresniveau, für EUROGATE insgesamt ein zumindest ausgeglichenes Jahresergebnis. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass nicht abermals neue pandemie-bedingte Negativeffekte etwa aus Fernost eintreten.

EUROKAI-Geschäftsführer Thomas Eckelmann kündigte an, dass das Unternehmen entgegen



Marcel Egger,
EUROGATE-Geschäftsführung



Thomas Eckelmann,
EUROKAI-Geschäftsführer

der allgemeinen Erwartungen für 2020 doch eine Dividende in Höhe von einem Euro pro Aktie ausschütten werde. Dies ist zwar ein Rückgang um ein Drittel, aber doch deutlich mehr als das, was

die Aktionäre nach den Verlusten des vergangenen Jahres erwartet hatten. Der Kurs der Aktie schnellte daraufhin um 20 Prozent auf 32 Euro in die Höhe.

Text: Matthias Soyka



Foto: EUROGATE

In Bremerhaven kletterte der Umschlag im ersten Quartal um fast zwölf Prozent

Stückgutumschlag stockt

Seit Jahren wird in Hamburg immer weniger konventionelle Ladung umgeschlagen



Foto): HHM

Das Wallmann-Terminal ist eine der beiden großen Hamburger Stückgutumschlaganlagen

Während seit Jahren der Containerumschlag im Hamburger Hafen auf einem mittelhohen Niveau stagniert, ist die Verladung von konventionellen Stückgütern ständig rückläufig. Im ersten Quartal 2021 wurden nur noch 250.000 Tonnen Schwergüter, Projektladung, Stahlbrammen oder Autos verladen. Das ist ein fettes Minus von 16 Prozent. Vor einigen Jahren wurden noch gut 2 Millionen Tonnen Stückgüter umgeschlagen. Gut möglich, dass es am Ende dieses Jahres nicht mal mehr 1 Millionen Tonnen sind. Fast trotzig spricht Hafen Hamburg-Marketing-Vorstand Axel Mattern vom „hidden champion“ im Hafen.

In seiner Veranstaltungsreihe „PortTalk“ begab sich das HHM auf Ursachenforschung. Hubertus Ritzke, Geschäftsführer des Wallmann Terminals, führte als Begründung an, dass in den vergangenen Jahren die Linienschifffahrt im Stückgutbereich stark zurückgegangen sei. Containerreederei hätten den Wettbewerb verzerrt, da sie, um Ladung für ihre nicht ausgelasteten Schiffe zu generieren, auch Stückgutladung, die einfach an Deck platziert wurde, angenommen haben. Dies mache Standard-Breakbulk-Reedern das Leben schwer. Man könne dieser Entwicklung nur entgegentreten, indem die Terminals durch zusätzliche Dienstleistungen Mehrwert generierten. So würden immer mehr Aufträge nicht mehr nur in einem Stück verschifft, sondern setzten sich zumindest im Zulauf auf die Seehä-

fen aus mehreren Chargen zusammen. Diese könnten bei bestimmten Projekten dann noch am Terminal wieder zu einem Stück zusammengefügt werden. Dadurch könnte der Aufbau am Zielort erheblich erleichtert werden. Helfen könnte auch

die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe im Hafen. Durch die drastische Erholung der Frachtraten im Containerbereich als Folge der Pandemie habe sich die Lage in den letzten Monaten allerdings geändert. „Wir haben Anfragen aus Bereichen, die



Fotos: BeHaLa

Ein Siemens-Generator auf dem Weg durch Berlins Straßen



Hubertus Ritzke,
Geschäftsführer Wallmann



Eric Hein,
MCC-tec Rostock



Petra Cardinal,
Geschäftsführerin BeHaLa

wir jahrelang nicht gesehen haben“, so Ritzke. Dies sei eine Chance für konventionelle Verloader, wieder Ladung günstiger als die Containerreeder zu verschiffen.

Eric Hein vom Kranbauer Liebherr MCC-tec Rostock sagte, dass viele Stückgüter in den letzten Jahren immer größer und schwerer geworden seien, man denke nur an die Windkraftanlagen. Leider gebe es von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche verkehrslenkende Maßnahmen bei der Genehmigung von Schwerlasttransporten an Land. Dies verkompliziere die Lage drastisch. In bestimmten Bereichen könnte die Bahn eine Alternative sein.

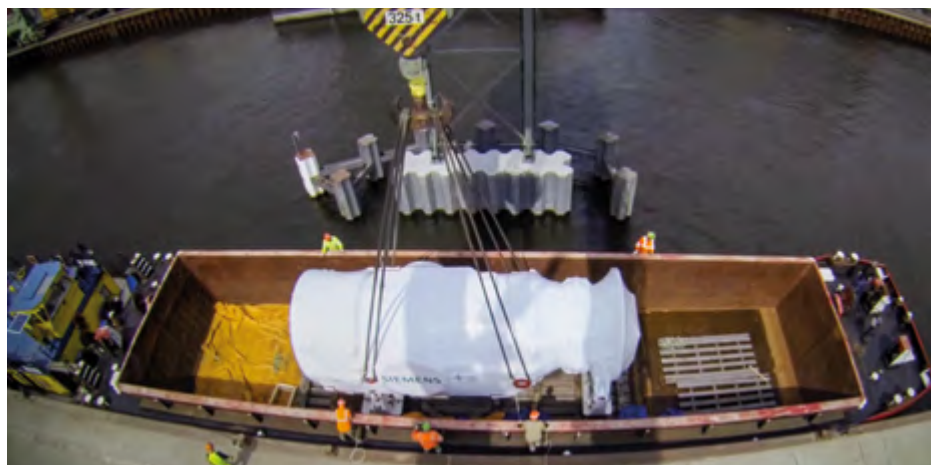
In diese Kerbe schlug Daniel Manshold, bei der Hamburg Port Authority zuständig für den Bahnausbau. Die HPA habe an mehreren Bereichen Gleisdreiecke angelegt, die es erleichterten, Züge zu drehen. Dies sei vor allem für Projektladungen manchmal sehr vorteilhaft. Dennoch müssten noch viele Kaianlagen in Hamburg ertüchtigt werden. Nicht überall sei es bei den sieben Hamburger Stückgutterminals so leicht wie bei Wallmann, mit einem Zug direkt an die Kaikante zu fahren und vom Waggon die Waren direkt auf ein Schiff zu verladen. Die HPA arbeite zudem daran, Bereiche

mit der Schiene zu erschließen, wo kein Wasseranschluss möglich sei.

