

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Chaos um Olympiabewerbung

Hamburg brüskiert seine Hafengebiete und entwickelt absurde Vorstellungen



Foto: HHLA

Der 75 Hektar große O'Swaldkai: Links das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum, darüber und rechts UNIKAI

Im Hamburger Hafen herrscht blankes Entsetzen. Auslöser ist die Vorgehensweise der Stadt mit den Hafengebieten, die wegen den Olympischen Spielen verlagert werden müssen. Bei der Vorstellung der Pläne zu den Olympiabauten hatte der neue Staatsrat Christoph Holstein für Empörung gesorgt, als er über UNIKAI sagte, dort würden nur „einige Schrottautos“ verschifft. Zudem soll Oberbaudirektor Jörn Walter einen Prüfauftrag zum Rückbau des Bahnhofs Hamburg-Süd zugunsten von Parkplätzen gegeben haben.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg reagierte umgehend und hat einen Neun-Punkte-Forderungskatalog aufgestellt. Sollten diese Forderungen nicht

erfüllt werden, werde der UVHH die Olympia-Bewerbung der Stadt massiv bekämpfen, stellte dessen Präsident Gunther Bonz klar. Die chaotische Hafenspolitik

Sicherheit & Effizienz auf See

Kompetenz von Anfang an

- ✓ Beratung
- ✓ Installation
- ✓ Projektierung
- ✓ Training
- ✓ Weltweiter Service

FURUNO

www.furuno.de

wird auch in einem Skandal um die EUROGATE-Westerweiterung deutlich. Ein Mitarbeiter der Umweltbehörde hatte das Verfahren absichtlich verschleppt. Seite 10-14

Politikschelte

Die fünf maritimen Wirtschaftsverbände fordern die Umsetzung der Koalitionsbeschlüsse. *S. 4*

Mittelaufstockung

Der Verband der Schiffbauer plädiert für eine Neuordnung der Forschungsförderung. *S. 6*

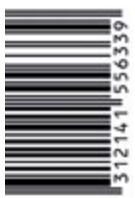
Neuanfang

Die Lübecker Hafengesellschaft sucht nach Umschlaggebühren nach neuen Wegen. *S. 8*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

 **siegelschuppen.de**
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die Bewerbung der Hansestadt um die Olympischen Spiele entwickelt sich für die Hafengebiete zum Albtraum. Die anfängliche Euphorie, die durchaus auch bei den Umschlag- und Lagerbetrieben vorgeherrschte, ist blankem Entsetzen gewichen.

Schuld daran sind nicht die eigentlich schicken Pläne, wie die Flächen auf dem Kleinen Grasbrock bebaut werden sollen, sondern die absolute Konzeptionslosigkeit, was mit den bisher dort angesiedelten Betrieben geschieht.

Behörden, Verwaltungen und der Senat, allesamt wandelnd im tiefen Tal der Ahnungslosigkeit, überbieten sich mit abstrusen Vorschlägen, wie das Dilemma der zu knappen Flächen bewältigt werden soll. Dazu ein Wirtschaftssenator, der komplett führungsschwach ist. Dem Hafen droht schwerer Schaden auf Jahrzehnte. Der Senat ist nun gefordert, klare Weichen zu stellen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite

AHV-Absolventen	3
Verbandaufstand gegen Politik	4
VSM: Mehr Forschungsgelder	6
LHG will umbauen	8
Olympia-Chaos	10
Sallaum Lines	12



Wirtschaft Seite

HHLA Frucht-Zentrum	14
HHLA-Hauptversammlung	16

Recht & Geld Seite

AGG-Hopping	18
-------------	----



Essen Seite

Bodega Olé	20
------------	----



DVD Seite

Kingsman – The Secret Service	21
-------------------------------	----

Personal Seite

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

Impressum 22

Meldungen
Wichtiges aus Stadt und Land 23

Schluss mit dem Schulbankdrücken

Erste Fachwirte für Güterverkehr und Logistik an der AHV verabschiedet



Foto: SLH

Die Abschlussklasse beim Gruppenfoto im Haus des Vereins Hamburger Spediteure

Das abendliche Büffeln hat ein Ende. Die deutschlandweit ersten 21 Absolventen des Lehrgangs zum Fachwirt für Güterverkehr haben nach der neuen Prüfungsordnung an der Akademie für Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Zuvor nannte sich der Kurs „Ausbildung zum Verkehrsfachwirt“. Voraussetzung für den Lehrgang war eine Lehre zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung bzw. zum Schifffahrtskaufmann und eine einjährige Berufserfahrung oder eine anderweitige kaufmännische bzw. verwaltungstechnische Ausbildung mit zwei Jahren Berufserfahrung oder für Quereinsteiger eine fünfjährige Berufserfahrung. Die Absolventen mussten 18 Monate lang jeweils gut acht Stunden in der Woche am Donnerstagabend und Sonnabendvormittag die Schulbank drücken.

Die Ausbildung ist Grundlage, um Führungskraft in der Logistikbranche zu werden. Gelehrt werden u.a. das Entwickeln von markt- und kundengerechten Lösungen, das Vermarkten und Ausarbeiten von Verträgen von Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen, Mitarbeiterführung, Projektsteuerung sowie Qualitäts-, Gesundheits- und Umweltmanagement. Der Kurs wird zweimal im Jahr angeboten und fand bereits zum 64. Mal statt. Die AHV bietet für die frisch gebackenen Fachwirte eine abermalige Weiterbildung

zum Betriebswirt an, die nochmals zwischen 18 und 22 Monate dauert und ebenfalls mit einer Prüfung vor der IHK endet.

*Prüfungen praxisnäher
und deutlich schwieriger*

„Der Fachkräftemangel ist somit in Hamburg kein Thema mehr“, witzelte Festredner Arne Andersohn. AHV-Chef Stefan Saß sah mit den ersten deutschlandweiten Absolventen nach der verschärften und praxisnäheren Prüfungsordnung die Vorreiterstellung der AHV be-

stätigt. Die Absolventen sagten, dass die Anforderungen durchaus gewachsen seien. Statt zweier drei- bzw. vierstündigen Klausuren in einem Zeitraum von einem halben Jahr waren nun zwei fünfständige Arbeiten innerhalb von wenigen Tagen zu bewältigen gewesen. Hinzu kamen eine zehnminütige Präsentation und eine 20-minütige mündliche Prüfung. Von 33 Lehrgangsteilnehmern haben immerhin zwei Drittel den Abschluss geschafft, die meisten waren zuvor aus Zeitgründen ausgestiegen.

Text: Matthias Soyka

Verbändeaufstand gegen Politik

Berliner Koalitionsvereinbarung sollen endlich umgesetzt werden



Harald Nagel, Daniel Hosseus, Reinhard Lüken, Wilhelm Martens und Alexander Geisler (v.l.) in Berlin

Das hat es so noch nicht gegeben. Die fünf großen Verbände der maritimen Wirtschaft (Verband Deutscher Reeder, VDR, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, ZDS, Verband für Schiffbau und Meerestechnik, VSM, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., VDKS, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler, ZVDS) kritisierten in einer gemeinsamen Pressekonferenz in Berlin die Politik der Bundesregierung. Sie forderten die schwarz-rote Koalition auf, endlich ihre vor zwei Jahren beschlossenen Vereinbarungen umzusetzen. Im Koalitionsvertrag war die maritime Wirtschaft als eine der vier deutschen Schlüsselindustrien bezeichnet worden, die es zu fördern gelte.

Doch das sei es dann auch schon gewesen, rügten die Verbandschefs. „Die Bundesregierung unterläuft die Latte, die sie sich selbst gelegt hat“, kritisierte VDR-Geschäftsführer Ralf Nagel. Die deutsche Politik der letzten Jahre sei ein Armutszeugnis statt Aufbruch. Durch Regulierungen sei der deutsche Seemann nicht zu retten. Die Zahl der deutschen Seeleute sei in den letzten Jahren von 8.000 auf 6.800 gesunken. Schuld daran seien vor allem strengere Verfahren als andernorts. So gestatte es eine EU-Richtlinie, dass die Reedereien von der Abführung der Lohnsteuer befreit seien, bemängelte VDKS-Geschäftsführer Wilhelm Martens. Während dies in den Niederlanden so auch umgesetzt werde, müssten

deutsche Reederei noch 40 Prozent der Kapitansgehälter an den Staat abführen. Letztlich bedeute dies jährliche Mehrausgaben pro Schiff von bis zu einer halben Million Euro.

„Wir wollen da keine Extrawurst sondern eine Normalisierung“, stellte Nagel klar. Insgesamt sei die Auslegung der Vorschriften in Deutschland am strengsten, jedoch mit einem sehr niedrigen Effekt. So sollte man die Zahl der europäischen Seeleute auf deutschen Schiffen von vier auf zwei beschränken.

Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge drastisch gesunken

Kein Wunder, dass die Zahl der Schiffe, die noch unter deutscher Flagge fahren, von 513 auf 212

gesunken ist. Deutschland rangiert mit einem Anteil von 8,6 Prozent der Welthandelsflotte noch auf Platz drei, bei der Containerschiffahrt mit 29 Prozent sogar auf Platz eins. Bei den Mehrzweckschiffen liegt der Anteil bei immerhin 13 Prozent. Seit 2005 ist die Tonnage der deutschen Flotte um 114 Prozent gestiegen.

