

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung · Beratung · Projektierung · Installation · Training · weltweiter Service

Hamburgs teuerste Azubine

Neue HHLA-Chefin hat schon 2016 vor dem offiziellen Dienstantritt kräftig abkassiert

Seit Jahresbeginn ist die neue Vorstandsvorsitzende der HHLA, Angela Titzrath, offiziell im Amt. Doch schon 2016 hat sie in Hamburgs größtem Logistikkonzern gut verdient. Knapp 87.500 Euro bezog sie zwischen Oktober und Dezember als „Vorstand ohne Ressort“. Dazu war sie am 23. August vom Aufsichtsrat berufen worden, um einen „reibungslosen Übergang“ bei der Übernahme des Vorstandsvorsitzes zu gewährleisten. Die vorzeitige Berufung überrascht. Am 25. April war Titzrath zur neuen Vorstandsvorsitzenden ab dem 1.1.2017 ernannt worden. Damals hatte ihr der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Peer Witten einen „großen beruflichen Erfahrungshintergrund“ attestiert, der sie in die Lage versetzt, „die zukünftigen Chancen für die HHLA konsequent zu nutzen“.



Neue HHLA-Chefin Angela Titzrath

Doch schon auf der HHLA-Hauptversammlung musste Titzrath einräumen, dass sich ihre beruflichen Erfahrungen in maritimen Logistikbetrieben in engen Grenzen halten. Wohl deshalb sollte sie schon im alten Jahr in den Konzern eintreten, um sich in die Materie einzuarbeiten. Was für die Akti-

onäre teuer wird, wie aus einer Kleinen Anfrage des FDP-Bürgerschaftsabgeordneten Michael Kruse (FDP) hervorgeht. Der ist entsetzt: „Wegen der Einarbeitung von Frau Titzrath wurden zeitweise sogar fünf Vorstände bezahlt. Damit ist sie wohl die teuerste Auszubildende der Stadt. Seite 16

DU WILLST DEN JOB, DER PERFEKT ZU DIR PASST?
www.birdiematch.de

BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Angstpartie

Bei den Vertiefungen von Elbe und Weser fährt der Bund nun unterschiedliche Strategien. S.6

Wahlkampf

Drei Gruppierungen ringen um den Einzug ins Hamburger Handelskammerplenium. S.8

Perspektiven

Wilhelmshaven verfolgt in den nächsten Jahren ehrgeizige Ziele beim Hafenausbau. S.13

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Schlacht von Leipzig ist geschlagen. Die Entscheidung über die Fahrrinnenanpassung der Elbe liegt nun bei den Richtern. Doch es bereitet einem schon mächtiges Kopfschütteln, wie schlecht vorbereitet die Vertreter des Bundes und der Stadt Hamburg abermals zur Verhandlung angetreten sind.

Die Autoren des Hauptgutachtens waren gar nicht erst erschienen und mussten auf Drängen des Gerichts eiligst hergebracht werden. Dagegen waren die Umweltverbände mit allem, was sie hatten, zum Kampf der Argumente aufmarschiert.

Sollte die Fahrrinnenanpassung vor Gericht scheitern, dann nicht nur, weil die EU-Gesetzgebung so komplex und restriktiv geworden ist, sondern weil die Beklagten grob fahrlässig agierten. Dann wären etliche Protagonisten im Bund und der Stadt nicht mehr zu halten.

Bleiben Sie tapfer!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8

Zentralterminal wird kleiner 3
1 Million TEU bringen 10.500 Jobs 4
Sorge um Fahrrinnenanpassung 6
Streit vor Handelskammerwahl 8

Wirtschaft



10



14



16

NORDEX mit Rückenwind 10
Albis-Geschäfte steigen rasant 12
Pläne für Wilhelmshaven 13
„Wir heißen Axel!“ 14
Hamburgs teuerste Azubine 16

Recht & Geld

Neue Gesetze für Arbeitnehmer 18

Essen



20

barefood DELI 20

DVD



21

Die glorreichen Sieben 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

HPA schüttet nur Oderhafen zu

Die Hamburger Hafenbehörde setzt vorerst auf Minilösung in Steinwerder

Die Pläne für eine Neunutzung des Mittleren Freihafens, die seit acht Jahren unter dem Begriff „Centralterminal Steinwerder“ bzw. CTS subsumiert wurden, werden immer kleiner. Der Chef der Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, erklärte, dass nur noch der Oderhafen, also jenes Gebiet, das zwischen dem früher BUSS Roßterminal und dem BUSS Hansa Terminal (BHT) liegt, zugeschüttet werden soll.

Vom Tisch sei dagegen eine Verfüllung des Travehafens, gegen die sich die Hafenvirtschaft massiv gewehrt hatte. Dort liegen u.a. Dutzende von Schuten und Barge der Firmen Eckelmann und Ritscher. Die HPA war nicht in der Lage, Ersatzliegeplätze für die für die Hafenumfuhren wichtigen Wasserfahrzeuge zu benennen. Robert Eckelmann vergleicht den Travehafen in seiner Bedeutung für die Binnenschifffahrt gerne mit dem Güterbahnhof Maschen, in dem täglich hunderte Züge zusammengestellt werden.

Parallel zu den Planungen für die Verfüllung der v-förmigen Fläche des Oderhafens hat die HPA noch einmal ein Markterkundungsverfahren gestartet. Vor sechs Jahren hatte es dies bereits schon einmal gegeben, allerdings war man damals von einer Fläche von 140 Hektar ausgegangen. Diese Pläne waren spätestens seit dem Bau des dritten Kreuzfahrtterminals obsolet, das die ursprünglich geplante Fläche quasi in der Mitte zerschnitt. Deshalb kritisiert der Unternehmensverband Hafen Hamburg bis heute den Standort. Man hätte lieber das Überseezentrum an den Elbbrücken dafür neben sollen, sagte UVHH-Präsident Gunther Bonz.

Damals waren vor allem Ideen für ein Multipurpose-Terminal präferiert worden, nachdem die aller-



Foto: Buss Port Logistics

Der v-förmige Bereich zwischen Roßterminal und BHT wird verfüllt

ersten Pläne, die noch vor der Wirtschaftskrise erstellt worden waren, den Bau eines vierten Containerterminals vorgesehen hatten. Damals hatte die HPA die auf der Fläche angesiedelten Firmen für weit über 100 Millionen Euro aus den bestehenden Pachtverträgen herausgekauft.

Industrieansiedlung mit vorgelagertem Umschlag

Doch nun sind die Zeiten von zweistelligen Zuwachsraten im Containerverkehr endgültig vorbei. Und seitdem herrscht ein wenig Ratlosigkeit. Eine „Industrieansiedlung mit vorgelagertem Umschlag“ ist eine mögliche Option. Klar ist nur, dass die nun ent-

stehende Fläche mit gut 40 Hektar nur noch einen Bruchteil der ursprünglichen Planung ausmacht. Was von der Wirtschaft am meisten präferiert wird, soll nun die erneute Befragung zeigen. Parallel dazu liefen die Planungen weiter, so Meier, so dass keine Zeit verloren gehe. Die HPA erwarte zudem eine Aussage von der HHLA, ob sie am gegenüber liegenden Containerterminal Tollerort noch einen Großschiffliedplatz bauen will. Sollte die HHLA sich nicht zeitnah äußern, könne die HPA am Roßhafen keine Rücksicht bezüglich Wendekreise und anderer Wünsche von Hamburgs größtem Hafenbetrieb mehr nehmen.

Text: Matthias Soyka

1 Million TEU = 10.500 Jobs

UVHH beziffert direkten Zusammenhang von Umschlagmenge und Arbeitsplätzen



Foto: HHLA

Das Ent- und Beladen großer Schiffe ist für die Terminals eine zunehmend schwierige Aufgabe

Die Erkenntnis überrascht kaum. Der Unternehmensverband Hafen Hamburg teilt die Ansicht der EU-Kommission, dass mit einer Zunahme des Umschlags auch eine signifikante Erhöhung der Arbeitsplatzzahlen verbunden ist. „1 Million mehr TEU bedeuten 10.500 mehr Jobs“, sagte UVHH-Präsident Gunther Bonz bei der Vorlage des Jahresberichts des Verbands. Im Umkehrschluss freilich bedeutet das auch, dass 1 Million weniger TEU genauso viele Arbeitsplätze kosten dürften. Der Hamburger Hafen hat in den letzten Jahren rund 1 Millionen Container eingebüßt.

