



Dieser Lang-Lkw misst 25,25 Meter. Mit ihm fährt Kühne + Nagel seit Februar 2013 für Tchibo täglich Kaffee und Non-Food-Ware von Bremen nach Mecklenburg-Vorpommern.

FOTO: KUHAUT

Kaffee per Lang-Lkw nach Ostdeutschland

Bremer Logistiker befürworten den Einsatz der Gigaliner, Umwelthüter lehnen die Riesen-Brummis weiter ab

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen/Berlin. Ein Lkw von Kühne + Nagel steht am Neustädter Hafen. Er sticht durch seine Länge heraus. Vom Führerhaus bis zur Ladeklappe misst er 25,25 Meter – gegenüber 16,7 Metern beim herkömmlichen Brummi. Auf diesen Gigaliner werden für Tchibo Kaffee und andere Artikel verladen, wie man sie aus den Shops des Bohnenrösters kennt. Mit der Ware macht sich der Lang-Lkw dann auf die Reise nach Mecklenburg-Vorpommern ins 178 Kilometer entfernte Gallin zum regionalen Tchibo-Lager und anschließend wieder zurück. Diese Tour fährt er dreimal täglich.

Wer oft auf der A1 unterwegs ist, hat vielleicht zufällig genau diesen Riesen-Brummi von Kühne + Nagel überholt. Denn seit Februar 2013 hatte sich das Logistik-Unternehmen, das seinen Ursprung in Bremen hat, an dem Feldversuch für die Gigaliner beteiligt. Dieser lief bis Ende 2016. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat dann zum Jahreswechsel aus dem Versuch nun die Regel gemacht, die er durch eine Verordnung erlassen hat. Damit hat er sich von verschiedenen Seiten Ärger eingefangen, der die kommenden Tage wohl weiter schwellen wird. Der Staatssekretär im Umweltministerium (BMUB), Jochen Flasbarth, der vor diesem Job Präsident des Umweltbundesamtes war, kritisierte: „Die Auswirkungen des Lang-Lkw, seine Umweltbelastungen wie auch die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind noch nicht ausreichend untersucht.“ Er sprach von einem „Alleingang“.

Dem widersprach wiederum Dobrindt, schließlich sei das BMUB in die Entscheidungen mit einbezogen gewesen. Damit sind die Lagerkämpfe, die bereits während des Feldversuchs ausgefochten wurden, wieder entbrannt. Vor Ort in Bremen begrüßen Tchi-

bo, Kühne + Nagel und weitere Logistikunternehmen die Entscheidung Dobrindts. Tchibo-Sprecher Arnd Liedtke erläutert: „Unsere Erwartungen seit Beginn des Feldversuchs haben sich mehr als erfüllt.“ So sind aus einem Lang-Lkw von Kühne + Nagel inzwischen drei geworden, die jeweils täglich drei Rundläufe auf der Strecke Bremen-Gallin machen. Wie alle anderen Befürworter führt er die Vorteile an: „Zwei Fahrten eines Gigaliners ersetzen mehr als drei Fahrten eines herkömmlichen Sattelschleppers. Dadurch werden bis zu 25 Prozent Sprit eingespart und entsprechend der Ausstoß an Kohlendioxid.“

So ist es auch im Abschlussbericht nachzulesen, den die Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) im November 2016 vorgelegt hatte. Dieser Bericht hatte Bundesverkehrsminister Dobrindt als Begründung für seine Verordnung gedient, nun ab 2017 aus dem Versuch einen Regelbetrieb zu machen für

die Riesen-Brummis. Neben dem Bundesumweltministerium kommt die Kritik daran auch vom alternativen Verkehrsclub Deutschland (VCD). Philipp Kosok, VCD-Referent für Verkehrspolitik, sagt: „Gigaliner sind zu groß, zu teuer und zu gefährlich für den Straßenverkehr. Das kann auch die BaSt-Studie nicht entkräften. Es fehlen Rastplätze und Nothalte in Tunneln, Überholvorgänge werden länger.“