Eine einheitliche Umsetzung von internationalen Regelungen wünschte sich auch ZVDS-Geschäftsführer Alexander Geisler. Es sollte vor allem Englisch als Amtssprache eingeführt werden. Schließlich sei dies ohnehin die in der internationalen Schifffahrt gängige Sprache.

Nagel kritisierte weiter, dass die Versicherungssteuerpflicht für Schiffserlöspools immer noch nicht vom Tisch sei. Dies habe

Bundeskanzlerin Angela Merkel jedoch bis Ende dieses Jahres versprochen. Die Abgabe sei eine „erfundene Steuer“ und habe sich als „Vertreibungssteuer“ erwiesen. Keinerlei Fortschritte habe es zudem bei der Förderung alternativer Schiffsantriebe wie LNG gegeben. Nagel zeigte auch sein Unverständnis, das der Bund bislang nicht den Bau eines LNG-Terminals, etwa in Brunsbüttel, unterstützt. Dafür wäre es „höchste Zeit“.

Bundesverkehrswegeplan kommt wohl erst 2016

Auch bei dem Ausbau der Seehafen hinterlandbindungen habe sich bislang außer Ankündigungen kaum etwas getan. Der Hauptgeschäftsführer des ZDS, Daniel Hosseus, bemängelte,

dass der für 2015 angekündigte Bundesverkehrswegeplan wohl erst im kommenden Jahr auf den Weg gebracht wird. Da nun endlich die jährlichen Investitionen des Bundes von 10 auf 15 Milliarden Euro hochgefahren würden, müsse auch eine Umsetzung erfolgen. Er wünschte sich zudem eine Neuauflage eines Förderprogramms für innovative Seehafentechnologien (ISETEC III), das bis zum Jahr 2020 mit insgesamt 50 Millionen Euro ausgestattet sein sollte, um neue Techniken zur verbesserten Bewältigung großer Umschlagmengen und deren Einbindung in die IT-Systeme zu finanzieren. Zudem sollte das Programm zur Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen neu aufgelegt werden. Über 4.000 Dauerarbeitslose seien in den letzten Jahren so in

Hafenbetrieben in den ersten Arbeitsmarkt überführt worden.

„Die Zukunft der Menschheit liegt auf den Meeren“, sagte ZDS-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken. Die maritime Wirtschaft der Neuzeit sei ein Wettbewerb der Nationen, der Standorte und der Betriebe. Weltweit würden täglich 1 Milliarde Dollar in maritime Hardware investiert. Durch gezielte Förderung könnte Deutschland von diesem High-Tech-Markt viel stärker partizipieren.

Alle Forderungen der Verbände beliefen sich in Summe auf 350 Millionen Euro, was lediglich drei bis vier Prozent des Steueraufkommens von 8,5 Milliarden Euro entspricht, die die maritime Wirtschaft jährlich abführt.

Text: Matthias Soyka



Ihr Spezialist für Fort- und Weiterbildung

AHV 
Wissen bewegt.

Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

Die Verkehrsfachwirte gehören seit über 25 Jahren zum Kern von **Führungsmannschaften in Hamburger Verkehrs- und Logistikunternehmen**. Nach Neuordnung dieser Fortbildung wird dieses Erfolgsmodell unter neuem Namen – **Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik** – weitergeführt.

- ✓ **Berufsbegleitend (18 Monate, donnerstags, 18.00 - 21.15 Uhr und sonnabends, 8.00 - 13.00 Uhr)**
- ✓ **Prüfung vor der Handelskammer Hamburg (IHK Abschlussprüfung)**
- ✓ **Förderung durch „Meister-BAföG“ nach AFBG möglich**

**Start:
05. November
2015**

Die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) ist seit über 25 Jahren als ein Gemeinschaftsunternehmen des Verein Hamburger Spediteure und der Stiftung Grone-Schule in der Weiterbildung in der Verkehrs- und Außenwirtschaft und der Logistik erfolgreich.

www.dhv.de



Schiffbauer wollen mehr Geld

Bund soll die gesamte Förderung von Forschung und Innovation übernehmen



Simulation: Fraunhofer Institut

Ein Zukunftsprojekt: Dank Spezialform Wind- und LNG-getriebener Frachter

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und die IG Metall haben sich zu einer eher seltenen Koalition zusammen getan, um mehr Fördergelder für die Branche einzufordern. Denn der Bau und die Zulieferindustrie für den Bau von zumeist Hochseeschiffen fristen im Ansehen der Bundespolitik eher ein Schattendasein. Das macht der Vergleich zur Luft- und Raumfahrtbranche deutlich. Diese erwirtschaftete 2014 einen Gesamtumsatz von 32,1 Milliarden Euro und gab 105.000 Menschen Arbeit. Hier werden Innovationen jährlich mit 1,4 Milliarden Euro bezuschusst. Dagegen erhält der Schiffbau, der mit den Zulieferbetrieben knapp 19 Milliarden Euro umgesetzt und 68.000 Beschäftigte hat, bislang gerade einmal 62 Millionen Euro Förderung.

Ein Betrag, der geradezu lächerlich sei, empfand Reinhard Lücken, Hauptgeschäftsführer des VSM. Zumal bisher die Hälfte auch noch von den Bundesländern hinzu geschossen werde, was die Sache noch schwieriger mache, da manche Unternehmen über Betriebs-sitze in mehreren Bundesländern verfügen. Verlagerungen von Teilen der Forschungsaufgaben seien dadurch deutlich erschwert.

Der VSM und die IG Metall schlagen deshalb vor, dass künftig sämtliche Förderbereiche direkt



Foto: Bernd Müller Fraunhofer IWU

Pfiffig: Geschäumter Alu-Träger

und ausschließlich vom Bund finanziert werden sollen. Dabei sollen der Topf für die Innovationsförderung von 30 auf 45 Millionen Euro und der für Forschungsförderung von 32 auf 64 Millionen Euro aufgestockt werden. „Schiffbau, Schifffahrt und Offshore-Technik sind Zukunftsmärkte und gehören zu den wesentlichen globalen Wachstumskernen für das 21. Jahrhundert“, sagte Lücken. „Die Frage ist nur, ob wir dabei sind oder nicht.“ Der Weltmarkt habe sich seit 2008 enorm entwickelt, aber

die deutsche Politik für Schiffbau und Meerestechnik stehe still, ergänzte er. Die maritime Industrie werde in Berlin und in den südlichen Bundesländern nicht richtig als innovative Hightech-Branche mit großem Zukunftspotenzial wahrgenommen.

Zentrale Forschungsstelle in Hamburg vorgeschlagen

Entscheidend sei aber nicht allein die Höhe der Förderung, sondern auch die Struktur. Die Branche fordert eine zentrale Forschungsinstitution für Schiffbau und Meerestechnik, analog zum Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Diese solle noch einmal mit 3 Millionen Euro ausgestattet werden, um in Eigenregie Förderprojekte in kleinen und mittleren Betrieben anzuschließen. Als Sitz schlug der VSM das bereits vorhandene Center of Maritime Technologies (CMT) vor, das 2003 als Nachfolgeorganisation des 1965 in Hamburg gegründeten Forschungszentrums des Deutschen Schiffbaus e.V. (FDS) hervorging. Das CMT wird bislang allein aus Beiträgen von 100 Mitgliedsfirmen finanziert und wirbt u.a. Forschungsgelder aus der EU ein.

Deutschland muss seinen Wissensvorsprung verteidigen

Der Vorstandsvorsitzende des CMT, Alexander Nürnberg von der MacGregor Hatlapa GmbH, sagte, dass eine zentrale Forschungsinstitution gerade in Hinblick auf den immer schneller werdenden globalen technologischen Fortschritt extrem wichtig sei, zumal sich Deutschland gerade eine Nischenposition im technisch sehr



Foto: SLH

Einig: Heino Bade, Reinhard Lüken und Alexander Nürnberg (v.l.)

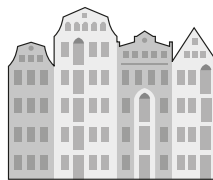
anspruchsvollen Spezialschiffbau geschaffen habe, den es zu verteidigen gelte.

„Die maritime Industrie ist eine Zukunftsindustrie“, sagte Heino Bade von der IG Metall. Sie produziere aber – anders als die Flugzeugindustrie – keine Serienmodelle, sondern Einzellösungen und Unikate. Jedes Schiff sei wieder ein neues Projekt. Dementsprechend müsse die Förderung kleinteiliger, schneller und unbürokratischer organisiert werden. „Wir brauchen eine Förder- und High-Tech-Strategie für den maritimen Sektor.“ Deshalb müsse

man an den deutschen Stärken ansetzen. „Wir brauchen Ergebnisse und nicht nur Papier“, ergänzte er mit Blick auf die alljährlich stattfindende Maritime Konferenz.