Eine Veränderung in den Arbeitsprozessen schloss deshalb auch Heinz Brandt, stellvertretender UVHH-Präsident und HHLA-Vorstand, nicht aus. Der Gesamthafenbetrieb (GHB), eine Art Zeitarbeitsbetrieb, der Arbeitskräfte für kurzfristige Umschlagspitzen an die Terminals vermietet, werde auch weiterhin seine Berechtigung haben. „Der GHB wird weiter Peaks abdecken“, sagte Brandt. Nur werde er nicht mehr Sprungbrett für Hafearbeiter für reguläre Jobs in der Hafenwirtschaft sein. Der Hafenbetriebsverein in Lübeck, ein Pendant zum GHB, hatte im Juni Insolvenz

anmelden müssen. „Es wird eine große Herausforderung sein, die Arbeitsplätze auf den Terminals bei der Rationalisierung zu erhalten“, ergänzte Brandt und fügt als Beispiele die Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse an. Dass der Arbeitsplatzabbau in Hamburg bereits eingesetzt hat (Hanjin, BUSS), sagte er freilich nicht.

Qualitative Veränderungen bei den Arbeitsbedingungen

UVHH-Vizepräsident Holger Jungerberg (K+S) betonte, dass es auch qualitative Veränderungen

bei den Arbeitsplätzen geben müsse. Die Arbeitsbedingungen bei jeder Tages- und Nachtzeit sowie Witterung müssten gesundheitsverträglicher werden. Aufgrund des demografischen Wandels werde auch die Hafenwirtschaft Schwierigkeiten haben, in Zukunft qualifiziertes Fachpersonal zu erhalten.

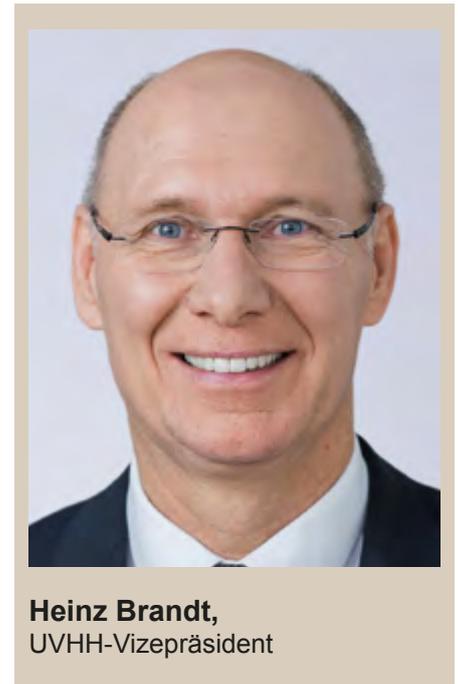
Bisher habe man aber alle Probleme sozial verträglich regeln können, sagte Bonz. Im Gegensatz zu Antwerpen, wo im Frühjahr gestreikt wurde, und zu Rotterdam, wo es im Juni zu Arbeitsniederlegungen gekommen war, habe es in Hamburg in den vergangenen 30



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident



Robert Eckelmann,
UVHH-Vizepräsident



Heinz Brandt,
UVHH-Vizepräsident

Jahren keinen Arbeitskampf gegeben. Was Bonz verschwiegen ist, dass dieser Frieden durch exorbitante Tarifzusagen teuer erkauft wurde.

Hamburg muss seine Schularbeiten machen

Die wirtschaftliche Entwicklung des Hamburger Hafens sieht Bonz verhalten positiv. Die Talsohle sei wohl durchschritten, auch wenn die schwächere wirtschaftliche Entwicklung in China und das Russland-Embargo weiter belastet hätten. Die Konkurrenz habe auch kaum besser abgeschnitten. Die starken Umschlagzunahmen in Antwerpen seien einem Sonder-effekt geschuldet. MSC habe dort ein neues Terminal in Betrieb genommen und seine gesamten Feeder-Verkehre konzentriert.

Damit die Hansestadt weiter vom Hafen profitiere, müsse sie jedoch ihre Schularbeiten machen, sagte Bonz. „Die beste Hafepolitik ist Industriepolitik.“ Die Neuansiedlung von Industriebetrieben sichere nicht nur

den Umschlag von Ladung am Ort (Loco), sondern ziehe auch zusätzliche Ladung mit an. Von diesen „ad-on-Ladungen“ würden auch alle anderen Hafenbetriebe profitieren.

Es sei zudem bedauerlich, so Bonz weiter, dass es in Hamburg bislang keinen Rechtsrahmen für den LNG-Umschlag gebe. Immerhin habe sich die Lage bei der Sedimentbaggerei verbessert, wenngleich es immer noch Teile im Hafen gebe, wo Mindertiefen von einem Meter und mehr herrschten. Trotz großer Anstrengungen habe die HPA die Untätigkeit der früheren Jahre nicht vollends kompensieren können.

Hafenumfuhren um 25 Prozent gestiegen

Positives indes gibt es aus dem Bereich Hafenumfuhren zu vermelden. Der Umschlag auf dem Wasserweg habe sich um 25 Prozent erhöht, sagte UVHH-Vizepräsident Robert Eckelmann. Und das, obwohl beim Löschen der Barge und Binnenschiffe an

den Terminals weiterhin deutlich höhere Tarife kassiert werden, als beim Verladen von Containern auf Bahn oder Lkw. Der Wettbewerbsnachteil sei aber durch die schwierige Verkehrssituation auf der Straße kompensiert worden.

Wenig begeistert zeigte sich Eckelmann von dem Vorschlag aus Brunsbüttel, die Häfen entlang der Unterelbe künftig unter der Dachmarke „Hamburg Ports“ zu vermarkten. Der Vorschlag sei aus Brunsbütteler Sicht verständlich. „Wir müssen uns aber auf uns konzentrieren“, sagte Eckelmann. So brauche die Hansestadt auch eine eigene LNG-Infrastruktur und -versorgung. Auch brauche Hamburg ein neues Massengutterminal. Dies sei notwendig, um Ladungen wie die Anlieferung von Kupferkonzentrat bei der Aurubis AG zurück nach Hamburg zu holen. Eckelmanns Firma hatte vor zehn Jahren den Auftrag an die Brunsbütteler Schramm-Gruppe verloren. Dieser Stachel scheint wohl noch tief zu sitzen.

Text: Matthias Soyka

Bange Blicke Richtung Leipzig

Bei den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser geht der Bund unterschiedliche Wege



Foto: HHM / Aufwind Luftbilder

Für die Begegnung großer Schiffe ist nicht nur eine Vertiefung sondern auch eine Verbreiterung der Elbe wichtig

Am 9. Februar sind wir schlauer. Dann will das Bundesverwaltungsgericht entscheiden, ob die Fahrrinnenanpassung der Elbe kommt oder nicht. Doch wer glaubte, dass die Sache vor dem obersten deutschen Verwaltungsgericht aufgrund der herausragenden Bedeutung für die deutsche Wirtschaft ein Selbstläufer wird, sah sich getäuscht. Bei dem drei tägigen Schlagabtausch in Leipzig kurz vor Weihnachten waren der Bund und die Stadt Hamburg alles andere als gut vorbereitet. Gleichzeitig zog man in Niedersachsen und Bremen die Notbremse, klammerte einen Teil der Fahrrinnenanpassung der Weser aus dem laufenden Verfahren aus.

Überraschend häufig mussten die Beklagten aus Bund und Land in Leipzig Lücken oder Versäumnisse einräumen, obwohl die Richter ihnen während der vierjährigen Verhandlung mehrfach die Levitien gelesen und umfangreiche Hausaufgaben aufgegeben hatten. So konnte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) noch immer kein System zur Überwachung des Tempolimits auf der Untereibe vorweisen. Man kam nicht einmal auf die Idee einzuwerfen, dass auf den großen Containerschiffen meist gleich zwei Lotsen an Bord sind, die die Einhaltung der Vorschriften überwachen, eine Art „Schiffsblitzer“ also gar nicht notwendig ist. Auch bei der Ausweisung der Ausgleichsflächen durch die Stadt Hamburg runzelten die Richter die Stirn. Die Rückdei-

chung einer Fläche in Moorwerder (Kreetsand) wurde mit in das Verfahren eingebracht, obwohl sie zuvor eigentlich für ein anderes EU-Naturschutzprojekt (Natura 2000) vorgesehen war.

Flächenumwidmung kam nicht gut an

In der Politik sind solche „Umwidmungen“ sehr beliebt, da sich außer der Opposition kaum jemand darüber aufregt. Vor Gericht jedoch ist das ganz anders. Von „Etikettenschwindel“ war nun die Rede. Überhaupt sei in den ach so ausführlichen Planungsunterlagen nicht differenziert, welche Maßnahmen ohnehin vorgesehen waren und welche zusätzlich wegen der Vertiefung der Fahrrinne geplant sind.