Ein guter Kunde des Hamburger Hafens ist die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BeHaLa). Deren Geschäftsführerin Petra Cardinal schickt regelmäßig einen firmeneigenen Leichter Richtung Hamburg auf die Reise, der über eigene Ballasttanks verfügt, mit denen er sogar niedrige Brücke unterfahren kann. Bis zu 820 Tonnen könne dieser tragen. Hauptkunde sei Siemens, für den sie seit 2007 schon über 200 Generatoren für den Export verschifft hätten. Gerade im Bau sei das erste Brennstoffzellen-betriebene Schubboot, was die Attraktivität noch steigern werde. Die Binnenwasserstraße

sei für Cardinal der einzig sinnvolle Verkehrsweg für den Transport von derartigen Gütern. Das zeige auch die komplizierte Anfahrt der Maschinenteile durch Berlin, für die zeitweise ganze Straßenzüge gesperrt werden müssten. Deshalb soll auch der näher gelegene Spandauer Südhafen ausgebaut werden. Dort könnten Verkehre gebündelt und im Linienverkehr in Richtung Hamburg geschickt werden. „Wir können auf dem Wasser noch an Größe und Gewicht zulegen“, ist sich Cardinal sicher. Die BeHaLa überlege deshalb, einen noch größeren Leichter zu bauen, der eine höhere Tragfähigkeit bei gleichem Tiefgang haben soll.

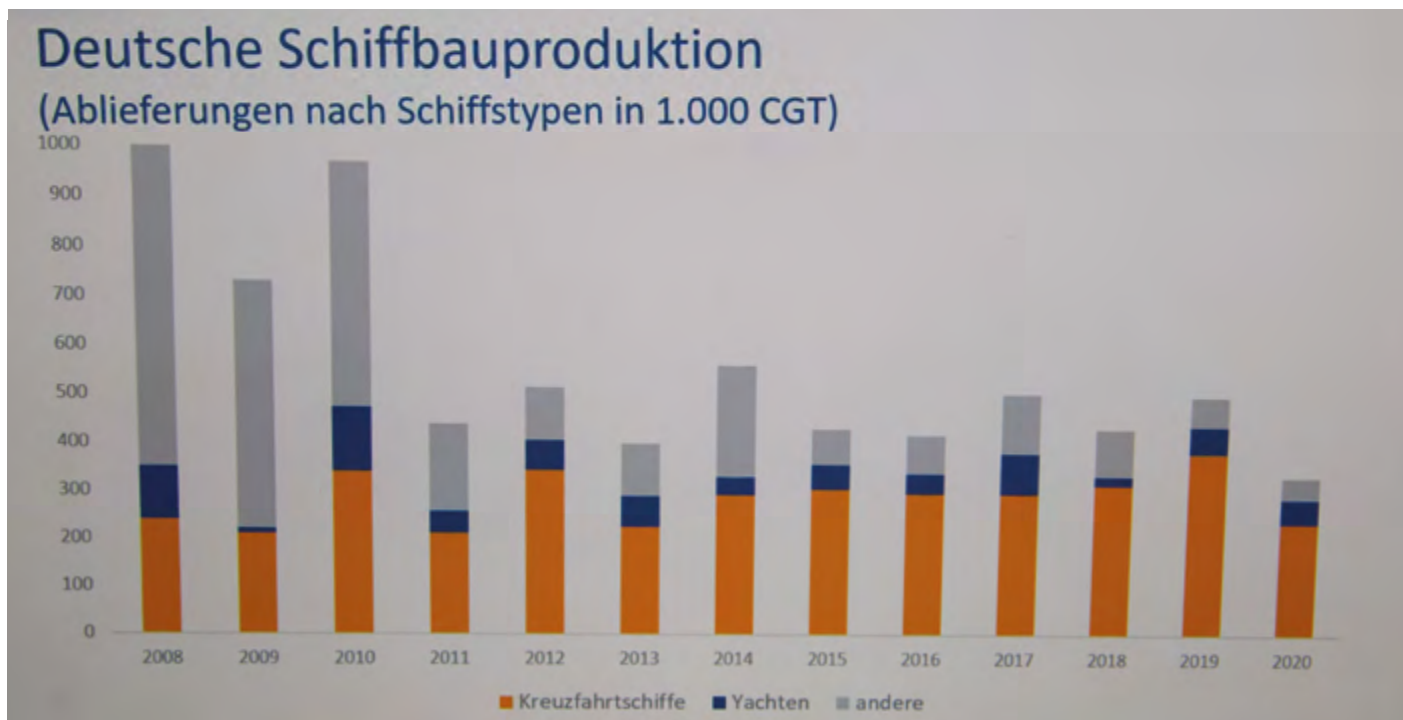
Text: Matthias Soyka



Bei der BeHaLa wird der Generator in einen Leichter verladen

China den Kampf angesagt

VSM wirft den Asiaten ruinöse Subventionen im Schiffbau vor



Der deutsche Schiffbau ist seit Jahren rückläufig, war zuletzt vor allem durch die Kreuzfahrt geprägt

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) hat unmittelbar vor der 12. Nationalen Maritimen Konferenz Alarm geschlagen. Natürlich habe die Corona-Pandemie auch den deutschen Schiffbau hart getroffen, sagte der VSM-Präsident Harald Fassmer. Denn mit dem Kreuzfahrtschiffbau sei der mit Abstand stärkste Markt im zivilen deutschen Schiffbau (85 Prozent) nahezu komplett zusammengebrochen. Einzig der Marine-Schiffbau laufe noch gut. 20.000 Arbeitsplätze in den Werften und insgesamt 200.000 Arbeitsplätze entlang der gesamten Wertschöpfungskette seien in Gefahr. Vor allem weil China den Markt mit Subventionen zerstöre. Dem müsse Deutschland mit einer maritimen Wachstumsagenda entgegentreten.

Mit 14 Milliarden Euro subventioniere das Reich der Mitte jährlich seinen Schiffbau. Da könne der deutsche Mittelstand nicht mithalten. Bernard Meyer sprach von einem „Verdrängungswettbewerb.“ Insgesamt, so rechnete VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken vor, habe China in den letzten 15 Jahren rund 200 Milliarden Euro in den eigenen Schiffbau gepumpt, das sei mehr als die Bundesrepublik Deutschland in die Privatisierung der DDR gesteckt habe. Teilweise sei der Bau von Containerschiffen zu Preisen ange-

boten worden, die nicht einmal den Materialwert deckten. Kein Wunder, dass selbst europäische Kunden vornehmlich in Asien Schiffe orderten. Nur fünf Prozent aller europäischen Aufträge verblieben in Europa. Umgekehrt bestellen chinesische Kunden zu 99 Prozent ihre Schiffe auch in China.