In Asien, schloss Lüken ab, werde Industriepolitik gemacht. „Da müssen wir hin.“ Innovation sei ein Kernthema der Industrie. „Kein maritimes Unternehmen in Deutschland hat Zukunft ohne Innovation.“ Leider jedoch werde die Wirtschaftspolitik in Deutschland vom Süden bestimmt. Man wolle dort nun dies bezüglich Aufklärungsarbeit leisten.

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

Suche nach neuen Wegen

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft will Teile des Nordlandkais umgestalten



Fotos: LHG

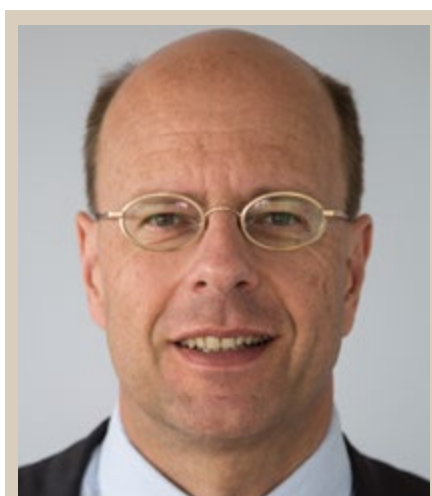
Der Nordlandkai liegt unmittelbar nordöstlich des Lübecker Zentrums und ist perfekt trimodal angebunden

Für die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) kommt es derzeit ganz dicke. Erst konzentrierte Ende letzten Jahres der finnische Papierhersteller UPM seine Warenströme von drei Ostsee-Häfen auf einen (Rostock), wodurch der LHG fast eine halbe Million Tonnen Fracht am Nordlandkai verloren ging. Nun wollen die schwedischen Papierhersteller SCA AB und Iggesund Paper Board von Lübeck Schlutup nach Kiel abwandern. Nochmal sind 650.000 Tonnen weg. Zumindest am Nordlandkai will LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens jedoch nun neu durchstarten und hat bereits eine ganze Reihe von Interessenten für die Fläche.

Insgesamt geht es um eine Hallenkapazität von rund 27.000 Quadratmetern und eine Freifläche von rund 37.000 Quadratmetern, was knapp 15 Prozent der gesamten Kaianlage entspricht. Diese zeichne sich laut Jürgens nicht nur durch eine hervorragende trimodale Anbindung aus, sondern sei auch der Hafengebiete, der mit Abstand am nächsten zur Innenstadt liege. Ziel sei es, wie auch auf den übrigen Terminals (Skandinavienkai, Seelandkai, Schlutup) weitere Ladungsarten zu akquirieren und zusätzliche Serviceleistungen anzubieten. So habe man u.a. auf der Messe transport logistic in München mehrere Interessenten aufgetan, die sich einen Umschlag

von Massengütern wie Holz oder Baustoffen am Nordlandkai vorstellen könnten. Ein erster Erfolg: Die OAM Baustoffe GmbH

schlägt derzeit 35.000 Tonnen Splitt für die Sanierung der A1 um. „Wir werden auch mit unseren noch dort verbliebenen Kunden reden, ob sie mit der derzeitigen Situation zufrieden sind oder sich auch einen Umschlag an einem der anderen Kais vorstellen können“, sagt Jürgens. So oder so werde der Nordlandkai noch in diesem Jahr den Kundenwünschen entsprechend umgestaltet. Zu dem Gesamtpaket zählen auch neue Logistikkonzepte.



Sebastian Jürgens,
Geschäftsführer

**Starke Zugewinne im
Kombinierten Verkehr**

Sehr erfolgreich ist die LHG derzeit im Kombinierten Ver-

kehr unterwegs. Im vergangenen Jahr schnellte der Umschlag der LHG-Tochter Baltic Rail Gate GmbH um 35 Prozent in die Höhe, in diesem Jahr wuchs er bereits noch einmal deutlich zweistellig. Allein zwölfmal verkehren Züge wöchentlich mit Duisburg und Ludwigshafen. Hinzu kommen je fünf Zugverbindungen nach Köln und Hamburg sowie sechs Abfahrten die Woche nach Verona. „Es hat sich gezeigt, dass die Steigerung der Abfahrtsfrequenz automatisch zu einem Wachstum führt“, befindet Jürgens. Ein zusätzlicher Zug auf einer bereits bestehenden Verbindung werfe wegen der fehlenden Anlaufkosten deutlich mehr als eine neue Anbindung eines Hinterland-Hubs ab. Deshalb werde man vor allem seine Stärken weiter ausbauen.

KV-Transporte haben an Ansehen gewonnen

Einen weiteren Grund für die gute Geschäftslage im KV-Verkehr sieht Jürgens in einer geänderten Sichtweise in vielen Speditionen. Vor Jahren noch hätten die meisten selbst bei Preisgleichheit den konventionellen Lkw-Verkehr aufgrund der Einfachheit der Planung dem KV vorgezogen. Heute habe bei gleicher Kostenstruktur als zweites Entscheidungskriterium die CO₂-Bilanz an Gewicht gewonnen. Und da hätten effiziente KV-Systeme eine gute Chance. Am Skandinavienkai etwa könnten die Trailer direkt aus den Zügen auf die Fähren gezogen werden.

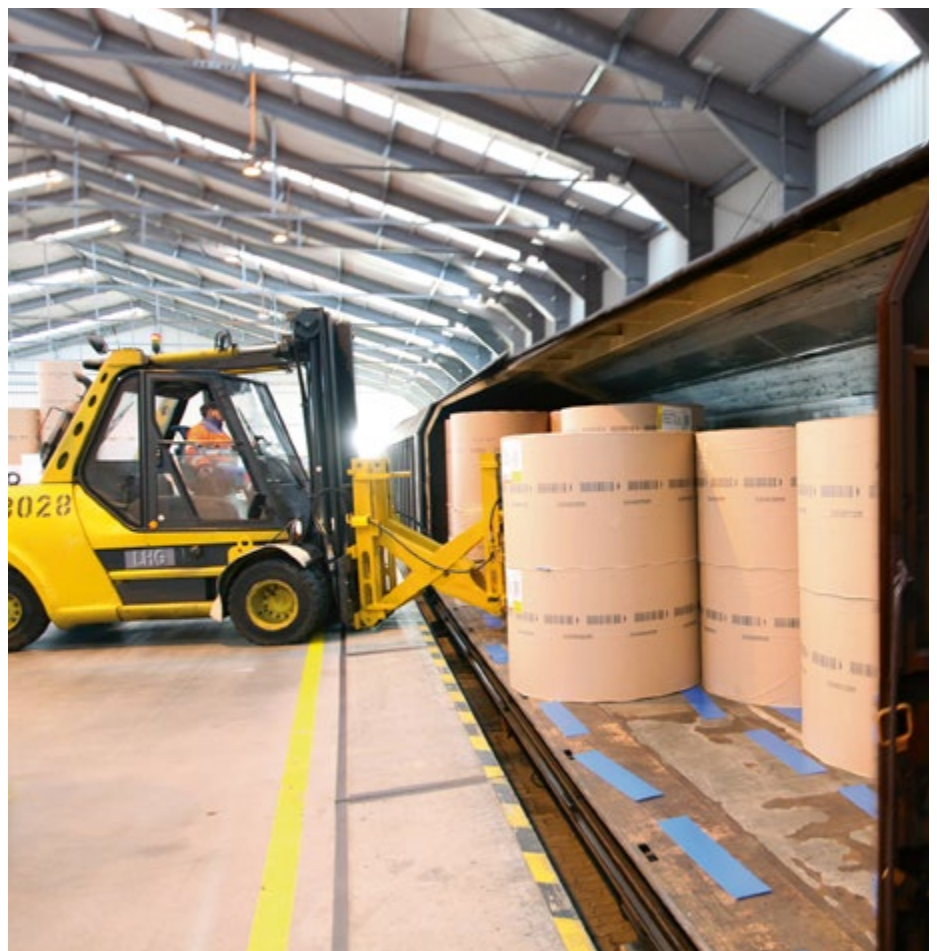
Der Fährverkehr selbst habe wie das Gesamtgeschäft in diesem Jahr „durchwachsen“ begonnen. Einbußen von etwa einem Drittel seien, wie in anderen Häfen auch, im Russlandverkehr zu

verzeichnen gewesen. Da dieser jedoch nur knapp acht Prozent des Verkehrs ausmacht, haben sich die Mindermengen hier nicht so stark ausgewirkt wie andernorts. Ein weiterer Grund seien sicher auch die seit Jahresbeginn geltenden neuen SECA-Grenzwerte in Nord- und Ostsee, meint Jürgens. Die Reedereien hätten zum Glück viel Geld in Scrubber-Technologien investiert. Rückblickend sei es aber von der Politik völlig falsch gewesen, allein den Reedern die Umsetzung der Umweltauflagen zu überlassen. „Das ist in etwa so, als wenn man jedem Autofahrer sagt, er solle zusehen, wie er für sein Auto ein Reinigungssystem bekommt.“ Gerade beim SECA-Gebiet Ostsee wäre es sinnvoll gewesen, die Auswirkungen der neuen Richtlinien an Model-

len durchzurechnen. Die weitere Zukunft sieht die LHG allerdings eher positiv. Dabei mag auch die Olympia-Bewerbung Hamburgs eine Rolle spielen, die positiv auf die gesamte Metropolregion ausstrahlen werde, so Jürgens. „Da werden auch wir irgendetwas vom Kuchen abbekommen.“

Mit gemischten Gefühlen freilich sieht er den geplanten Bau des Fehmarnbelttunnels. Dieser stelle zum einen die Möglichkeit dar, den trimodalen Bereich der LHG weiter zu entwickeln, zum anderen müsse die EU aber auf einen fairen Wettbewerb achten, indem die Mautpreise im Tunnel bei Minderauslastung nicht subventioniert werden, um so Verkehre vom Wasser auf die Straße zu holen.