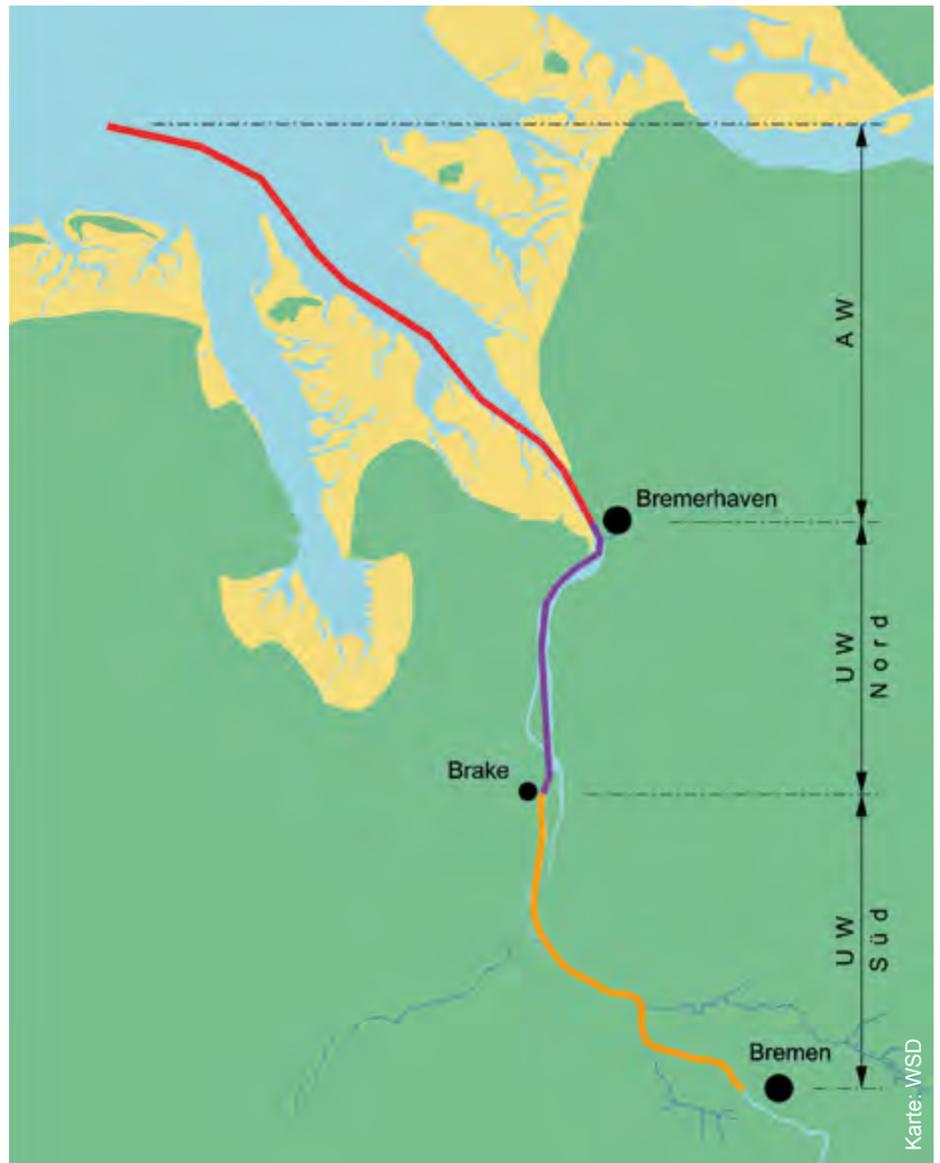
Umstritten blieb auch, wie stark sich der Tidehub verändern wird. Ein Gutachten des Bundes sprach von fünf Zentimetern, die Umweltverbände glauben zwölf Zentimeter. Und ob die Richter die Idee gut finden, dass im Mündungsgebiet vor Cuxhaven unter Wasser eine Barriere mit zum Teil belastetem Baggergut als eine Art Sedimentfang errichtet werden soll, ist auch fraglich. Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte, sagte nach Abschluss der mündlichen Verhandlung, dass die „erörterten Rechtsfragen teilweise juristisches Neuland“ betrafen. Man habe die Argumente der WSV mit „fundierten Untersuchungsergebnissen“ belegt. Ob dies für eine Übertragung auf die EU-Was-

serrahmen-Richtlinie ausreiche, werde man abwarten müssen. Optimismus sieht anders aus.

Zu viele Naturschutzgebiete vor Bremen

Für die Weservertiefung haben Bund und Länder schon die Notbremse gezogen. Zeitgleich zur Verhandlung in Leipzig verkündeten sie eine Aussetzung der Vertiefung der Unterweser zwischen Brake und Bremen, um eine zeitnahe Vertiefung der Außenweser bis Bremerhaven und der nördlichen Unterweser bis Brake nicht zu gefährden. Im September hatten die Leipziger Richter das Verfahren für unzulässig erklärt, weil die Antragsteller den Bau für alle drei Abschnitte mit einer Begründung versehen hatten. Man habe nun erkannt, dass besonders an der südlichen Unterweser etliche Natura-2000-Gebiete „erheblich“ beeinträchtigt werden könnten. Eine Vertiefung der Weser bis Bremen soll später voran getrieben werden.

Text: Matthias Soyka



Die Weser soll vorerst nur noch bis Brake vertieft werden



Der Wahlkampf der Unternehmer

Drei Fraktionen ringen um die Ausrichtung der Hamburger Handelskammer

Das hat es in der 352-jährigen Geschichte der Hamburger Handelskammer noch nicht gegeben. Erstmals gibt es bei der Wahl für die 66 Unternehmervvertreter des Handelskammer-Plenums extrem kontroverse Auseinandersetzungen. Zwei Gruppen („Unternehmer für Hamburg“ und „Die Kammer sind WIR“) wollen bei der zwischen dem 16. Januar und 17. Februar stattfindenden Wahl die alten Machtverhältnisse aufbrechen. Ihnen steht die Gruppe der Traditionalisten („Vorfahrt für Hamburg“) gegenüber, die mit der Arbeit der Kammer weitgehend zufrieden ist.



Hans-J. Schmidt-Trenz,
Hauptgeschäftsführer



Tobias Bergmann,
Die Kammer sind WIR



Robin Houcken,
Unternehmer für Hamburg



Willem van der Schalk,
Vorfahrt für Hamburg

Worum geht es eigentlich? In der Handelskammer sind rund 160.000 Firmen mit rund 800.000 Beschäftigten organisiert. Dazu zählt jede einzelne GmbH einer Holding. So gründen häufig Baukonzerne für jedes einzelne Bauprojekt eine eigene GmbH. Ähnlich verhält es sich mit Reedereien, bei denen jedes Schiff oft eine eigene Gesellschaft bildet.

Das Budget der Kammer beträgt fast 50 Millionen Euro. Davon rühren gut 40 Millionen Euro aus den Mitgliederbeiträgen, die zwangsweise erhoben werden. Allerdings sind 40 Prozent aller Firmen, also rund 64.000 Unternehmen,

von einer Zahlung gänzlich befreit, 800 Unternehmen zahlen indes die Hälfte aller Beiträge. Der Mindestbeitrag für Kleinstgewerbetreibende beträgt 40 Euro im Jahr, für Einzelunternehmen, Personen- und Kapitalgesellschaften 135 Euro. Grundlage hierfür ist der vom Finanzamt festgestellte Gewerbebeitrag. Für Pensionszahlungen und Renovierungen hat die Kammer 45 Millionen Euro Rücklagen gebildet.

Die Handelskammer Hamburg sieht sich als Interessenvertretung aller Unternehmer der Hansestadt gegenüber Regierung und Behörden. Sie will vor allem für die

„Weiterentwicklung der marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen“ sorgen. Eine zweite wesentliche Aufgabe ist die duale Berufsausbildung, die die Handelskammer mit organisiert. Darüber hinaus schlichtet sie auch Streitigkeiten zwischen einzelnen Betrieben. Die dritte Säule ist die Beratung von Unternehmen bezüglich der Erlangung von Krediten, Marken oder Patenten, einem möglichen Engagement im Ausland oder bei der Firmengründung. Dazu beschäftigt die Handelskammer 265 hauptamtliche und 875 ehrenamtliche Mitarbeiter.

Neben dem Plenum zählen das Präsidium, der

Präses und der Hauptgeschäftsführer zu den Organen der Kammer. Das Plenum tagt einmal im Monat und ist für alle Kammermitglieder zugänglich. Es bestimmt dabei die Kammerarbeit wie beispielsweise die Beitragsordnung, wählt den Präses mit seinen sechs Stellvertretern und bestellt den Hauptgeschäftsführer und seinen Stellvertreter.

