

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

NABU droht mit Prozesswelle

Naturschutzverbände klagen gegen die A26 und weitere vier Planfeststellungsverfahren



Foto: NABU Hamburg

Von den Lippschen Kuhlen im Biotopkorridor sollen zwei Hektar einem Obstbauern zugeschlagen werden

Das hatte sich die Hamburger Wirtschaftsbehörde ganz anders vorgestellt. Im Februar letzten Jahres war sie auf den NABU und andere Naturschutzverbände zugegangen, um schon im Vorfeld Probleme beim Bau der A26 westlich der A7 auszuräumen. Man traf sich wiederholt zu Gesprächen. Doch dann hielt sich die Wirtschaftsbehörde nicht an Zusagen. Der NABU sieht sich hintergangen, will nun klagen.

Die Sache könnte für die Stadt durchaus teuer werden. Nicht nur, dass der Bau der A26 auf Jahre blockiert sein dürfte. Es könnten auch 5 Millionen Euro EU-Zuschüsse verloren gehen. Hierzu

müsste die Hansestadt drei Vorhaben bis zum Ende dieses Jahres umsetzen, die der CDU-Senat 2005 in Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Finkenwerder auf den Weg gebracht hat-

te. Da nun der Verein Schlickfall hiergegen vor das Verwaltungsgericht ziehen will, erscheint eine termingerechte Fertigstellung als illusorisch. Doch auch die Hafenerweiterung wird beklagt. *Seite 12*

Aufgehübscht

Die offiziellen Quartalszahlen des Hamburger Hafens geben nur ein verzerrtes Bild. *S. 6*

Abgekoppelt

Die deutschen Schiffbauer trotzen mit Nischenangeboten dem schwachen Weltmarkt. *S. 10*

Baukasten

Mit dem US-System Railrunner kann man Lkw-Trailer zu Zügen zusammenstecken. *S. 16*

GROMEX®
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

wer die Präsentation der Quartalszahlen des Hamburger Hafens aufmerksam liest, wird sich wundern: Ein neuer Rekord wird gefeiert, wenn auch nur im Gesamtumschlag. Bei den Containern, so hört man erst später, gab es ein Minus von 2,3 Prozent. Erst auf Nachfrage wurde eingeräumt, dass die übrigen Nordrange-Häfen kräftig wuchsen. Und übrigens auch ein großer Hamburger Hafenbetrieb. Allerdings ist EUROGATE nicht mehr Mitglied im HMM. Woran das wohl liegen mag?

Auch die Redaktion von Stadt Land Hafen ist nicht frei von Fehlern. Nur haben wir kein Problem damit, dies zuzugeben. In der letzten Ausgabe stand fälschlicherweise, dass das Frucht- und Kühlzentrum am O'Swaldkai quasi beschäftigungslos sei. Dies, so versicherte uns HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters, stimmt so nicht mehr. Man habe den Turnaround geschafft und sei zu 85 Prozent ausgelastet.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles

	Seite
Brunsbüttel saniert	3
Osse muss umziehen	4
Verzerrte HHM-Zahlen	6
Hafentag in Rendsburg	8
Schiffbauer koppeln sich ab	10
Klagewelle wegen A26	12



Wirtschaft	Seite
Sammelgut nach Russland	14
Ein Zug aus dem Baukasten	16

Recht & Geld	Seite
Urteil im Profifußball	18



Essen	Seite
Olive	20



DVD	Seite
John Wick	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	Seite
	22

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Brunsbütteler Hafen saniert

Erstmals ist nun auch ein Umschlag vom Schiff direkt auf die Schiene möglich



Fotos: SLH

Das können nicht viele Häfen an der Nordsee: Waggon halten unter dem Trichter der Krananlage

Nach drei Jahren Bauzeit hat die Brunsbüttel Ports GmbH das Herzstück ihrer Kaianlagen, den Elbehafen, saniert. Auf 250 Meter Länge wurden dabei die Spundwand erneuert und 800 Meter Gleise gelegt. Diese verlaufen nun unmittelbar unter dem Verladekran. „Damit können wir erstmals einen Umschlag vom Schiff direkt auf die Bahn anbieten“, freut sich Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel. 15 Millionen Euro hat sein Unternehmen dafür investiert.

Bei der Einweihung war auch Schleswig-Holsteins Verkehrsstaatssekretär Frank Nägele anwesend. Das Land hatte den Ausbau mit 1,35 Millionen Euro unterstützt. „Dies ist eine finanzielle und politische Förderung“, sagte er. Der Glaube Schnabels und des Chefs der Schramm Group, Hans Helmut Schramm, an den Standort stecke an. Deshalb werde das Land bei der DB Netz AG auch weiter für einen Ausbau der Bahnanbindung nach Itzehoe kämpfen. Ziel sei es, den Hafen zu einem Transithafen auszubauen.

Vor 13 Jahren habe sein Unternehmen die Infrastruktur des Hafens vom Land übernommen. Verbunden damit sei die Verpflichtung gewesen, den Hafen zu sanieren,

erinnert sich Schramm. Der erste Bauabschnitt habe am Rand gelegen und sei nach einem Schaden saniert worden. Hier nun habe der Umbau bei vollem Betrieb stattge-

funden. Dies sei umso bemerkenswerter, als dass in der Zeit der Hafen mit 11,5 Millionen Tonnen auch einen Rekordumschlag erzielt habe.

Text: Matthias Soyka



Frank Schnabel, Frank Nägele und Hans Helmut Schramm eröffnen

„Ich hänge total in der Luft“

Peter Osse muss für Olympia wohl ein zweites Mal umziehen



Foto: Heinrich Osse

Die Heinrich Osse Lagerhaus GmbH ist seit vier Generationen in Familienbesitz

Wenn man eine Firma in einem denkmal-geschützten Bau angesiedelt hat, fühlt man sich zunächst einmal sicher. Ein Abriss ist nicht zu befürchten, so wie es Peter Osse mit dem väterlichen Betrieb Heinrich Osse Lagerhaus GmbH schon einmal vor 15 Jahren ergangen ist. Damals musste er vom gegenüber liegenden Gelände in den Schuppen 50 B in der Hamburger Australiastraße umziehen. Natürlich just nachdem er gerade die Anlage ausgebaut hatte. Nun bewirbt sich Hamburg für die Olympischen Spiele, und die historischen 50-er Schuppen sollen während der Wettkämpfe zum internationalen Pressezentrum erhalten. Und was wird aus Osse?

„Bis jetzt hat mit mir außer meinem Vermieter noch niemand gesprochen“, sagt er. „Ich hänge total in der Luft.“ 40 Mann beschäftigt er hier und in einer kleineren Außenstelle in Hamburg-Billstedt, um hauptsächlich Importladung aus dem Hafen nach ganz Deutschland zu verteilen: Nahrungsmittel wie Obst, Aktionswaren, Importsammel- oder Stückgüter aller Art. Neben der Lagerhaltung gehören auch die Verzollung und Speditionsabteilung mit 20 eigenen Chassis mit zum Unternehmen. Über 18.000 TEU werden bei Osse jährlich umgeschlagen. „Wir



Peter Osse,
Geschäftsführender Gesellschafter

decken vom Schiff bis zum Empfänger alles ab.“

Logisch, dass dies eingespielte Abläufe sind. Die Kunden schätzen Osses Nähe zum Hafen. „Bei Obst zählt jede Minute“, meint er und verweist auf die unterschiedlich temperierten Kühlabteilungen, die in den insgesamt 22.000 Quadratmeter Hallen- und Freiflächen untergebracht sind. Kartoffeln beispielsweise lagern bei fünf Grad, andere Obstsorten mögen es wärmer, andere wiederum kühler. Erst vor zwei Jahren hat er 350.000 Euro in eine neue Kühlung investiert. „Gott sei Dank bin ich schuldenfrei“, fügt Osse hinzu.

Doch wie es nun weiter gehen soll, ist ihm schleierhaft. Von den Plänen hat Osse nur aus der Zeitung erfahren. Sein Vermieter, die Stiftung Hamburg Maritim, die historische Hafengeräte und Schiffe wie die „Bleichen“ restauriert und ausstellt, sei genauso schlau wie er. Auch die Firma Werner Bruhns, die nebenan ein Außenlager unterhält, weiß noch nichts.