Text: Matthias Soyka



Bislang war der Papierumschlag Kernkompetenz am Nordlandkai

Opfert der Senat die Hafengebahn?

Rangierbahnhof Hamburg-Süd soll zu Olympia-Parkplatz werden



Foto: HHLA

Neue Mercedes-Limousinen werden am O'Swaldkai Richtung Südamerika verladen

Im Hamburger Hafen wächst die Sorge, dass der Senat die Zukunft des Hamburger Hafens auf dem Altar der Olympia-Bewerbung opfert. Aufgeschreckt wurden die Hafenbetriebe nicht nur durch diverse despektierliche Bemerkungen von Senatsmitgliedern bezüglich einzelner Hafenbetriebe, die, wie aus Hafenkreisen zu hören war, „offensichtlich von galoppierender Unkenntnis durch alle Reihen“ gekennzeichnet waren. Für Unmut bei der HHLA sorgt auch, dass Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) mit der Reederei Grimaldi separat über eine Verlagerung des gemeinsamen Unternehmens UNIKAI verhandelt.

Grimaldi ist zu 49 Prozent an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH Hamburg beteiligt, die HHLA zu 51 Prozent. In Spitzenzeiten arbeiten hier bis zu 1.000 Beschäftigte. Für den Bau der Olympia-Sportstätten müsste der O'Swaldkai, auf dem neben UNIKAI 90 Untermieter angesiedelt sind und 190.000 Fahrzeuge pro Jahr verschifft werden, abgeräumt werden. Doch für die insgesamt über 100 Hektar stehen nur Ausweichflächen von rund 40 Hektar zur Verfügung. Zudem beharrt die HHLA darauf, dass UNIKAI und das Frucht- und Kühlzentrum (siehe Seite 12) in Kombination erhalten bleiben, da sich durch den

gemeinsamen Umschlag Synergien in Höhe von jährlich mehreren Millionen Euro ergeben.

HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters hat diesbezüglich den Vertretern des Senats erklärt, dass er hier eindeutig allen Aktionären und nicht dem Hauptanteilseigner, der Stadt, verpflichtet sei.

Rangierbahnhof zum Parkplatz für Olympia umfunktionieren

Neben den Aussagen von Horch und Staatsrat Holstein haben auch Ideen des Oberbaudirektors Jörn Walter für Irritationen gesorgt. Der soll der HPA einen Prüfauftrag gegeben haben, als Parkplät-

ze für das geplante internationale Medienzentrum, das südlich des O'Swaldkais in den historischen 50er-Schuppen untergebracht werden soll, die Bahnflächen südlich des Veddel Damms heranzuziehen. In Rede steht ein Rückbau auf ein bis zwei Gleise. Diese sind jedoch Teil des Rangierbahnhofs Hamburg-Süd und somit Herzstück der Bahndistribution, der eine Kernfunktion bei der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens zukommt.

Auch bei der Finanzierung der Olympia-Bewerbung scheint es abenteuerliche Vorstellungen gegeben haben. Ein Senatsentwurf soll zum Inhalt gehabt haben, dass

die Kosten für die Umsiedlung der Hafенbetriebe von der Hamburg Port Authority (HPA) übernommen werden sollen. Diese jedoch wird seit jeher von der Finanzbehörde alimentiert, da sie auch so schon diverse Aufgaben übernimmt (z.B. Hochwasserschutz, Straßenbau), denen keine Einnahmen gegenüber stehen, und somit defizitär ist.

Widersprüchliche Aussagen zu Verlagerungsplänen

Aufgeschreckt wurde die Hafенwirtschaft nicht zuletzt durch Aussagen des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz (SPD) und Walters (entgegen einer schriftlichen Erklärung vom 27. Februar), wonach der Kleine Grasbrook so oder so abgeräumt werde, egal ob Olympia kommt oder nicht.

Die Reaktion des UVHH kam prompt. Die Vereinigung der Hamburger Hafенbetriebe hat einen Neun-Punkte Forderungskatalog zur Olympia-Bewerbung verabschiedet:

1. Rechtsverbindliche Zusicherung, dass die Umsetzung der Olympiaplanungen erst nach dem Zuschlag des IOC 2017 erfolgt.
2. Betriebsverlagerungen erst nach dem IOC-Entscheid.
3. Bei Nutzungsverlagerungen vor 2017 und ablehnendem IOC-Entscheid Rückführung der Flächen in die Hafennutzung.
4. Keine Finanzierung von Betriebsverlagerungen aus HPA-Etat.
5. Beschränkung der Olympia-Planung für Nicht-Hafenzwecke nach den Spielen 2024 auf die Flächen O'Swaldkai/Überseezentrum.

6. Zusicherung an alle Hafенbetriebe, die Kosten für eine Verlagerung voll zu übernehmen und eine Ersatzfläche in gleicher Größe und Qualität bereit zu stellen, ähnlich wie dies der HLLA am 5. Februar schriftlich zugestanden worden war.
7. Keine Beeinträchtigungen der angrenzenden Hafенbetriebe nach Olympia durch eine Wohnbebauung.
8. Frühzeitige Einbindung der Hafенwirtschaft in die Verkehrsplanung.
9. Anlieferung von Baumaterial auf dem Wasserweg.

UVHH will gleiche Zusicherungen wie die HHLA

Darüber hinaus gelten laut Bonz die früheren Forderungen, wie etwa die Entschädigung der Hafенbetriebe für Investitionen, die sie bis zum IOC-Entscheid tätigen, um den laufenden Betrieb aufrecht zu erhalten. Die HHLA etwa hat neue Containerbrücken für UNIKAI geordert. Sie sollen 2016 aufgestellt werden.

Wirtschaftssenator Horch hat mittlerweile in einem Interview erklärt, dass die Hafенbetriebe nicht vor 2017 verlagert werden. Da zuletzt jedoch selbst schriftliche Zusagen der Wirtschaftsbehörde gegenüber den Umweltverbänden nicht eingehalten wurden, wird in Hafенkreisen massiv angezweifelt, inwieweit das Wort des Senators noch gilt. Schließlich soll auch die Buss-Gruppe im vergangenen Jahr ein Schreiben von Horch erhalten haben, wonach der Senat darauf hofft, dass das Unternehmen der Stadt noch lange erhalten bleibt. Mittlerweile sind die Pachtverträge für das Buss Hansa Terminal

und das Rosshafen Terminal zum Ende nächsten Jahres gekündigt.

Wie sehr das Verhältnis zwischen Stadt und Hafенwirtschaft derzeit gestört ist, wird auch aus diesem Skandal deutlich: Ein leitender Mitarbeiter der Umweltbehörde hat eineinhalb Jahre lang den Fortgang der Planung zur Westerweiterung von EUROGATE durch überzogene Forderungen behindert. Insgesamt musste das Unternehmen drei zusätzliche Lärmemissionsgutachten vorlegen, bis auffiel, dass die Einlassungen eines privaten Beschwerdeführers gegen das Projekt wörtlich mit den Auflagen der BSU übereinstimmten. Letztlich waren der beide Personen ein und dieselbe.

6 Millionen Euro Mehrkosten für Reedereien

Für den Hafен ist dies fatal, da mit der Westerweiterung auch der Ausbau des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafен auf 600 Meter Durchmesser verbunden ist. Derzeit muss für das Drehen der bis zu 400 Meter langen Containerschiffe in dem 450-Meter-Drehkreis stets ein zusätzlicher dritter Schlepper angefordert werden. Die Zusatzkosten pro Einparkvorgang belaufen sich auf 6.000 Euro. Hochgerechnet ergibt sich damit ein jährlicher Verlust für die Reedereien von rund 6 Millionen Euro.

Doch damit nicht genug: Die HPA hat in den vergangenen beiden Jahren das Ausbaggern der Liegebecken massiv vernachlässigt. Allein im Waltershofer Hafен sollen Teilbereiche um bis zu drei Meter versandt sein, so dass die Großschiffe bei Niedrigwasser nicht mehr voll beladen werden können.