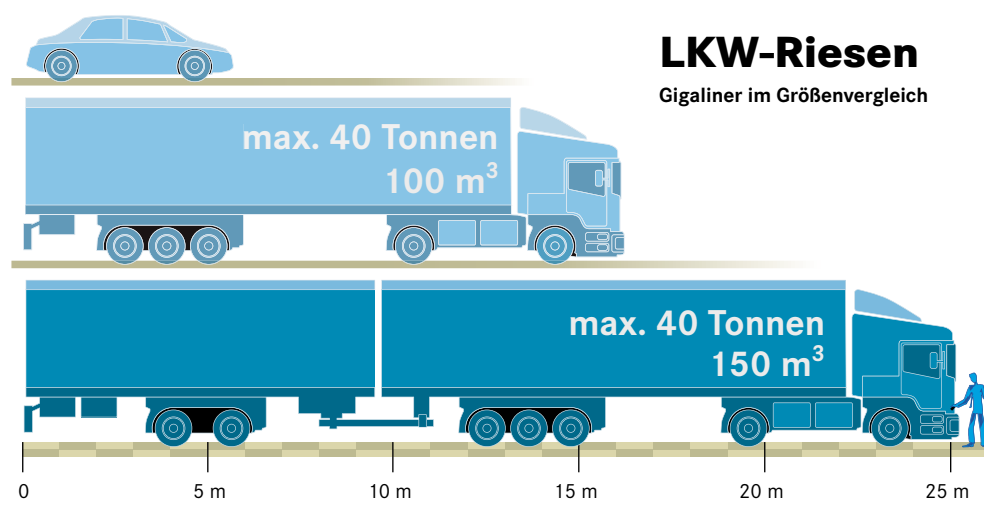
Das Land Bremen hatte übrigens am Feldversuch nicht teilgenommen, als allgemeine Übereinkunft jedoch das Autobahnnetz freigegeben für die Gigaliner, damit Hafen und Güterverkehrszentrum erreichbar sind. So setzt Robert Völk, Geschäftsführer vom Verein der Bremer Spediteure, Kritikern entgegen: „Die Lang-Lkw fahren nicht durch die Stadt. Sie sind mit allen verfügbaren Assistenzsystemen ausgerüstet.“ Was Gigaliner und herkömmlicher Sattelschlepper gemeinsam haben: Das Gesamtgewicht darf

nicht höher als 40 Tonnen liegen. So seien leichte Waren mit mehr Volumen, beispielsweise Styropor, ideal für die langen Brummis. „Vor allem sind sie geeignet für den Verkehr zwischen zwei Punkten, wo es um ‚erwartbare‘ Ware geht“, ergänzt Völk.

Der sogenannte Regelbetrieb bedeutet nicht, dass nun überall in Deutschland die insgesamt laut BaSt 161 Gigaliner fahren. Das „Positivnetz“, wie es das Ministerium nennt, umfasst 11 600 Kilometer, von denen die meisten vorwiegend auf Autobahnen sind. Das Logistikunternehmen Hellmann, das auch in Bremen vertreten ist, fährt mit einem Gigaliner täglich vom Stammsitz Osnabrück nach Bramsche. In südliche Richtung auf der A1 wäre spätestens am Flughafen Münster/Osnabrück Schluss.

Denn das Land Nordrhein-Westfalen hat die Riesen-Brummis nicht zugelassen. „Vonseiten des Verkehrsministeriums ist es aktuell nicht beabsichtigt, Strecken in NRW für das Befahren von Lang-Lkw freizugeben“, erklärte der zuständige Sprecher Bernhard Meier auf Anfrage. „Der Versuch mit den ‚echten Gigaliner‘ hat den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Landesregierung widersprochen.“ Diese sehen für den Gütertransport die verstärkte Nutzung von Schienen und Wasserstraßen vor.

Auch Bremens Umweltstaatsrat Ronny Meyer (Grüne) sieht das ähnlich: „Die Verordnung und der siebenjährige Modellversuch von Bundesverkehrsminister Dobrindt ist klima-, umwelt- und verkehrspolitisch ein Rückfall ins vergangene Jahrtausend. Damit werden noch mehr Güter von der Schiene auf die Straße verlagert.“ Was das angeht, sagte Tchibo-Sprecher Liedtke bereits zum Auftakt der Kühne + Nagel-Kooperation: „Trotz langjähriger Bemühungen ist es leider nicht möglich, eine geeignete Bahnverbindung zwischen Gallin und Bremen zu etablieren.“



Regierung will befristete Teilzeit ermöglichen

VON BASIL WEGENER

Berlin. Andrea Nahles zeigte sich gewappnet. „Arbeitszeit sorgt in Deutschland immer für eine gewisse Emotionalität“, sagte die Arbeitsministerin bei der Ankündigung ihres Gesetzentwurfs zur Teilzeit im November. Nun ist der Entwurf öffentlich, auch wenn sich erst die Bundesministerien seit dieser Woche darüber intern abstimmen. Und schon hagelt es Kritik von Deutschlands Arbeitgebern. Dabei ist der Plan für eine befristete Teilzeit mit Rückkehrrecht zur Vollzeit nur ein Teil viel umfangreicherer Vorstellungen der SPD-Politikerin zur flexibleren Gestaltung der Arbeitszeit.