Drittes Kreuzfahrterminal blockiert alternativen Standort

Für jemanden wie Osse, der auf längerfristige Verträge angewiesen ist, erweist sich diese Lage als höchst misslich. „Ich kann derzeit nicht einmal drei Monate weit schauen“, schüttelt er den Kopf und wundert sich über die Hafenpolitik. Auf Steinwerder hätte man für die Umsiedlung von Unikai eine Alternative gehabt. „Aber dann hat man den Standort mit dem dritten Kreuzfahrterminal blockiert.“

Gleichwohl ist Osse ein Befürworter der Olympischen Spiele. München sei vor der Bewerbung 1972 ein Dorf gewesen. Die Bewerbung habe der Stadt einen enormen Schub gegeben. Den erwarte er auch hier in der Hansestadt. „Wir müssen Olympia haben, sonst rührt sich hier nichts mehr.“ Der Hafen sei für Mittelständler schon lange tot. Die wenigen Flächen, die es noch gebe, seine zuletzt allesamt von Investorengruppen kassiert worden.

Was seinen Betrieb angeht, hat er aber das Gefühl, „dass niemand die Wahrheit aussprechen will“. Ganz anders habe sich die Stadt bei der HHLA verhalten, die ihr immer noch zu 70 Prozent gehört. In einer Absichtserklärung vom 5. Februar heißt es, dass die Stadt der HHLA adäquate Ersatzflächen bereitstellen, die Umzugskosten sowie die Kosten für die Errichtung neuer Gebäude und für die Beseitigung von Altlasten auf den

bestehenden Flächen übernehmen werde. Im Gegenzug solle die HHLA keine Entschädigungsansprüche erheben.

Würde unter Umständen sogar zeitweiligen Umzug mitmachen

Wie das alles nun bei Osse aussehen wird, ist höchst unklar. Er selbst könnte sich sogar vorstellen, für zwei Jahre ausgelagert zu werden und anschließend an die alte Wirkungsstätte zurückzuziehen. Der Umzug mit den rund 30.000 Paletten dürfte rund einen Monat dauern. „Der Standort ist zu einer zweiten Heimat für mich geworden“, sagt Osse. „Dafür würde ich einiges in Kauf nehmen.“ Zehn große Kunden werde er dabei überzeugen müssen, dass sie die Rochade mitmachen. Ob das so kommt, weiß er nicht. Aber Osse ist Optimist. „Irgendwo geht immer wieder eine Tür auf.“

Text: Matthias Soyka



Fotos: SLH

Die über 100 Jahre alten 50er Schuppen sind für Osse zu einer zweiten Heimat geworden

Hamburg trifft der Russland-Hammer

In Containertransport rutscht der Hafen hinter Antwerpen auf Platz drei



Foto: HHM/Aufwind-Luftbilder

Die Begegnung großer Schiffe auf der Elbe bleibt auch weiterhin ein Problem

So kann man sich die Welt auch schön reden. Das Hafen Hamburg Marketing (HHM) feierte bei der Vorstellung der ersten Quartalszahlen für 2015 das „bisher beste Quartal in der Hafengeschichte“. Mit 35,6 Millionen Tonnen sei der Gesamtumschlag zwar nur minimal um 0,1 Prozent, aber dennoch auf einen neuen Rekordwert geklettert, so HHM-Vorstand Axel Mattern. Getragen wurde diese Entwicklung allerdings nur vom Massengutumschlag, der mit 12,3 Prozent kräftig zulegte. Im Containerumschlag, der mit zwei Drittel die mit Abstand wichtigste Umschlagart ist, gab es jedoch einen Rückgang von 2,3 Prozent auf 2,3 Millionen TEU.

Diese für Hamburg wichtigste Zahl wurde vom HHM allerdings weit hinten in der Presseerklärung versteckt. In den zurückliegenden Jahren, als Hamburg konstant Zuwachsraten in diesem Bereich zu vermelden hatte, wurde dies immer ganz weit vorne verkündet. Dass Hamburg deutlich Marktanteile gegenüber der ausländischen Nordrange-Konkurrenz verloren hat, wurde verschämt erst auf Nachfrage zugegeben. Um satte 1,6 Prozent auf 25,3 Prozent sackte der Marktanteil ab, da Rotterdam (+7,6 Prozent) und Antwerpen (+9,5 Prozent) im gleichen Zeitraum beim Umschlag kräftig zulegten, wäh-

rend Bremerhaven (-2,8 Prozent) ebenfalls verlor.

Schwere Einbußen bei der HHLA, EUROGATE boomt

Was das HHM gänzlich verschwiegen, ist die Tatsache, dass die Verluste im Containerumschlag einzig die HHLA einfuhr. Satte 6,2 Prozent waren es. Da reichte es auch nicht, dass Konkurrent EUROGATE mit einem Plus von 9,7 Prozent geradezu boomte, da am Eurokai mit 589.000 TEU nur rund ein Drittel des HHLA-Umschlags erzielt wurde. Dass man dies nicht erwähnte, lag vermutlich daran, dass EUROGATE vor

Jahren im Streit aus dem HHM ausgetreten war.

Stattdessen griff HHM-Co-Vorstand Ingo Egloff den Vorstand von EUROGATE, Emanuel Schiffer, scharf an. Der hatte, wie jedes Jahr, auf der Bilanzpressekonferenz seines Unternehmens in Bremen erklärt, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe die Anlaufprobleme Hamburgs nicht lösen werde, da das Bemessungsschiff, das zur Grundlage für einen Anlauf im voll abgeladenen Zustand Anfang der 2000er-Jahre erheblich kleiner war als die heutigen Megacarrier. Damit liefere man nur den Umweltschutzverbänden Munition, die das Projekt

beklagten, wettete Egloff. Dass Schiffer im Prinzip ja recht hat, weil sich die Schiffsgrößen seit Beginn der Planungen verdreifacht haben, sagte er nicht.

Neue Angriffe gegen die Umweltverbände

Stattdessen redete er davon, dass die Umweltverbände eine Kooperation zwischen den Häfen wollten. Wie das gehen sollte, die Ladung auf andere Häfen zu verteilen, könne er sich nicht vorstellen. Schließlich suche sich die Ladung ihren eigenen Weg. Dass die Grünen im Koalitionsvertrag mit der Hamburger SPD nur eine Zusammenarbeit der Häfen bei der Schaffung von einheitlichen Umweltstandards und dem Aufbau eines LNG-Netzwerks anstreben und von dem gesetzlich nicht haltbaren Vorschlag der Ladungsstromlenkung abgerückt sind, ist ihm dabei offenbar entgangen. Und die Frage, wie viele große Schiffe Hamburg in diesem Jahr anlaufen und die Elbvertiefung so dringend brauchen, wusste er auch nicht zu beantworten.

Eine ähnlich kompetente Antwort gab der HHM-Vorstand auf die Frage, inwieweit sich der schwere Unfall in Bremerhaven auf die Hamburger Terminals auswirken könnte, sobald die Unfallursache feststeht. Anfang Mai war an der Weser ein Containerbrückenausleger abgeknickt, in einen Frachter gestürzt und der Brückenfahrer ums Leben gekommen war. Die Reaktion bei Mattern und Egloff war nur Achselzucken.

Die Rückgänge im Containerverkehr seien im Wesentlichen auf das Russland-Embargo zurückzuführen, sagte Mattern. 109.000 TEU (58.000 TEU weniger) wur-

den im ersten Quartal im Russlandverkehr umgeschlagen, das ist ein Minus von rund ein Drittel. Im vergangenen Jahr hatte sich die politische Krise schon mit einem Rückgang von 7,8 Prozent ausgewirkt. Man hoffe, dass die Ladung nach Beendigung der politischen Krise wieder kommen werde. Aus Speditionskreisen hört man allerdings, dass sie strukturell verloren sei, da man in Russland andere Verbindungswege mit Direktanläufen direkt aus China oder Südamerika gefunden habe.

HHM hält bewusst Informationen zurück

Anders als in den Vorjahren hat das HHM deshalb auch seine Liste der zehn wichtigsten Handelspart-

ner Hamburgs nicht mehr veröffentlicht. „Wir haben das noch nie gemacht“, sagte eine überforderte Mitarbeiterin wahrheitswidrig, da die Quartalszahlen so wenig aussagekräftig seien. Offenbar wollte man die russischen Geschäftspartner nicht mit der Tatsache brüskieren, dass Russland nicht mehr zweitwichtigster Handelspartner Hamburgs sein dürfte.