Text: Matthias Soyka

„Hier droht Wettbewerbsverzerrung“

Sallaum Lines sieht sich als einer der Verlierer von Hamburgs Olympia-Bewerbung



Foto: Sallaum Lines

Einer der acht RoRo-Frachter der Sallaum Lines, die Hamburg regelmäßig anlaufen

Die Verunsicherung ist groß im Hamburger Hafen. Viele Betriebe sehen sich durch die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2024/2028 in ihrer Existenz gefährdet. Doch während alle nur auf die eigentlichen Hafenbetriebe schauen, die verlagert werden sollen, sind auch die Kunden dieser direkt betroffenen Unternehmen in großer Sorge. So auch Kay Lemcke, Geschäftsführer der Sallaum Lines Germany GmbH mit Hauptsitz in Dubai. Von der großen Bäckerstraße aus managt sein Team die Verschiffung von jährlich bis zu 25.000 Fahrzeugen Richtung Westafrika über das Buss Hansa-Terminal. Seit klar ist, dass die HPA den Ende 2016 auslaufenden Pachtvertrag nicht verlängern wird, muss Lemcke Alternativen finden. Und die sind alle nicht verlockend.

Denn bislang haben nur die Betriebe der HHLA von der Stadt eine schriftliche Zusicherung erhalten, dass ihre auf dem Kleinen Grasbrook angesiedelten Betriebe einen adäquaten Ersatz ohne finanziellen Nachteil erhalten werden. Dazu zählt unter u.a. die UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, die zu 49 Prozent auch der neapolitanischen Grimaldi-Reederei gehört. Hierbei handelt es sich um die größte auf rollende Verladungen spezialisierte Anlage im Hamburger Hafen. Und Grimaldi ist der direkte Konkurrent von Sallaum Lines.

Seit den achtziger Jahren betreibt der Inhaber und Namensgeber, Ibrahim Sallaum, sein Geschäft mit der rollenden Ladung, vom einfachen Pkw bis hin zu komplexen High & Heavy-Spezialfahrzeugen. Der Reederei sind fünf Speditionen in Deutschland, der Schweiz und Belgien angeschlossen.

Der Liniendienst bietet seinen Kunden von Hamburg aus einen regelmäßigen Dienst mit zwei bis drei monatlichen Abfahrten Richtung Westafrika und in das östliche Mittelmeer. Im Gegensatz zu Hamburg betreibt man in Antwerpen ein eigenes Terminal mit einer

Fläche von 250.000 Quadratmetern und ein bis drei wöchentlichen Abfahrten.

Lemcke steckt nun in einem Dilemma: „Der anspruchsvolle Umstand, dass Hamburg ein Tidehafen ist, begrenzt uns bei der Auswahl möglicher Alternativen. Unsere PCTC-Tonnage mit einer durchschnittlichen Kapazität von bis zu 5.000 Fahrzeugen benötigt einen Tiefgang von acht Metern und eine möglichst flache Kaimauer – idealerweise mit einem Piereinschnitt für die Heckrampe.“

Ein Smart Port sollte sich auch dadurch auszeichnen, dass die oh-

nehin schon wenigen RoRo-fähigen Terminals ihren Fortbestand halten und technisch den Bedürfnissen der Industrie anpassen, meint er weiter. Hafen und Politik mögen bedenken, welche Folgen die Fokussierung auf die Planung weiterer Container-Terminals nach 2008 mit sich gebracht hat.

Unklare Prozesse verhindern zielgerichtetes Handeln

„Grundsätzlich schätzen wir die Idee Olympia, kritisieren aber die Umsetzung und den Vorwand, unabhängig, ob Hamburg den Zuschlag erhalten wird, den bereits beschlossenen Sprung über die Elbe und die damit verbundene Verdrängung des Hafens aus dem Stadtbild Hamburg umzusetzen. Es sind unklare Prozesse, die uns ein zielgerichtetes Planen und

konsequentes Handeln unmöglich machen.“

Die Kundschaft, Spediteure, Terminalmitarbeiter, Stauer, Hafendienstleister und Zulieferfirmen begrüßten den fairen Wettbewerb mindestens zweier RoRo-Liniendienste. „Sicherlich könnten wir den Standort Hamburg an einen anderen deutschen Seehafen verlegen, doch dann würden unsere Kunden tatsächlich einer Monopolstellung in Hamburg ausgesetzt sein.“ Das wäre Wettbewerbsverzerrung.

Doch Lemcke bleibt optimistisch: „Es ist eine unserer Stärken, flexibel auf ein sich stetig änderndes Marktumfeld zu reagieren. Und wir sind zuversichtlich, dass die Stimmen der hinter den Hafenerbetrieben stehenden Arbeitgeber noch lauter gehört werden.“

Text: Matthias Soyka



Kay Lemcke mit Kundin

DIE FAMILIE WÄCHST WEITER !



Seit Anfang 2015 haben wir insgesamt 30 neue, eigene LKW der Schadstoffklasse EURO 6 auf die Straßen gebracht. Damit disponieren wir nun mehr als 100 Fahrzeuge am Standort Hamburg.

Wir sind europaweit tätig und bedienen jeden Hafen, der gewünscht wird. Mit eigenen Niederlassungen in Deutschland, Dänemark und Schweden sind wir ihr Partner. Für weitere Informationen folgen sie uns auf Facebook (ANCOTRANS GmbH) oder besuchen sie unsere Internetseite www.ancotrans.de



Alles Banane

Im HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum werden Südfrüchte fast automatisch umgeschlagen



Fotos: SLH

Am Kai legen neben Container- und Kühlschiffen auch Barge mit Containerumfuhren an

Wenn die Stadt Hamburg in den kommenden Jahren den Kleinen Grasbrook für die Sportstätten der Olympischen Spiele abräumt, ist es um einen Betrieb besonders schade: Das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum am O`Swaldkai, das zu 49 Prozent auch der Antwerpener SEA-invest-Gruppe gehört. Hier steht eine erst 2009 für 35 Millionen Euro errichtete Halle, die zum Modernsten zählt, was es weltweit im Fruchtschlag gibt. Und nach einem Einbruch in 2010 hat der Umschlag auch wieder deutlich zugelegt. Er stieg allein 2014 um fast 15 Prozent.

„Wir schlagen rund die Hälfte des deutschen Bananenimports um“, berichtet Geschäftsführer Axel Hoeckrich. Von den rund 540.000 Tonnen, die hier jährlich ausgeladen und zwischengelagert werden, sind über 80 Prozent Bananen. Der Rest besteht aus Ananas, Trauben, Äpfeln, Zitronen und Kartoffeln. Das Besondere an der Anlage ist, dass sie weitgehend automatisch funktioniert. Dabei ist es eigentlich egal, ob die Ladung in konventionellen Frachtern oder wie zuletzt immer häufiger in Containern importiert

wird. Rund 25.000 TEU bewegen die HHLA-Mitarbeiter per anno.

Mindestens einmal pro Woche läuft ein

Frachter des Seatrade-Rayo-Dienstes aus dem ecuadorianischen Guayaquil ein, der neben 80 Containern vornehm-

lich Palettenware bringt. Hinzu kommt ein reiner Containerfrachter des Maersk-Ecubex-Service. Doch es passiert auch immer wieder, dass Container von den übrigen Hamburger Terminals per Barge oder sogar per Lkw aus Bremerhaven angeliefert werden. Denn viele der Abnehmer sitzen nicht weit weg von Hamburg, am nächsten das Edeka-Fruchtcenter Nord, das mit auf dem benachbarten Unikai-Gelände liegt.

Alle namhaften Importeure außer Chiquita, die über Bremerha-



Axel Hoeckrich vor der Steueranlage

ven umschlagen, zählen zum Kundenstamm des HHLA Fruchtzentrums. Sie schätzen den perfekten Ablauf und die kurzen Wege auf der Anlage. Gerade diese sind besonders wichtig, da Früchte recht Temperatur-anfällig sind. „Bananen beispielsweise sollten immer bei 13,7 Grad transportiert werden, dann reifen sie nicht“, sagt Hoeckrich. Schließlich würden die Früchte im grünen Zustand verladen und nach einer maximal einwöchigen Zwischenlagerung auf dem HHLA-Terminal in Reifehäusern noch einmal vier Tage in den verkaufsfertigen Zustand gebracht.

Deshalb sei es so wichtig, so Hoeckrich, dass die Ware schnell aus dem Frachtraum oder den Containern in den Kühlraum gelangt. Große Acht-Tonnen-Gabelstapler, die bis zu vier Paletten gleichzeitig bewegen können, setzen dabei die Ware in der Annahme auf eine zweite Palette mit RFID-Transmitter. Über ein Fördersystem werden die Paletten nach dem Einscannen und der Erstprüfung, ob nicht doch ein Teil der Ware oder Verpackung schadhaft ist, automatisch in die Kühlung des Hochregallagers mit seinen fünf Etagen bewegt.

Dabei ist jede Charge mit Barcodes versehen, aus denen heraus ersicht-

lich ist, bei welchem Packhaus in Übersee sie auf den Weg gebracht wurde. Die Rückverfolgbarkeit sei für die Lebensmittelsicherheit wichtig, erläutert Hoeckrich. Viele Kunden legten



Das Herz der Anlage: Das vollautomatische Kühlager

größten Wert darauf, dass die Ware aus anerkannten guten Häusern stamme und nicht etwa von Erzeugern komme, die mit hier nicht zugelassenen Pestiziden arbeiteten. Die Ware wird im HHLA-Fruchtzentrum von den

Abnehmern direkt abgeholt. Bis zu 350 Paletten in der Stunde können an den 15 Lkw-Rampen von den 32 Mitarbeitern verladen werden. In Spitzenzeiten werden sie allerdings von bis zu 70

Kräften des Gesamthafenbetriebs ergänzt, die bis zu 180 Lkws am Tag abfertigen können.

