

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## Warten auf den großen Knall

Die großen Reedereien belauern sich, wer als Erster in die Pleite fährt



Foto: HHLA/Dominik Reipka

Die französische Reederei CMA CGM steckte schon vor Jahren einmal in finanziellen Schwierigkeiten

**Im achten Jahr der Schifffahrtskrise geht es nunmehr ans Eingemachte. Wie man aus Reedereikreisen hört, ist eine schnelle Lösung nur in Sicht, wenn einer der großen Drei (Maersk, MSC, CMA CGM) finanziell in die Knie geht. „Dann wäre mit einem Schlag das ganze Problem beseitigt“, so ein Insider. Um den Vorgang zu beschleunigen, haben die Chinesen ihren Export gedrosselt.**

Im Reich der Mitte, wo sich im vergangenen Jahr Cosco und China Shipping zusammenschlossen und der neue Konzern gerade die Hongkonger OOCL aufkauft, ist die gedrosselte Produktion kein Problem für die neue große Staatsreederei. Dort ist man überzeugt, seine Schiffe immer voll

zu bekommen. Das gilt aber nicht für die anderen. Während Branchenprimus Maersk gut da steht und gerade dabei ist, Hamburg Süd zu übernehmen, und auch die Schweizer Reederei MSC noch ausreichend Reserven zugetraut werden, gelten die Franzosen als am ehesten gefährdet. Seite 3

DU WILLST DEN JOB, DER PERFEKT ZU DIR PASST?  
[www.birdiematch.de](http://www.birdiematch.de)

**BIRDIEMATCH**  
FINDE DEINEN TRAUMJOB

### Umbau

Die Hamburg Port Authority will ihre Rechnungslegung transparenter gestalten. *S.4*

### Personalmangel

Wegen fehlender Planer wird der Ausbau des Nord-Ostseekanals bis 2030 dauern. *S.8*

### Rekordumschläge

Die Seehäfen Kiel und Rostock haben bärenstarke Abschlüsse hingelegt. *S.10 und 12*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
[www.zigsxpress.de](http://www.zigsxpress.de)

**LADOGA EXPRESS**



1 312141 556148



**Liebe Leserinnen und Leser,**

kurz vor der Verkündung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils zur Fahrrinnenanpassung der Elbe liegen in Hamburg die Nerven blank. Der Aufsichtsrat der HPA versetzt den zuständigen Mann für die Planungen zur Elbvertiefung in den vorzeitigen Ruhestand. Entgegen den Beteuerungen des Wirtschaftssenators Frank Horch offenbar gegen dessen Willen.

Das Ausbaggern der Sedimente wurde vernachlässigt, wichtige Planungen wie der Umbau des Centralterminals Steinwerder oder die Westerweiterung verzögerten sich, die Digitalisierung des Hafens steckt noch in den Kinderschuhen. Und dann erschienen Bund und Land vor den Leipziger Richtern auch noch ohne die wichtigsten Gutachter.

Das ist in etwa so, als ob man zum Elfmeterschießen ohne Torwart antritt. Die Schuld nur bei Wolfgang Hurtienne zu suchen, macht die Sache zu einfach. Wenn jetzt noch nach einem Schuldigen gesucht werden muss, bleibt nicht mehr viel Auswahl.

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



8



10



12

Schiffahrtskrise strahlt aus	3
Die HPA stellt sich neu auf	4
Grenzen der Hafenkooperation	6
NOK mit durchwachsender Bilanz	8
Seehafen Kiel mit „Top-Jahr“	10
Rostock steuert auf Rekord zu	12

## Wirtschaft



14



16

BSH rüstet seine Flotte auf	14
Das plant der Bund bis 2025	16

## Recht & Geld

Neuregelung bei Leiharbeitern	18
-------------------------------	----

## Essen



20

Ono	20
-----	----

## DVD



21

Doctor Strange	21
----------------	----

## Personal

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

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	23
------------------------------	----

# 5,5 Jahre altes Schiff verschrottet

Die anhaltende Schifffahrtskrise strahlt auch in die Hafenwirtschaft negativ aus

**Die Hoffnung auf ein baldiges Ende der Schifffahrtskrise ist verfliegen. Immer mehr kleinere Reedereien schliddern in die Pleite. Der Hamburger Reeder Hermann Ebel musste gar Privatinsolvenz anmelden, nachdem er über 100 Millionen Euro aus seinem Privatvermögen in die Rettung von angeschlagenen Fonds und zur Begleichung von Werftaufträgen geschossen hatte. Andere schicken ihre Schiffe bereits nach wenigen Jahren zum Abwracken. Die Hamburger ReShip GmbH kaufte jüngst ein erst fünfeinhalb Jahre altes 5.000-TEU-Schiff zum Verschrotten auf.**

Das alles ist natürlich Gift für den Verkauf der HSH Nordbank, der bis zum Frühjahr nächsten Jahres abgewickelt sein muss. Ansonsten ist die Bank nach einer Auflage der EU-Kommission abzuwickeln. Ein Käufer, so musste Hamburgs Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) vor einem Bürgerschaftsausschuss zugeben, ist bislang weit und breit nicht in Sicht. Denn die HSH Nordbank sitzt auf den meisten faulen Schiffskrediten, für die hauptsächlich die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein bürgen. Bei einer Abwicklung drohen beiden Ländern Verluste von jeweils mindestens 8 Milliarden Euro. Andere gehen sogar von 12 Milliarden Euro und mehr aus. Damit würde sich die Verschuldung Schleswig-Holsteins um die Hälfte und Hamburgs um ein weiteres Drittel erhöhen.

Gleichzeitig dürften sich die Einnahmen der Länder aus anderen Be-

reichen des maritimen Sektors kaum verbessern. Wie angespannt die Situation ist, machte die neue HHLA-Chefin Angela Titzrath vor dem Ausschuss für öffentliche Unternehmen der Hansestadt deutlich. Sie sagte bei ihrem Antrittsbesuch, sie erwarte von den Abgeordneten, dass sie sich künftig mit öffentlicher Kritik gegenüber der HHLA zurückhalten sollten. Im Ausland werde all dies sehr genau verfolgt. Letztlich schadeten die Abgeordneten so nur ihrem Eigentum. Dem hielt der Ausschussvorsitzende Joachim Seeler entgegen, dass es ureigenste Aufgabe des Ausschusses sei, die Arbeit der HHLA kritisch zu verfolgen. „Sie werden mit der Kritik also weiter leben müssen“, sagte er. Dem erwiderte Titzrath, dass sie nur vermeiden wolle, dass ihr Unternehmen zu parteipolitischen Zwecken missbraucht werde.

Abseits dessen räumte sie ein, dass das Markt-

umfeld derzeit extrem „volatil“ (sprunghaft) sei. Nur die chinesischen Häfen Ningbo und Shenzhen verzeichneten noch leichte Zuwächse.

Den Amtsantritt von Titzrath quittierte die Börse derweil mit einem Luftsprung. Am ersten

Handelstag des neuen Jahres schoss die Aktie um über fünf Prozent in die Höhe. Seit Jahresbeginn hat sie rund ein Drittel zugelegt und Höhen erreicht, die sie seit zwei Jahren nicht mehr gesehen hatte.

*Text: Matthias Soyka*



## Erfolgsfaktor Zollabwicklung



### Import

- Abfertigung zum freien Verkehr
- Verwahrerwechsel
- Aktive/Passive Veredelung
- Übersiedlungsgut



### Export

- Ausfuhranmeldung
- Summarische Ausgangsanmeldung
- ZAPP / HDS / BHT / WHT
- Erstellung T2L + T2LF
- Präferenznachweise (EUR.1)



### Transit

- Versandverfahren in/aus Deutschland
- Versandverfahren in/aus Benelux
- NCTS TIR

### WZC Riemann GmbH & Co. KG

Stenzelring 33 • 21107 Hamburg • Tel: 040-753 01 110  
 info@wzc-zoll.de • www.wzc-zoll.de