Auf den Anspruch zur befristeten Teilzeitarbeit hatten sich Union und SPD schon in ihrem Koalitionsvertrag verständigt. Beschäftigte sollen zeitlich befristet in Teilzeit arbeiten können – und danach wieder zu ihrer vollen Arbeitszeit zurückkehren dürfen. Nun ist klar, wie Nahles sich das konkret vorstellt: Das Recht soll in Betrieben ab 15 Beschäftigten greifen, ab sechsmonatigen Bestehen des Arbeitsverhältnisses und auf Antrag drei Monate vorher. Der Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbands

BDA, Steffen Kampeter, wettet: „Der Vorschlag greift einseitig in das Recht des Arbeitgebers ein, Lage und Dauer der Arbeitszeit im Betrieb zu bestimmen.“ Rückendeckung bekommt Nahles von den Gewerkschaften.

Teilzeit ist im Trend. Die Zahl der Teilzeitbeschäftigten ist laut Statistischem Bundesamt binnen 20 Jahren kontinuierlich von 5,3 auf 10,3 Millionen im Jahr 2015 gestiegen, davon 80,8 Prozent Frauen. Doch die Wirtschaft verweist darauf, dass die meisten Arbeitnehmer schon heute kaum Probleme mit einer Verlängerung hätten. Eine Befragung des arbeitgebernahen Instituts IW unter rund 1550 Unternehmen hatte vor wenigen Jahren ergeben, dass drei Viertel der Metall- und Elektrobetriebe den Wunsch von Teilzeitbeschäftigten nach Ausdehnung der Arbeitszeit schnell oder nach einer Weile erfüllen können.

Der Streit um das geplante neue Teilzeitrecht ist nur ein Vorgeschmack. Nahles hat im November nach monatelangen Debatten auch mit den Sozialpartnern ihre Ideen für ein Aufbrechen der Arbeitszeit-Strukturen vorgelegt. Das Ergebnis: Nein zur Dominanz des althergebrachten Acht-Stunden-Tags

mit Anwesenheitspflicht – ja zu einer Neujustierung der Arbeitswelt in der Digital-Ära. Und zwar möglichst unter dem Dach von Tarifverträgen.

Unternehmen und Arbeitgeber sollen nun in einer Experimentierphase probieren können, Arbeit im Büro, Kindererziehung und Homeoffice flexibler einzusetzen. Über eine

gesetzliche Klausel, die eine solche Probe-phase ermöglicht, wird in der Regierung gerade verhandelt.

Die Arbeitgeber fürchten insgesamt zu viel staatliche Bevormundung. „Ein Land, das auch morgen wirtschaftlich und sozial in der Champions League spielen will, darf sich nicht an Arbeitszeitregeln aus dem letzten Jahrhundert klammern“, sagt Arbeitgeberpräsident Ingo Kramer. Um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, müsse sich Deutschland auch bei Arbeitszeit und -ort mehr zutrauen. „Wir können das in den Betrieben besser regeln als ein Bürokrat am Schreibtisch.“ Vereinbarungen auf Betriebs-ebene sind für die Arbeitgeber der Königs-weg.

IG-Metall-Chef Jörg Hofmann hält dagegen: „Wenn es um Ansprüche und Mitbestimmung geht, verharren die Arbeitgeber im Denken des letzten Jahrhunderts: Sie wollen bestimmen.“ Für den DGB-Vorsitzenden Reiner Hoffmann ist es erst mal „ein Verdienst“ von Nahles, die Frage überhaupt auf die Tagesordnung zu setzen. „Die Leute wollen wählen können – etwa ob sie mehr Lohn oder kürzere Arbeitszeiten haben wollen.“



Stößt mit ihrem Gesetzentwurf auf Kritik: Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles. FOTO: DPA

Deutschland-Chef für AB Inbev

Brauereikonzern beruft Niederländer



Harm van Esterik soll dafür sorgen, dass Marken wie das Bremer Beck's-Bier Marktanteile gewinnen. FOTO: FR

VON MAREN BENEKE

Bremen/Leuven. Anheuser-Busch (AB) Inbev hat wieder einen Deutschland-Chef: Seit Anfang des Monats leitet der gebürtige Niederländer Harm van Esterik als Country Director das Deutschland-Geschäft des Brauereikonzerns. Der heute 48-Jährige ist 1993 als Management-Trainee in das Unternehmen eingestiegen und arbeitete in den vergangenen Jahren in vielen unterschiedlichen Positionen innerhalb des Konzerns. Zuletzt war er als Country Director für das Geschäft in den Niederlanden verantwortlich.