Vor einigen Jahren freilich war die Zahl der festen Mitarbeiter noch erheblich höher. 75 waren es 2009, aber dann

kam die Krise, und der Trend zur Containerisierung hielt auch im Fruchttransport Einzug. Viele konventionelle Bananenfrachter wurden verschrottet, Container an ihre direkten Bestimmungsorte umgeroutet. Manch HHLA-Kunde in Oslo oder Göteborg ging so verloren. Das Unternehmen reagierte mit einer Umstrukturierung und Personalabbau. Einige Schuppen wurden an die benachbarten HHLA Logistik und Unikai GmbH vermietet. Jetzt gibt es noch zwei Hallen mit insgesamt 20.000 Palettenplätzen.

150.000 Quadratmeter umfasst das Gelände, davon hat allein Schuppen 43 rund 50.000 Quadratmeter. Wenn diese nun verlagert werden sollen, bräuchte die HHLA vergleichbar große Hallen und eine mindestens 400 Meter lange Kaikante. „Wir sind nun einmal ein Seehafen-Terminal“, fasst es Hoeckrich zusammen. Der Wasseranschluss sei da unabdingbar. Und noch eine Besonderheit kennzeichnet das Frucht- und Kühlzentrum: Die räumliche Nähe zu anderen HHLA-Unternehmen wie etwa UNIKAI. „Wir können vielfach Synergien nutzen“, betont Hoeckrich. „Darauf wollen wir auch nach einem möglichen Umzug nicht verzichten.“

Text: Matthias Soyka

Intermodalverkehr wird ausgebaut

HHLA will sich zweites Standbein neben dem Hafenumschlag schaffen



Fotos:HHLA

Die HHLA-Tochter Metrans expandiert derzeit kräftig in den südosteuropäischen Raum

Die HHLA strebt mittel- bis langfristig eine Verdoppelung ihres Intermodalverkehrs an. Das kündigte der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters auf der Hauptversammlung an. Der Konzern wolle dieses Segment als gleichwertiges zweites Standbein neben dem Hafenumschlag im Konzern etablieren, auch wenn das Containergeschäft mit einer Gewinnmarge vor Steuern von 21 Prozent deutlich lukrativer als das Verfrachten der Ware ins Hinterland mit einer Marge von knapp acht Prozent ist. 2014 waren die Umsatzerlöse im Intermodalbereich um 11,7 Prozent auf 351,5 Millionen Euro gestiegen, im Containerumschlag nur um 4,2 Prozent auf 743,7 Millionen Euro.

Peters sieht den Intermodalbereich auch als Antwort auf Fragen von Aktionären, was denn der Plan B der HHLA sei, falls es mit der Elbvertiefung doch nichts werde. Ein Engagement in anderen Häfen schloss Peters dagegen weitgehend aus, da fast überall Überkapazitäten herrschten. Eine Beteiligung am JadeWeserPort in Wilhelmshaven würde die eigenen Hinterlandverkehre kannibalisieren. Sinnvoll wäre allenfalls eine Beteiligung an einem der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Mit dem Intermodalnetzwerk, das sich mittlerweile über ganz Mittel- und Südosteuropa erstreckt, habe man dagegen eine internationale Risikoverteilung vorgenommen. Die HHLA-Töchter verfügten mittlerweile über 40 eigene Loks und 1.450 Waggons.

Auf der Metrans ruhten die

Hoffnungen bei der Sanierung der zweiten Tochtergesellschaft in diesem Segment, Polzug. Sie fahre weiterhin noch Verluste in Höhe von etwa 5 Millionen Euro ein, jedoch hofft Peters, dass sie im kommenden Jahr eine schwarze Null erzielen werde, sobald Polzug in das Metrans-Netz eingebunden sei. Polzug habe eine grundlegende Umstrukturierung erfahren müssen, nachdem die ursprünglichen Ost-West-Verkehre aufgrund der Direktanläufe von Großschiffen zu den polnischen Häfen nicht mehr konkurrenzfähig gewesen seien. Man habe das Streckennetz auf Nord-Süd-Verkehre umstellen müssen, was allerdings deutlich kürzer als die alten Verbindungen sei. Längere Eisenbahnstrecken seien jedoch gegenüber Lkws deutlich konkurrenzfähiger. Die Ukraine-Krise habe den Preisdruck

noch verstärkt, da viele polnische Lkw-Fahrer, die früher Richtung Osten unterwegs gewesen seien, nun in den heimischen Markt mit Billigangeboten gedrängt hätten.

Aktienkurs und Dividende seit Börsengang gedrittelt

Auch in diesem Jahr kritisierten die Aktionäre den Aktienkurs des Unternehmens. Gegenüber seiner Erstnotierung habe das Unternehmen zwei Drittel seines Börsenwertes und zwei Drittel seiner Dividendenausschüttungen eingebüßt. Da nützte es auch nichts, dass die Ausschüttung von 45 auf 52 Cent pro Aktie erhöht wurde, was der Stadt Hamburg neben Steuern insgesamt Einnahmen von rund 100 Millionen Euro beschert. Das Einzige, was sich in den letzten Jahren drastisch erhöht habe,

kritisierten mehrere Redner, seien die Bezüge der Konzernleitung gewesen, die zwischen 770.000 und 1,27 Millionen Euro liegen.

Peters räumte ein, dass sich der Aktienkurs kurzfristig nicht deutlich erholen werde. Zum Zeitpunkt des Börsenganges seien die Voraussetzungen in der Schifffahrt und im Terminalbereich andere gewesen. Viele Häfen hätten massiv neue Umschlaganlagen geschaffen und somit den Konkurrenzdruck erhöht. Die weiterhin ausstehende Fahrinnenanpassung sowie Infrastrukturprobleme in ganz Deutschland, vor allem am Nord-Ostsee-Kanal, hätten die Situation weiter verschärft. Hinzu kämen die internationalen Krisen, vor allem das Embargo von Russland, das zweitwichtigster Handelspartner des Hamburger Hafens sei.

Die zuletzt in Hamburg deutlich besseren Zahlen des Konkurrenten EUROGATE erklärte HHLA-Vor-

stand Stefan Behn damit, dass der Mitbewerber 2012 massiv Marktanteile, die in der Hansestadt bei bis zu 30 Prozent gelegen hätten, verloren habe und nun auf dem Weg sei, diese zurückzugewinnen. Ende 2014 habe er in Hamburg allerdings noch bei 23,4 Prozent gelegen. Behn zerstreute zudem



HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters

Befürchtungen von Mitarbeitern, dass einige Containerbrücken nicht sicher seien. Mitte Mai war in Bremerhaven bei EUROGATE ein Ausleger einer Brücke des Weltmarktführers ZPMC abgeknickt und hatte den Container-

brückenfahrer getötet. Die HHLA habe zwar eine Reihe von Brücken dieses Herstellers, jedoch seien diese anders konstruiert.

Für das laufende Jahr sieht Peters einen Anstieg im Containerumschlag und Umsatz zwischen ein bis drei Prozent, obwohl der Umschlag im ersten Quartal um 6,2 Prozent eingebrochen war. Dagegen sei das Betriebsergebnis in diesem Zeitraum um 9,3 Prozent gestiegen. Die HHLA will 2015 kräftig (160 Millionen Euro) in neue Containerbrücken für Großschiffe und in den Ausbau des Intermodalbereichs investieren. Bei den Schiffsgrößen sieht Peters gleichwohl ein Ende der Fahnenstange erreicht. Auch in anderen Häfen setze sich die Überzeugung durch, dass die Investitionen in eine neue Infrastruktur in keinem Verhältnis zu dem Nutzen für einige wenige Reedereien stünden.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkai 60 | 20457 Hamburg
 T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

Wenn man gleicher sein will...

Beim AGG-Hopping agieren Scheinbewerber immer dreister

„AGG-Hopping“ gibt es, seit es das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gibt. Mit diesem Begriff bezeichnet man Personen, die davon leben, diskriminiert zu werden. Sie bewerben sich um offene Stellen – aber nicht, um diese zu bekommen, sondern um unter diskriminierenden Umständen abgelehnt zu werden und anschließend auf Entschädigung zu klagen. Diese Scheinbewerber um freie Arbeitsplätze agieren immer dreister. Dem Bundesarbeitsgericht (BAG) reicht es jetzt: Die Erfurter Richter haben den Europäischen Gerichtshof eingeschaltet.

Diskriminierend ist eine Ablehnung beispielsweise wegen des Alters, Geschlechts, der Herkunft, Religion oder einer Behinderung. Dabei gehen AGG-Hopper raffiniert vor. Häufig werden unvorsichtig formulierte Stellenanzeigen ausgenutzt („Wir suchen für unser junges Team ...“). Weibliche Scheinbewerber machen geltend, der überproportionale Männeranteil im Unternehmen indiziere eine Geschlechterdiskriminierung. Und besonders dreiste Kandidaten behaupten einfach ins Blaue hinein, angesichts der eigenen überragenden Qualifikation könne die Absage nur am Alter oder dem fremdländischen Namen gelegen haben.