Angesichts des dürrtigen ersten Quartals glaubt das HHM nicht mehr, in diesem Jahr die Rekordmarke von 10 Millionen TEU zu knacken. 2014 waren es noch 9,76 Millionen TEU. Grund zur Freude hatte dagegen die Hafenbahn, die mit 602.000 ins Hinterland transportierter TEU abermals eine neue Rekordmarke verzeichnete.

Text: Matthias Soyka



Infrastrukturausbau vorantreiben

Umsetzung vieler Projekte beim 4. Schleswig-Holsteinischen Hafentag angemahnt



Die Rader Hochbrücke ist eines der wichtigsten Neubauprojekte des Bundes

Selten waren sich Politik und Wirtschaft so einig wie auf dem 4. Schleswig-Holsteinischen Hafentag in Rendsburg: Übereinstimmend wurden weitere Anstrengungen beim Ausbau der Infrastruktur eingefordert. Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) nannte hierbei nicht nur die Fahrrinnenanpassung der Elbe, von der sein Land ebenso wie die Hansestadt existenziell abhängig sei. Schließlich stelle der Hamburger Hafen den größten Arbeitgeber Schleswig-Holsteins dar. Auch die Autobahnprojekte A7 und A1 sowie den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals nannte er.

Bei der A7 nimmt die Rader Hochbrücke eine Sonderstellung ein. Sie gilt neben der Leverkusener Rheinbrücke als eine der vier wichtigsten Brückenneubauprojekte des Bundes. Das Land hat laut Meyer die Planungsauftrag an die DEGES bereits vergeben. Der Neubau soll rund zehn Jahre dauern.

So sehr Meyer für die Umsetzung der jetzt anstehenden Elbvertiefung ist, so zurückhaltend zeigte er sich, falls es Pläne für einer weitere Fahrrinnenpassung geben sollte. „Wir müssten dann über ein Hafenkonzept für alle Elbehäfen nachdenken“, sagte er. Es können nicht immer ein ewiges „Weiter-So“ geben.

Der Vorsitzende des Gesamthafenverbands, Brunsbüttel Ports- und Rendsburg Port-Chef Frank Schnabel, fügte noch weitere wich-

tige Infrastrukturprojekte an. So müsse die A21 nördlich und südlich der A24 weiter geführt werden, um endlich zusammen mit dem überfälligen Weiterbau der A20 mit der Elbquerung bei Glückstadt einen Autobahnring um Hamburg herum zu bilden. Ebenso mahnte er den Ausbau der B5 an. Im Schienenbereich würde der Bau eines zusätzlichen Gleises für die S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe den Güterverkehr entlasten.

LNG-Terminal von bundesdeutschem Interesse

In einem weiteren wichtigen Punkt bohren Schnabel und Meyer gemeinsam an einem „dicken Brett“. Bislang zeigt sich die Bundesregierung zögerlich beim Bau eines LNG-Terminals. Brunsbüttel sei

dafür ein idealer Standort, sagte Meyer, da hier mit Großbetrieben wie Yara und Sasol auch potente Abnehmer aus der Industrie ansässig seien. Aus energie-strategischer Sicht sei das Terminal hervorragend geeignet, um sich von der Abhängigkeit von der russischen Erdgaspipeline zu lösen. „Insofern liegt ein LNG-Terminal auch in bundesdeutschem Interesse“, sagte Meyer. Es herrschte allgemein Unverständnis, warum das Bundeswirtschaftsministerium in dieser Frage bislang sehr zurückhaltend reagiert. Meyer will im nächsten dreiviertel Jahr in Berlin einen Stimmungswandel bewirken. Der Bund sei zwar nicht zwingend für die Finanzierung notwendig, jedoch wäre er für den Ausbau der Schieneninfrastruktur wichtig. Die Bahnstrecke zwischen Wilster und

Brunsbüttel ist derzeit nur eingeleist und nicht elektrifiziert. Mit dem LNG-Terminal würde die Nachfrage nach Bahntransporten sprunghaft steigen, zumal der Schienenlogistiker VTG gerade auf der Messe transport logistic in München den ersten LNG-Tankwaggon präsentiert hat. Rückenwind erhält Meyer dabei aus Brüssel, denn auch die EU-Kommission drängt auf den Ausbau der LNG-Infrastruktur.

Kiel erhält verlängertes Rangiergleis

Der Hafen Lübeck hat zudem bereits einen Förderantrag bei der EU für den Bau einer LNG-Tankanlage auf dem Schwedenkai gestellt. Damit gäbe es auch einen ersten direkten Abnehmer im Hafenbereich. Fortschritte in der Infrastruktur kann zudem der



Ulfbenno Krüger, Dirk Klaus, Reinhard Meyer und Frank Schnabel

Seehafen Kiel melden. Hier hat die DB Netz Zustimmung zur Verlängerung des Rangiergleises in Kiel-Meimersdorf signalisiert,

so dass dort künftig eine problemlose Ganzzugabfertigung möglich sein wird.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinstbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

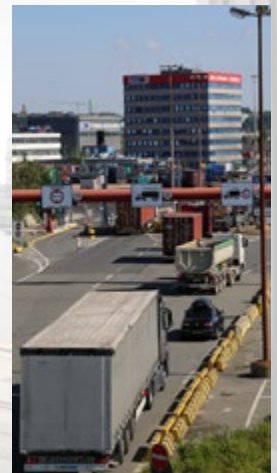
Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sys|ng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Abseits der Spekulationskrise

Deutsche Werften kopplen sich vom Weltmarkt ab



Fotos: VSM

Offshore-Aufträge sind optisch eindrucksvoll, stellen aber eher nur einen kleinen Teil des Umsatzes

Lange haben die deutschen Schiffbauer schwer unter der boomenden Konkurrenz aus Fernost gelitten. Der gesamte Handelsschiffmarkt, der immerhin die Hälfte des Umsatzes der deutschen Werften ausmachte, sind an Werften in China und Südkorea verloren gegangen. Einige der hiesigen Werften gingen Pleite, andere wurden übernommen und umstrukturiert. Nun werden an Nord- und Ostsee neben Marine- nur noch Personen- und Spezialschiffe gebaut. Und das ist auch gut so, denn dadurch ist der deutsche Markt von der Spekulationsblase als Folge der aggressiven Expansionspolitik asiatischer Mitbewerber abgekoppelt, wie es der Vorsitzende des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), Harald Fassmer, umschrieb. Denn während weltweit die Auftragseingänge um 18 Prozent schrumpften, stieg bei deutschen Firmen der Wert der Auftragseingänge um 65 Prozent.

Auch die übrigen Zahlen der VSM-Mitglieder sind positiv. 28 Prozent mehr Umsatz (6,4 Milliarden Euro), 19 Prozent höhere Auftragsbestände (40 Schiffe im Wert von 10,8 Milliarden Euro), sechs Prozent mehr Beschäftigte. Dem gegenüber machten große Werften in China, Japan und Südkorea 2014 zwischen 1 und 3,8 Milliarden Dollar Verlust. In Deutschland stieg vor allem wieder die Inlandsnachfrage um fast 40 Prozent, das Gros (72 Prozent) der Nachfrage kommt aber weiterhin mit 4,7 Milliarden Euro aus dem Ausland.

Fast 90 Prozent der bei deutschen Werften in Auftrag gegebenen Schiffe sind Passagierschiffe oder Yachten. Hinzu kommen Fähren, RoRo-Frachter und vor allem Offshore-Plattformen und -Schiffe. Ähnlich verhält es sich in der Binnenschifffahrt. Hier wurde im vergangenen Jahr kein einziges Schiff gebaut, das im Frachtverkehr eingesetzt wird. Und das, obwohl bundesweit der Containerverkehr um 7,9 Prozent auf 2,4 Millionen beförderter TEU zugelegt hat. Die Rekordsumme von 489 Millionen Euro Umsatz an abgelieferten Schiffen resultiert

einzig aus dem Bau von Fahrgast- und Flusskreuzfahrtschiffen.