Wie AB Inbev mitteilte, konnte der Konzern unter Leitung von van Esterik sowohl Absatz als auch Marktanteile von Marken wie Jupiler und Leffe in den Niederlanden steigern. Er zeichne sich durch seinen motivierenden Führungsstil aus.

Die Position als Deutschland-Chef, die in der Bremer Zentrale ansässig ist, war zuletzt durch die Zusammenlegung unterschiedlicher Geschäftsgebiete gestrichen worden. Zu Beginn 2016 hatte die Brauerei-Gruppe ihr europäisches Geschäft neu organisiert und in vier Gebiete aufgeteilt: Nord-, Süd-, Ost- und Westeuropa. Deutschland gehört zusammen mit den Niederlanden, Luxemburg, Belgien, Schweiz und Österreich zum Bereich Westeuropa – allesamt gesättigte Märkte mit wenig bis keinem Wachstum. Der AB-Inbev-Geschäftsbereich Westeuropa wird seither von dem Belgier Jean-Jacques Velkeniers geleitet. Der bislang letzte Deutschland-Chef, Till Hedrich, musste den Konzern 2015 verlassen, weil er Alkohol getrunken und dann einen Autounfall verursacht hatte.

Deutschland sei – auf den Absatz bezogen – ein wesentlicher Markt für AB Inbev, wie der Konzern mitteilte. Das wolle man durch die neu geschaffene Funktion und die Berufung von van Esterik als Country Director durch eine verstärkte Präsenz deutlich machen. Ziel sei, mit den Marken am Standort Deutschland weiter zu wachsen.

Nach vorläufigen Zahlen ist AB Inbev das im vergangenen Jahr offenbar gelungen: Nach Unternehmensangaben gewannen die Premiummarken Beck's, Franziskaner und Corona 2016 weitere Marktanteile im deutschen Biermarkt. Das in Bremen gebaute Beck's wurde vermutlich eine der wenigen Biermarken in Deutschland sein, die im vergangenen Jahr Wachstum generieren konnten. Bis Ende November stieg der Beck's-Absatz den Angaben zufolge um vier Prozent während der Gesamtmarkt in der Bundesrepublik stagnierte.

CTS Eventim darf FKP Scorpio kaufen

München/Bremen. Der Tickethändler CTS Eventim kann den Konzert- und Festivalveranstalter FKP Scorpio Konzertproduktionen übernehmen. Das Bundeskartellamt gab die Übernahme nun frei. „Durch die Anteilserhöhung kommt es im Ergebnis nicht zu einer relevanten Veränderung der Marktverhältnisse“, begründete Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamts. CTS Eventim besitze eine sehr starke Marktstellung vor allem beim Ticketvertrieb über die eigene Plattform und den eigenen Online-Shop. Im Zusammenhang mit der Marktmacht von Plattformen stellten sich daher viele kartellrechtliche Fragen neu, so Mundt weiter. CTS Eventim mit Verwaltungssitz in Bremen gehörten bislang 45 Prozent der Anteile an dem Veranstalter von Festivals wie dem Hurricane in Scheeßel (Landkreis Rotenburg Wümme). Mit der Übernahme werden es 50,2 Prozent sein. BEM

Große Kluft bei Strompreisen

Heidelberg. Der Unterschied bei den Strompreisen zwischen Ost- und Westdeutschland wird größer. Um rund 50 Prozent haben sich im vergangenen Jahr die Preisdifferenzen zwischen den Versorgungsgebieten erhöht, teilte das Internetportal Verivox am Mittwoch mit. Eine drei- bis vierköpfige Durchschnittsfamilie bezahlt in den neuen Bundesländern bei einem Verbrauch von 4000 Kilowattstunden 1149 Euro für Strom. In den alten Bundesländern sind es nur 1104 Euro im Jahr, also 45 Euro weniger. Am teuersten ist laut Verivox der Strom in Brandenburg, wo sich die Jahresrechnung für den Musterhaushalt auf 1180 Euro beläuft. In Bremen werden dagegen 1054 Euro fällig, 126 Euro weniger. Ein Jahr zuvor betrug diese Differenz nur 101 Euro und vor zwei Jahren 73 Euro. Ursache sind die regional unterschiedlichen Netzentgelte der Übertragungsnetzbetreiber. DPA