# Die HPA stellt sich neu auf

Eine veränderte Buchführung macht den Haushalt endlich transparenter

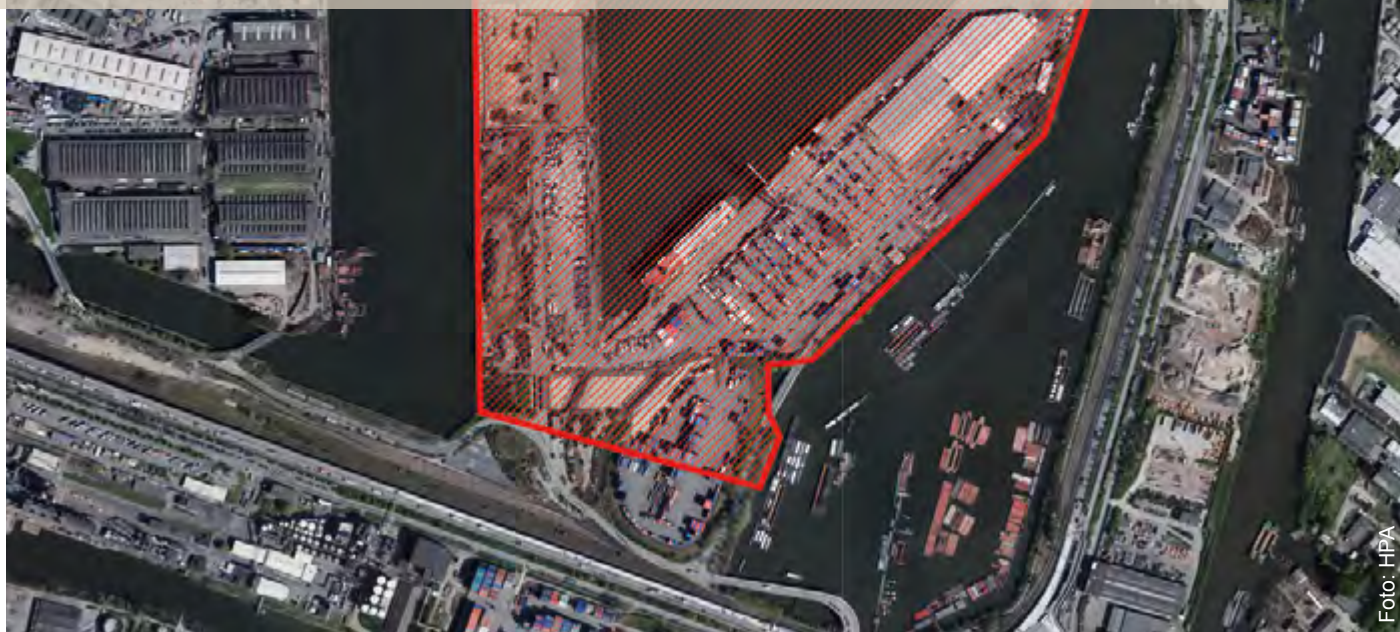


Foto: HPA

Das abermalige Markterkundungsverfahren für die Fläche Steinwerder Süd hat begonnen

**Die Hamburg Port Authority (HPA) will ihre Haushaltsführung transparenter machen. Dazu beschloss der Aufsichtsrat die Einführung einer Spartenrechnung. Darin soll im Wesentlichen zwischen einem öffentlichen und einem kommerziellen Teil unterschieden werden. Der öffentliche Teil soll alle die Bereiche umfassen, für die die HPA staatliche Zuschüsse erhält, etwa den Bau und Unterhalt von Straßen, Brücken und Wasserwegen. Im kommerziellen Teil werden die Posten ausgewiesen, für die die HPA Einnahmen generiert, etwa Ingenieurleistungen, die Benutzung der Hafenbahn, den Betrieb von Werkstätten und weitere Serviceleistungen.**

Den Umbau der ehemaligen Hafenbehörde wird allerdings nicht mehr der HPA-Geschäftsführer Wolfgang Hurtienne mitmachen, der nach 34 Jahren Tätigkeit in den vorzeitigen Ruhestand gehen wird. Dies sei, versicherte Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) ein „ganz normaler Vorgang“ und mit keinerlei Kritik an den Leistungen Hurtiennes verbunden.

## Brückensanierung einer der Schwerpunkte

Ein Schwerpunkt in der öffentlichen Sparte des HPA-Haus-

halts, denen keine Einnahmen gegenüber stehen, wird in den nächsten Jahren die Brückensanierung sein. Nach der nahezu abgeschlossenen Modernisierung des Hafenbahnnetzes, wo es nach den Worten von HPA-Chef Jens Meier nur noch zwei sanierungsbedürftige Brücken gibt – die übrigen 59 seien in einem weitestgehend guten Zustand –, sollen nun etliche der 80 Straßenbrücken im Hafengebiet folgen. Knapp zwei Drittel seien aber auch hier schon in einem guten Zustand. Größter Posten wird natürlich die Köhlbrandbrücke sein, mit deren Neuplanung in diesem

Jahr begonnen werde. Zwar sei nach dem Abschluss der acht Jahre dauernden Sanierungsarbeiten, die insgesamt 60 Millionen Euro kosteten, die alte Brücke fit bis zum Jahr 2030. Jedoch müsse der zeitaufwändige Neubau parallel vorbereitet werden.

## Neue Köhlbrandbrücke 20,50 Meter höher

Nach einer Berechnung der Klassifizierungsgesellschaft DNVGL soll die neue Brücke eine Durchfahrthöhe von 73,50 Metern aufweisen – 20,50 Meter mehr als die alte Brücke, die



**Frank Horch,**  
Wirtschaftssenator



**Sacha Rougier,**  
Geschäftsführerin CGH



**Jens Meier,**  
HPA-Geschäftsführer

jetzt bereits schon für die Zufahrt von 14.000-TEU-Schiffen zum Container Terminal Altenwerder zu niedrig sein kann. DNVGL hat dabei eine maximale Schiffsgröße von 430 Metern Länge und 61,10 Metern Breite zugrunde gelegt, was 24.000 TEU entsprechen würde.

Verzögerungen habe es bei der Abnahme des Eisenbahnteils der Retheklappbrücken gegeben, erklärte Meier. Hier seien Befestigungsbolzen an den Schienen nicht abgenommen worden, weil sie schief in den Boden getrieben worden seien. Nach Abschluss der Nachbesserungsarbeiten solle in den nächsten Monaten nun die eisenbahnbetriebliche Genehmigung erteilt werden.

#### 189 Millionen Euro öffentliche Zuschüsse

Von den rund 240 Millionen Euro, die die HPA in diesem Jahr investieren wird, werden rund 179 Millionen Euro in öffentliche Anlagen fließen. Insgesamt werde die HPA in

2017 noch rund 189 Millionen staatliche Zuschüsse erhalten. Ziel der Neuregelung der HPA-Haushaltsstruktur sei eine höhere Eigenfinanzierung, betonte Horch.

Im Bereich der Hafenplanung will die HPA im Mai die Konzepte vorstellen, die nach einem erneuten Markterkundungsverfahren für die 42 Hektar große Fläche im Bereich Steinwerder am zukunftsfähigsten erscheinen. Man wolle nicht am Markt vorbei planen, begründete Meier die parallel zu den Umbauvorbereitungen laufende Aktion, die bereits schon einmal 2011 durchgeführt wurde. Horch betonte, dass sich die Situation der Häfen allgemein in den vergangenen Jahren drastisch geändert habe. „Das Umschlaggeschäft ist kein Selbstgänger mehr“, sagte er. Neben den schwierigen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in China, Russland und eventuell auch in den USA hätten Überkapazitäten, Ölpreisverfall und eine sprunghafte Schiffsgrößenentwicklung Probleme bereitet. Hin-

zu kämen die Digitalisierung, Energiewende und Produktionsveränderungen, etwa durch 3D-Druck, die es zu berücksichtigen gelte.

#### Weiterer Rekord im Kreuzfahrtbereich angepeilt

Im Kreuzfahrtbereich will die Hansestadt in diesem Jahr einen neuen Passagierrekord erzielen. Nach 722.000 Gäste und 171 Anläufen im Jahr 2016 sollen es nun rund 800.000 werden, die bei 197 Anläufen von und an Bord gehen. Höhepunkt dürften die Hamburg Cruise Days im September werden, wenn allein neun Kreuzfahrtschiffe den Hafen anlaufen, sagte Sacha Rougier, Geschäftsführerin der Cruise Gate Hamburg (CGH). Dazu habe auch das neue 3. Kreuzfahrtterminal beigetragen. In der HafenCity soll in diesem Jahr mit dem Neubau des 1. Cruise Centers begonnen werden, das nach Jahren des provisorischen Daseins nun endlich sein endgültiges Aussehen erhalten soll.

*Text: Matthias Soyka*

# Die Mär von der Hafenkooperation

Bei einer Haspa-Diskussion zeigten Politiker und Wirtschaftsvertreter die Grenzen auf

Es klingt ja ganz nett, wenn allenthalben gefordert wird, dass die Seehäfen angesichts der hohen Investitionen in die Infrastruktur zusammenarbeiten sollten. Doch dass dieses in der Praxis nur in wenigen Bereichen möglich ist, machten führende Politiker und Wirtschaftsvertreter auf dem 3. Unternehmerversprech Hamburg – Niedersachsen der Haspa klar, das den Titel „Norddeutsche Hafenpolitik“ trug. Am klarsten formulierte es Marcel Egger, Mitglied der Gruppengeschäftsführung bei EUROGATE, das immerhin sowohl in Hamburg als auch in Bremerhaven und Wilhelmshaven Terminals betreibt: „Wir verlagern keine Ladungsströme. Das Schiff folgt der Ladung“, sagte er.



**Harald Vogelsang,**  
Vorstandssprecher Haspa



**Volker Müller,**  
Geschäftsführer INW



**Daniela Behrens,**  
Wirtschafts-Staatssekretärin

Volker Müller, Geschäftsführer des Instituts der Norddeutschen Wirtschaft (INW), hatte zuvor ebenso wie Harald Vogelsang, Vorstandssprecher der Haspa, gemahnt, dass sich die eigentliche Konkurrenz der norddeutschen Seehäfen in Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam befinde. Insofern wäre es doch wünschenswert, dass eine Zusammenarbeit vor allem beim JadeWeserPort verbessert werde. Doch dem schob selbst die Staatssekretärin im niedersächsischen Wirtschaftsministerium, Daniela Behrens, einen Riegel vor. Eine Kooperation zwischen den Häfen sei vor allem bei der Hafenplanung möglich. „Eine gemeinsame Hafenpolitik schafft nur

den Rahmen für die Wirtschaft“, betonte sie. Und: „Ich glaube, dass Hamburg nicht aus dem JWP ausgestiegen wäre, wenn der in Cuxhaven gebaut worden wäre.“

## Steuerung nur durch Preispolitik möglich

Einzig durch Preispolitik sei eine Steuerung möglich, ergänzte Egger und meinte damit, dass im Wesentlichen nicht die Reeder bestimmten, wohin Waren geliefert werden, sondern die Speditionen. Und bei denen zählt nicht nur der einfache Seeweg, sondern auch der Nachlauf zu und von den Häfen weg ins Landesinnere zum Zielort, der

meist teurer als der lange Transport über die Weltmeere ist.