Hauptgeschäftsführer
in der Kritik

Eine der Hauptkritikpunkte ist die Arbeit von Hans-Jörg Schmidt-Trenz, der seit fast 21 Jahren Hauptgeschäftsführer ist und ein Jahresgehalt

von 530.000 Euro bezieht – fast doppelt so viel wie sein Berliner Kollege. Viele fragen sich, ob der stets adrett gekleidete Spitzenvertreter mehr als die Bundeskanzlerin verdienen muss. Hierüber empört sich die Gruppe „Die Kammer sind WIR“, zu der auch eine Reihe von Reedern gehören und die bereits zwölf Abgeordnete stellt. Sie fordert eine grundsätzliche Änderung der Kammer mit einer Neuausrichtung: Schluss mit der „Selbstbedienungsmentalität“, Ausstieg aus den Zwangsbeiträgen innerhalb von drei Jahren, die zu ineffizienten Strukturen geführt hätten, einen Führungswechsel an der Spitze und öffentliche Kammersitzungen. „Es ist schlicht naiv anzunehmen, dass bei Tausenden von Mitgliedern, die die Sitzungen verfolgen dürfen, Dinge geheim bleiben“, sagt Tobias Bergmann, Frontmann von „Die Kammer sind WIR“. Die Kammer engagiere sich derzeit eben nicht für alle Mitglieder, kritisiert er, sondern sei vor allem Sprachrohr der Großindustrie. Er wolle die Kammer nicht zerstören, sondern effektive Strukturen schaffen, die effizientere Prozesse ermöglichen. Er plädiert für eine kostenfreie Basismitgliedschaft mit einem Mindestservice der Kammer und eine

kostenpflichtige Premium-Mitgliedschaft mit deutlich mehr Service.

Mini-Wahlbeteiligung schwächt Legitimation

Gemäßigtere Reformen wollen die „Unternehmer für Hamburg“, die mit fünf Abgeordneten im alten Plenum vertreten sind. Sie sind gegen eine Umbesetzung an der Handelskammerspitze, würden aber gerne beitragsbefreiten Firmen einen Austritt ermöglichen, obwohl die Zwangsmitgliedschaft in der Kammer durch ein Bundesgesetz festgeschrieben ist. „Wir wollen vor allem die Legitimation der Kammer wieder erhöhen“, sagt Robin Houcken. Diese sei durch Wahlbeteiligungen zwischen zehn und 15 Prozent abhanden gekommen. Die Kammer sollte Außenstellen in den Bezirken schaffen, um näher an den Firmen zu sein. Es bestehe dringender Reformbedarf. „Die Kammer wird vielfach nur noch als closed shop der Altindustrie wahrgenommen.“ Digitalisierung und mehr Transparenz durch Veröffentlichung der Plenumsprotokolle sind weitere Forderungen.

Kritik politisch motiviert

Ihnen gegenüber stehen die Traditionalisten

der „Vorfahrt für Hamburg“. Für sie spricht Willem van der Schalk. Er wirft vor allem den Radikalreformern vor, sich mir „Ultra-Kapitalisten“ eingelassen zu haben, denen es an sozialem Verhalten mangle. Er befürchtet bei einer Abschaffung der Gebührenpflicht eine Gefährdung der dualen Ausbildung. Die Kosten für die Abschlussprüfung (560 Euro) wird in Hamburg zu 50 Prozent von der Kammer mit finanziert. „Wir brauchen eine starke Handelskammer, die sich gegenüber der Politik vor allem für

die Abschaffung von bürokratischen Hürden einsetzt“, sagt van der Schalk. Er behauptet, die Gruppe um Bergmann sei eine politisch motivierte Gruppe aus dem links-alternativen Spektrum, die nur zum Ziel habe, die eher konservativ ausgerichtete Kammer zu schwächen. Schmidt-Trenz habe hervorragende Arbeit geleistet. Die von ihm initiierte HSBA genieße Weltruf. Eine Veröffentlichung der Plenumsprotokolle könne sich van der Schalk jedoch vorstellen.

Text: Matthias Soyka

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2008
DIN EN ISO 14001:2004
GMP*, HACCP



NORDEX mit Rückenwind

Der Windanlagenhersteller erweitert seine Firmenzentrale



Fotos: NORDEX SE

Im Rostocker Hafen werden die in Deutschland produzierten Anlagen zum Export verladen

Vor knapp acht Jahren errichtete die NORDEX SE ihr Firmenzentrum im Norden Hamburgs. Ein stylischer Komplex, der mehrere Designpreise erhalten hatte. Doch schnell wurde der 14.000 Quadratmeter umfassende Bau, der immerhin 700 Mitarbeitern Platz bietet, zu klein. Mittlerweile sind weitere 300 Angestellte im Stadtgebiet ausgelagert. Zeit also für eine Erweiterung auf dem Firmengelände. Kurz vor Weihnachten war Grundsteinlegung für einen Neubau.

Lars Bondo Krogsgaard, Vorstandsvorsitzender der AG, freut sich, dass sich der Konzernsitz in seiner Größe fast verdoppeln wird. Hamburg habe sich seit der Energiewende zur Windhauptstadt weltweit entwickelt. Da sei es nur folgerichtig, wenn die Hansestadt Sitz der Hauptverwaltung seines Unternehmens bleibe. In dem viergeschossigen Gebäude unmittelbar nördlich des alten Hauptsitzes werden neben 600 Mitarbeitern auch eine neue Großkantine untergebracht werden. Der Neubau wird etwa zwei Fußballfelder groß, in dem 10.000 Kubikmeter Stahlbeton verbaut werden. Die Büros werden mit 140 Kilometern

Kabeln vernetzt. Ostern 2018 will Hochtief den Bau schlüsselfertig übergeben. Damit ist genug Platz für weitere 300 Mitarbeiter, die NORDEX noch einzustellen beabsichtigt. Gut 40 Millionen Euro investiert NORDEX zunächst, will den Neubau wie auch einst den Altbau aber später verkaufen



Rotorblätterbau in Rostock

und dann langfristig anmieten.

Das steht in einer gewissen Tradition des Unternehmens, das bereits zu mittelständischen Zeiten Investitionen außerhalb der Kernkompetenz gescheut hatte. So ist NORDEX heute eine der bedeutendsten Hersteller für Onshore-Windräder. Das Offshore-Geschäft jedoch erschien damals zu risikohaft. Ein Strategie, mit der NORDEX offenbar glänzend gefahren ist. Nach dem Kauf der spanischen Corporation Acciona Windpower S.L. in 2015 erwirtschaftet der Konzern derzeit 3,4 Milliarden Euro mit 5.000 Mitarbeitern. Dabei produzieren Werke in Rostock, Spanien, Brasilien und den USA Windkraft-

anlagen mit 1,5 bis 3,6 MW. Diese seien nach Konzernangaben vor allem „auf die Marktanforderungen in entwickelten Märkten und Schwellenländern spezifiziert“. So hat NORDEX bis heute insgesamt 20 GW Windenergieleistung in über 25 Ländern installiert. Das entspricht der Leistung von über zehn Atomkraftwerken.

Jüngster Erfolg der NORDEX-Gruppe ist ein neues Projekt in Irland, wo der 33,1-MW-Windpark „Castlepook“ errichtet wird. Kunden sind ein irisches Versorgungsunternehmen und eine Forstverwaltung, die auch im Bereich Windenergie aktiv ist. Die Hamburger errichten im vergangenen Jahr 14 Turbinen des Typs N90/2500 mit 125 Meter Gesamtbauhöhe und werden im Zuge eines Premium-Service-Vertrags mit einer Laufzeit von zunächst sechs Jahren deren Wartung übernehmen.

Freude über Bekanntnis zu Hamburg

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) freute sich über das „Bekanntnis NORDEX zum Standort Hamburg“. Die Energiewende sei nach der Fukushima-Katastrophe ein „richtiger Schritt“ gewesen, und NORDEX habe „die Bedeutung von Innovationen früh verstanden“. So habe das Unternehmen sein Angebot auch den unterschiedlichen klimatischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des Weltmarkts angepasst. Es gebe sowohl kleine als auch große Generatoren Anlagen, die für besonders heißes Klima konzipiert seien, und wiederum andere, die Sandstürmen trotzen könnten. NORDEX werde auch einen wichtigen Beitrag leisten, das Ziel zu erreichen, bis 2035



Ein fast 50 Meter langes Powerblade ist bereit zum Abtransport

sämtlichen Strom in den norddeutschen Ländern aus vornehmlich Windkraft zu produzieren.