Überkapazitäten und Frachtratenverfall

Dazu hätten neben der Pandemie zuvor schon Überkapazitäten im Handelsschiffbau, ein damit

einhergehender Preisverfall, ein Überangebot an Tonnage und ein damit verbundener Frachtratenverfall den Markt massiv belastet.

Die deutschen Werften hätten sich deshalb auf den Bau von Spezialschiffen fokussiert, insbesondere Kreuzfahrt- und RoRo-Schiffe und Fähren. Doch dieser Markt sein nun durch die Pandemie komplett zusammengebrochen. Die drei größten Kreuzfahrtreedereien hätten im vergangenen Jahr laut Meyer einen Verlust von insgesamt 20 Milliarden Euro hinnehmen müssen. Es werde mindes-



Bernard Meyer,
VSM-Vizepräsident



Uwe Lauber,
VSM-Vizepräsident



Harald Fassmer,
VSM-Präsident

tens vier bis fünf Jahre dauern, bis die Reedereien wieder neue Schiffe ordern werden. Fast ein Wunder sei es da, dass die japanische NYK Group gerade ein Luxusship für 744 Passagiere, das 2025 ausgeliefert werden soll, in Papenburg bestellt habe. Es soll 229 Metern lang und 52.000 Tonnen schwer sein. Neun Jahre habe laut Meyer die Werft gebraucht, um diesen Neukunden zu gewinnen.

Meyer befürchtet, dass China nun auch in den Kreuzschiffmarkt drängen werde, ähnlich wie es dies bereits beim Fährschiffbau getan habe. Erklärtes Ziel der Chinesen sei es, 50 Prozent der weltweiten Flotte zu besitzen.

Technologieführerschaft durch Bau CO₂-freier Schiffe

Meyer will dem durch eine Technologieführerschaft vor allem im Bereich CO₂-freier Schiffe entgegen. Die EU sei der Kontinent mit der längsten Küstenlinie und mit dem größten Binnenmarkt. Es gelte, EU-Reeder als Kunden zurückzugewinnen. Allerdings müssten

sich die deutschen Werftarbeiter auch fragen, ob es sich ihr Betrieb leisten könne, 30 Prozent höhere Löhne als in anderen europäischen Ländern und 50 Prozent mehr als in China zu zahlen.

In die gleiche Kerbe schlug Uwe Lauber, Vorstandsvorsitzender von MAN Energy Solutions. Eine saubere Schifffahrt sei der wichtigste Punkt der Zukunft. Synthetischer Kraftstoff sei hierfür die Lösung. Doch es gebe noch viel zu wenig Wasserstoff. Für eine völlige Dekarbonisierung der Schifffahrt benötige man 300 Millionen Tonnen sauberen Treibstoff. Jedoch bedürfe es hierzu klarer Ansagen aus der Politik: „Wir müssen sicher sein, dass wir auf das richtige Pferd setzen“, sagte Lauber. Es sei kein Problem, Duel- oder Tripel-Fuel-Motoren zu bauen. Nur müssten die Hersteller wissen, wie die Antriebe der Zukunft aussehen sollen. Gesteuert könnte eine Umrüstung über den CO₂-Preis werden.

Friedrich Lürßen befürchtete, dass Deutschland aufgrund der Schuldenbremse und der durch die Corona-Krise in die Höhe

geschnellten Staatsverschuldung in den nächsten Jahren nur sehr wenig neue Marineschiffe ordern werde. Dabei sei der Bedarf groß. Die meisten Schiffe der Marine seien zwischen 30 und 40 Jahre alt. Ziel der Politik müsse es sein, auf EU-Ebene eine Konsolidierung der europäischen Werften unter gleichen Wettbewerbsbedingungen zu erreichen. Derzeit seien die deutschen Werften beim Export gegenüber anderen EU-Werften benachteiligt. Zudem müsse innerhalb der EU Bürokratie abgebaut werden, um einfachere Short-Sea-Verkehre zu ermöglichen.

Am Offshore-Windkraft-Boom partizipieren

Hoffnung biete indes der Offshore-Windmarkt. Hier müssten die deutschen Werften unbedingt mit partizipieren, so Fassmer. Denn der Markt werde in den nächsten Jahren boomen. Die Energiewende biete auch hier dem Schiffbau erhebliche Möglichkeiten, die es zu nutzen gelte.

Text: Matthias Soyka

Grüne Technologie als Ausweg

Die 12. Nationale Maritime Konferenz endete für viele dennoch enttäuschend



Andreas Scheuer (CSU),
Bundesverkehrsminister



Angela Merkel (CDU),
Bundeskanzlerin



Norbert Brackmann (CDU),
Maritimer Koordinator

Die Bundesregierung will in einer gemeinsamen Strategie mit der EU gegen die asiatische Konkurrenz im Schiffbau vorgehen. Dies ist das wesentliche Ergebnis der 12. Nationalen Maritimen Konferenz, die in digitaler Form mit 1.200 Teilnehmern in Rostock abgehalten wurde. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) sagte, es gebe außerhalb von Europa Länder, die in sehr eindeutiger und manchmal auch aggressiver Form versuchten, Teile des zivilen Schiffbaus zu monopolisieren oder zu dominieren. Darauf müsse man reagieren.

Im Marine-Schiffbau wird es nach Einschätzung der Bundesregierung allerdings weitere Fusionen geben müssen. Ziel sei es, die nordeuropäische Zusammenarbeit in diesem Bereich zu forcieren, sagte der scheidende Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Norbert Brackmann (CDU). Er wird nicht wieder für den Bundestag kandidieren. Eine weitere Konsolidierung der Branche sei nötig und werde auch kommen.

In der zivilen Schifffahrt sollen deutsche Unternehmen mit innovativen Antriebstechnologien im internationalen Wettbewerb punkten. Grüner Wasserstoff

könnte dabei eine wesentliche Rolle spielen. Die Klimaneutralität sei eine Chance für die maritime Wirtschaft, sagte Altmaier. Noch vor 2030 solle das erste Null-Emissionsschiff in Deutschland gebaut werden. „Nachdem wir beim Thema Offshore-Windkraft schon führend sind, wollen wir auch bei sauberen Schiffsantrieben vorangehen“, bekräftigte Manuela Schwesig (SPD), Ministerpräsidentin von Mecklenburg-Vorpommern. Große Hoffnungen setzt sie dabei auf Wasserstoff. „Wir wollen die Technologie zur Marktreife bringen.“ Zuletzt hatte ein norwegisches Unternehmen den Bau

eines Brennstoffzellenschiffes angekündigt, das ab 2022 im Servicebetrieb für Offshore-Windparks verkehren soll.