Behrens warnte indes davor, dass den Nordrangehäfen eine ganz andere Konkurrenz entstehen könnte. In fünf bis zehn Jahren könnten auch Warenströme über die Mittelmeerhäfen Richtung Mitteleuropa verlagert werden. Nicht zuletzt um dem entgegenzuwirken, habe der Bundestag im neuen Bundesverkehrswegeplan Investitionen in die norddeutschen Hinterlandverbindungen in Höhe von 17 Milliarden Euro verabschiedet. Dieser Erfolg sei nur durch ein Zusammenhalten aller norddeutschen Länder möglich gewesen. Traditionell wurden bislang die süddeut-



**Michael Westhagemann,**  
IVH-Präsident



**Frank Horch,**  
Wirtschaftssenator Hamburg



**Marcel Egger,**  
Geschäftsführer EUROGATE

schen Länder deutlich besser in den Verkehrsplanungen bedacht als der Norden. Um diese planerischen Herausforderungen zu bewältigen, werde Niedersachsen in den nächsten Monaten 100 neue Planer einstellen, sagte Behrens. Bis 2019 würden zudem in die niedersächsischen Häfen selbst 200 Millionen Euro investiert.

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch äußerte die Einschätzung, dass sich in den vergangenen Jahren die Märkte extrem verändert hätten. Die Zeiten von zweistelligen Wachstumsraten im Containerverkehr seien endgültig vorbei. Gute Wirtschaftspolitik sei vor allem Infrastrukturpolitik. Die lange ersehnte Hafenuferquerspanne werde voraussichtlich Ende 2023 fertig gestellt. Bis dahin warte auf die Norddeutschen aber noch eine Herkulesaufgabe mit der Sanierung und dem Ausbau der Elbmarschbrücken auf der A7 südlich des Elbtunnels. Mit Blick auf etwaige Hafenkooperationen sagte er, dass „gesunder Wettbewerb ein wichtiges Antriebsmoment für erfolgreiche Wirtschaftsstandorte“ sei. Und

zu Wilhelmshaven unterstrich er: „Man kann nicht per Politik Warenströme bestimmen.“

Eine schnellere Umsetzung von Bau- und Infrastrukturprojekten mahnte indes Müller an. Die Verfahren hätten aberwitzige Dimensionen angenommen. Dem pflichtete Behrens bei, indem sie meinte, dass die in den letzten Jahren vom Bundestag und vor allem der EU beschlossenen Umwelt- und Kompensationsauflagen viel zu hoch seien. Horch vertrat gar die Ansicht, dass das Klagerecht in seiner jetzigen Form nicht mehr wegzubekommen sei. Das freilich wollte Müller nicht gelten lassen. Schließlich beschließe die Politik die Gesetze. Das Problem sei doch, dass sich derzeit niemand dafür einsetze, dass die Verfahren grundsätzlich schneller liefen. Dass das nicht unmöglich sei, habe die Wiedervereinigung gezeigt. Nach 1990 habe es beschleunigte Verfahren gegeben, um den Investitionsstau im Osten abzubauen.

Schnellere Abläufe indes könnten in den logistischen Prozessen durch die Digitalisierung erzielt werden, waren sich alle einig. Dies

sei in den Häfen laut Egger dank Softwareschmieden wie Dakosy in Hamburg und dbh in Bremen schon weitgehend umgesetzt. Allerdings fehle noch die Vernetzung ins Hinterland. Vor allem die Fuhrunternehmen und kleinere Speditionen hätten noch Defizite.

Blieb noch die Frage, wo die Hafenpolitik hinsteuern werde. Oder anders gefragt: Welche Vision gibt es für Norddeutschland? Horch nannte hier die Energiewende. Sie sei eine einzigartige Chance, vom Norden aus ganz Deutschland mit sauberer Energie zu versorgen. Michael Westhagemann, Präsident des Industrieverbands Hamburg, schlug in die gleiche Kerbe. Der Norden verfüge über Flächen ohne Ende, baue gerade die noch fehlenden Verkehrswege aus und habe hervorragende Universitäten und Hochschulen. Jetzt gelte es, Zukunftstechnologien an die Küste zu locken. Diese lägen vor allem in der Digitalisierung und dem 3D-Druck. „Künftig wird es nicht mehr heißen: ‘Die Großen fressen die Kleinen’, sondern ‘die Schnellen fressen die Langsamen’.“

*Text: Matthias Soyka*

# Beim NOK geht es langsam voran

Wegen Personalmangels und fehlender Genehmigungen wird der Ausbau bis 2030 dauern



Fotos: WSD

Die Zahl der Containerschiffe auf dem NOK ging in den letzten drei Jahren um 30 Prozent zurück

**Der Nord-Ostseekanal (NOK) ist ein wenig das Sinnbild der deutschen Old Economy. Ehrenvoll in die Jahre gekommen und lange vernachlässigt, weil die Gelder vom Bund in den Süden oder in die Wiedervereinigung flossen. Seit geraumer Zeit hat die Politik diesen Mangel erkannt und versucht gegenzusteuern. Doch es geht, wie überall in Deutschland, sehr langsam. 69 Stellen sind derzeit bei der Generaldirektion Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSD) in Kiel vakant. Die meisten sind für Planungsingenieure gedacht. Deshalb werde die Sanierung und der Ausbau der meist befahrenen Wasserstraße der Welt auch bis 2030 dauern, sagte Karsten Thode, Leiter des Dezernats Wasserstraßenmanagement Küste bei der WSD.**

2 Milliarden Euro gilt es bis dahin zu verbauen. Neben dem Neubau der fünften Schleuse in Brunsbüttel und anschließender Sanierung der beiden anderen großen Schleusenkammern werden auch die vier Schleusenkammern in Kiel-Holtenau grundinstand gesetzt. Allein hierfür wird knapp die Hälfte des Geldes draufgehen. Anschließend soll die kurvenreiche Oststrecke begradigt und zuletzt die gesamte fast 100 Kilometer lange Strecke um einen Meter vertieft werden. Zwölf Meter wird dann die Fahrinne tief und für Schiffe mit einer Abladetiefe von 10,50 Metern frei gegeben sein. Ganz nebenbei wird auch noch die Levensauer

Hochbrücke erneuert. Wegen der Brückenhöhen und dem Rendsburger Kanaltunnel ist dann auch das Ende der Fahnenstange erreicht, sagte Thode. Tiefer geht es dann nicht mehr, über 2.800 TEU große Schiffe dürften den Kanal nicht passieren können.

Investitionen in den letzten Jahren mehr als verdoppelt

Mit einem gewissen Stolz verkündet die WSD, dass bereits in den letzten Jahren die Investitionen in Instandsetzung und Ausbau drastisch hoch gefahren worden seien. Waren es vor einem Jahrzehnt nur rund 50 Millionen Euro, wurden im vergangenen Jahr 114 Millio-

nen Euro verbaut, in diesem Jahr werden es 130 Millionen Euro sein. Und dennoch: Gegenüber anderen großen Kanälen auf der Welt hinkt der NOK hinterher. Der Panama und der Suez Kanal wurden massiv erweitert, in weniger als der Hälfte der Zeit. Deutschland hat auch diesen globalen Wettlauf erneut verloren.

Die Quittung gab es mit einer abermals rückläufigen Bilanz. 7,6 Prozent weniger Ladung wurden 2016 über den NOK bewegt. Seit dem Rekordjahr 2008, als es über 100.000 Tonnen waren, geht es kontinuierlich bergab. Jetzt waren es noch knapp 84 Millionen Tonnen. Als „nicht sehr erfreulich“ bezeichnete Jörg Heinrich, Leiter



der Unterabteilung Seeschifffahrt, das Ergebnis. Die Gründe, die er anführte, sind die Gleichen, die auch Häfen wie Hamburg oder Bremerhaven zu schaffen machen: China-Krise, Russland-Embargo (allein hierdurch seien in den vergangenen Jahren 7 Millionen Tonnen Ladung verloren gegangen), Bunkerpreisverfall mit Direktanläufen in die Ostsee als Folge, Schifffahrtskrise. Mit Preissenkungen dem Negativtrend gegenzusteuern hält Thode allerdings für wenig hilfreich. Von den 80 Millionen Euro Gebühren, die für die Kanalpassagen jährlich erhoben würden, fließe nur ein Viertel in die Bundeskasse. Der Rest falle für Losten und Kanalsteuerung an. Der Kanal sei ohnehin ein Riesen-Zuschussgeschäft für den Bund. Nennenswerte Rabatte



**Jörg Heinrich,**  
WSD-Leiter Seeschifffahrt

von zehn Prozent oder mehr würden am Ende die Passage nur um gut zwei Prozent vergünstigen.