Dazu müsse allerdings beim Gesetz für Erneuerbare Energien (EEG) nachgebessert werden. Die

Sektorenkopplung, über die eine „Speicherung“ von Windstrom durch Umwandlung etwa in Wasserstoff ermöglicht werde, müsse ins EEG aufgenommen werden.

Text: Matthias Soyka



Lars Bondo Krogsgaard und Frank Horch (2.v.r) versenken die Zeitkapsel

Albis-Geschäfte steigen sprunghaft

Das Online-Leasing schnellte seit Jahresmitte um 60 Prozent in die Höhe

Die Albis Leasing AG hat im vergangenen halben Jahr ihre Aktivitäten zur Versorgung von mittelständischen Firmen mit Betriebsmitteln massiv ausgeweitet. Wie der Finanzvorstand der AG, Bernd Dähling, bei einem Investorentreffen im Bankhaus Donner & Reuschel AG sagte, habe sich das Neugeschäft „sprunghaft“ verbessert. Seit Juni sei es um 60 Prozent gestiegen. Bei 40 Prozent der Verträge habe es sich um EDV-Anlagen, Werkstattausrüstungen, Maschinen oder Sicherheitstechnik gehandelt.

Dabei sei die Kundenstruktur bereit gefächert. Von 29.500 Verträgen wurden rund 20.000 mit unterschiedlichen Kunden abgeschlossen. Die Leasinganfragen belaufen sich in der Regel auf Kleinstinvestitionen zwischen 500 und 20.000 Euro. Der Durchschnittswert der Verträge betrug 7.000 Euro. Bezahlt gemacht habe sich ein Alleinstellungsmerkmal, über das Albis Leasing seit kurzem verfügt. Über eine Onlineanfrage könne in den meisten Fällen eine Mittelzusage innerhalb von elf Minuten erfolgen. Albis kooperiert dabei mit Zwischenhändlern, die ihre Ware beim Kunden vor Ort anbieten und gegen eine kleine Provision das Leasinggeschäft ankurbeln. Der Rest läuft online noch während des Kundengesprächs. Nur große Beträge jenseits von 20.000 Euro werden noch mit Verzögerung in der Hamburger Zentrale „händisch“ bearbeitet. Die Ausfallquote liegt laut Dähling bei knapp zwei Prozent.

Eigene Bank sichert Refinanzierung

Wesentlich erleichtert wurde die Mittelvergabe auch dadurch, dass Albis Leasing nun mit der Orange Finance S.A. in Luxemburg über eine eige-



Bernd Dähling,
Finanzvorstand Albis Leasing AG

ne Bank zur Refinanzierung verfügt. Der anfangs gewählte Kreditrahmen von 125 Millionen Euro ist nicht einmal ansatzweise ausgeschöpft. Dieses Geschäftsmodell sei notwendig geworden, nachdem 2013 durch die Basel-III-Regelungen die Eigenkapitalquote der AG von zehn auf 1,8 Prozent abgestürzt war. Mittlerweile ist sie wieder auf 7,1 Prozent gestiegen. Das EBIT betrug 2,3 Millionen Euro. Da sich Albis Leasing in den letzten zwei Jahren auch allen Altlasten entledigt und die Geschäftsstruktur drastisch verschlankt hat, brummt das Geschäft nun. Das hat auch die

Börse honoriert. Der Aktienkurs haussierte nach 1,21 Euro zu Jahresbeginn im Herbst bei gut 3,80 Euro und hat sich nun bei rund 3,30 Euro eingependelt.

Experten sehen Aktie als klaren Kauf

Anlageexperten wie Bernd Günther sehen die Aktie trotz des bereits starken Anstiegs als klaren Kauf, auch wenn man aufgrund der wenig gehandelten Stückzahlen enge Limits setzen sollte. Eine nochmalige Verdoppelung des Aktienkurses in den nächsten drei Jahren sei durchaus realistisch, zumal der Gewinn pro Aktie weiter steigen dürfte.

Und noch etwas dürfte die Kursphantasie beflügeln. 2015 verkaufte Albis Leasing seine Lkw-Sparte, weil sie nicht profitabel genug war. Wie sich nun herausstellte, sollen die großen Lkw-Produzenten illegale Preisabsprachen getroffen haben. Albis prüft nun, ob die AG bei den Lkw-Deals, die insgesamt immerhin 1,5 Milliarden Euro betrogen, geprellt worden ist. Selbst wenn nur ein kleiner Prozentsatz einklagbar wäre, würde der Gewinn durch diesen einmaligen Sondereffekt in die Höhe schnellen.

Text: Matthias Soyka

Wilhelmshavens große Pläne

Perspektivpapier sieht bis 2030 drei Aufgabenfelder für einen Hafenausbau

Niedersachsen Ports (NPorts) hat in einem Perspektivpapier seine Pläne bis zum Jahr 2030 vorgestellt. Darin geht es im Wesentlichen um drei Punkte: den weiteren Ausbau des Jade-WeserPorts (JWP), den Bau eines LNG-Importterminals und die Schaffung weiterer Angebote im Offshore-Service. Allerdings ist gerade der Ausbau des JWP an eine wesentliche Bedingung geknüpft. Der Umschlag muss nachhaltig, also über mehrere Jahre, über 1 Million TEU liegen. 2016 dürfte er bei rund der Hälfte angekommen sein.

Angedacht ist eine Spiegelung des derzeitigen Terminals, der rund 1,7 Kilometer Kailänge und eine Kapazität für 2,7 Millionen TEU aufweist. „Wir gehen davon aus, dass langfristig der Warenumschlag weiter steigen wird“, Holger Banik, NPorts-Geschäftsführer, sagte mit Blick auf die derzeit bestehenden Überkapazitäten am Markt. Mit dem Ausbau des JWP

einher gehen müsste jedoch auch ein Ausbau der Bahnlinie Oldenburg-Osnabrück. Die 80 Kilometer lange Strecke gilt als Nadelöhr auf dem Weg ins Ruhrgebiet, ist jedoch nicht im gerade beschlossenen Bundesverkehrswegeplan enthalten, der bis 2030 gilt.

Für Wilhelmshaven als LNG-Standort, der in unmittelbarer Nähe zum JWP angedacht ist,

spricht laut Banik die gute Netzanbindung über Pipelines sowie die Lagermöglichkeiten in vorhandenen Kavernen. Wilhelmshaven sei eine anerkannte Energiedrehscheibe in Deutschland. Beim Offshore-Service denkt NPorts an Reparaturarbeiten für Errichter- und Crewschiffe sowie die Versorgung der Anlagen mit Nachschub.

Text: Matthias Soyka



HLM Hamburg Lines Men

Door ward nich bidreih, door ward nicht refft, bidt wie dat Ziel too fodden häfft!

Ihr Festmacher im Hamburger Hafen

HLM Hamburg Lines Men GmbH
Köhlbranddeich 22
D 20457 Hamburg

www.hamburglinesmen.de

Tel. +49 (0) 40 74 11 54 18
Fax: +49 (0) 40 74 11 35 88
info@hamburglinesmen.de

„Wir heißen Axel!“

Die Zippel-Geschäftsführer stürmen mit wöchentlichen Beiträgen die you tube-Charts



Fotos: Zippel

Der Doppel-Axel: Axel Kröger und Axel Plass während einer Sendung im Hamburger Hafen

Das Speditionsgewerbe ist ja eher freudlos. Dinge werden von A nach B transportiert. Angesichts der überlasteten Verkehrswege und der engen Margen kein wirkliches Zuckerlecken. Doch es seit ein paar Monaten leuchtet ein zartes Licht, das den monotonen Alltag erhellt: Die Geschäftsführer der Firma Zippel stellen auf you tube jede Woche ein kleines Magazin online, das mittlerweile eine Fangemeinde von 1.000 Abonnenten hat und auf den Titel „Wir heißen

Der Name freilich ist nicht ganz zufällig, schließlich heißen die beiden Axel Kröger und Axel Plass. Sehr wohl zufällig war jedoch die Entstehung des kleinen Quotenhits. Ursprünglich wollten die beiden nur einen Imagefilm

drehen. Doch der Chef der auserkorenen Produktionsgesellschaft Frog Motion hatte die Idee für die Produktion eines wöchentlichen aktuellen Beitrags. Und da die beiden Axels bei der Internetsuche (SEO) etwas nach oben rut-

sehen wollten, stimmten sie dem Versuch zu. Zumal zur Kostensenkung an einem Tag gleich vier Filme produziert werden.

Plaudern über die Dinge des Lebens



Die Klappe halten können beide einfach nicht...