Arbeitgeber müssen Beweis für Unschuld erbringen

Den AGG-Hoppern hilft dabei die Beweislastumkehr des Gesetzes: Sie müssen nicht den vollen Beweis für eine Diskriminierung erbringen, sondern es reicht aus, wenn sie dafür Indizien benennen können. Und der Beweis des Gegenteils fällt Arbeitgebern oft schwer. Bisher gab es für verklagte Arbeitgeber aber eine letzte Verteidigungslinie: Sie mussten nicht zahlen, wenn sie beweisen konnten, dass die Bewerbung nur zum Schein erfolgt war und dass der Bewerber von Anfang an nur



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

auf eine Entschädigung aus war. Denn das AGG sieht eine Entschädigung nur für diskriminierte „Bewerber“ vor. Wer aber eine Bewerbung verschickt, ohne an der Stelle wirklich interessiert zu sein, ist nach der bisherigen Rechtsprechung des BAG kein „Bewerber“ und macht sich sogar wegen Betrugs strafbar, denn er täuscht den Arbeitgeber über die Ernsthaftigkeit seiner Bewerbung, um Geld zu erschleichen.

Aktuelles Urteil des BAG wirft neue Fragen auf

Ob ein solcher Missbrauchsbeweis den Arbeitgebern auch in Zukunft offenstehen wird, ist nach einem aktuellen Urteil des BAG vom 18. Juni unklar (Az.: 8 AZR 848/13). Auch in diesem Fall hatte sich der

Kläger nur zum Schein beworben. Die Beklagte, die zu einem Versicherungskonzern gehört, schrieb 2009 ein „Trainee-Programm“ für Hochschulabsolventen aus, deren Abschluss nicht länger als ein Jahr zurückliegt oder demnächst erfolgt. Der Kläger, seit 2001 Volljurist und seither überwiegend als selbständiger Rechtsanwalt tätig, bewarb sich auf eine der Trainee-Stellen und betonte dabei, dass er als früherer leitender Angestellter einer Rechtsschutzversicherung über Führungserfahrung verfüge. Als ehemaliger leitender Angestellter und Rechtsanwalt sei er zudem gewohnt, Verantwortung zu übernehmen und selbständig zu arbeiten. Die Beklagte lehnte seine Bewerbung ab. Daraufhin erhob der Kläger Klage auf Entschädigung wegen Altersdiskriminierung in Höhe von 14.000 Euro. Die nachfolgende Einladung zum Gespräch mit dem Personalleiter der Beklagten lehnte er ab und schlug vor, nach Erfüllung seines Entschädigungsanspruchs über seine Zukunft bei der Beklagten zu sprechen.

Unklare Begrifflichkeiten zu den Voraussetzungen

Das BAG ging davon aus, dass der Kläger zwar fachlich für die ausgeschriebene Stelle geeignet war, sich aber nur zum Schein auf

die Trainee-Stelle beworben habe, um im Fall einer Ablehnung eine Entschädigung verlangen zu können. Das folgte das Gericht aus dem Inhalt des Bewerbungsschreibens und dem Umstand, dass der Kläger die spätere Einladung zu einem Personalgespräch ausgeschlagen hatte. Damit sei der Kläger nach nationalem Recht nicht „Bewerber“ und „Beschäftigter“ im Sinne des AGG. Das EU-Recht nenne jedoch in den Richtlinien, auf denen das deutsche AGG beruht, nicht den Begriff „Bewerber“, sondern schütze den „Zugang zur Beschäftigung oder zu abhängiger und selbständiger Erwerbstätigkeit“. Da der Kläger in dem Rechtsstreit auf diesen Umstand hingewiesen habe, müsse also zunächst geklärt werden, ob auch derjenige „Zugang zur Be-

schäftigung oder zur abhängigen Erwerbstätigkeit“ sucht, aus dessen Bewerbung hervorgeht, dass er gar keine Einstellung und Beschäftigung, sondern nur den Status als Bewerber erreichen will, um Entschädigungsansprüche geltend machen zu können.

EuGH soll Klärung mit Vorabentscheidung bringen

Diese Frage muss nun der EuGH in einer Vorabentscheidung klären. Man kann nur hoffen, dass die Europarichter hier für eine Klarstellung sorgen und die Unternehmen und Arbeitsgerichte endgültig von der Last missbräuchlicher Bewerbungen befreien. Denn die Anforderungen an einen Beweis von missbräuchlichen Diskriminierungsklagen sind nach der

BAG-Rechtsprechung ohnehin schon sehr hoch und verlangen vom Arbeitgeber eine penible Dokumentation des gesamten Bewerbungs- und Auswahlverfahrens. Sollte der EuGH entscheiden, dass es auf die Ernsthaftigkeit einer Bewerbung gar nicht ankommt, wäre den Arbeitgebern die letzte Verteidigungslinie aus der Hand geschlagen. Hinzu kommt, dass nach der Kostenregelung der Arbeitsgerichtsbarkeit der Arbeitgeber auch dann auf seinen Anwaltskosten sitzen bleibt, wenn er den Prozess gewinnt. Da zahlt mancher Arbeitgeber lieber gleich eine Entschädigung, statt sich auf ein zeit- und kostenintensives Verfahren einzulassen. Und das wäre ganz im Sinne der AGG-Hopper.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.





www.walterlauk.de info@walterlauk.de





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






Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerföhreie 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

Hamburgs erstes Tapas-Restaurant

Das spanische „Bodega Olé“ nahe der Handelskammer ist klein aber fein



Benito Longo vor seinem urigen Ausschank an einem der Stehtische



Tische am Straßenrand



Gemischte Tapasplatte

Gegenüber der Patriotischen Gesellschaft befindet sich in unmittelbarer Nähe der Handelskammer ein Kleinod der spanischen Küche. Das „Bodega Olé“ ist nicht nur für seine Tapas bekannt, sondern auch das erste Restaurant, das die Vorspeisenspezialitäten in der Hansestadt anbot. Vor 22 Jahren schon war der heutige Inhaber Benito Longo bei der Eröffnung des kleinen Lokals dabei, das im Inneren nur über 35 Sitzplätze verfügt. Ist das Wetter gut, vergrößert sich das Platzangebot vor der Tür auf das Doppelte.

Man sollte aber am besten einen Platz reservieren, denn nach 12.30 Uhr ist es hier schnell voll. Longo bietet neben einer reichhaltigen Mittagstischkarte, auf der die Tellergerichte um die neun Euro und das Menü mit Suppe und Nachtisch einen guten Euro mehr kosten, natürlich auch die Tapas an. 8,30 Euro muss man für einen kleinen Teller hinlegen, die größere Portion liegt bei 13,50 Euro. Eine Platte für zwei Personen ist für 25 Euro zu haben. Die portugiesische Köchin drapiert die Gerichte mit viel Liebe auf die Teller.

Huhn, Garnelen, Lamm, Gemüse, Kartoffeln. Alles satt gewürzt und gut portioniert.

Viele Fisch- und Wildspezialitäten

Wem das alles nicht zu pass kommt, kann auch á la carte bestellen. Hier finden sich vor allem Fischgerichte wie eine Thunfischteigpastete für 9,90 Euro, Gambas mit Knoblauch (15,40 Euro) oder Pangasius- bzw. Lachsfilet für je 12,80 Euro. Von allem etwas auf dem gemischten Fischteller kostet 16,50 Euro. Aber auch Wild

steht auf der Karte. Kaninchen etwa ist für 15,50 Euro ausgepreist.

Wer nun noch nicht aus allen Nähten platzt, kann sich noch an zwei typisch spanischen Nachspeisen für je fünf Euro erfreuen: Tarta de Santiago (Mandelkuchen) oder Creme Catalana.

Reichhaltige Weinkarte

Alle, die nicht nur auf ein schnelles leckeres Mittagessen vorbeischaun, sondern später in Ruhe einen angenehmen Abend verbringen wol-

len, sollten sich durch die üppige Weinkarte testen. Einen Schoppen vom roten Hauswein kann man sich da schon für 3,20 Euro einverleiben. Kein Wunder, dass das „Bodega Olé“ von den zahlreichen Stammgästen auch gerne für kleine Feiern genutzt wird.

Text: Nils Knüppel

Bodega Olé

Börsenbrücke 5-7

22457 Hamburg

Tel: 040 36 62 83

Mail: bodega.ole@hotmail.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. 12 – 24 Uhr



Fotos: 20th Century Fox

Angetreten zum Appell: Die junge Garde soll mal eben den Super-Schurken das Fürchten lehren

Kleider machen junge Leute

„Kingsman – The Secret Service“ veralbert gekonnt Agentenreihen wie James Bond

Nach all den Superhelden-Schinken der letzten Jahre könnte man von den grell-bunten Popcorn-Spektakeln ermüdet sein. Aber auf Regisseur Matthew Vaughn ist Verlass. Der hat schon mit „Kick Ass“ gezeigt, dass Comic-Verfilmungen durchaus gleichzeitig mit Anspruch und Blut aufwarten können. „Kingsman“ stellt eine kunterbunte 007-Parodie voller blühendem Unsinn dar, die ebenso rasant wie komisch und unerhört blutig ist.