Noch deutlicher als die Ladungsmenge ging die Zahl der

Schiffe zurück, die den NOK beführen. Erstmals seit über 60 Jahren waren es weniger als 30.000. Ein Tribut an die Schiffsgrößenentwicklung, so Heinrich. Mit der Schifffahrtskrise hat sich jedoch der Ladungsmix deutlich verändert. Seit 2014 wurden ein Drittel weniger Container transportiert (20 Millionen Tonnen), konventionelle Stückgüter legten dagegen leicht zu (18 Millionen Tonnen), flüssige Chemikalien sanken um 20 Prozent, Erdöle und Derivate stagnierten.

Allerdings könnte sich in diesem Jahr eine leichte Trendwende einstellen. Im November 2016 erzielte der NOK aufgrund der wieder anziehenden Bunkerpreise erstmals seit langem wieder ein Plus von fünf Prozent.

*Text:* Matthias Soyka

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



[www.walterlauk.de](http://www.walterlauk.de)

[info@walterlauk.de](mailto:info@walterlauk.de)



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



Walter Lauk Containerspedition GmbH  
Walter Lauk Ewerföhrerei 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

# Seehafen Kiel mit „Top-Jahr“

Noch nie schlug man an der Förde so viele Waren um



Foto: Seehafen Kiel/Peter Luehr

Der Seehafen Kiel legte in allen drei wichtigen Geschäftsfeldern zu und wird auch in diesem Jahr wachsen

**Der Chef der Seehafen Kiel GmbH, Dirk Claus, hatte ein breites Lächeln aufgelegt, als er die Jahreszahlen für sein Unternehmen präsentierte. Es sei ein „Top-Jahr gewesen“, sagte er. Noch nie seien an den Kaianlagen der Förde so viele Waren und Menschen transportiert worden. Der Warenumsatz stieg um 5,3 Prozent auf 6,5 Millionen Tonnen, die Zahl der Passagiere um 3,4 Prozent auf 2,1 Millionen. Und auch die Hinterlandverkehre legten um vier Prozent auf gut 29.000 Einheiten zu.**

Getragen wurde dieser Zuwachs vor allem durch das Anlaufen des Forst- und Papierumschlags mit den Neukunden SCA und Iggesund Paperboard. Hierfür hatte der Seehafen eigens eine neue Logistikanlage gebaut, die in den letzten Monaten des Jahres 2016 auch schon 300.000 Tonnen umschlug. Im Ganzjahresbetrieb dürften es 800.000 Tonnen sein, so dass Claus zuversichtlich ist, in diesem Jahr die 7-Millionen-Tonnen-Marke zu knacken. Der SCA Logistics Geschäftsführer Jörn Grage erklärte, dass sein Unternehmen in Kiel auch ein eigene Schiffsmaklerei eröffnet habe, um die drei eigenen Schiffe optimal auszulasten. Fast schon zu-

fällig habe sich ein zusätzliches Geschäftsfeld ergeben. Normalerweise transportiert SCA Container per Lkw in den Hamburger Hafen, um sie von dort aus nach Übersee zu verschicken. Kurz vor Weihnachten gab es bei der damit beauftragten Spedition Walter Lauk jedoch einen Engpass. Als Ausweg schlugen die Hamburger vor, rund 50 Container per Barge durch den Nord-Ostseekanal nach Hamburg zu bringen. Im Gegenzug wurden Leercontainer geladen. Drei Fahrten habe es gegeben. Alle ein voller Erfolg. „Auf der Strecke liegen ja noch andere Häfen wie Brunsbüttel. Vielleicht ergibt sich daraus ein neuer Service für Kiel“, meinte Grage und

meinte damit ein Leercontainerdepot.

## Claus für LNG-Terminal in Brunsbüttel

Eine weitere Versorgung Kiels per Barge kann sich Claus auch bei einem anderen Sektor vorstellen. Er trat vehement für den Bau eines LNG-Importterminals in Brunsbüttel ein. Von dort aus könnten Fähren im Kieler Hafen direkt versorgt werden, ohne dass der Seehafen einige Tanklager bereitstellen müsste. Zudem appellierte er an die Bundesregierung, die Schiffe von der EEG-Umlage für Landstrom zu befreien. Das würde sechs Cent Einsparung für die

Reeder bedeuten und die Diskrepanz zur Stromerzeugung an Bord verringern. Diese sei angesichts der immer noch niedrigen Bunkerpreise erheblich günstiger.

Der Verkehr auf der Schiene entwickelte sich ebenfalls positiv. Ab Februar wird ein dritter wöchentlicher Zug nach Verona verkehren. Zudem ist Triest als weitere Zugverbindung hinzugekommen. Nach langen Verhandlungen ist es dem Seehafen überdies gelungen, aus dem Programm Seehafenhinterlandverkehr des Bundes 2 Millionen Euro zu erhalten, mit denen die Rangieranlage in Kiel-Meimersdorf endlich um gut 200 Meter auf Ganzzuglänge verlängert werden kann. Die Arbeiten sollen im kommenden Jahr abgeschlossen sein.

Auch im Kreuzfahrtbereich gab es einen neuen Rekord. 485.500 Passagiere gingen an oder von Bord, das ist ein Plus von sechs Prozent. Jedoch bezifferte Claus den wirtschaftlichen Nutzen deutlich niedriger als etwa die Hansestadt Hamburg. Rund 8 Millionen Euro blieben durch die Kreuzfahrer jährlich in der Stadt. Addiere man die Fahrgäste hinzu, seien es 50 Millionen Euro.

### Über 80 neue Mitarbeiter wurden eingestellt

Die Zahl der Mitarbeiter der Seehafen Kiel GmbH stieg um 80 auf 350. Insgesamt sind 1.500 Personen im Hafen beschäftigt. Dabei seien beim Seehafen zum Jahresbeginn fünf neue Mitarbeiter für den Check-in-Bereich hinzugekommen, womit die Umstrukturierung von der Stena Line Scandinavia AB zur Stena Line GmbH abgeschlossen sei, erklärte Martin Wahl. In den vergangenen sechs Jahren habe man 40 Mitarbeiter



SCA läuft mit drei eigenen Schiffen den Ostuferhafen an

freisetzen müssen, die sich in den neuen Firmen, die mit den Aufgaben betraut worden seien, auch hätten bewerben können. Dies seien u.a. Callcenter gewesen. Zudem sei ein Teil des Services in Rostock konzentriert worden. Zur Einstellungspolitik der Vertragspartner könne Wahl indes nichts sagen. Claus wollte sich zu dem Thema nicht äußern.

Die Reederei selbst verzeichnete indes ebenfalls durchweg positive Zahlen. Sechs Prozent mehr Passagiere, acht Prozent

mehr Pkw, elf Prozent mehr Busse und 1,5 Prozent mehr im Frachtbereich. Die Color Line Reederei, die die meisten Passagiere befördert, legte in diesem Bereich gar um acht Prozent zu und steigerte den Umsatz um 15 Prozent.

Einzig DFDS hat immer noch mit dem Russland-Embargo zu kämpfen. Seit 2013 ist in diesem Bereich rund zwei Drittel der Ladung verloren gegangen. Um Kosten zu sparen, wird die Verbindung nur noch im Slotverfahren angeboten.

*Text: Matthias Soyka*



# Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail [info@osse-logistik.com](mailto:info@osse-logistik.com)

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg

[www.osse-logistik.com](http://www.osse-logistik.com)



# Rostock peilt neuen Rekord an

Der Umschlag wuchs 2016 um rund sieben Prozent auf 28,6 Millionen Tonnen



Fotos: ROSTOCK PORT/nordlicht

Der Seehafen könnte nach den Plänen der Betreiber nach Osten (rechts) und Süden erweitert werden

**In Deutschlands größtem Ostseehafen Rostock wurden im vergangenen Jahr 28,6 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Das waren 1,4 Million Tonnen bzw. fünf Prozent mehr als im Jahr 2015. Allein im Überseehafen Rostock gingen 26,8 Millionen Tonnen Fracht über die Kaikanten. Weitere 1,8 Millionen Tonnen wurden im Fracht- und Fischereihafen, Chemiehafen und anderen Hafenanlagen der Hansestadt bewegt. Nur 2008 wurden im Überseehafen 400.000 Tonnen mehr umgeschlagen. Ein neuer Rekord ist in greifbarer Nähe.**

Der Umschlag erhöhte sich quasi auf allen Ebenen. Rund 60 Prozent sind dabei rollende Ladungen, die sich um insgesamt neun Prozent erhöhten. Hierin sind erstmals komplett Papierprodukte (823.000 Tonnen, +25 Prozent) enthalten, die bislang zum Teil unter Stückgüter erfasst wurden. Dem entsprechend reduzierte sich der Stückgutumschlag um 210.000 Tonnen auf 750.000 Tonnen. Ohne diese „Umbuchung“ hätte sich auch in diesem Segment die Bilanz leicht verbessert. Am stärksten (+13 Prozent) legten die Flüssiggüter auf 2,7 Millionen Tonnen zu, Schüttgü-

ter zogen um sechs Prozent auf 7,4 Millionen Tonnen an. Positiv entwickelten sich fast alle Schüttgutarten, vor allem Ölsaaten, Düngemittel und Kohle. Der Getreideumschlag, der trotz schlechter Ernteergebnisse im letzten Jahr leicht zulegen konnte, bleibt mit etwa 3,5 Millionen Tonnen jedoch die Hauptschüttgutart im Überseehafen.