Im April letzten Jahres war der erste Take im „W50“, einem restaurierten Lkw der Zippelianer, der auch für kleine Feierlichkeiten genutzt wird. Kröger und Plass sitzen dann dort an einem Tisch und plaudernd über die Dinge des Lebens. Themenvorschläge bringt das Team von Frog Motion dabei mit. Und so werfen sich die beiden Doppel-Axel die Bälle zu und reden über die Sorgen und Nöte von mittelstän-

dischen Transportunternehmen, nicht ohne den ein oder anderen Gag unterzubringen.

Behandelt wird alles, was die Branche so bewegt. Mittlerweile rücken die beiden auch mal aus dem W50 aus. Einmal waren sie in einer ihrer Lokomotiven, die regelmäßig Container zwischen Bremerhaven bzw. Hamburg und Schkopau/Leipzig transportieren, und verhörten den Lokführer, wie die Maschine so funktioniert. Ein andermal wurde erklärt, warum man Richtung Berlin nur mit 600 Meter langen und nicht wie im übrigen Deutschland mit 740-Meter-Zügen fahren kann. (Ein Relikt aus DDR-Zeiten, wo die Ausweichgleise kürzer waren). Oder man erfährt, wie die neue Solas-Verordnung in der Praxis funktioniert. Dahinter verbirgt sich letztlich das Wiegen eines Containers vor dem Export. Aber auch Mitarbeiter dürfen mal ran und von ihren Freizeitaktivitäten berichten.

Schon über zwei Dutzend Beiträge stehen im Netz

Fünf bis zwölf Minuten ist ein Beitrag lang. Gut zwei Dutzend sind bereits online, im Segment „Aktuelles“ unter „zippel24.com“ oder direkt bei you tube unter dem Suchbegriff „Wir heißen Axel“ aufrufbar. Dort sind die Beiträge auch kostenlos abonnierbar. Die Zahl der Fangemeinde steigt stetig. Anfangs waren es



Insert zur Ersten Sendung



Im alten „W50“ wird ein Großteil der Sendungen produziert



Im Inneren des W50: Das Filmteam erklärt den nächsten Dreh

gut 300, nun sind es schon rund 1.000, die regelmäßig die Filme aufrufen.

Die Resonanz hat die beiden Axels überrascht. Nach dem Lok-Beitrag gab es Jobanfragen von Lokomotivführern, andere chatteten mit Kröger und Plass über das gerade behandelte Thema. Sogar einige Aufträge haben sich aus den Beiträgen ergeben. Dass

die beiden Axel sich dabei nicht ganz so ernst nehmen, macht den Charme der Beiträge aus. Nun wollen sie noch einen Schritt weiter gehen und Gäste zu Interviews einladen. Mehrere Anfragen habe es schon gegeben. Am liebsten hätten die beiden einen Promi, der das Mini-Magazin weiter nach vorne puscht.

Text: Matthias Soyka



Fast Food war Thema Nummer 2



Eine der beliebtesten Folgen

HHLA-Aufsichtsrat in der Kritik

Aktionäre und Opposition wettern wegen Führungschao im Konzern



Foto: HHLA/Dominik Reipka

Die HHLA-Führungsebene bekommt seit Jahren den Burchardkai nicht in den Griff

Kaum ist die neue HHLA-Vorsitzende Angela Titzrath offiziell im Amt, bläst ihr mächtig Gegenwind ins Gesicht. Ihre vorzeitige Berufung als Vorstand ohne Ressort erobert auch etliche kritische HHLA-Aktionäre. Denn neben dem Festgehalt von 87.500 Euro wird Titzrath für die zusätzlichen drei Monate Einarbeitungszeit im vergangenen Jahr noch eine „erfolgsabhängige variable Vergütung“ erhalten, die ähnlich hoch ausfallen dürfte. Dazu wurde ihr ein Dienstwagen gestellt. Der scheidende Vorstandschef Klaus-Dieter Peters fuhr eine Mercedes S-Klasse.

„Das ist erneut ein Riesen-Fehler des Aufsichtsrats“, heißt es aus Aktionärskreisen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Peer Witten mache einen „denkbar schlechten Eindruck“. Der hatte noch im April 2016 betont, dass mit den „zwischenzeitlich beschlossenen Vertragsverlängerungen für die Herren Dr. Behn, Brandt und Dr. Lappin der Vorstand für die Zukunft weiterhin gut aufgestellt ist“. Doch Stefan Behn hat am 16. September von einem ihm erst wenige Monate zuvor eingeräumten Sonderrecht auf vorzeitige Kündigung Gebrauch gemacht. Die Berufung Titzraths soll mit ein Grund dafür gewesen sein. Auch

das, so die Aktionärsvertreter, sei eine Fehlleistung des Aufsichtsrats gewesen.

Auch ein Versagen des Hamburger Senats

Der FDP-Abgeordnete Kruse sieht aber nicht nur ein Versagen des Aufsichtsrats, sondern auch des Senats. Schließlich ist die Stadt mit 68 Prozent Hauptanteilseigner. „Es ist geradezu grotesk, dass Bürgermeister Olaf Scholz angetreten war, um das hohe Vergütungsniveau bei der HHLA zu senken, und nun weiter Spitzengehälter gezahlt werden. Noch nie war der HHLA-

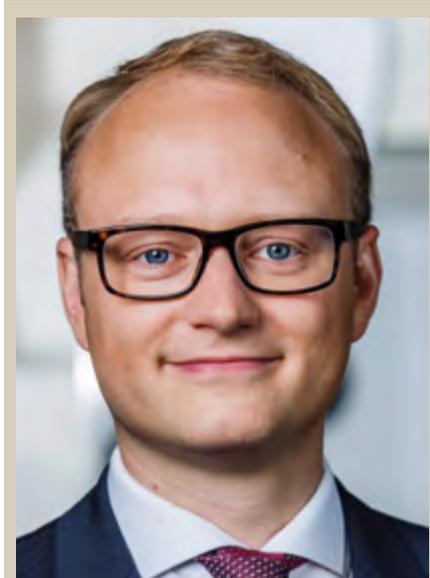
Vorstand teurer als dieser Tage. Diese Entwicklung steht nicht im Verhältnis zum Geschäftsverlauf des Unternehmens.“ Denn auch das aktuelle Gehalt von Angela Titzrath ist kaum geringer als das ihres Vorgängers. Der hatte ein Festeinkommen von 465.000 Euro plus eine variable Vergütung in ähnlicher Höhe. Inklusiv Versorgungsaufwand betragen die Kosten 2015 satte 1,29 Millionen Euro. Titzrath erhält sowohl beim Fixals auch beim variablen Gehalt lediglich 15.000 Euro weniger.

Außerhalb Hamburgs herrscht lediglich Schadenfreude. „Den DaimlerChrysler-Deal im We-

sentlichen mit begleitet zu haben, ist angesichts der daraus resultierenden Milliardenverluste kein Verdienst“, heißt es aus Bremen mit Blick auf Titzraths Vita, die lange beim Automobilkonzern war. Allenthalben wird der neuen Konzernchefin ob der fehlenden Erfahrung nicht viel zugetraut.

Noch kein Nachfolger für Behn in Sicht

Bei der Suche eines Nachfolgers für Behn soll sie jedoch schon einmal Führungsstärke bewiesen haben. Angeblich war einer der Leiter des Burchardkais für den vakanten Vorstandsposten im Gespräch, was Titzrath verhindert haben soll. Nicht ohne Grund. Denn der Burchardkai gilt als das problematischste Terminal im



Michael Kruse,
FDP-Bürgerschaftsabgeordneter



Dr. Stefan Behn,
HHLA-Vorstand

Konzern. Bislang, so heißt es in der Senatsantwort, sei noch kein Nachfolger für Behn gefunden worden. Die Zeit drängt. Am 28. Februar verlässt der Vorstand für

das wichtigste Konzernsegment (Container) das Unternehmen. Auch hier ist der Aufsichtsrat erneut gefordert.

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

Das ändert sich im neuen Jahr

Leiharbeit, Mindestlohn, Werkvertrag, Minijob: Jede Menge Gesetzesnovellen



Fotos: SLH

Minijobber werden seit Jahren vor allem von Supermarktketten ständig gesucht

Im abgelaufenen Jahr war der Gesetzgeber mal wieder besonders produktiv und mutet den Unternehmen im Jahr 2017 eine Vielzahl von wichtigen Gesetzesänderungen zu. Insbesondere in den Bereichen Leiharbeit, Werkverträge und Mindestlohn müssen sich Arbeitgeber auf geänderte Spielregeln einstellen. Hier die wichtigsten Änderungen, und worauf Sie noch achten müssen.