Seewege zentrale Lebensadern

Hierbei kann die Branche auf Unterstützung der Bundeskanzlerin zählen. „Wachstum und Wohlstand auf der Welt hängen in hohem Maße von der maritimen Wirtschaft ab“, sagte Angela Merkel, die Schirmherrin der Veranstaltung war. Die Seewege seien die zentralen Lebensadern der Weltwirtschaft sowie Schifffahrt und Hafenwirtschaft unab-

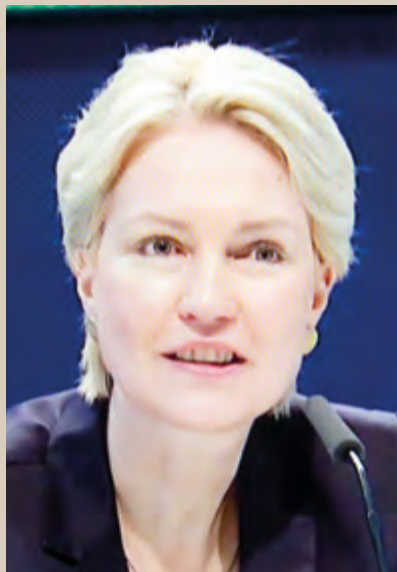
dingbar für die Versorgung unserer Länder mit Gütern aller Art. Durch die Corona-Pandemie sei auch die maritime Wirtschaft in schwere See geraten. Es werde noch einige Zeit dauern, bis das Vorkrisenniveau erreicht sei. Der Bund habe für alle Branchen ein breites Unterstützungspaket geschnürt. Dieses könne aber nur Auswirkungen lindern. Man müsse die Krisenzeit nutzen, um sich auf eigene Stärken zu besinnen. „Wir müssen Hightech und Innovationen voranbringen. Die Zukunft sollte nachhaltiger und digitaler werden“, sagte sie. Alle Teilbranchen der maritimen Wirtschaft müssten daran teilnehmen.

Rückenwind soll der maritimen Wirtschaft ein Konjunktur- und Zukunftspaket in Höhe von 1 Milliarde Euro verleihen: „Damit fördern wir maritime Forschung und Entwicklung, die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe und Betankungsschiffe für alternative Kraftstoffe. Offshore-Windenergie ist Treiber der Energiewende.“

**Fast 450.000 Arbeitsplätze
abhängig**

Brackmann stellte ein Studie seines Ministeriums vor, laut der 449.800 Arbeitsplätze von der maritimen Wirtschaft abhängig seien, davon 190.700 direkt. Der 2018 erzielte Umsatz habe laut Brackmann bei 86,3 Milliarden Euro, die Wertschöpfung bei 29,8 Milliarden Euro gelegen.

Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) betonte die Bedeutung der maritimen Wirtschaft. Schiffe seien gemessen an der Transportleistung die mit Abstand umweltfreundlichsten



Manuela Schwesig (SPD),
MP Mecklenburg-Vorpommern

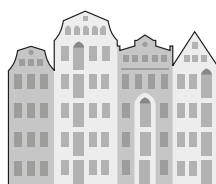


Peter Altmaier (CDU),
Bundeswirtschaftsminister

ten Verkehrsträger. Der Bund wolle mit der Vertiefung des Seekanals auch den Standort Rostock stärken. Der Planfeststellungsbeschluss werde bis zum Sommer vorliegen, der Bund investiere hierfür 128 Millionen Euro. Auch sein Ministerium fördere bereits klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe. Nicht zuletzt „haben wir in den letzten Jahren Nord- und Ostsee zu den saubersten Meeren weltweit gemacht.“

Am Ende der Konferenz herrschte jedoch weitgehend Enttäuschung. „Alle waren sich einig, dass die dramatische Lage im Schiffbau schnelles Handeln erfordert. Aber konkrete Maßnahmen, um Arbeitsplätze und Standorte zu sichern, wurden nicht auf den Weg gebracht“; sagte Daniel Friedrich, Bezirksleiter IG Metall Küste. Den vielen Lippenbekenntnissen müssten nun rasch Taten folgen.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

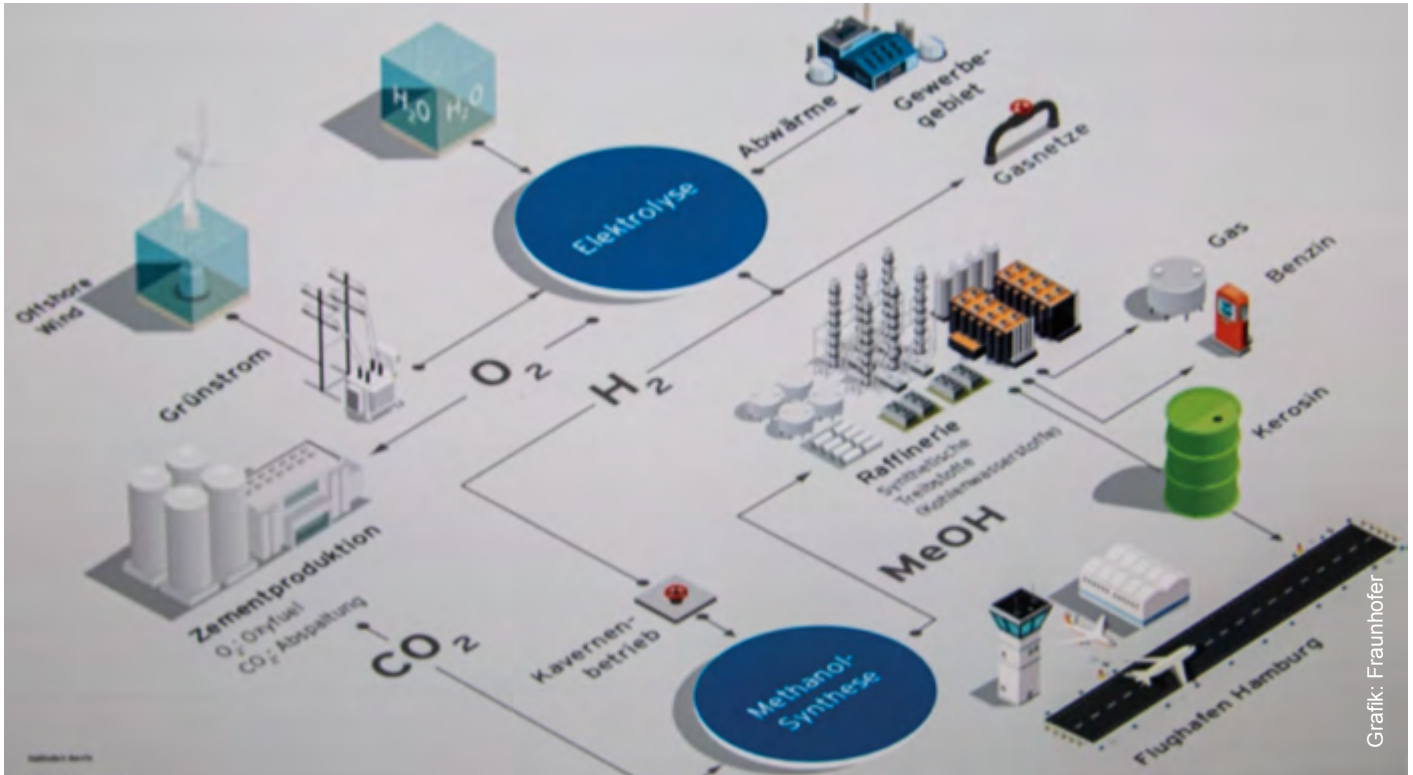
20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Ammoniak besser als Wasserstoff?