**Zusätzliche Getreideverladung im nächsten Jahr fertiggestellt**

Um die angestrebte Entwicklung Rostocks zu einem Getreidehub zu unterstützen und perspekti-

visch die Chancen der Seekanalvertiefung gerade für den Getreideexport zu nutzen, wird durch die Firma Euroports bis 2018 ein weiterer leistungsfähiger Getreidebelader im Überseehafen errichtet, erläuterte Gernot Tesch, einer der beiden Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH, wie die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock (HERO) seit Jahresbeginn heißt.

Auf dem Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr (KV) wurden 2016 erstmals etwas mehr als zwei Millionen Tonnen Güter bewegt. Die Anzahl der umgeschlagenen Trailer-Einheiten stieg

von knapp 70.000 im Jahr 2015 auf 76.000 im vergangenen Jahr – und damit um neun Prozent. Das KV-Netz wurde dabei kontinuierlich verdichtet und ausgebaut. Derzeit verkehren wöchentlich 36 Kombiverkehrszüge von und nach Verona (13), Hamburg (5), Karlsruhe (5), Brno (4), Novara (3), Duisburg (5) und Wels (1).

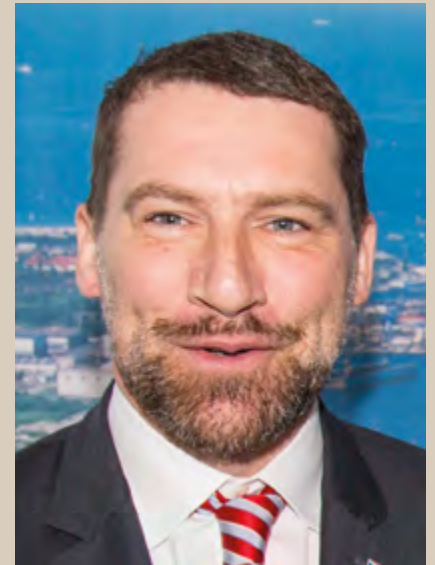
Das deutliche Wachstum der letzten Jahre führt beim Hafentreiber zu neuen Ausbauplänen. „Das Hauptaugenmerk muss in den nächsten Jahren auf dem Ausbau der Infrastruktur liegen, um die Voraussetzungen für weiteres, von uns erwartetes Wachstum zu schaffen. Dazu wird neben interner Optimierung der Sprung über die jetzigen Hafengrenzen hinaus notwendig“, sagte Tesch. Angedacht sind neue Gewerbegebiete im Osten und Süden des Hafens, östlich des Ölhafens womöglich auch noch ein neuer Liegeplatz für Schüttgutfrachter. Eine schnelle Lösung wird es hier allerdings nicht geben. Die Gespräche mit dem Amt für Raumordnung laufen.

#### Weggang von SOL könnte Finnlines kompensieren

Einen Wermutstropfen haben die Rostocker jedoch hinnehmen müssen. Die Reederei Swedish Orient Line (SOL), die seit September 2012 einen RoRo-Dienst zwischen Rostock und dem finnischen Hanko mit jeweils vier bis fünf Abfahrten pro Woche betrieb, stellte ihren Verkehr zum Jahresende 2016 ein. Dem gegenüber stehen die angekündigten Kapazitäts- und Frequenzerhöhungen der Reederei Finnlines, so dass die Geschäftsführung von ROSTOCK PORT davon über-



**Gernot Tesch,**  
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

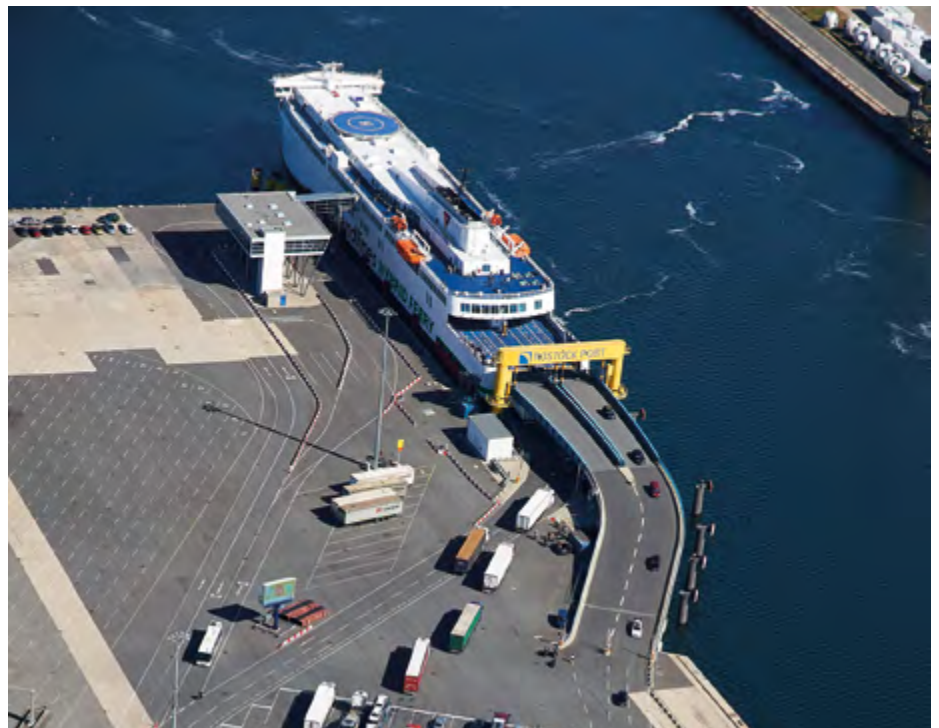


**Jens A. Scharner,**  
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

zeugt ist, dass der Gütertransport in diesem Korridor auf Grund der verkehrsgeographischen Vorteile und infrastrukturellen Anbindungen Rostocks weiter wachsen wird. Deshalb müsse auch der Seekanal, der in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, zügig planfestgestellt werden, um mit der

Vertiefung der Zufahrt zu beginnen, sagte Jens A. Scharner. Jedoch leidet auch das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund unter Personalknappheit im Planungsbereich. Rostock selbst wird in diesem Jahr rund 30 Millionen Euro in den Hafen investieren, nach 14 Millionen in 2016.

*Text: Matthias Soyka*



RoRo-Verkehre machten rund 60 Prozent des Umschlags aus

# Das BSH rüstet seine Flotte auf

Neues Forschungsschiff kostet 114 Millionen Euro und wird mit LNG angetrieben

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) rüstet seine fünf Schiffe umfassende Flotte auf. Ein Neubau der „Atair“ soll 2020 fertig sein und 114 Millionen Euro kosten. Ausgestattet ist er mit allem, was die Technik zu bieten hat, u.a. einem LNG-Antrieb. Das Schiff, das 18 Mann Besatzung und 15 wissenschaftlichen Mitarbeitern Platz bietet, soll bei der Seevermessung, Wracksuche und Umweltüberwachung in Nord- und Ostsee sowie zu längeren Forschungsfahrten eingesetzt werden.

Das Schiff wird auch mit einer mobilen Überwachungsanlage für die Einhaltung der Abgasgrenze in den Meeresschutzzonen ausgerüstet sein. Ab 2021 werden in Nord- und Ostsee neben niedrigeren Schwefelgrenzwerten (0,1 Prozent) auch um 80 Prozent reduzierte Stickoxidemissionen eingehalten werden müssen. Dass derartige Auflagen ihre Wirkung zeigen, habe sich in der Deutschen Bucht bestätigt. Dort hätten sich die in der Luft gemessenen Schwefelwerte bereits mehr als halbiert, sagte BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz.

Geradezu euphorisch bewertete sie die Entscheidung der Weltschifffahrtsorganisation (IMO), weltweit den Schwefelgrenzwert zum Jahr 2020 von 3,5 auf 0,5 Prozent zu senken. Dies sei nur möglich, weil in der IMO Entscheidungen mit lediglich Zwei-Drittel-Mehrheiten verab-



74 Meter lang, 16,80 Meter breit, der Bau erfolgt auf der Fassmer Werft

schiedet werden können. Damit sei die Organisation im Gegensatz zu anderen Gremien, in denen Einstimmigkeitsprinzip herrsche, handlungsfähig.

Dass die Erderwärmung weiter in vollem Gang sei, hätten Mes-

sungen in der Nordsee bestätigt. Dort lag 2016 der Durchschnittswert bei elf Grad. Nur 2015 war er mit 11,6 Grad höher. Im September wurde gar der Rekordwert von 2002 von 16,2 Grad erreicht. Damit lag die Durchschnittstemperatur um 2,5 Grad über dem Langzeitmittel.

Eine weitere Aufgabe der BSH-Schiffe wird die Überwachung des neuen Ballastwasserübereinkommens sein, das am 8. September in Kraft treten wird, nachdem es von allen 53 Staaten ratifiziert worden war, die über 53 Prozent der Welttonnage repräsentieren. Bis zu 40.000 Schiffe müssen mit Filteranlagen nachgerüstet werden, um die Verbreitung fremder Organismen durch das Ablassen von Ballastwasser in anderen Meeren zu verhindern. Eine Kontrolle sei mit Photosynthese-Analysegeräten leicht darstellbar.