Bernhard Meyer, VSM-Präsidiumsmitglied und Chef der Meyer Werft, sagte, dass in den Bereichen Bulker, Tank- und Containerschiffen weltweit immer noch gewaltige Überkapazitäten vorlägen, die nun auch auf den Offshore-Markt übergreifen. Anders sei die Situation jedoch im Kreuzfahrtsektor. Dort sei ein Nachfragewachstum an Betten von fünf bis sechs Prozent zu verzeichnen. Hinzu komme, dass Einheiten, die in den 70er und 80er Jahren, gebaut worden

seien, nun nach und nach ersetzt werden. Insofern sieht sich Meyer mit der Papenburger und Warnemünder Werft gut aufgestellt. Der Zukauf der STX-Werft im finnischen Turku habe sich als Glücksfall erwiesen. Allein in Deutschland lägen derzeit sieben feste Bestellungen vor, dazu zwei in Turku sowie zwei Optionen.

Chinesen entdecken den Kreuzfahrtmarkt

Allerdings entdeckten jetzt auch die Chinesen den Kreuzfahrtmarkt. Zum einen, weil es langsam dort eine Nachfrage nach dem Kreuzfahrttourismus gebe, zum anderen, weil viele Werften nicht ausgelastet seien. Allerdings wolle sich Mayer auf keinen Fall in Asien engagieren. „Wir müssen eine europäische Antwort auf China finden“, sagte er mit Blick auf den Gesamtmarkt. Ein Investment dort sei schwierig, da man zu stark von der Willkür der dortigen Regierung abhängig sei.

Im Segment des Marineschiffbaus liegt der Auftragsbestand noch bei 10 Milliarden Euro. Dabei betrage der Exportanteil vieler Zulieferer rund 70 Prozent. Da diese Ausfuhren genehmigungspflichtig seien, seien die Betriebe hier extrem vom Bund abhängig, erklärte Hans-Christoph Atzpodien, Vorstandsvorsitzender der ThyssenKrupp Industrial Solutions AG. Er warb dafür, dass der Bund weitere Ausbildungsplätze für das Training an neuen Technologien beriet halten solle. Nur in Kombination damit ließen sich neue Technologien erfolgreich vermarkten. Überdies wünschte er sich mehr Sensibilität des Bundes bei der Beschaffung von Systembauteilen. Diese würden derzeit



Bernhard Meyer, Harald Fassmer, Reinhard Lüken, Hans C. Atzpodien

teilweise wahllos am Weltmarkt zusammengekauft, passten dann aber nicht zusammen, anstatt sie stimmig von Betrieben vor Ort zu erwerben. Der Bund sei ohnehin sehr frei in der Auslegung von Richtlinien. Weltweit seien vor zehn Jahren beispielsweise Doppelhüllentanker eingeführt worden. Nur die deutsche Marine fahre noch mit Einhüllentankern.

Die deutschen Schiffbauer sehen zudem ein Ende des Größenwahns bei den Containerschiffen. „Ich frage mich, wie lange sich die

Häfen dies noch bieten lassen“, sagte Meyer. Einziger Nutznießer der immer größeren Einheiten seien die Reeder. Bei Tankern habe es auch einmal derartige Überhitzungen am Markt gegeben. Mittlerweile seien alle 500.000-Tonnen-Tanker verschrottet worden, die maximale Größe liege derzeit bei 350.000 Tonnen. Auch bei Kreuzfahrtschiffen sei mit 220.000 Tonnen das Ende dessen erreicht, was man an den Kais in vertretbarem Rahmen abfertigen könne.

Text: Matthias Soyka



Yachtbau wie hier von Lürssen ist eine der Haupteinnahmequellen

Der NABU macht ernst

Auch die Hafenerweiterung in Altenwerder könnte sich um Jahre verzögern



Foto: NABU Bernd Quellmalz

Der Vollhöfner Wald soll der Hafenerweiterung südlich des Bahnhofs Alte Süderelbe zum Opfer fallen

Wer geglaubt hätte, dass nicht dem Eintritt der Grünen in die Koalition mit der SPD in Hamburg nun endlich alles gut wäre im ewigen Kampf zwischen Wirtschafts- und Umweltpolitikern, sieht sich getäuscht. Der NABU-Vorsitzende Alexander Porschke ist stinksauer auf die Wirtschaftsbehörde und will diese nun mit Klagen überziehen. Letztlich geht es um den Bau der westlichen A26 (Stadt Land Hafen berichtete), bei der sich der NABU nach monatelangen Verhandlungen mit der Wirtschaftsbehörde über den Tisch gezogen fühlt.

Grundlage dabei war ein Vorschlag der Umweltbehörde, den Verlust von wertvollen Flächen wie Teile des Moorgürtels durch einen Biotopkorridor zu kompensieren, der s-förmig südlich von Finkenwerder und Waltershof unter der Autobahn bis nach Hausbruch reichen soll. Rund 600 Hektar zwischen den Naturschutzgebieten Westerweiden und Finkenwerder Süderelbe im Norden und dem Moorgürtel im Süden. Der Korridor sollte dabei mindestens 400 Meter breit sein. Doch entgegen einer schriftlichen Zusicherung der Wirtschaftsbehörde wurde ein 6,5 Hektar großes Gelände in mitten dieses Korridors an einen Kirschbauern auf 50 Jahre verpachtet.

Damit wurde nicht nur der NABU übertölpelt, sondern auch die Konzeption der Umweltbehörde über den Haufen geworfen.

Kompensation für Obstbauern soll auch beklagt werden

Nun dürften auch 5 Millionen Euro EU-Zuschüsse für Kompensationsmaßnahmen in Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Finkenwerder verloren gehen. Mit dem Bau der Trasse hatten die angrenzenden Obstbauern im Jahr 2005 rund 80 Hektar Land verloren. Als Ersatz waren ihnen 216 Hektar neue Flächen in Aussicht gestellt worden. Zur Schaffung dieser Flächen waren

drei wasserwirtschaftliche Planfeststellungsverfahren in Gang gesetzt worden, die die Zuschüttung von insgesamt 60 Kilometern Gräben vorsahen. Bis heute liegt noch kein Baurecht vor. Und nun will der Verein Schlickfall gegen die Verfahren klagen. Eine von der EU zur Bedingung gemachte Umsetzung bis Ende 2015 ist somit illusorisch.

Der NABU seinerseits will nun gegen den Planfeststellungsbeschluss zur A26 vor das Verwaltungsgericht ziehen, sobald dieser vorliegt. NABU-Chef Alexander Porschke kritisierte, dass gleich zu Beginn des Verfahrens eine Trassenfestlegung erfolgt sei. Andere Varianten seien nur pro forma ge-

prüft worden. Das stehe im Widerspruch zu dem eigentlich gedachten Verfahrensablauf.

**Ehemaliges Spülfeld
soll erhalten bleiben**

Zudem will der NABU nun auch gegen die Umwandlung des ehemaligen Spülfeldes Vollhöfner Weiden von einem Hafenentwicklungsgebiet in ein Hafennutzungsgebiet klagen. Im Laufe der Jahre habe sich auf dem 45 Hektar großen Brachland ein allgemein anerkannter wertvoller Baumbestand entwickelt. Der NABU befürchtet, dass der Verlust dieser Fläche nur der Anfang einer Hafenexpansion in Richtung Süden sein könnte, da der Biotopkorridor bislang noch nicht als dauerhaft fest geschrieben wurde.



Alexander Porschke
NABU-Vorsitzender

Die Stadt habe weiter Interesse an einer gütlichen Einigung, hieß es aus der Wirtschaftsbehörde. Die kann für den NABU allerdings nur so aussehen, dass die herausgelösten 6,5 Hektar wieder in den Biotopkorridor integriert wer-



Bernd Quellmalz
Stellvertretender NABU-Geschäftsführer

den. Ansonsten droht der Stadt wie bei der Fahrrinnenanpassung ein Klagemarathon. Porschke hat Bürgermeister Olaf Scholz aufgefordert, sich der Sache persönlich anzunehmen.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



- Hafenschifffahrt
- Ewerführerei
- Binnenschifffahrt
- Agentur/Klarierung
- Warenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder



Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerführerei GmbH
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0
Tel: +49 (0)391 50 53 0
Tel: +49 (0)421 69 64 320

Sammelgut gen Russland

M&TM freight organisiert von Hamburg aus Importe nach Moskau



Fotos: SLH

Auf dem Gelände der Wilhelmsburger Polopack liegt die Hamburger Niederlassung

Wer derzeit Handel mit russischen Kunden treibt, ist Kummer gewohnt. Die Umsätze sind aufgrund des Embargos und des galoppierenden Rubelverfalls drastisch gesunken. Die deutschen Häfen vermelden unisono Umschlagrückgänge von rund einem Drittel. Nicht ganz so stark hat es die Firma M&TM freight getroffen, die mit ihren Kürzeln für die Inhaber Michail und Tatjana Mishustin steht, die ihr Unternehmen vor 20 Jahren in Moskau gegründet haben. 50 Mitarbeiter sind dort beschäftigt. Außenstellen gibt es zudem in St. Petersburg, London und Hamburg. Markus Probst hält hier seit vier Jahren die Stellung.