Ab dem 1. April 2017 darf der Verleiher einen Arbeitnehmer nicht mehr länger als 18 Monate demselben Unternehmen überlassen. Danach muss dieser Arbeitnehmer entweder woanders arbeiten oder von der Firma, für die er bisher tätig war, übernommen werden. Außerdem sollen Leiharbeiter spätestens nach neun Monaten den gleichen Lohn wie die Stammbeschäftig-

ten erhalten. Praktische Auswirkungen hat diese Bestimmung somit frühestens ab 1. Januar 2018. Ausnahmen zu beiden Vorschriften sind möglich, wenn die Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften abweichende Vereinbarungen treffen.

Werkverträge nicht mehr umdeklarierbar

Eine Arbeitnehmerüberlassung muss künf-

tig immer offen gelegt werden. Damit soll ab 1. April 2017 verhindert werden, dass Leiharbeit missbräuchlich über Werkverträge verlängert wird. Bislang war es möglich, als Werkunternehmer vorsorglich eine Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung zu beantragen und sich auf diese zu berufen, wenn sich bei einer Überprüfung herausstellte, dass in Wahrheit kein Werkvertrag, sondern eine

verdeckte Arbeitnehmerüberlassung vorlag. Dann hatte der Zeitarbeiter zwar unter Umständen Anspruch auf einen höheren Lohn, aber es handelte sich nicht um illegale Arbeitnehmerüberlassung. In Zukunft wird diese Absicherung eines Werkvertrages durch eine „Vorratsverleiherlaubnis“ nicht mehr zulässig sein. Arbeitgeber, die vermeintliche Werkverträge einset-

zen, um arbeitsrechtliche Schutzstandards zu umgehen, können ihr Verhalten nachträglich nicht mehr als Leiharbeit umdeklariieren und damit legalisieren. Zudem muss der Arbeitgeber den Betriebsrat in Zukunft sowohl über den zeitlichen Umfang des Einsatzes und den Einsatzort als auch über die Arbeitsaufgaben des Fremdpersonals informieren.

Mindestlohn steigt in allen Branchen

Der gesetzliche Mindestlohn steigt erstmals zum 1. Januar 2017 um 34 Cent auf brutto 8,84 Euro pro Stunde. Für eine Übergangsfrist kann durch Tarifverträge in denjenigen Branchen, die bereits vor Einführung des Mindestlohngesetzes unter dem gesetzlichen Mindestlohn lagen, vom gesetzlich festgelegten Wert abgewichen werden. 2017 ist das nur noch für zwei Branchen bedeutsam, nämlich für Großwäschereien (hier gilt im Osten der derzeitige Branchenmindestlohn von 8,75 noch bis Ende September 2017) und in der Land- und Forstwirtschaft sowie im Gartenbau (hier steigt das Mindestentgelt zum Jahreswechsel auf 8,60 Euro einheitlich für Ost und West, ab Novem-

ber 2017 dann auf 9,10 Euro). Zwei Sonderregelungen gelten derzeit noch für Zeitungsaus-träger und Saisonkräfte: Zeitungsaus-träger mussten 2016 mindestens 7,23 Euro brutto pro Stunde bekommen (85 Prozent des gesetzlichen Mindestlohns). Ab dem 1. Januar 2017 haben zwar auch sie Anspruch auf brutto 8,50 Euro – aber eben noch nicht auf den neuen gesetzlichen Mindestlohn von 8,84 Euro. Den gibt es für diese Gruppe erst ab dem Jahresbeginn 2018. Den Mindestlohn erhalten alle volljährigen Arbeitnehmer, außer Langzeitarbeitslose in den ersten sechs Monaten, nachdem sie wieder arbeiten. Auch Auszubildende sowie alle, die verpflichtend ein Praktikum oder ein Praktikum unter drei

Monaten leisten, haben keinen Anspruch auf einen Mindestlohn.

Minijobber müssen weniger arbeiten

Der neue Mindestlohn von 8,84 Euro gilt ab 1. Januar 2017 auch für Minijobber. Wer zurzeit weniger verdient, dessen Stundenlohn muss ab dem Jahreswechsel angepasst werden. Aber Achtung: Was zunächst ein Plus von 34 Cent pro Stunde bringt, kann sich als Fallstrick erweisen. Denn weiterhin darf mit einer geringfügig entlohnten Beschäftigung nur ein Verdienst von höchstens 450 Euro monatlich erreicht werden. Ein Minijobber, der bei einem Arbeitslohn von 8,50 Euro derzeit 52 Stunden im Monat arbeitet, verdient damit 442 Euro. Ab Januar sum-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

miert sich der Verdienst bei gleicher Arbeitszeit dann auf 459,68 Euro (52 x 8,84 Euro) im Monat und liegt damit über der Entgeltgrenze. Als Faustregel gilt beim Mindestlohn im Minijob daher künftig, dass höchstens 50 Stunden und 54 Minuten im Monat gearbeitet werden können, wenn die von Sozialabgaben befreite Beschäftigung nicht riskiert werden soll.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Für eine Handvoll Euros: 34 Cent mehr in der Stunde beträgt nun der Mindestlohn

Til Schweigers Restaurant

Das „barefood DELI“ in der Hamburger Innenstadt ist ein Publikumsmagnet



Etwas abseits ist die Lokalität schon gelegen



Fotos: SLH

Dennoch ist sie mittags rappellvoll

In der Hamburger City, unweit der Spitaler Straße, hat Schauspieler Til Schweiger sich vor gut zwei Monaten einen kleinen persönlichen Traum erfüllt und ein eigenes Restaurant eröffnet. Das „barefood DELI“ liegt ein wenig versteckt in einer Seitenstraße nahe der Fußgängerzone und des Hauptbahnhofs, ist aber dennoch schon jetzt mittags picke-packe voll. Grund genug für uns zu testen, wie gut es wirklich ist.

Auf zwei Etagen sind alle Tische belegt. Nur zwei Barhocker am Fenster stehen noch frei vor einer erhöhten Fensterbank, die eine Art Tresen bildet. Nach fünf Minuten hat uns die Kellnerin entdeckt und verweist auf die Mittagskarte. Die freilich ist nur ein Kurzauszug der Tageskarte und beinhaltet drei Nudelgerichte zwischen 10,50 und 11,50 Euro sowie Lachssteak mit mallorquinischen Kartoffeln für 16,50 Euro.

Ein wenig verwirrend ist, dass es neben der Tages-Hauptkarte noch eine Abendkarte gibt, auf der teilweise die obligatorischen Burger mit Fritten (13,50 Euro) und Pastagerichte wieder zu finden sind. Tagsüber kann

man zwei Salate (je 7,50 Euro) ordern, abends vier (8,50 bis 12,50 Euro). Dann stehen auch zwei Fischgerichte (22,50 bis 24,50 Euro) und Saltimbocca (22,50 Euro) sowie drei Desserts (5,90 bis 6,90 Euro) mit auf der Orderliste.

Wir entscheiden uns für gedrehte Troffi Nudeln mit Pesto und „Tils Bolognese“-Rigatoni nach einem alten Familienrezept. Als Getränk probieren wir ein „Tils“, das von einer Bayreuther



Üppig: Nudeln in Pesto

Brauerei fabriziert wird und ob des Namensbrandings 4,20 Euro kostet. Gleichwohl hat die fränkische Braukunst daran keinen Schaden genommen. Man kann es durchaus empfehlen.

Nach gut 20 Minuten kommt das Essen in einer Art Hundenapf. Die Portionen sind üppig und schmackhaft. Das recht ölige Pesto wollen wir mit etwas Brot stippen, das wir auf Anfrage auch erhalten. Allerdings ist es das Sylter Landbrot,



Große Auswahl an Wraps

das Einzige, das hier zu haben ist, in grobe Brocken geschnitten, mit einer mächtigen dunklen Kruste. Es schmeckt zudem leicht nach Anis, was es für das Stippen von Pasta-Saucen untauglich macht.

Auf den Nachtisch verzichten wir, weil wir schon fast eine Stunde hier verbracht hatten und eine der wenigen, stolz ergatterten Parkuhren, an der unser Wagen steht, abzulaufen droht.

Text: Nils Knüppel

barefood DELI

Lilienstraße 5-9
20095 Hamburg
Tel. 040 36 93 05 40
www.barefooddeli.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. von 9 bis 24 Uhr

Update für einen alten Stoff

Auch die Neuverfilmung des Klassikers „Die glorreichen Sieben“ weiß zu gefallen



Der Showdown dauert fast eine halbe Stunde



Und geschossen wird auch lässig aus der Hüfte

Auf Antoine Fuqua ist Verlass. Wo sein Name drauf steht, ist krawallige Unterhaltung drinnen. Fuqua begeisterte uns mit „Training Day“, für den sein Lieblingsschauspieler Denzel Washington den Oscar erhielt, ließ Mark Wahlberg in „Shooter“ um sein Leben laufen, legte in „Olympus Has Fallen“ das Weiße Haus in Schutt und Asche und reanimierte in spektakulärer Weise den „Equalizer“. Jetzt legt er ein Remake eines der bekanntesten Western überhaupt vor.