Experten des Fraunhofer-Centers sehen Vorteile bei Schiffsmotoren



So könnte das Wasserstoff-Netz der Zukunft aussehen: Direktnutzung durch die Industrie und im Gasnetz

Wohin geht die energetische Reise im maritimen Bereich? Diese Frage untersucht seit geraumer Zeit das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg-Harburg. Während der Vortragsreihe „Maritime Innovation Insights“ gaben einige Mitarbeiter Einblicke in aktuelle Forschungsergebnisse. Eine Quintessenz: Von Wasserstoff als Allheilbringer sind die Experten nicht so überzeugt.

Dipl. Ing. Ralf Fiedler führte aus, dass Wasserstoff sowohl zentral als auch dezentral erzeugt werden könne, sofern dort grüner Strom (aus Windkraft oder Sonnenenergie) vorhanden sei. Hierzu müssten erhebliche Flächen bereitgestellt und Investitionen getätigt werden. Bis zum Jahr 2030 müssten mindestens gut 8 Milliarden Euro aufgewendet werden, um Wasserstoff allein im Verkehrswesen durchzusetzen. Hierzu zählen der EU-weite Bau von 3.740 Tankstellen, 822 davon in Deutschland, die Produktion von 3,5 Millionen Wasserstoff-Autos,

500.000 -Kleinlastern, 45.000 -Lkw und -Bussen, 2.240 -Schiffen sowie 570 -Zügen.

Zunächst muss Industrie als Großabnehmer einsteigen

Voraussetzung für eine generelle Etablierung von Wasserstoff sei, dass dieser erst von der Industrie als Großabnehmer und anschließend vom Transportwesen angenommen werde. Damit einhergehen müsse allerdings, dass diverse Umschlaganlagen und Lagerstätten geschaffen werden.

Dabei eignet sich Wasser-

stoff als reiner Treibstoff indes nicht für alle Verkehrsträger. Bei Schiffsmotoren beispielsweise wäre Ammoniak aufgrund der höheren Energiedichte interessanter. Gleichwohl könnte Wasserstoff in großen Schiffsmotoren gut verfeuert werden – vornehmlich auf festen Routen und bei Schiffen mit geringem Leistungsbedarf –, eher als in Lkws. Brennstoffzellen, die aus Wasserstoff und Sauerstoff Strom erzeugen, liefen ebenfalls nicht immer fehlerfrei. Vor allem mögen sie keine raschen Lastwechsel.

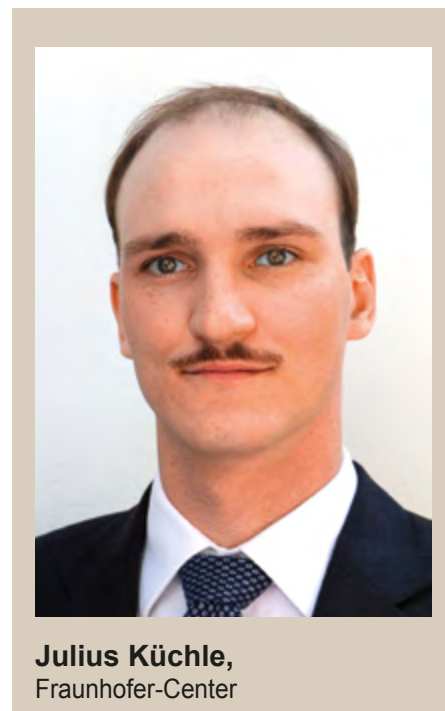
Um Wasserstoff als Treibstoff

der Zukunft zu etablieren, müsste die Politik die Steuerung von Energie langfristig sicher festlegen. Eine drastische Erhöhung des CO₂-Preises, wie sie die Grünen anstrebten, würde jedoch dazu führen, dass in Deutschland bestimmte Industriezweige unwirtschaftlich werden würden, etwa die Produktion von Stahl, Zement und Kunstdünger.

Julius Kühle stellte ein Projekt vor, nach dem im Hafen Lastspitzen beim Stromverbrauch möglichst reduziert werden sollen. Denn um diese ständig abzudecken, müsse ein Kraftwerk rund um die Uhr laufen. Wird die erzeugte Energie nicht abgerufen, wäre dies Verschwendung. „Stromspitzen machen gut 30 Prozent der Energiekosten eines Betriebs aus“, rechnete er vor. Ziel sei, die Spitzen in eine Zeit zu



Dipl. Ing. Ralf Fiedler,
Fraunhofer-Center



Julius Kühle,
Fraunhofer-Center

verschieben, in der das Netz ansonsten sehr wenig Energie transportieren müsste. Deshalb habe er mit einem Smartmeter den Stromverbrauch im Braker Hafen alle

15 Minuten gemessen. Ein Algorithmus soll nun Vorschläge machen, in welcher Zeit bestimmte Maschinen besser laufen sollen.