Damals war die EUROGATE-Tochter Peute Spedition Pleite gegangen, die zuvor für M&TM die Sammelgutverkehre von der Hansestadt nach Russland organisiert hatte. Einer der Mitarbeiter dort war Probst, der als gelernter Speditionskaufmann für die Russen elf Jahre lang zuständig war. Als die Firma aufgelöst wurde, hat ihn Mishustin kurzerhand eingestellt und bei der Lagerei Polopack in Hamburg-Wilhelmsburg eine Bleibe gefunden. Hier unterhält Probst sein Büro und lagert auch die Waren ein, die per Schiff oder Flugzeug nach Ham-

burg kommen. Zumeist handelt es sich dabei um hochwertige Elektroerzeugnisse, Luxusgüter, Schuhe oder medizinische Präzisionsgeräte.

Embargo trifft das Unternehmen nicht direkt

Vom eigentlichen Embargo ist M&TM nicht betroffen. Zweimal die Woche fährt ein Lkw-Trailer nach Russland. Über mangelnde Arbeit kann sich Probst nicht beschweren. Früher wurden auch Container von Lübeck aus ins finnische Hanko verschickt.

Allerdings erwies sich der Weitertransport nach Moskau als zu kompliziert und teuer.

Und doch hat auch M&TM mit der Krise zu kämpfen. Zwar sei der Umsatz um rund 20 Prozent zurückgegangen, jedoch liege das eher an den Mengen, die bestellt werden. Die Anzahl der Aufträge habe dagegen eher zugenommen. Da der Rubel allerdings immer noch stagniere und somit eine verlässliche Planung für russische Kunden schwieriger mache, seien die Umsätze geringer. Hinzu komme, dass die russischen Banken

ihren Kunden derzeit geringere Kreditlinien einräumen.

Probsts Hauptaufgabe ist die Organisation der Transporte. Die Waren kommen hauptsächlich aus Fernost und den USA. Die Route führt über Polen, Estland, Lettland und Litauen nach Russland. Die Verzollung erfolgt dabei in Riga. Dort will M&TM demnächst ein weiteres Büro aufmachen und die Verzollung selbst vornehmen. Das Trucking übernehmen dabei auf der gesamten Strecke litauische Subunternehmer. Die seien zwar nicht so günstig wie Weißrussische, aber dafür zuverlässiger.

Die Aufträge kommen fast alle von der Zentrale

Geschäftssprache ist durchweg Englisch. Gut für Probst, denn er selbst spricht kein Russisch, was aber in dem russischen Unternehmen kein Problem ist. Seine Aufträge erhält er aus Moskau, denn anders als im Westen seien die Zollformalitäten sehr kompliziert und müssten schon vor Beginn des Transports geklärt sein. „Wir bieten das immer als Paket an“, erklärt Probst. „Wenn man die Partner kennt, funktioniert das ganz gut.“ Und da 80 Prozent der Kunden zu einem festen Stamm gehören, verläuft die Reise mit den 15 bis 30 Sendungen meist problemlos. Im Schnitt eine Woche braucht der Lkw von Hamburg nach Moskau.

Dabei ist er in der Regel randvoll. „Das Stauen kann schon zwei bis drei Stunden dauern“, berichtet Probst. Schließlich sei das Wenigste Palettenware. Da müsse schon einmal ein Gestell oder eine Zwischenwand gebaut werden, denn vieles ist nicht ohne weiteres stapelbar. Auf dem Rückweg werden zumeist Möbel oder ande-



Firmenchefin Tatjana Mishustin (3. v. l.) mit ihren Mitarbeitern

re private Umzugsgüter transportiert. Russland sei nun einmal kein Exportland von Fertigprodukten.

Nach der Krise will man expandieren

Krise hin oder her. M&TM will in Deutschland expandieren. „Wir rechnen mit eineinhalb bis zwei

Jahren, bis sich die Lage wieder normalisiert hat“, sagt Probst. Dann soll ein zweiter Mann den Standort Hamburg verstärken. Genügend Platz für weiteres Sammelgut ist auf dem Betriebsgelände vorhanden. Vielleicht sind dann ein oder zwei Abfahrten mehr in der Woche drin.

Text: Matthias Soyka



Markus Probst zeigt das Lager mit einer ersten Charge Sammelgut

Ein Güterzug aus dem Baukasten

Das bimodale RailRunner-System senkt die Kosten beim KV-Transport um über 20 Prozent



Fotos: RailRunner Europe GmbH

Das Zusammenbauen der drei Chassis zu einem Zug hat weniger als zehn Minuten dauert

Gerhard Oswald ist jemand, der sich wie kaum ein anderer im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße auskennt. Vor zwei Jahren gründete der ehemalige Geschäftsführer der TFG Transfracht und Entwickler des Albatros Express in Hamburg seine Firma GOMULTIMODAL und berät seitdem Firmen bei der Schaffung von intermodalen Transportketten. Nun unterstützt er als Geschäftsführer einer zweiten Firma die Adaption und Markteinführung eines innovativen Systems für den Kombinierten Verkehr aus den USA. RailRunner nennt es sich und könnte den Transport hierzulande revolutionieren. Denn letztlich handelt es sich dabei um ein Baukastensystem zur Zusammenstellung von Zügen. Egal, ob Container-Chassis oder Trailer – ein Kran wird nicht mehr benötigt.

Die Grundidee ist eigentlich simpel: Warum ohnehin schon stabile Lkw-Anhänger auf schwere Taschenwagen heben und nicht das Stahlskelett des Anhängers nutzen? Wirklich notwendig sind eigentlich nur die Drehgestelle zwischen den Hängern. So will die deutsche Waggonbau-Ikone Wolfgang Graaff, dessen insolvente Waggonbauwerke 2008 zum Teil von der VTG aufgekauft wurden, das System, das er als Chefsingenieur bei RailRunner NA Inc. in den USA mit Unterstützung von Privatinvestoren entwickelt hat und bereits seit neun Jahren störungsfrei läuft, zusammen mit Oswald nun in Europa implementieren. Mit Unterstützung der Dekra wird mit der Zulassung in 2017 gerechnet. Bis dahin hofft Oswald, weitere Investoren gefunden zu haben. Davon, dass sich die

Sache lohnt, ist er überzeugt. Damit sie funktioniert, braucht man drei Dinge: Verstärkte Längsträger für die Trailer oder Chassis, die am Anfang und Ende eine Aufnahme für die Drehgestelle, sogenannte „Bogies“, haben und in Polen gefertigt werden sollen. Als Zweites zwei zusätzliche Luftschläuche am Trailer. Und als Drittes eben jene Bogies, die in Deutschland gebaut werden sollen.

„Damit sind die Investitionen extrem überschaubar“, erläutert Oswald. Das von RailRunner so genannte Terminal-System „Anywhere“ könnte neben Großanlagen auch von regionalen Umschlagplätzen genutzt werden, da es ganz ohne teure Krananlagen auskommt. „Zwischen den Gleisen muss lediglich eine Betonplatte liegen.“ Die einzelnen

Komponenten des Zuges werden durch Lkw-Zugmaschinen und beispielsweise einen Gabelstapler oder einen Unimog zusammengesoben. Die 7,5 Tonnen schweren Bogies lassen sich nämlich von einem Stapler heben und auf die Gleise setzen. Ebenso kann der Stapler sie mit seiner Gabel schieben oder zum Umfahren zu einem anderen Verladeort auf einen Trailer oder Chassis gehoben werden.