*Text:* Matthias Soyka



**Monika Breuch-Moritz,**  
BSH-Präsidentin



**Transcargo GmbH  
Port Logistics**

**Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut**

**Wir behandeln Ihre Ware wie ein rohes Ei!**

**TCO Transcargo GmbH**

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 [www.tco-transcargo.de](http://www.tco-transcargo.de)

# Das plant der Bund bis 2025

Die Eckpunkte der Maritimen Agenda wurden verabschiedet

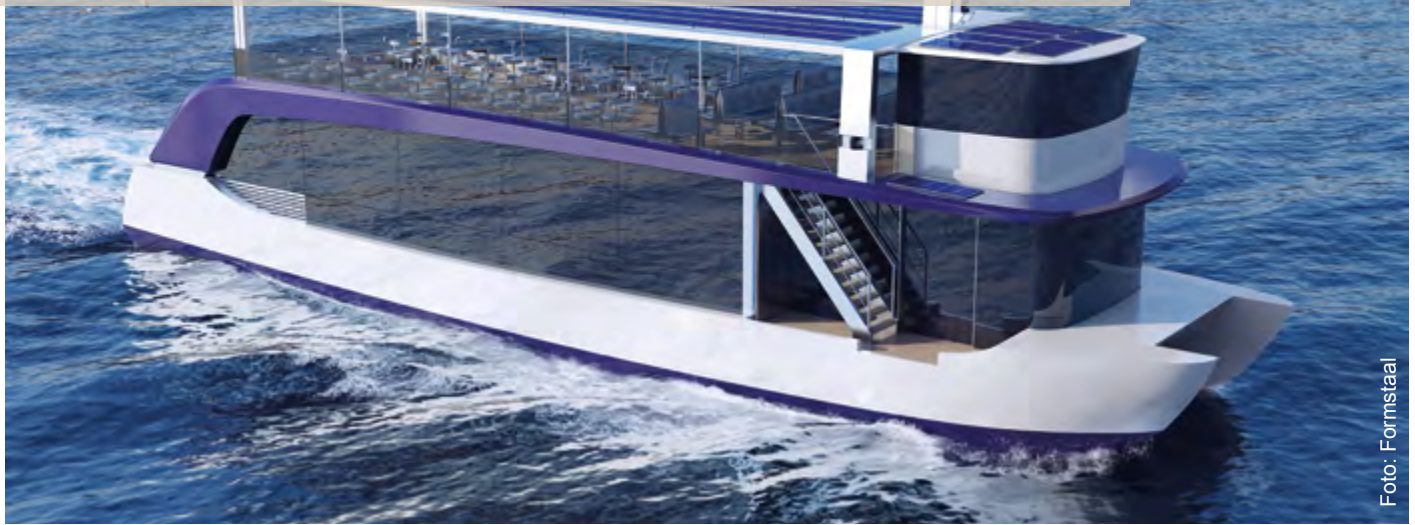


Foto: Formstaal

Davon will der Bund mehr sehen: Solar-betriebenes Schiff der Stralsunder Formstaal und Ostseestaal

**Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer (SPD), hat die „Maritime Agenda 2025“ vorgelegt, die vom Bundeskabinett verabschiedet wurde. Sie benennt auf 30 Seiten neun zentrale Handlungsfelder. „Wir brauchen eine breit angelegte Innovationsoffensive, damit die maritime Branche auch in Zukunft gut im internationalen Wettbewerb aufgestellt ist“, sagte Beckmeyer. Die Agenda sei dafür der zentrale Leitfaden vor dem Hintergrund einer zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung, eines Wettbewerbs auf globalen Märkten, eines ansteigenden Fachkräftebedarfs angesichts des demografischen Wandels, neuer Herausforderungen an die maritime Sicherheit sowie steigender Umwelt- und Klimaschutzauflagen.**

Das Papier umreißt die deutsche maritime Wirtschaft als einen Markt mit 400.000 Arbeitsplätzen und einem Umsatz von rund 50 Milliarden Euro. 90.000 Mitarbeiter seien bei rund 500 Werften und Anlagenbauern beschäftigt, die allein 18 Milliarden Euro erwirtschaften. Weitere 18.700 Angestellte zählt die Offshore-Windenergie, die derzeit einen Umsatz von 4,5 Milliarden Euro erzielt. Sie trage einen erheblichen Beitrag zur Umsetzung der Energiewende. Bis 2030 werde die erzeugte Energie von derzeit 4.000 MW auf 15.000 MW ansteigen. Die Exportquote der Branche liege bei derzeit 50 Prozent und könnte auf drei Viertel steigen. 360 Reedereien betreiben rund 2.700

Schiffe. An 21 Standorten gebe es über 300 Hafenbetriebe, die jährlich insgesamt 120.000 Schiffe abfertigen. 300 Millionen Tonnen Ladung und über 30 Millionen Passagiere werden transportiert. Bis 2030 soll der Umschlag um 74 Prozent und der Hinterlandverkehr um 53 Prozent steigen.

## Technologieführerschaft weiter ausbauen

Das erste Handlungsfeld sei der Ausbau der Technologieführerschaft deutscher Unternehmen angesichts des Zusammenbruchs von „low-tech-Massenmärkten“. Hierbei gelte es, neue Technologiefelder miteinander zu verschleifen und branchenübergreifende Inno-

vationen zu entwickeln, vor allem umweltfreundliche Technologien. Zudem müssten Fördermaßnahmen besser von der Forschung bis hin zur Marktreife verwertet und EU-weite Forschungsk Kooperationen auch für kleine Unternehmen angeschoben werden,

Als Zweites müsse die internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Vor allem im Werftenbereich treten deutsche Unternehmen im Ausland staatlichen oder massiv subventionierten Betrieben gegenüber.

Beim Hafenausbau sollen private KV-Anlagen mit bis zu 80 Prozent gefördert werden, Gleisanschlüsse mit bis zu 50 Prozent, um Verkehre von der Straße auf die Schiene und Binnenwasserwe-



ge zu verlagern. Zudem pocht die Agenda auf eine bessere Vernetzung der logistischen Ketten und der Koordinierung der Hafentpolitik sowie einen weiteren Ausbau der Hinterlandanbindungen.

Der Umweltschutz soll durch alternative Schiffskraftstoffe gestärkt werden. Hierfür gelte es, Versorgungsstrukturen zu schaffen. Dazu seien einheitliche Genehmigungsstandards in den Bundesländern und Häfen Voraussetzung. Ein weiterer Beitrag wäre die Verlagerung von europäischen Kurzstreckenverkehren auf den Wasserweg („From road to sea“).

Als fünften Punkt benennt die Agenda die Weiterführung der Energiewende mit maritimer Technologie. Hierbei gelte es noch Kosten zu senken. Gleichzeitig sollten bei der Offshore-Windkraft umweltverträglichere Gründungsstrukturen angewendet werden. Die Sektorenkopplung („Power to gas“) könnte einen wichtigen Beitrag zur Energiewende auch im Verkehrsbereich leisten.

Bei der Digitalisierung müsse vor allem auf eine Einigung auf internationale Industriestandards

sowie auf eine Förderung der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter Wert gelegt werden.

Daran schließt sich der Ausbau des maritimen Know-hows an. Hierbei solle der Übergang von Bachelor- zu Masterstudiengängen erleichtert und die duale Ausbildung fortgeführt werden.

Beim Bau von Marineschiffen sollten vor allem die EU-Exportkontrollen harmonisiert werden.

Als letzten Punkt umschreibt die Agenda die Fortführung der EU-Initiative „Blaues Wachstum“, das ein umwelt- und sozialgerechtes Wachstum auf dem Meeren zum Ziel hat.

#### Auch kleine und mittlere Betriebe mit einbezogen

All diese Punkte sollen durch insgesamt zehn Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehört die maritime Koordinierung durch weitere Vernetzung und Dialogforen der Beteiligten. Ferner soll der Masterplan Maritime Technologien von der Meerestechnik auf alle Bereiche ausgeweitet werden. Forschungsprogramme sollen

weiter aufgelegt, die Punkte des nationalen Hafenkonzepts umgesetzt werden. Zur Sicherung des Schifffahrtsstandorts will sich die Bundesregierung für international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen einsetzen. Die Förderung von e-Navigation und der Ausbau des digitalen Verkehrsmanagements stellen einen Beitrag zur höheren Sicherheit des Seeverkehrs dar.

Auch für kleine und mittlere Betriebe soll es künftig eine Außenwirtschaftsförderung geben, die zur Absicherung durch bilaterale Regierungsvereinbarungen flankiert werden könnten. Die Ausbildung gilt es, an die neuen Felder der Digitalisierung anzupassen. Beim Umweltschutz will die Bundesregierung die Ausweisung weiterer Meeresschutzgebiete vortreiben. Zudem sollen Schiffe weiter CO<sub>2</sub> einsparen, wozu neue Kraftstoffe und Antriebssysteme einen Beitrag leisten könnten. Schließlich will der Bund bei den öffentlichen Beschaffungen technische Innovationen noch stärker berücksichtigen.

*Text:* Matthias Soyka



# Änderungen bei Leiharbeitern

Ab April müssen Arbeitgeber hier besonders aufpassen



Foto: Rostock Port

Vor allem an den Kaikanten werden Leiharbeiter immer wieder eingesetzt, um Spitzen abzufedern

**Wir hatten bereits in unserer vergangenen Ausgabe kurz über Änderungen bei der Arbeitnehmerüberlassung berichtet, die ab dem 1. April 2017 in Kraft treten. Da die beschlossenen Änderungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) erhebliche Auswirkungen haben werden, lohnt sich jedoch noch einmal ein genauerer Blick.**

Wie berichtet, dürfen Leiharbeiter ab dem 1. April 2017 beim gleichen Entleiher nur noch 18 aufeinanderfolgende Monate beschäftigt werden. Da diese Höchstdauer nicht arbeitsplatz-, sondern arbeitnehmerbezogen ausgestaltet wurde, schließt dies die erneute Beschäftigung des gleichen Leiharbeiters beim gleichen Entleiher nicht aus. Dies ist allerdings erst nach Ablauf von drei Monaten wieder möglich. Von dieser gesetzlichen Höchstdauer kann durch Tarifvertrag der sogenannten Einsatzbranche, also der Branche des Entleihers, abgewichen werden. Im Fall der

Überschreitung der Höchstüberlassungsdauer kommt es nach dem neuen Gesetz zu einem Arbeitsverhältnis zwischen Entleiher und Leiharbeiter, es sei denn, der Leiharbeiter widerspricht.