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

Mehr Rechte für Arbeitnehmervertreter

Der Bundestag beschließt das Betriebsrätemodernisierungsgesetz

Ok, der Begriff ist irgendwie ein Zumutung: Der Deutsche Bundestag hat das Betriebsrätemodernisierungsgesetz beschlossen. Der Titel klingt reichlich sperrig, doch der Inhalt hat für viele Beschäftigte wichtige Folgen. Denn das Gesetz sieht vor, die Wahl von Betriebsräten zu vereinfachen und die Rechte des Betriebsrats bei der Weiterbildung, dem Einsatz von künstlicher Intelligenz und bei mobiler Arbeit zu stärken.

Das neue Betriebsrätemodernisierungsgesetz, das im ursprünglichen Referentenentwurf vom Dezember 2020 noch „Betriebsrätestärkungsgesetz“ hieß, soll dem Problem entgegenwirken, dass die Anzahl an Betriebsratsgremien in Deutschland immer geringer wird. Denn lediglich rund 41 Prozent der Arbeitnehmer in Westdeutschland und 36 Prozent in Ostdeutschland werden von Betriebsräten vertreten.

Organisierungsgrad
soll zunehmen

Der Deutsche Gewerkschaftsbund DGB beklagt sich schon seit vielen Jahren über den schwindenden Organisationsgrad der deutschen Arbeitnehmerschaft. Als Ursache kommt dabei infrage, dass besonders kleine Unternehmen bewusst auf die Gründung eines Betriebsrats verzichten, weil hier die Formalien des regulären Wahlverfahrens eine Hemmschwelle darstellen, die es bei der Organisation einer Betriebsratswahl zu überwinden gilt. Daneben gibt es aber auch Berichte, dass in manchen Unternehmen Arbeitgeber mit zum Teil dras-

tischen Mitteln die Gründung von Betriebsräten verhindern. Vor diesem Hintergrund ist es das erklärte Ziel des nun vom Bundestag verabschiedeten Gesetzentwurfs, die Gründung und Wahl von Betriebsräten zu fördern und zu erleichtern sowie zugleich die Fälle der Behinderungen von Betriebsratswahlen zu reduzieren.

Ausweitung des
Kündigungsschutzes

Im Hinblick auf die Förderung und Vereinfachung von Betriebsratswahlen sollen die Möglichkeiten für ein vereinfachtes Wahlverfahren für die Wahl des Betriebsrats ausgeweitet werden. Um gleichzeitig den Schutz der Arbeitnehmer bei der Gründung eines Betriebsrats zu verbessern, wird der Kündigungsschutz derjenigen Beschäftigten verbessert, die zu einer Betriebs- oder Wahlversammlung einladen oder die Bestellung eines Wahlvorstands beantragen. Nun erhalten nicht nur die ersten drei Personen, die in einer Einladung zur Wahlversammlung genannt sind, besonderen Kündigungsschutz, sondern die ersten Sechs. Sie sollen vom Zeitpunkt der Einladung oder Antragstellung bis

zur Bekanntgabe des Wahlergebnisses unkündbar sein. Auch Arbeitnehmer, die in die Wahlvorbereitung eingebunden sind, sollen vor ordentlichen personen- oder verhaltensbedingten Kündigungen geschützt sein.

Virtuelle Sitzungen
als fester Bestandteil

Die im Zuge der Corona-Krise befristet eingeführte, provisorische Möglichkeit, Betriebsratssitzungen ganz oder teilweise virtuell abhalten zu können, wird fester Bestandteil des Betriebsverfassungsgesetzes werden. Die konkreten Details, wie Betriebsratssitzungen mittels Video- und Telefonkonferenzen künftig geregelt sein sollen, werden durch Ergänzungen der Paragraphen 30 bis 34 in das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) eingefügt.

Mitbestimmung bei
künstlicher Intelligenz

Im Hinblick auf die Einbindung des Betriebsrats beim Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik im Unternehmen legt der verabschiedete Gesetzentwurf fest, dass die Hinzuziehung

eines Sachverständigen für Informations- und Kommunikationstechnik für den Betriebsrat als erforderlich gilt. Außerdem wird klargestellt, dass die Rechte des Betriebsrats bei der Planung von Arbeitsverfahren und -abläufen auch dann gelten, wenn der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) im Unternehmen vorgesehen ist. Außerdem soll sichergestellt werden, dass die Rechte des Betriebsrats bei der Festlegung von Auswahlrichtlinien zur Personalauswahl auch dann Anwendung finden, wenn diese Richtlinien ausschließlich oder mit Unterstützung von KI erstellt werden.

Stärkung bei Weiterbildung und mobiler Arbeit

Zur Stärkung der Rechte des Betriebsrats bei der Qualifizierung sieht der Gesetzentwurf vor, das allgemeine Initiativrecht der Betriebsräte bei der Berufsbildung auszubauen und bei Uneinigkeit über Maßnahmen der Berufsbildung die Einschaltung der Einigungsstelle zur Vermittlung zu ermöglichen.

Hinsichtlich der datenschutzrechtlichen Verantwortlichkeit des Arbeitgebers bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch den Betriebsrat soll mit der Einfügung eines neuen § 79a BetrVG eine klarstellende gesetzliche Regelung geschaffen werden. Auch wenn der Betriebsrat Daten verarbeitet, ist der Arbeitgeber der für die Verarbeitung Verantwortliche im Sinne der

datenschutzrechtlichen Vorschriften.

Zur Förderung mobiler Arbeit und zum Schutz der Arbeitnehmer bei Wahrnehmung von Homeoffice wird in § 87 Absatz 1 Nr. 14 BetrVG ein neues Mitbestimmungsrecht bei der Ausgestaltung mobiler Arbeit eingeführt werden.

Altersgrenze auf 16 Jahre herabgesetzt

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hatte noch kurz vor der Verabschiedung im Bundestag Änderungen am Regierungsentwurf vorgenommen. Diese betreffen unter anderem das Wahlrecht: Das Mindestalter für die Wahlberechtigung wurde von der Vollendung des 18. auf die Vollendung des 16. Lebensjahres abgesenkt. Klargestellt wurde zudem, dass die Verschwiegenheitspflichten des Datenschutzbeauftragten auch solche Informationen umfassen, deren Bekanntheit an den Arbeitgeber die Interessenvertretungsrechtliche Unabhängigkeit des Betriebsrats berühren. Wie für den Sprecherausschuss und den Gesamtsprecherausschuss wird mit einer Ergänzung auch für den Konzernsprecher-ausschuss die Möglichkeit der Sitzungsteilnahme per Video- und Telefonkonferenz eröffnet.