Dabei verfügen die Bogies über zwei Achsen und einen satteldachförmigen Aufbau, in dem in der Mitte zwei parallele Führungsschienen montiert sind. In diese Führung passen die Aufnahmen („Receiverbox“) der Trailer und Chassis. Sie werden einfach durch einen zurücksetzenden Lkw auf den Bogie geschoben, bis er einrastet und ein senkrechter Bolzen

ein Zurückrutschen verhindert. Gegen das andere Ende des Trailers wird anschließend ein zweiter Bogie nach gleichem Prinzip geschoben. Danach müssen nur noch die Bremsschläuche für die Scheibenbremsen und die Luftschläuche für die Liftachsen am Trailer oder Chassis angeschlossen werden. Die Achsen des Trailers hängen nun in der Luft. Weniger als drei Minuten dauert der gesamte Vorgang. Anschließend kann der nächste RailRunner-Waggon kommen.

Kein Kran beim Zusammenstellen mehr nötig

Das System bietet neben dem kranlosen Zusammenstellen eine Reihe weiterer Vorteile: Die Bogies ermöglichen einen Abstand der Trailer von nur 70 Zentimetern. Bei normalen Zügen beträgt er 3,30 Meter. Dadurch lassen sich 20 Prozent mehr (48 statt 40) Trailer in einem 700 Meter langen Zug mitnehmen. Der enge Wagenstand führt zudem zu deutlich weniger Luftverwirbelungen zwischen den Wagen, was zusammen mit dem erheblich geringeren Gewicht (9,8 Tonnen je Trailer) auch weniger Energieverbrauch, Umweltbelastungen, Schallemissionen und damit Kosten bedeutet. Das Zusammenstellen des Zuges kann sogar unter der Oberleitung geschehen. Ein Umspannen von einer Diesellangierlok zu einer E-Lok ist unnötig. Dank einer Luftfederung, die einen quasi erschütterungsfreien Transport wie beim luftgefederten Lkw ermöglicht, kann zudem äußerst sensible Fracht transportiert werden wie etwa fertig konfektionierte Ware in Displays, die direkt für den Verkauf bestimmt sind. Die Achsen sind zudem einzeln aufgehängt. In Kurven passen sie sich automatisch dem



Gerhard Oswald,
RailRunner Geschäftsführer

Radius an und stehen immer parallel zum Gleis. Dadurch werden die Radkränze und die Schienenprofile über 30 Prozent weniger abgenutzt. Der Frachtaufbau bleibt dabei starr verbunden und somit in einer Linie. Da er längs verschiebbar ist, schneidet er die Kurve in gerader Linie.

Zwei kleine Nachteile hat das System allerdings: Die Trailer sind etwa 1,5 Tonnen schwerer als normale Anhänger und kosten bis zu 6.000 Euro mehr. Das entspricht zwischen 15 und 20 Prozent. Bei den Chassis schlagen ein Mehrge-

wicht von 700 Kilo und ein Aufpreis von bis zu 3.000 Euro (15 Prozent) zu Buche. Da die Anhänger auf der Straße nur noch im Kurzstreckenverkehr eingesetzt werden müssten, „würde sich der Aufpreis schnell rechnen und das Mehrgewicht kaum zu Buche schlagen“.

„Ein Terminalbetreiber würde sein maximales Investment im Rahmen der Abschreibungsperiode nach nur 12.000 Umschlägen im Jahr voll amortisiert haben, wenn er lediglich 13 Euro für ein Ankoppeln verlangen würde“, rechnet Oswald vor. Für Speditionen rechne sich der KV-Verkehr durch das neue System schlagartig deutlich mehr als der Straßentransport. Selbst bei Entfernungen unter 200 Kilometern sei dies möglich. Zudem wirke der KV-Transport dem Lkw-Fahrermangel entgegen.

Das RailRunner-System erlaubt auch ein gemischtes Zusammenstellen von Trailern, Chassis und herkömmlichen konventionellen Waggons zu einem Zug. Und da die Bogies mit dem Stapler aus dem Gleis gehoben werden können, ist bei unpaarigen Verkehren der kostengünstige Rücktransport über Straße und Schiene möglich.

Text: Matthias Soyka



Das Drehgestell (Bogie) mit den schrägen Aufnahmen für die Anhänger

Gericht stoppt Rausschmissriten

Sind befristete Arbeitsverträge im Profifußball unzulässig?

In der Bundesliga-saison 2014/15 sind alle Messen gesungen. Die Bayern stehen als Meister fest, Wolfsburg ist Pokalsieger. Doch eine Entscheidung aus der abgelaufenen Bundesligasaison steht noch nicht fest. Nämlich, ob befristete Arbeitsverträge für Fußballprofis zulässig sind.



Wer darf bleiben, wer muss gehen? Auch für den HSV könnte das Urteil Folgen haben

Das Arbeitsgericht Mainz hat das Thema „Befristung im Sport“ in einer viel diskutierten Entscheidung vom 19. März 2015 (Az. 3 Ca 1197/14) wieder aus der Mottenkiste geholt und mit einer akribischen Begründung das weit verbreitete Dogma hinweggefegt, dass befristete Arbeitsverträge bei Profifußballern quasi selbstverständlich zulässig seien. Zur Entscheidung stand die Klage von Heinz Müller, dem ehemaligen Torwart des 1. FSV Mainz 05, gegen seinen Verein, mit der er sich gegen sein Vertragsende 2014 wehrt. Müller hatte von 2009 bis 2012 zunächst einen befristeten Arbeitsvertrag mit den Mainzern geschlossen und verlängerte nach Ablauf um weitere zwei Jahre. Nachdem er in der

Winterpause 2013/2014 vom damaligen Trainer Thomas Tuchel aussortiert worden war, sei es nach Ansicht von Müller unmöglich gewesen, auf die erforderliche Anzahl von Spielen zu kommen, die eine vertragsverlängernde Option ausgelöst hätte. Der Torwart argumentierte zudem, die wiederholte Befristung sei unzulässig gewesen. Die Mainzer hielten mit der ungewissen Leistungsentwicklung des damals 34-jährigen Spielers sowie der Üblichkeit befristeter Verträge im Profisport dagegen.

Gleiches Recht für alle

Im Kern geht es also neben der persönlichen arbeitsrechtlichen Situation dabei um die Frage, ob Profifußball-

spieler den gleichen arbeitsrechtlichen Schutz genießen sollen wie alle übrigen Arbeitnehmer im Wirtschaftsleben. Denn unbefristete Arbeitsverhältnisse sind im Fußball zumindest bei Spielern und Trainern so gut wie unbekannt. Damit befindet sich die Branche jedoch in krassem Widerspruch zu einem wesentlichen Grundsatz des Arbeitsrechts: Ein befristeter Arbeitsvertrag soll die Ausnahme und nicht die Regel sein.

Zunächst stellt sich die Frage, ob das Arbeitsrecht überhaupt Anwendung findet im verbandsgeprägten Sport. Kann der Grundsatz des möglichst unbefristeten Vertrags als Ausfluss des Arbeitnehmerschutzgedankens auch für Fußballprofis gelten? Dass die Spieler überhaupt als Arbeitneh-

mer zu qualifizieren sind, ist dabei allgemein anerkannt. Daran ändert auch die komfortable Einkommenssituation der Fußballprofis nichts. Denn die Merkmale des vom Bundesarbeitsgericht (BAG) geprägten Arbeitnehmerbegriffs treffen auch auf die kickende Gilde zu. Besonders das Erfordernis der „Fremdbestimmung“ erweist sich im Mannschaftssport wie dem Fußball als wesentlich. Im Gegensatz zum Individualsportler wie z.B. einem Boxer sind die Abläufe im Profifußball klar durch die Klubs strukturiert – sowohl im Hinblick auf vorgegebene Trainings- und Wettkampfzeiten als auch auf darüber hinaus gehende Aktivitäten wie Presse- oder Sponsorentermine.

Aus arbeits- und sozialversicherungsrechtlicher

Sicht ist ein Fußballprofi nicht anders zu bewerten als der Fabrikarbeiter oder die Bäckerin von nebenan. Ein spezifisches Arbeitsrecht für den Sport gibt es nicht. Dennoch können Befristungen im Sport zulässig sein. Für alle Arbeitnehmer sieht § 14 Abs. 1 S. 2 des Teilzeit- und Befristungsgesetzes (TzBfG) einen nicht abschließenden Katalog von Regelbeispielen vor, die ausnahmsweise eine Befristung rechtfertigen können.

Begrenzte Anstellung nur über zwei Jahre

Ohne sachliche Begründung sind Befristungen allerdings nur für zwei Jahre zulässig. Sollen sie länger sein, braucht es einen sachlichen Grund. Gerechtfertigt ist eine Befristung etwa, wenn es um die Vertretung eines anderen Arbeitnehmers geht, wenn Gründe in der Person des Arbeitnehmers selbst sie rechtfertigen oder wenn die Eigenart der Arbeitsleistung sie erfordert.