## Verschärfung des Equal-Pay-Grundsatzes

Die zweite wesentliche Änderung beinhaltet, dass Leiharbeiter hinsichtlich ihres Arbeitsentgelts zukünftig nach spätestens neun Monaten mit vergleichbaren Stammarbeitnehmern beim Entleiher gleichgestellt werden müssen. Zum Arbeitsentgelt zählt da-

bei jede Vergütung, die aus Anlass des Arbeitsverhältnisses gewährt wird bzw. aufgrund gesetzlicher Entgeltfortzahlungstatbestände gewährt werden muss, insbesondere Urlaubsentgelt, Entgeltfortzahlung, Zulagen und Zuschläge sowie vermögenswirksame Leistungen. Auch Sachbezüge, die der Entleiher seinen Stammarbeitnehmern gewährt, gehören dazu, wobei der Verleiher dem Leiharbeiter ersatzweise einen Wertausgleich zahlen kann. Die Berechnung wird die Praxis vor erhebliche Probleme stellen, denn der Verleiher muss bei jedem Vertrag mit einem neuen Entleiher zu-

nächst zweifelsfrei herausfinden, welche Leistungen der jeweilige Entleiher seinen Stammarbeitnehmern konkret gewährt.

### Keine Fallschirmlösung und Kennzeichnungspflicht

Eine vorsorglich eingeholte Arbeitnehmerüberlassungserlaubnis für eine Vertragskonstellation im Grenzbereich zum Werk-/Dienstvertrag wird nicht mehr helfen, wenn es sich tatsächlich um einen Scheinwerk- oder Scheindienstvertrag handelt und letztendlich eine Arbeitnehmerüberlassung vorliegt. Folge ist auch in diesem Fall die Entstehung eines Arbeitsverhältnisses zwischen dem Leiharbeiter und dem Entleiher, wenn der Leiharbeiter nicht widerspricht. Auch muss zukünftig der Vertrag mit dem Entleiher ausdrücklich als Arbeitnehmerüberlassung gekennzeichnet und die Person des Leiharbeiters bereits vor der Überlassung namentlich konkretisiert werden. Der Leiharbeiter ist vor jeder Überlassung darüber zu informieren, dass er als solcher tätig wird.

### Leiharbeiter bei Schwellenwert berücksichtigen

Ab dem 1. April 2017 werden bei der Berechnung aller wesentlichen Schwellenwerte sowohl bei der betrieblichen als auch bei der Unternehmensmitbestimmung Leiharbeiter dann mitgezählt, wenn deren Einsatzdauer im Betrieb sechs Monate übersteigt. Dies wird sich insbesondere bei der Feststellung der Größe von Betriebsratsgremien und bei der Anzahl der freizustellenden Betriebsräte auswirken. Bei der Unternehmensmitbestimmung wird

diese Änderung noch bedeutsamer. Denn die Schwellenwerte für die Wahl eines mitbestimmten Aufsichtsrats im Drittelbeteiligungsgesetz beträgt 500 in der Regel beschäftigte Arbeitnehmer und im Mitbestimmungsgesetz 2.000 Arbeitnehmer. Diese Neuregelung kann also dazu führen, dass in vielen Unternehmen nun erstmals Aufsichtsräte nach einem dieser zwei Gesetze zu bilden sind.

### Neue gesetzliche Definition des Arbeitsvertrages

In der neuen Vorschrift des § 611a BGB, der erstmalig den Arbeitsvertrag definiert, sind die vom Bundesarbeitsgericht entwickelten wesentlichen Kriterien für das Vorliegen eines Arbeitsvertrages umgesetzt worden. Ein Arbeitsvertrag liegt demnach vor, wenn der Arbeitnehmer im Dienste eines anderen zur Leistung weisungsgebundener, fremdbestimmter Arbeit in persönlicher Abhängigkeit verpflichtet ist. Weisungen des Arbeitgebers können sich dabei auf Inhalt, Durchführung, Zeit und Ort der Tätigkeit beziehen. Maßgeblich für die Einschätzung, ob ein Arbeitsvertrag oder eine andere Vertragsform vorliegt, ist nach dieser neuen Vorschrift immer eine Gesamtabwägung aller Umstände des Einzelfalles. Für den Fall, dass sich ein Vertrag und seine tatsächliche Durchführung widersprechen, wird zudem geregelt, dass für die rechtliche Einordnung als Arbeitsverhältnis die tatsächliche Handhabung des Vertragsverhältnisses maßgebend ist.

Die neue Höchstüberlassungsdauer und das deutlich frühere Eingreifen eines hundertprozentigen Equal-Pays wird die Leiharbeit für Verleiher administrativ



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

komplizierter und kostenintensiver machen. Dementsprechend werden bei der Notwendigkeit längerfristiger Überlassungszeiten wegen Projekten, Flexibilisierungsinteressen oder Vertretungsfällen Verleiher und Entleiher durch Auswechseln der Leiharbeiter vor dem Ablauf von neun Monaten reagieren müssen. Möglich wäre z.B., dass zwei Leiharbeiter in festen zeitlichen Abständen abwechselnd in zwei verschiedenen Entleibern eingesetzt werden. Unternehmen müssen im Hinblick auf die Kennzeichnungspflicht und den Wegfall der sogenannten Fallschirmlösung zukünftig von Anfang an klar entscheiden, ob ein Fremdpersonaleinsatz durch Arbeitnehmerüberlassung oder durch Werk-/Dienstvertrag erfolgt, um nicht in eine Grauzone zu geraten. Durch die Berücksichtigung von Leiharbeitern bei Schwellenwerten ist es sinnvoll, die betrieblichen und unternehmerischen Strukturen auf den Prüfstand zu stellen.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://www.advo-jagenberg.de)

# Frischer Fisch auf den Tisch

Zu Gast in Steffen Henssler's zweitem Hamburger Restaurant „Ono“



Das Restaurant im Lehmweg



Helles Interieur mit Zweiertischen



Die große Sushi-Platte ist super

Fotos: SLH

**Steffen Henssler ist einer breiteren Öffentlichkeit seit einigen Jahren als TV-Koch bekannt. Grund genug einmal zu testen, wie gut das, was er im Fernsehen so zum Besten gibt, auch in Wirklichkeit ist. Wir besuchen das Restaurant „Ono“ in Hamburg-Hoheluft-Ost gegenüber des Isebekkanals. Dort betreibt der 44-Jährige seit 2009 seinen zweiten Familienbetrieb. Vor 16 Jahren bereits hatte er mit seinem Vater in der Großen Elbstraße das „Henssler & Henssler“ eröffnet.**

Im „Ono“ freilich, das auf Hawaiianisch „Frischer Fisch auf den Tisch“ bedeutet, schwingt seine Schwester Sabine mit den Kochlöffel. Ansonsten unterscheiden sich die beiden Lokale kaum. Auf der Karte ist fast ausschließlich Sushi zu finden. Abseits dessen stehen lediglich Kabeljau, Thunfisch oder Rumpsteak für 26,50 bis 32,50 Euro auf der Mittagskarte. Wen das schreckt, kann zu einem Mittagstisch greifen, der aus einer Vorspeise und einem Fischgericht besteht und bei 22,50 Euro liegt.

Da Henssler je-

doch seine Sushi-Koch-Ausbildung mit Auszeichnung abgeschlossen hat, sollte man unbedingt zu den nicht ganz billigen Kreationen des Meisters greifen. Eine gemischte Platte kostet zwar stolze 35,50 Euro, dafür erhält man aber eine satte Portion mit wirklich sehr unterschiedlichen Kreationen. Allein die dazu gereichten diversen Saucen sind ein Erlebnis: Da gibt



Frittierte Gambas

es eine helle Trüffelschaumsauce zu Loup de Mer-Sashimi oder eine dunkle Sauce mit Sesam zu Lachs. Dazu frittierte Gambas und grüne Spargelstangen, reichlich Maki und weitere Sushi-Rollen. Davon schmeckt jede gänzlich anders und ist wahrlich ein Erlebnis.

Abends auch gibt's Sechs-Gänge-Menü

Wer lieber abends Essen gehen möchte, fin-



Scharfe Currysuppe

det als Hauptgerichte noch ein wenig mehr Auswahl. Peking-Ente, Sauerbraten vom Kabeljau oder ein Menü, das zwischen vier und sechs Gänge umfasst und zwischen 59 und 79 Euro kostet. Und wenn Sie künftig Henssler im Fernsehen sehen, glauben Sie ihm ruhig, was er sagt. Er weiß wirklich, wie man gutes Essen zubereitet.