Mehr Versicherungsschutz bei Homeoffice

Weitere Änderungen betreffen den Unfallversicherungsschutz bei Tätigkeiten im Homeoffice. Zwar erstreckt sich



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

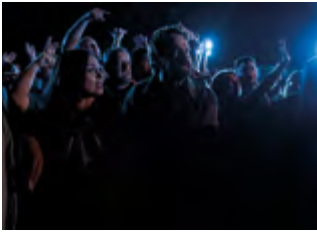
der bisherige Versicherungsschutz auf sogenannte Betriebswege, etwa zum Drucker in einem anderen Raum, nicht jedoch auf Wege im eigenen Haushalt zur Nahrungsaufnahme oder zum Toilettengang. Im Betrieb herrscht für diese Wege bereits Versicherungsschutz, im Homeoffice bisher nicht. Das wird sich nun ändern und auch für diese Wege im Homeoffice wird künftig der Versicherungsschutz greifen. Darüber hinaus wird der Unfallversicherungsschutz bei einer Homeoffice-Tätigkeit auch auf Wege ausgedehnt, die die Beschäftigten z.B. zur Betreuung ihrer Kinder außer Haus zurücklegen.

Das Gesetz muss nun noch vom Bundesrat verabschiedet werden. Dies soll noch in diesem Juni der Fall sein. Die Zustimmung gilt als sicher.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Der etwas andere Katastrophenfilm

In „Greenland“ müssen Gerard Butler und seine Familie Schutz vor einem Kometen suchen



Chaos vor der Air Base



Wieder vereint im Jet



Dann eben zu Fuß: John checkt die Lage am Highway



Die Einschläge kommen



Allison und der kranke Nat

Weltuntergangsszenarien haben wir in den vergangenen Jahrzehnten reichlich gesehen: In „Armageddon“ rettete ein durchgeknallter Bohrtrupp die Welt, in „2012“ ging ein Großteil der Welt effektiv unter, in „The Day after tomorrow“ ließ Roland Emmerich die nördliche Hemisphäre in einer Eiszeit versinken. „Greenland“ hebt sich von diesen Bombaststreifen wohltuend ab. Nicht die Katastrophe steht hier im Mittelpunkt, sondern die Flucht einer Familie vor eben dieser.

John Garrity (Gerard Butler) ist Bauingenieur in Atlanta. Seine Ehe mit Allison (Morena Baccarin, „Deadpool“) kriselt nach einem Seitensprung Johns. Während einer Grillparty erhält er einen ominösen Anruf auf seinem Handy: Eine metallene Stimme erklärt ihm, er und seine Familie seien auserwählt. Sie sollten sich umgehend zu einem Flughafen der Air Force begeben. Dies sei keine Übung.

Grund des Anrufs: Ein Komet rast auf die Erde zu. In den Medien erhält er einen verniedlichenen Vornamen und wird als optisches Highlight

gefeiert, glaubt man doch, der gewaltige Brocken und die vielen kleinen Trümmerteile, die ihn umgehen, verfehlen die Erde. Doch ein Vorbote schlägt in Florida ein. Die Druckwelle rast über den halben Kontinent bis zum Haus der Garritys. Zwei Tage bleiben noch, bis der größte Brocken einschlägt und wohl drei Viertel der Menschheit auslöscht. Bis auf diejenigen, die von der Regierung auserwählt sind, in Schutzräumen in Grönland das Inferno zu überstehen und die Welt neu aufzubauen. Doch an der Air Base wird Sohn Nathan

als Zuckerkranker abgewiesen. Zu allem Überfluss wird die Familie in den allgemeinen Chaos noch getrennt. Ein Wettlauf um Leben und Tod beginnt.

Nein, Gerard Butler, der sonst regelmäßig die Welt oder zumindest den US-Präsidenten rettet („Olympus has fallen“), kramt hier nicht irgendeine Superwaffe heraus oder fliegt dem globalen Killer entgegen, um ihm im Alleingang den Gar aus zu machen. Butler ist in „Greenland“ einfach nur ein Vater, der versucht, seine Familie zu retten, während um ihn herum die Welt in einem

Chaos aus Anarchie, Plünderung und Defitismus versinkt. Und das ist allemal spannend, auch wenn Regisseur Ric Roman Waugh („Angel Has Fallen“) am Ende doch noch ein wenig in die große Trickkiste greift.

Text: Nils Knüppel



Ab sofort zu haben

Weg frei für die Westerweiterung

Hamburg – Der Planfeststellungsbeschluss vom November 2016 zur Westerweiterung des Eurogate Container Terminals ist rechtmäßig. Dies hat das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht entschieden und damit die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts bestätigt. Der Beschluss sieht vor, dass eine Kaimauer mit einer Gesamtlänge von ca. 1.050 Metern errichtet wird, die an die vorhandenen Liegeplätze am Predöhlkai anschließt, von dort nach Nordwesten bis zur Elbe verläuft und dann parallel zum Bubendey-Ufer fortgeführt wird. Teil des Vorhabens ist zudem eine Vergrößerung des vorhandenen Drehkreises für

Schiffe in der Elbe von heute 480 auf zukünftig 600 Meter. Dies ist vor allem für die Erreichbarkeit des Waltershofer Hafens für Großcontainerschiffe eminent wichtig. Die Kläger, die auf der gegenüberliegenden Elbseite in Övelgönne und an der Elbchaussee wohnen, hatten mit ihrer Klage vor allem geltend gemacht, für das Vorhaben bestehe kein Bedarf und die mit dem Bau der Infrastruktur und dem Betrieb des späteren Containerterminals verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen seien unzumutbar. Das Verwaltungsgericht hatte die Klage erstinstanzlich im Jahr 2019 abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung hat das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht nun mit Urteil vom 12. Mai zurückgewiesen.

TGE erfolgreich mit Gastanks



Bonn – Die Firma TGE Gas Engineering GmbH ist zum Weltmarktführer im Bereich Ethylentanker aufgestiegen. Ethylen ist ein chemischer Grundstoff bei der Kunststoffproduktion. Seit über 40 Jahren bietet das Unternehmen mit seinen 120 Mitarbeitern kryogene (Niedrigtemperatur-) Gasanlagen an und gilt als einer der Pioniere der LNG-Systeme, insbesondere bei der Ausrüstung von LNG-Bunkerschiffen mit Spezialtanks.

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

OSTSEEFALLE

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In einem alten Bauernhaus findet ein Ehepaar den Schädel einer seit langem vermissten jungen Frau. Kommissarin Pia Korittki nimmt die Ermittlungen auf und ahnt nicht, dass diese sie in noch nie dagewesene Gefahr bringt. Ein Wettlauf mit der Zeit beginnt.