Der Begriff des Sachgrundes ist aber weder gesetzlich definiert, noch nennt das TzBfG allgemeine Kriterien zu seiner Ermittlung. Die Rechtsprechung hat bislang vor allem auf die „Eigenart der Arbeitsleistung“ abgestellt. So hat das BAG bereits in den 1980-er Jahren den

Begriff des „Verschleißtatbestands“ bei Trainern geprägt: Die Befristung von Arbeitsverträgen sei gerechtfertigt, wenn die Gefahr besteht, dass die Fähigkeit eines Trainers zur weiteren Motivation seiner Spieler nachlässt. Das Landesarbeitsgericht (LAG) Nürnberg hat zudem mit dem Hinweis auf das „Abwechslungsbedürfnis der Öffentlichkeit“ entschieden, dass auch das Interesse des Zuschauers einen befristeten Vertrag rechtfertigen kann. Diese Begründung ist aus dem Bühnen- und Unterhaltungsbereich entlehnt. Die Nürnberger Richter gingen davon aus, dass sich das Publikum im Fußball nach einer gewissen Zeit Abwechslung bei der „Fußballshow“ wünsche. Zudem bemühte das LAG die Konkretisierungen der „Erfolgsbezogenheit des Fußballs“ bzw. der „nachlassenden Leistungsfähigkeit“.

Das Mainzer Arbeitsgericht kommt nun im Fall Müller zum gegenteiligen Urteil. Der Verschleißtatbestand sei nicht ohne weiteres auf Spieler zu übertragen. Auch das „Abwechslungsbedürfnis der Öffentlichkeit“ hat das Gericht nicht gelten lassen, denn das primäre Interesse von Fußballfans dürfte immer noch auf den Erfolg der unterstützten Mannschaft gerichtet sein. Gerade

das würde aber durch ein ständiges und beliebiges Austauschen des handelnden Personals nicht unbedingt gefördert. Auch eine latent nachlassende Leistungsfähigkeit im Alter sei kein Befristungsgrund, zumal diese nur hypothetisch feststellbar sei.

Müller gewann also. Ob endgültig, wird man erst wissen, wenn der Rechtsstreit vom BAG endgültig entschieden ist. Mainz hat schon Berufung eingelegt. Sollte das Urteil Bestand haben, könnte es das gesamte Transfersystem und das Vertragswesen im Profifußball in seiner jetzi-

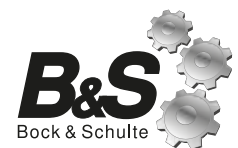


Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

gen Form auf den Kopf stellen. Die Bundesliga-saison 2014/15 geht also zumindest juristisch in eine mehr als spannende Verlängerung.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



**Bock & Schulte
GmbH & Co. KG**

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Mediterrane Fleischspezialitäten

Das griechische Restaurant „Olive“ ist ein Geheimtipp in Hamburg-Volksdorf

Wenn man abends oder am Wochenende einmal essen gehen will und nicht den obligatorischen Italiener oder die gute norddeutsche Hausmannskost im Sinn hat, gibt es neben asiatischer Küche als Alternative auch die Griechische. Diese zeichnet sich im Allgemeinen durch reichliche Fleisch- und Fischgerichte aus. Im Norden Hamburgs, genauer gesagt in Volksdorf, fanden wir so ein Restaurant, das dort schon seit langem als Geheimtipp gilt: Die „Olive“.

Am besten, man nähert sich dem Lokal per U-Bahn (die Station ist zehn Minuten zu Fuß entfernt) oder mit dem Bus. Die Haltestelle befindet sich direkt vor der Tür.

Parkplätze vor der Tür gibt es nicht

Wer es per Auto versucht, sollte in einer der Nebenstraßen eine Stellmöglichkeit suchen, denn direkt am Lokal ist nichts vorhanden. Zudem sollte man einen Tisch reservieren, denn nach 19 Uhr ist der La-



Der Eingang hinter den Bäumen ist leicht versteckt

den voll. Das liegt zum einen daran, dass die Einrichtung mit ihren dunklen teils Stoff- teils Lederstühlen und den mediterranen Applikationen an den Wänden recht gemütlich ist. Zum anderen ist das Preisniveau zivil. Den Klassiker Gyros mit Pommes frites oder den sehr empfehlenswerten griechischen Kartoffeln gibt es schon für 10,20 Euro, andere Grillspezialitäten kosten zwischen zwei und sechs Euro mehr.

Die Bedienung kommt prompt, und das Essen,

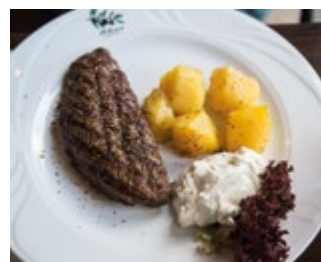
zu dem es vorweg einen gemischten Salat gibt, folgt wenig später. Besonders schmackhaft ist dabei das Schweinefleisch, das butterweich serviert wird. Man merkt, dass es zuvor in einer Marinade aus Olivenöl, Zitrone und Majoran eingelegt worden war.

Üppige Portionen zu kleinen Preisen

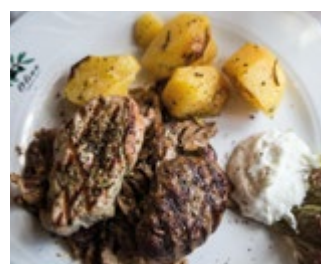
Die Portionen sind üppig. Wer Lust hat, zuvor eine der diversen Vorspeisen (3,90 bis



Bunter Vorspeisenteller



Gefülltes Hacksteak



Grillplatte für 12,80 Euro

8,30 Euro) zu probieren, sollte diese vielleicht mit seinem Gegenüber teilen, da er sonst den Hauptgang nicht schafft, zumal zu den Vorspeisen hausgebackenes ofenfrische Brot gereicht wird.

Text: Nils Knüppel

Olive

Eulenkrogstraße 66
22359 Hamburg

Tel: 040 64 53 26 49

Mail: info@olive-hamburg.de

Web: www.olive-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa., 17.30 – 24 Uhr

So. 12 – 24 Uhr

Töte nie den Hund eines Mannes

Keanu Reeves startet in „John Wick“ zu einem furiosen Rachefeldzug

Die Karriere von Keanu Reeves („Speed“, „Matrix“) dümpelte seit einigen Jahren ohne echte Höhepunkte vor sich hin. Bis dem mittlerweile 50-Jährigen mit „John Wick“ ein tolles Comeback in die erste Reihe gelang. Mit dem preiswerten, aber flotten Reißer der Regie-Neulinge Chad Stahelski und David Leitch meldet sich Reeves druckvoll zurück. Zuschauer und Kritik waren zu Recht begeistert.

Was genug ist, ist genug! John Wick hat vom Leben eigentlich die Nase voll. Seine geliebte Frau ist unter seinen Händen weggestorben. Voller Kummer bleiben ihm nur zwei Dinge, an denen er sich freuen kann: Sein alter Ford Mustang und ein Welp, den ihm die sterbende Gattin praktisch postum zum Geschenk gemacht hat. Doch lange währt die Trauerarbeit nicht. Der Wagen fällt beim Tanken einigen Mitgliedern der Russenmafia ins Auge. Ihr Kaufangebot schlägt Wick aus, also besuchen sie ihn nachts zu Hause. Wick wird zusammengeschnitten, der Hund getötet und das Auto geraubt. Doch mit einem haben sie nicht gerechnet: Dass John Wick früher selbst im kriminellen Milieu höchst erfolgreich Hand angelegt hat. Mit dem Vorschlaghammer öffnet dieser wutentbrannt den Estrich in seiner Garage, denn da hatte er sein damaliges Handwerkszeug

einbetont: Waffen. Sehr, sehr viele Waffen. Das große Sterben beginnt...