In Rose Creek herrscht der sadistische Bartholomew Bogue. Er entscheidet selbstherrlich über Leben und Tod. Doch die Bewohner haben genug von seiner Schreckensherrschaft. Sie heuern mit wenig Geld Sam Chisholm (Washington) an. Der hat mit Bogue noch eine Rechnung offen und sucht nach und nach sechs weitere Mitstreiter zusammen, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Ihre unmögliche Mission: Das Städtchen einer Übermacht zu entreißen.

Manchmal muss man das Rad nicht neu erfinden. Das gilt insbesondere dann, wenn man eine beliebte Vorlage hat, die

nur ein Update verdient. Und Western gehen sowieso immer, auch wenn das Genre oft zu Unrecht für tot erklärt wird. „Warum also keine Neuauflage des Klassikers „Die glorreichen Sieben“ aus dem Jahre 1960 von John Sturges? Der war schließlich auch nichts anderes als eine Variante von Kurosawas „Die sieben Samurai“. Antoine Fuquas rabiate Version des klassischen Stoffes ist natürlich in erster Linie Star-Kino vom Feinsten. Denzel Washington („The Equalizer“) übernimmt wie weiland Yul Brynner das Kommando und ist dabei selbstredend saucol, während Chris Pratt

(„Guardians of the Galaxy“) gewohnt sympathisch den trinkfreudigen Raufbold gibt. Vincent D’Onofrio („Full Metal Jacket“) macht seinem Ruf als schauspielerisches Chamäleon alle Ehre und ist als menschengewordener Bär kaum wieder zu erkennen. Am interessantesten ist die Rolle, die von Ethan Hawke verkörpert wird. Sein Goodnight Robicheaux lebt von seinem Ruf als Meisterschütze, leidet aber insgeheim an dem, was man heute als posttraumatisches Stresssyndrom bezeichnen würde. In der Erstverfilmung hatte diese Figur mit dem von Robert Vaughn dargestellten Charakter eine

Entsprechung, allerdings wurden dessen Probleme nur angedeutet.

Der Showdown ist angemessen bleihaltig und von erheblicher Länge. Dafür sieht man diese Filme schließlich an, hier muss es einfach krachen und zischen.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab 26. Januar im Handel

TFG Transfracht GmbH:



Alfred Raithel (45), bisher Leiter Einkauf und Ablaufsteuerung, hat das Unternehmen nach über 20 Jahren

erfolgreicher Tätigkeit verlassen und bekleidet zukünftig eine neue Funktion im Logistikbereich des Großhandels. Seine Nachfolge tritt Dr. Christoph Friedrich (38, Foto) an, der seit 2010 in verschiedenen Funktionen bei Transfracht tätig ist. In den letzten Jahren verantwortete er den Bereich Prozess-/Qualitätsmanagement und E-Business, den er weiterhin in Personalunion führen wird. In beiden Funktionen berichtet er an Kerstin Corvers, Geschäftsführerin Operations.

Hamburger Hafen- und Logistik AG:



Hans-Jörg Heims, 53, verstärkt die Unternehmenskommunikation der HHLA. Er kommt von der

Evonik Industries AG in Essen, wo er bis zum Frühjahr als Konzernsprecher und Leiter Konzernpresse fungierte. In seiner neuen Funktion folgt Helms auf Karl Olaf Petters, der inzwischen als Vice President Communications Europe beim Logistikunternehmen Kühne + Nagel (AG & Co.) KG tätig ist.

EUROGATE GmbH:

Peter Zielinski, seit 1999 Geschäftsführer des Container Ter-

minals Hamburg, ging in den Ruhestand. Die Leitung übernimmt für ihn sein Bremerhavener Kollege Wolfgang Schiemann, der dort an die Betriebsleiterin Manuela Drews übergibt.

Brunsbüttel Ports GmbH:



Lena Postel wurde als beste deutsche IHK-Prüfungsteilnehmerin im Ausbildungsberuf zur Schifffahrtskauffrau ausgezeichnet. Sie ist spe-

zialisiert auf die Fachrichtung Trampfahrt, also den Transport von Gütern im Gelegenheitsverkehr über See. Während der Ausbildung war sie an den Hafendorten in Glückstadt, Rendsburg und Brunsbüttel im Einsatz.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 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
Martin Soyka

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

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 2016

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Februar 2017



BLG schlägt Autos in Bronka um

Bremen – BLG Logistics Automobile SPb (St. Petersburg) und LLC Fenix, Eigentümer und Betreiber des russischen Hafens Bronka, unterzeichneten eine langfristige Kooperationsvereinbarung zum Automobilumschlag über den Hafen Bronka. Mit einer Umschlagskapazität von zunächst 6.000 Einheiten wird die BLG ihre Terminalaktivitäten in Russland vom Stadthafen in St. Petersburg zum neu gebauten Hafen in Bronka verlegen. Das hochmoderne Terminal ist Teil des „Großen Hafens von St. Petersburg“ und wurde im Dezember 2015 mit einer Gesamtfläche von knapp 120 Hektar und sechs Liegeplätzen für Seeschiffe eröffnet.

Neue Forschungsgelder für die HHLA

Hamburg – Wieder eine Innovation am Container Terminal Altenwerder, für die die HHLA Fördergelder erhält. Nach dem schadstofffrei angetriebenen Automatic Guided Vehicles ist es nun ein IT-Projekt, das das Bundesverkehrsministerium mit 1,5 Millionen Euro fördert. „Containerterminal 4.0“ heißt es und soll Lösungen für ein Zusammenwirken von Mensch und Maschine in Bereichen finden, die bisher aus Sicherheitsgründen davon ausgenommen waren. Ziel ist es, den Umschlag noch schneller zu bewältigen und Logistikketten effizienter zu machen.



Rhenus baut am JWP Containerlager

Wilhelmshaven – Die Rhenus-Gruppe hat im Güterverkehrszentrum nahe des Jade-Weser-Ports (JWP) mit dem Bau einer Lagerfläche für 120 Container begonnen. Auf der 4.000 Quadratmeter großen Fläche sollen die Boxen gelagert, gewogen und umgeschlagen werden. Erster Kunde ist die Holzmindener Symrise GmbH, ein Anbieter von kosmetischen Grundstoffen. Die Anlage soll bereits in den nächsten Wochen in Betrieb gehen.

Startschuss zur 10. Maritimen Konferenz

Berlin – Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, hat den Startschuss für die Vorbereitungen zur 10. Nationalen Maritimen Konferenz gegeben, die am 4. April in Hamburg stattfindet. Schwerpunkt wird die Digitalisierung sein. Hierzu soll ein Branchenforum möglichst umfassende Lösungsansätze erarbeiten. Um die einzelnen Forschungsinstitute transparenter zu machen, hat das Verkehrsministerium eine digitale Landkarte entwickelt, auf der die jeweiligen Einrichtungen mit ihren wissenschaftlichen Ausrichtungen angeklickt werden können.

Forum Tidelbe ins Leben gerufen

Hamburg – Die Entwicklung der Tidelbe soll nachhaltig vorangetrieben werden. Deshalb haben die Anrainerländer Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion das „Forum Tidelbe“ ins Leben gerufen. Es ist mit einem Jahresbudget von 500.000 Euro ausgestattet und soll zunächst in den nächsten vier Jahren Ideen erarbeiten, wie der Tidehub der Elbe und die damit einhergehende Verschlickung der Fahrrinnen eingedämmt werden kann. Hierzu zählen die Herstellung von Flachwassergebieten, Rückdeichungen oder die Wiederanbindung von Nebenarmen der Elbe.

WSV lässt neuen Saugbagger bauen

Bonn – Die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt hat den Bau eines neuen Laderaumsaugbaggers in Auftrag gegeben. Er wird ein Fassungsvermögen von 7.500 Kubikmetern haben und damit ein um über 1.000 Tonnen höheres Ladevolumen als der bereits existierende Bagger „Nordsee“, der vornehmlich in der Jade im Einsatz ist. Das Schiff wird bei der Hamburger Pella Sietas GmbH gebaut und soll 95 Millionen Euro kosten. Es wird 132 Meter lang und 23 Meter breit sein. Die Inbetriebnahme dürfte Ende nächsten Jahres erfolgen. Jährlich lässt die WSD rund 40 Millionen Kubikmeter aus den Küstenflüssen baggern.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

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 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de

Internet: www.guehh.de