*Text:* Nils Knüppel

**Ono**  
Lehmweg 17  
20251 Hamburg  
Tel. 040 88 17 18 42  
www.onobysh.de  
info@onobysh.de

**Öffnungszeiten:**  
Mo. bis Sa. 12 bis 15 Uhr  
und 18 bis 23 Uhr

# Vom Saulus zum Paulus

Magie bringt Benedict Cumberbatch alias „Doctor Strange“ das Feingefühl zurück



Doctor Strange



Krasser Ausblick



Die visuellen Effekte sind oscar-nominiert



Kollegin Christine



Die Schurken warten

**Kein halbes Jahr vergeht, indem nicht irgendein Comic das Licht der Leinwand erblickt. Besonders umtriebig sind hierbei bekanntlich die Marvel Studios, deren Filmversionen ihrer Superhelden traditionell zu den besten Werken dieser Art zählen. Der Held der Wahl ist dieses Mal der oberste Zauberer der Comicwelt Stephen Strange, der schon 1963 das Licht der gedruckten Welt erblickte. Der Clou dabei: Niemand Geringeres als Benedict Cumberbatch („Sherlock“), einer der begehrtesten Schauspieler unserer Zeit, leiht dem Sorcerer Supreme sein Gesicht.**

Stephen Strange ist ganz oben angekommen. Als Neurochirurg kann er sich jede Arroganz locker leisten, ebenso teure Sportwagen und den Luxus, sich seine Patienten aussuchen zu können. Aber Hochmut kommt bekanntlich vor dem Fall. Ein selbst verschuldeter Autounfall beraubt den Arzt der Feinmotorik seiner Hände. Als er schließlich austherapiert und abgebrannt ist, erfährt er von einem ominösen Patienten (Benjamin Bratt), dem es gelungen ist, eine unheilbare Querschnittslähmung zu überwinden und wieder Basketball zu spielen, einen Ausweg.

Nur widerwillig verrät dieser, dass der Schlüssel ein alter Meister in Katmandu war, der ihn lehrte, sich durch Beherrschung des Geistes über seine Behinderung zu erheben. Strange wagt die Reise und trifft am Bestimmungsort zunächst auf den Zauberer Mordo (Chiwetel Ejiofor) und dann auf die Älteste (Tilda Swinton), die seine Mentorin werden soll. Eigentlich glaubt Strange als Wissenschaftler gar nicht an solchen Unsinn wie Magie und hält die beiden für Scharlatane. Er wird sehr schnell eines Besseren belehrt.

3D-Fernseher sollen ja

angeblich bald aussterben. Aus diesem Grund sei gerade die dreidimensionale Version des Films empfohlen. Es handelt sich ein seltenes Beispiel dafür, dass die dritte Dimension einem Film einen messbaren Mehrwert gibt. Allein aus visueller Sicht ist „Doctor Strange“ eine Wucht und völlig zu Recht für seine Visual Effects für einen Oscar nominiert. Aber auch im Übrigen weiß der Film exzellent zu unterhalten. Die Wandlung vom Saulus zum Paulus ist als Geschichte immer noch reizvoll und Cumberbatch macht das Beste daraus. Die Rolle wirkt, als wäre

sie ihm auf den Leib geschrieben. Zwar ist der Schurke mit Mads Mikelsen prominent besetzt, bleibt aber seltsam blass. Dies wird jedoch durch die umwerfende Präsenz von Tilda Swinton kompensiert.

*Text:* Dr. Martin Soyka



Ab 9. März im Handel

**DSV Road GmbH:**



Stefan Trageser (53, Foto) ergänzt als neuer Director National Operation von Aschaffenburg aus die Geschäftsleitung und berichtet direkt an CEO Peter Fog-Petersen. Zuletzt war Trageser Geschäftsführer von Quehenberger Logistics Deutschland. Der gelernte Speditionskaufmann war davor viele Jahre Geschäftsführer eines internationalen Textillogistikers und bringt Erfahrung in der Kontraktlogistik mit. Neben ihm wird Frank Niederberger (54) als Director National die divisionsübergreifende Zusammenarbeit mit DSV Air & Sea und DSV Solutions stärken.

**Grimaldi Germany GmbH:**



Die Hamburger Reederei hat ihre Geschäftsleitung neu geordnet. Dirk Peters (Foto oben) ist seit Jahresbeginn Geschäftsführer und übernimmt neben den Belangen der GmbH auch die Gesamtleitung der RoRo-Abteilung. Er ist Nachfolger von Hans-Jürgen Sell, der seinen Schwerpunkt auf die Bereiche „External Relations“ für die GmbH und die Reedereigruppe legen wird und die Geschäftsleitung weiter beraten soll. Zudem hat Dirk Pichlmeier (Foto links) Proku-



ra erhalten. Er verantwortet künftig die Bereiche Container, Stückgut und Projekte.



Ihm steht Martin Jöhnk (Foto oben) zur Seite, der zum Jahresbeginn Handlungsvollmacht erhalten hat. Kai Wethmar (Foto unten) wird zudem als Sales Director Germany neben der Leitung des Bremer Büros auch den Vertrieb im gesamten deutschen Hinterland und Österreich übernehmen. Weiterhin in der Führungsebene verbleibt Klaus Grupe, der als Prokurist für die Finanzen, Verwaltung, EDV und das Personal verantwortlich ist.

**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 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**7. März 2017**



## Hafen Antwerpen mit Umschlagrekord



**Antwerpen** – Einer der größten Konkurrenten der deutschen Seehäfen, der Hafen von Antwerpen, wächst weiter. Im vergangenen Jahr erzielte er mit 214 Millionen Tonnen Umschlag einen neuen Rekord. Vor allem die beiden größten Segmente verzeichneten Zuwächse. Erstmals wurde bei den Containern die Marke von 10 Millionen TEU geknackt, was einem Anstieg von 4,2 Prozent entspricht. Mit rund 118 Millionen Tonnen befand sich über die Hälfte aller umgeschlagenen Güter in Containern. Auch Flüssiggüter trugen zum neuen Umschlagrekord bei. Es wurden 69,66 Millionen Tonnen (+4,5 Prozent) umgeschlagen. Die Zahl der Seeschiffe, die den Hafen anliefen, stieg um 0,7 Prozent auf 14.500. Doch nicht alles verlief positiv. Der Schüttgutumschlag war mit 12,4 Millionen Tonnen um 9,8 Prozent rückläufig. Auch im RoRo-Bereich musste Antwerpen Einbußen hinnehmen (-1,9 Prozent). Vor allem Exporte nach Afrika und dem Nahen Osten gingen um bis zu 18 Prozent zurück, während der Import aus dieser Region um bis zu 9,5 Prozent stieg. Beim Breakbulk gab es mit 2,4 Prozent auf 9,95 Millionen Tonnen leichte Rückgänge. Nur Stahl (+zwölf Prozent) lag deutlich im Plus.

## Zehn Prozent Minus in Wismar

**Wismar** – Der Seehafen Wismar musste im vergangenen Jahr empfindliche Einbußen beim Umschlag hinnehmen. Mit 3,4 Millionen Tonnen umgeschlagener Güter über die Wasserseite lag das Ergebnis rund zehn Prozent unter dem Abschluss von 2015. Vor allem die Insolvenz eines Großkunden war hierfür ursächlich. Zusammen mit Lkws und Bahn wurden 7,1 Millionen Tonnen bewegt. Für dieses Jahr geht der Hafenerbetreiber von einem Anstieg des seeseitigen Umschlags um 200.000 Tonnen aus. Hierzu soll auch die Hafenerweiterung beitragen, die Ende nächsten Jahres fertig gestellt werden dürfte.

## Contargo startet Multimodal Express



**Koblenz** – Das Container-Hinterland-Netzwerk Contargo baut sein Bahn-Angebot weiter aus. Seit Januar bietet das Unternehmen eine neue Bahnverbindung zwischen Rotterdam und Koblenz an. Der „Koblenz Multimodal Express“ startet mit einem fixen Fahrplan und zwei Rundläufen pro Woche. Der Zug fährt jeweils montags und donnerstags ab Rotterdam, dienstags und freitags verlässt er Koblenz in die Gegenrichtung. Ankunft

ist jeweils am folgenden Tag. Das Unternehmen sieht in dem neuen Produkt eine Alternative zum Direkttrucking-Angebot. Es sei fast so schnell, aber günstiger als der Lkw. Zudem stelle der Koblenz Multimodal Express eine ideale Ergänzung zum Kombinierten Verkehr mit dem Binnenschiff dar, vor allem bei Niedrigwasser auf dem Rhein.

## Teststrecken für Oberleitungs-Lkws



**Berlin** – Das Bundesforschungsministerium hat einen Feldversuch für Oberleitungs-Lkws ausgeschrieben. Ab Ende nächsten Jahres sollen auf der A1 zwischen Lübeck und Reinfeld sowie auf einem Autobahn-Teilstück in Hessen Lastwagen mit Dachstromabnehmern auf je zehn Kilometern Länge probeweise fahren. Dafür werden 28,6 Millionen Euro bereitgestellt. Die Lkws sollen neben dem reinen Strombetrieb als Hybride auch mit Batterien und Dieselmotoren angetrieben werden. Die Dachstromidee ist nicht neu: Siemens betreibt bereits seit Jahren in Brandenburg eine Teststrecke. Und in Salzburg werden seit über 75 Jahren die Stadtbusse mit Oberleitungsstrom versorgt. Das Ministerium verweist darauf, dass diese Antriebsart effektiver als Wasserstoff oder Power to Gas ist.

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](mailto:ingo.kock@guehh.de)

Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)