Um es gleich zu sagen: Für Schöngesteir ist der Rachefilm nichts. Wer sich aber an einer richtig guten Schießerei erfreuen kann, kommt hier auf seine Kosten. Die kinetische Wucht der Shootouts sucht ihresgleichen. Der halbe Spaß sind dabei die Soundeffekte, die alleine die Anschaffung einer guten Raumklimaanlage rechtfertigen. Wenn John Wick seine Jeans mit der Arbeitskleidung – einem feinen dunklen Anzug – tauscht, wird deutlich, dass der Film in einer Parallelwelt spielt. Die Polizei ist nur am Rande zu Gast. Sie hat hier nichts zu sagen, es gelten andere Gesetze. Die Mitglieder der Mafia logieren in einem feinen Hotel, wo aufgrund der Hausordnung Tötungsverbot herrscht. Zuwiderhandlungen sind lebensgefährlich. Leichen werden von speziellen

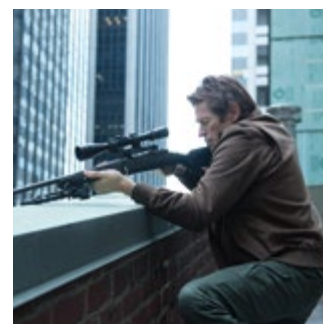


Fotos: Studiocanal

Wo er auftaucht, knallt es gehörig: Keanu Reeves

Reinigungskräften entsorgt. Und bezahlt wird ausschließlich mit Goldmünzen. Wenn man das akzeptiert hat, dann kann man die gefühlte 200 Toten, die Wick hinter sich lässt, locker verschmerzen. Flankiert wird das vorzüglich fotografierte Drama/Action-Vehikel von ausgezeichneten Nebendarstellern (Mikael Nyqvist, Willem Defoe), die vergessen machen, dass ihre Charaktere recht flach ausgefallen sind. Man darf sich getrost auf Teil 2 freuen, der bereits beschlossene Sache ist.

Text: Dr. Martin Soyka



Wen hat er im Visier?



Ab sofort im Handel

Vereinigung der Unternehmensverbände:

Der UVNord-Präsident Uli Wachholtz ist für vier weitere Jahre in seinem Amt ebenso bestätigt worden wie seine beiden Stellvertreter Prof. Hans-Heinrich Driftmann (Studien- und Fördergesellschaft der Schleswig-Holsteinischen Wirtschaft e.V.) und Reinhold Eben-Worlée (AGA Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V. und Verband der Chemischen Industrie). Die Mitgliederversammlung wählte zudem Hans-Werner Blöcker, Martin Hildebrandt, Werner Schwarz und Michael Westhagemann ins Präsidium. Dem Vorstand gehören Lutz Bitomsky, Uwe Borges, Sönke Boyens, Jochen Brüngen, Norbert Erichsen, Oliver Franke, Friedrich Görtz, Ulrich Jacobi, Hol-

ger Jungerberg, Ulrich Nichtern, Thomas Sander und Hans-Jakob Tiessen an.

Elmar Hertzog und Partner:



Detlef Kuhn ist neuer Partner für die Region Südwest-Deutschland bei der Hamburger Personal- und Unternehmensberatung. Kuhn war zuvor lange Jahre in den Bereichen Spedition, Logistik und Handel bei Josef Konz und der DSV GmbH tätig und unterhielt acht Jahre lang eine eigene Beratungsgesellschaft.

DNV GL:

Remi Eriksen (47) wird im August an die Spitze der Klassifi-

zierungsgesellschaft treten. Er ist Nachfolger von Hendrik O. Madsen, der nach neun Jahren in den Ruhestand geht. Der Norweger Eriksen gehört dem Unternehmen bereits seit 22 Jahren an und hat in führenden Positionen in den Bereichen Öl & Gas, Erneuerbare Energien und im maritimen Sektor gearbeitet.

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Agnieszka Lagodzinska unterstützt seit Mai den Leiter der HHM-Representanz in Warschau, Maciej Brzozowski. Sie war zuvor bereits in mehreren Unternehmen in den Bereichen PR und Marketing tätig.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedien-
kontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Dr. Martin Soyka

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Preis:

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent
USt.)

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54 Euro
inkl. 7 Prozent USt. und
Versand

Erscheinungsweise:

Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

7. Juli 2015

STADT LAND HAFEN

Chip soll Ampeln Beine machen



Hamburg – Das könnte die Zukunft der modernen Verkehrssteuerung sein. Am Moorburger Elbdeich wurde die erste Chip-gesteuerte Ampelanlage in Betrieb genommen, die von der Hamburger NXP Semiconductors GmbH entwickelt wurde. Kernstück ist ein WLAN-Transmitter, der etwa bei Lkws an die Toll Collect-Einheit mit angeschlossen werden kann und von der Ampel bereits in zwei Kilometer Entfernung erfasst wird. Das Gerät meldet, wie schnell der Fahrer fahren muss, um bei Grün an der Ampel anzukommen bzw. löst einen Impuls in der Ampel aus, auf Grün zu schalten. Der Umbau einer Ampelanlage kostet nur 2.000 Euro, die Nachrüstung in Fahrzeugen maximal 200 Euro.

Elbfähre Cuxhaven-Brunsbüttel fährt wieder

Brunsbüttel – Die vor 14 Jahren eingestellte Elbfähre zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven wird ab dem Sommer wieder verkehren. Die egeb: Wirtschaftsförderung fand zusammen mit der Cuxhavener Wirtschaftsförderung, den Ländern, Kreisen und Kommunen die Elb-Link Reederei GmbH als neuen Betreiber. Zwei Doppelendfähren mit einer

Ladekapazität von 160 Pkws bzw. 52 Pkws. und 16 Lkws werden täglich 24-mal verkehren. Eine Überfahrt dauert 70 Minuten und soll für einen Pkw 25 Euro kosten.

Eckelmann verkauft Umweltschutzbetriebe

Hamburg – Robert Eckelmann hat die Hamburger Ölverwertungs-Gesellschaft mbG, die Carl Robert Eckelmann Cleaning und Service GmbH und die Eckelmann Umweltschutz GmbH an die griechische H.E.C. Group (Hellenic Environmental Center) verkauft. Im Gegenzug will Eckelmann stärker in das Containertaxi und die allgemeine Transportlogistik im Hamburger Hafen investieren. In einem zweiten Schritt plant Eckelmann, sich als Partner an der H.E.C. Europe Limited zu beteiligen, um dann auf internationaler Ebene in den Entsorgungsaktivitäten der Schifffahrt engagiert zu bleiben.

Erste Containerriesen mit LNG-Antrieb fertig



Hamburg – Die United Arabic Shipping Company (UASC) hat mit der „MS Sajir“ und der „MS Barzan“ (Foto) die ersten beiden von 17 Schiffen mit 15.000 bzw. 18.800 TEU in Dienst gestellt, die allesamt auch mit

einem LNG-Antrieb versehen sind. Alle Schiffe werden auf den Werften von Hyundai Heavy Industries und Hyundai Samho Heavy Industries gebaut und wurden von der Hamburger TECHNOLOG GmbH mit konzipiert.

Zehn Jahre FURUNO Deutschland

Rellingen – Die deutsche Niederlassung des japanischen Schiffsausrüsters FURUNO ELECTRIC Co. Ltd. feiert zehnjähriges Bestehen. Seit 2005 hat sich die Mitarbeiterzahl auf über 40 mehr als verdoppelt. Schwerpunkt ist mittlerweile nicht mehr der Verkauf von Navigations- und Kommunikationsgeräten sondern eher deren Wartung und Service sowie die Ausbildung der Crews und Schiffseigner.

Neue Mieter im Goodman Logistikpark



Hamburg – Der Immobilienkonzern Goodman hat für seinen im Bau befindlichen Logistikpark in Finkenwerder zwei namhafte Mieter aus der Luftfahrtindustrie gefunden. Auf einer 13.000 Quadratmeter großen Fläche (Foto) siedelt sich die Diehl-Gruppe mit einem Tochterunternehmen an, auf der zweiten, 10.500 Quadratmeter großen Fläche Airbus.



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!
We satisfy your desire!



Transporte / *Transport*

- Straße / *Road* •
- Luftfracht / *Airfreight* •
- Schiene / *Rail* •
- Seefracht / *Seafreight* •

Fahrten / *Tours*

- Nahverkehr / *Local traffic* •
- Fernverkehr / *Long distance traffic* •

Service / *Services*

- Lagerhaltung / *Storekeeping* •
- Kommissionierung / *Picking* •
- Zollabfertigung / *Customs clearance* •

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-11
Fax: +49 40 741 06 86-87

Email: dispo@guehh.de
Internet: www.guehh.de