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

EUROGATE GmbH:



Florian Brandt (44) hat im Mai übergangsweise die Geschäftsführung der MSC Gate Bremerhaven

GmbH übernommen. Er tritt die Nachfolge von Friedrich Stuhmann an, der das Unternehmen verlassen und ab Juli als Geschäftsführer zur Hamburg Port Authority (HPA) wechseln wird. Brandt wird die Geschäfte von MSC Gate Bremerhaven führen, bis eine dauerhafte Nachfolge geregelt ist. Er ist seit 2005 bei EUROGATE angestellt, durchlief erfolgreich das hauseigene Führungskräfte-nachwuchsprogramm und war bereits von November 2017 bis März 2018 Interims-Geschäftsführer von MSC Gate Bremer-

haven. Als Key-Account Manager ist er seither im Vertrieb der EUROGATE-Gruppe für Reederei-Großkunden u.a. mit Schwerpunkt auf dem Standort Bremerhaven zuständig.

MOSOLF Gruppe:



Der Automobillogistiker aus Kirchheim/Teck hat einen Fachbeirat gebildet, der den Vorstand künftig in Bezug auf die mittlere und langfristige strategische Ausrichtung beraten soll. Ihm gehören Dr. Jörg Mosolf



(Foto oben), Vorstandsvorsitzender der MOSOLF Gruppe, Ivo Rauh, ehemaliges Vorstandsmitglied bei der DEKRA, Prof. Dr.

oec. Julia C. Arlinghaus, Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF in Magdeburg und Lehrstuhlinhaberin für „Produktionssysteme und -automatisierung“ an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, Hans-Jörg Hager, Vorsitzender des Beirats und Detthold Aden, Ex-Präsident des ZDS und ehemaliger Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group an. Unabhängig vom Beirat begleitet Prof. Dr.-Ing. Frank Straube (foto unten) in seiner Sonderrolle als „Group Adviser smart technologies“ die MOSOLF Gruppe bei der strategischen Entwicklung technologiebasierter Geschäftsmodelle und dem Aufbau des internationalen MOSOLF Innovationsnetzwerkes. Straube ist Leiter des Bereichs Logistik am Institut für Technologie und Management der TU Berlin.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

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:

8. Juni 2021



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

Fusion bei alternativen Antriebsherstellern

Hamburg – Das maritime Geschäft von eCap Mobility, ein führender Anbieter für Elektromobilitätslösungen aus Winsen/Luhe, und das Unternehmen HPE Hybrid Port Energy, eine Tochtergesellschaft des Hamburger Schiffszulieferers Becker Marine Systems, haben unter der neuen Firmierung eCap Marine fusioniert. In den vier Geschäftsbereichen professionelle Schifffahrt, Freizeitschifffahrt, Hafentechnik und Energietechnik bietet das neue Unternehmen ein breites Portfolio technologischer Lösungen für die Nutzung umweltfreundlicher Energiequellen. Zu diesen gehören LNG, Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff. Dabei sollen auch das Becker PowerPac (Landstrom aus Containern für Seeschiffe) und die Becker Power Barge (Landstrom von einer Barge aus) unter der Marke „eCap“ weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt dabei auf Brennstoffzellen in Verbindung mit Batterien. Dabei können die Becker PowerPacs auch mit den auf der umweltfreundlichen LFP-Technologie „(Lithium Ferro Phosphate)“ basierenden Systemen „Compact Battery Rack“ (COBRA) von Becker Marine Systems bestückt werden. Diese könnten auch in der Freizeitschifffahrt eingesetzt werden. Kleine und mittelgroße Küsten-, Binnen- oder Hafenschiffe werden von eCap Marine entsprechend umgebaut oder bei einem Neubau unterstützt.

Zwei Hafemobilkrane für Kamerun



Düsseldorf – Der kamerunische Terminalbetreiber Régie du Terminal à Conteneurs (RTC) hat zwei Gottwald Hafemobilkrane vom Modell 6 bestellt. Die Variante G HMK 6507 mit 51 Meter Arbeitsradius kann an Containerschiffen bis zur Post-Panamax Klasse eingesetzt werden. Ausgestattet mit vielen Kranfahrerassistenzsystemen und einer Tragfähigkeit von bis zu 125 Tonnen ist sie in der Lage, alle Güterarten inklusive Stückgut und schwere Projektgüter umzuschlagen.

Stena Line und HSL kooperieren

Rostock – HSL Logistik handelt bereits seit einigen Monaten die Rangierarbeiten für Stena Line im Rostocker Hafen. Nun wurde die Kooperation in einem gemeinsamen Rahmenvertrag gefestigt. Stena Line bietet über Rostock KV-Verbindungen ab

Bettembourg (Luxemburg) und Verona nach Trelleborg, Eskilstuna (Nordwest-Schweden) und Oslo/Alnabu an. Über die Eisenbahnfähren „Skåne“ und „Mecklenburg-Vorpommern“ verschifft Stena Line auch Direktzüge, zum Beispiel Stahlwagen, die nicht ungeteilt über den Landweg rollen können. HSL Logistik plant, ab Herbst am Standort Rostock, wo netzbedingt keine Oberleitungen und somit Elektroloks einsetzbar sind, mit innovativen Hybridloks zu rangieren. Dadurch wird die Hälfte des Dieselverbrauchs beim Rangieren eingespart.

520 Millionen Euro Fördergeld für Hamburg

Berlin – Die Hansestadt hat einen fetten Brocken aus dem 8-Milliarden-Euro-Fördertopf des Bundeswirtschafts- und Verkehrsministeriums zur Etablierung von grünem Wasserstoff als Energiespeicher erhalten. 520 Millionen Euro wurden der Stadt zugeteilt, um damit Investitionen in Gesamthöhe von 1,6 Milliarden Euro zu finanzieren. Darin ist auch der Umbau des Kohlekraftwerks Moorburg in einen 100-MW-Elektrolyser enthalten. Auch das Projekt HH-WIN der Gasnetz Hamburg GmbH soll gefördert werden. Ziel ist hier, das Hamburger Gasnetz durch ein rund 60 Kilometer langes Wasserstoffnetz zu ergänzen und mit benachbarten Ländern zu verknüpfen. Zudem erhält ArcelorMittal Zuschüsse, um seine Stahlproduktion auf Wasserstoff umzustellen. Weitere fünf Projekte erhalten ebenfalls Gelder. Die EU hat dazu extra ein Sonderprogramm (IPCEI) aufgelegt.



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