Ein scheinbares Schneiderei-Fachgeschäft in der Savile Row in London ist in Wahrheit Ausrüster und Waffenlager eines privaten Geheimdienstes: der Kingsmen. Angeführt von Arthur (Michael Caine) bewahren die modernen Ritter der Tafelrunde die Welt seit vielen Jahren heimlich vor dem Abgrund. Zunächst muss Galahad (Colin Firth) den ungehobelten Eggsy (Taron Egerton), den Sohn eines ehemaligen Kollegen, der sein Leben für die Sache opferte, rekrutieren. Der Underdog hat schlechte Aussichten gegen seine Upper-Class-Konkurrenten. Aber viel Zeit zum Streiten bleibt nicht, denn während die Rekruten das härteste Auswahlverfahren der Welt durchlaufen,

rüstet Super-Schurke Valentine (Samuel L. Jackson) für einen Anschlag auf die Weltordnung.

Colin Firth ist schlank und sportlich wie nie und beweist ein für alle Mal: Anzüge können verdammt cool sein. Wenn er loslegt, seine Gegner auf die Matte zu schicken, dann mit Können und Stil. Samuel L. Jackson ist als Fast-Food liebender, lispelnder Homeboy-Schurke das komplette Gegenteil des distinguierten Briten. Wenn die beiden Kontrahenten sich in angenehmer Atmosphäre und gediegener Kleidung zum Abendessen treffen, bei dem Burger und Fritten gereicht werden, und Galahad ungerührt den Big Mac ordert, als handele es sich um Austern,

dann ist das Komik vom Feinsten. Hauptdarsteller Taron Egerton fällt gegenüber den anderen Schauspiel-Granaten zwar etwas ab, kann aber trotzdem genug Sympathien auf sich vereinigen, um ihm den unverhohlenen Sexismus zu verzeihen, den ihm das Drehbuch auf der Zielgerade verordnet.

Aber der heimliche Star des Spektakels ist die hinreißende Tänzerin Sofia Boutella, die mit ihren rasiermesserscharfen Beinprothesen den besten Handlanger seit „Beißer“ aus „James Bond – Der Spion der mich liebte“ gibt. Von ihr wird man hoffentlich noch viel sehen. Und die Kingsmen werden zurückkehren. Im obligatorischen Sequel.

Text: Dr. Martin Soyka



Arthur instruiert Eggsy



Galahad teilt aus



Ab sofort im Handel

SVG-Hamburg eG:



Die Straßenverkehrsgenossenschaft Hamburg (SVG), ein Beratungs- und Serviceanbieter für die Transport- und Logistikbranche, hat mit Axel Kröger einen neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Der Geschäftsführer der Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG ist bereits seit 2004 Mitglied des Aufsichtsrates. Er folgt damit auf Wilhelm Ladehoff, der als langjähriges Mitglied des Aufsichtsrates der SVG-Hamburg ausscheiden wird. Die stellvertretende Leitung des Gremiums wird Dr. Marion Weinhuber, Rechtsanwältin mit den fachlichen Schwerpunkten Handels-, Transport- und Arbeitsrecht, übernehmen.

Schirm GmbH:



Dr. Carsten-Endres Sowa leitet seit dem 1. Juni dieses Jahres bei der Schirm GmbH den Standort Lübeck. Das Unternehmen der IMPERIAL Logistics International operiert als neutraler Produktionsdienstleister für die Chemieindustrie. Der 50-jährige Sowa löst Dr. Lars Ostermann ab, der zukünftig als Portfoliomanager Formulierung bei Schirm unter anderem für die Erstellung und Umsetzung eines standortübergreifenden Produktions- und Anlagenkonzepts zuständig sein wird. Sowa promovierte an der Universität Hamburg als Diplomchemiker und war vor seinem Wechsel zu Schirm verantwortlicher Werksleiter

bei der Lord Germany GmbH in Hückelhoven. Davor bekleidete er leitende Positionen in der Bayer AG sowie als Standort- und Werksleiter in der DyStar-Gruppe, einem ehemaligen Joint Venture von BASF, Bayer und Hoechst.

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Maria Sageder ist neue Assistentin der HHM-Niederlassung in Österreich. Sie studierte erfolgreich Transport und Logistik und spricht neben Deutsch und Englisch auch fließend Spanisch. Sie wird dem Leiter der Repräsentanz, Alexander Till, zuarbeiten und löst Margret Zeiler ab, die das Haus verlassen hat.

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:

4. August 2015



Große Show um drittes Kreuzfahrtterminal



Hamburg – Mit einer spektakulären Musical-Einlage wurde das dritte Kreuzfahrtterminal in Steinwerder in Betrieb genommen, auf dem bis zu 8.000 Passagiere gleichzeitig von und an Bord gehen können. Der Bau wurde nicht nur nach rund neun Monaten wenige Tage früher als geplant fertig, sondern kostete mit 64 Millionen Euro auch 16 Millionen Euro weniger, als zunächst veranschlagt war. Die Baukosten sind für die HPA ergebnisneutral, da sie innerhalb von 15 Jahren die Summe von den Kreuzfahrtreedereien zurückhält, die dafür von jedem Passagier eine Abgabe von 6,60 Euro verlangen. Zudem fließen die Parkgebühren (maximal 99 Euro pro Woche) in die Kalkulation mit ein. Die Kreuzfahrtsaison ist in diesem Jahr aufgrund der Einführung der strengeren Abgasnormen in Nord- und Ostsee erstmals rückläufig. 2015 sollen rund 160 Schiffe mit 525.000 Gästen die Stadt anlaufen. Im Rekordjahr 2014 waren es 189 Anläufe und fast 589.000 Besucher.

Alle fordern Neubau am Elbe-Seitenkanal

Lüneburg – In einem breiten Bündnis für den Elbe-Seiten-Kanal fordern die Länder Nieder-

sachsen und Hamburg erstmals mit Umwelt- und Wirtschaftsverbänden geschlossen einen Neubau der Schleuse Lüneburg am Elbe-Seitenkanal. In einem gemeinsamen Schreiben an die Bundesregierung erklären die IHK Lüneburg, die Handelskammer Hamburg, der BUND Niedersachsen, der WWF sowie die Bundesländer Niedersachsen und Hamburg die Dringlichkeit des Neubaus der Schleuse Lüneburg. Das Vorhaben müsse unbedingt als vordringlicher Bedarf in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Die Tröge des Schiffshebewerks Scharnebeck sind mit nur 100 Meter Länge zu klein für moderne Großschiffe, die mindestens 110 Meter lang sind. Die Kosten für den Neubau, der 225 Meter lang sein soll, werden auf mindestens 250 Millionen Euro geschätzt.

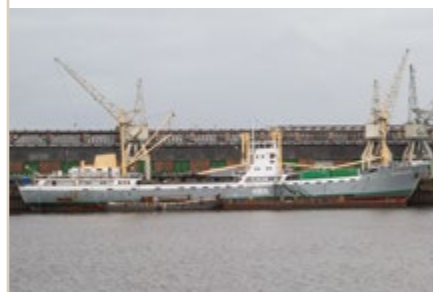
Neue Schwerlastfläche in Betrieb genommen



Brunsbüttel – Die Brunsbüttel Ports hat auf der Fläche des ehemaligen Verwaltungsgebäudes eine 7.300 Quadratmeter große Lagerfläche für Schwerlasten in Betrieb genommen. Hierfür hat das Unternehmen 1 Million Euro investiert. Das Gelände soll unter anderem für die Lagerung von Bauteilen für Windkraftanlagen genutzt werden.

Der Hafen dient vornehmlich für den Im- und Export von Teilen für Onshore-Anlagen.

„Bleichen“ zur Restaurierung ausgeschrieben



Hamburg – Die Stiftung Hamburg Maritim hat die Restaurierung der „MS Bleichen“ ausgeschrieben. Der 1958 in Rendsburg gebaute Massengutfrachter gehört seit 2006 der Stiftung und wurde seitdem vornehmlich mit privaten Geldern restauriert. Vor zwei Jahren wurde das Schiff vom Denkmalschutzamt Hamburg zum „Denkmal von nationaler Bedeutung“ erklärt. Die nun anstehenden Arbeiten werden vom Bundesbeauftragten für Kultur und Medien finanziert.

ISL korrigiert Zahlen für Hamburg nach unten

Bremen – Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat im Auftrag der HPA eine neue Umschlagpotenzialprognose für den Hamburger Hafen vorgelegt, wonach im Jahr 2030 insgesamt nur noch 18,1 Millionen TEU umgeschlagen werden, 500.000 TEU weniger als 2010 erwartet. Nicht mit betrachtet wurden jedoch die Olympia-Bewerbung oder ein Scheitern der Fahrrinnenanpassung der Elbe.



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