

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

So geht der Sprung über die Elbe

Hafenbetriebe werden durch Blockbebauung akustisch von den Wohnquartieren getrennt



Es geht doch: Wohnen und Hafen nebeneinander sollen am Kleinen Grasbrook entstehen

Die Halbwertszeit politischer Aussagen ist bekanntlich begrenzt. Nach dem Olympia-Aus vor eineinhalb Jahren hatte Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) noch gesagt, dass es nun keine Wohnbebauung auf dem Kleinen Grasbrook und somit auch keinen städtebaulichen „Sprung über die Elbe“ geben werde. Nun die Rolle rückwärts.

Doch trotz des Wortbruchs herrscht im Hafen allgemein Zufriedenheit. Denn der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) und der Industrieverband Hamburg

(IVH) haben der Stadt die Zusage abgerungen, dass trotz der nahen Wohnbebauung, die nun auf einem schmalen Streifen nach Süden erfolgen soll, alle Hafenbetriebe Bestandsschutz

erhalten und auch vor etwaigen schärferen Emissionsauflagen verschont bleiben. Durch den Kompromiss entsteht ein neuer Stadtteil mit insgesamt 3.000 Wohnungen. Seite 12

Netzausbau

Die HPA testet im Hamburger Hafen den neuen Mobilfunkstandard 5G. *S.4*

Finanzdesaster

Bis zu 28 Milliarden Euro könnte das Ende der HSH Nordbank kosten. *S.8*

Personalsuche

EUROGATE sucht ab sofort in Wilhelmshaven bis 2019 200 neue Mitarbeiter. *S.10*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Senat und die Hafenvirtschaft haben sich auf einen Kompromiss im jahrelangen Streit um die Nutzung des Kleinen Grasbrooks geeinigt. Für die Hafetriebe ging es dabei um nichts weiter als um die Zukunft des Hamburger Hafens. Immer mehr haben sich in den letzten drei Jahrzehnten Stadtplaner an Teilen des größten zusammenhängenden Industriegebiets Deutschlands bedient.

Damit ist nun Schluss. Ein schmaler Streifen Mischbebauung führt in Richtung Süden. Die Hafetriebe erhalten eine Bestandsgarantie. Das ist auch gut so. Dass der „Sprung über die Elbe“ ernsthaft ein Zusammenwachsen mit den südlichen Stadtteilen bewirken könnte, dürfte freilich nur auf der Karte realistisch sein. De facto sind die Wege über die Brücken schlicht zu weit und zu laut.

Bleibt nur zu hoffen, dass die Stadt diesmal zu ihrem Wort steht.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

„Monarch“ adelt Hafen	4
Schluss mit dem Gigantismus	6
Fiasko HSH Nordbank	8
Wilhelmshaven rüstet auf	10
Neuer Stadtteil Grasbrook	12

Wirtschaft



14

Startups meet Grownups	14
------------------------	----

Recht & Geld

Arbeiten an Schiffen steuerfrei	16
Nichtige Weisung des Chefs	18

Essen



20

Fillet of Soul	20
----------------	----

DVD



21

Die Munie	21
-----------	----

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	22
------------------------------	----

Impressum

22

Meldungen

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

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

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

„Monarch“ adelt Hamburger Hafen

Mit dem EU-Projekt testet die HPA den neuen Mobilfunkstandard 5G flächendeckend

Im Hamburger Hafen hatten sich in den letzten Monaten etliche Betriebe beklagt, dass ihre Internetanbindung vorsintflutlich sei. Die Hamburg Port Authority (HPA), die mit ihrem Chef Jens Meier, der Quereinsteiger aus der IT-Branche ist und den Hafen zum digitalen Vorzeigeprojekt ausbauen will, verwies an die Netzbetreiber, weil sie hier schlicht nicht zuständig ist. Doch nun startet sie von Null auf 100 durch, da sie von der EU den Zuschlag für das Projekt „Monarch“ erhalten hat. Das ist die Abkürzung für „Mobile Network Architecture“ und bedeutet nichts weiter, als dass in der Hansestadt bis 2019 der neue superschnelle Breitbandstandard 5G getestet wird. Neben Hamburg hat lediglich auch Venedig den Zuschlag für das 7,7-Millionen-Euro-Projekt erhalten.

Während in der Lagenstadt hauptsächlich Möglichkeiten für den touristischen Bereich getestet werden sollen, kann Hamburg bei der Steuerung der Infrastruktur aus dem Vollen schöpfen. Denn die neue Technik erlaubt eine Übertragungsrate von 100 MB pro Sekunde und ein Volumen von zehn GB. Damit ist 5G rund zehnmal leistungsfähiger als das derzeitige Mobilfunknetz LTE. In der Praxis bedeutet dies, dass beispielsweise eine verkehrsgerechte Ampelsteuerung wesentlich einfacher wird. Die bisherige Technik ist über 30 Jahre alt und wird

meist per Hand von einem nahe gelegenen Steuerkasten verändert. Mit 5G könnten, ohne dass aufwändig Kabel verlegt werden müssen, die Lichtzeichen bei veränderter Verkehrslage von der Zentrale aus geschaltet werden.

Sicher gegen Hackerangriffe

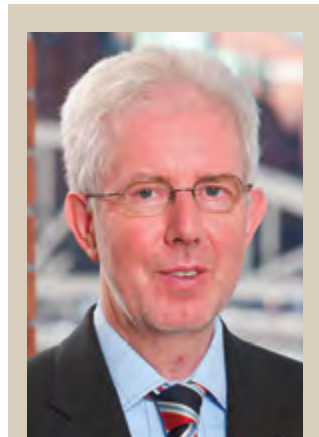
Der besondere Clou ist, sagt Meier, dass 5G sicher ist vor Hackerangriffen. Das ist besonders wichtig, wenn es um die Steuerung von Schleusen oder anderen sensiblen Anlagen geht. Aber auch die Betriebe profitieren von 5G. Es sei möglich, innerhalb



Der Fernsehturm erhält seine eigentliche Aufgabe zurück

des Netzes ein innerbetriebliches Netz zu schalten, auf das nur die Firmenmitarbeiter Zugriff haben. Voraussetzung dazu ist, dass sie Geräte haben, die den neuen Standard auch erkennen. Die bisherigen Mobilgeräte sind dazu nicht in der Lage. Für größere Anlagen in Firmen gibt es Decoder, die vorgeschaltet werden müssen. Die neusten Mobilgeräte, die nun auf den Markt kommen, sollen allerdings 5G-fähig sein.

Um den Hamburger Hafen flächendeckend mit den Signalen zu versorgen, müssen neue Antennen montiert werden. Den Anfang hat die



Sebastian Saxe,
CDO HPA

HPA am Fernsehturm gemacht. Der Telekom-Michel gewinnt damit seine ursprüngliche Funktion wieder und strahlt die Signale in den Hafen ab. Weitere Antennen werden in Funklöchern installiert werden müssen. „Wir



Jens Meier
CEO HPA

werden damit Weltstandards setzen“, freut sich Meier.

Bilder in Brillen
überspielbar

Was mit 5G alles möglich ist, umschreibt Sebastian Saxe, der zustän-

dige Abteilungsleiter bei der HPA. Ein Lotse beispielsweise könnte ein 3-D-Modell von den Untiefen im Elbfahrwasser von der Nautischen Zentrale aus auf das innere seiner Brille gespielt bekommen, während er auf der Brücke eines Containerfrachters steht und diesen steuert. In Venedig wird eine ganz andere Ebene getestet. Touristen erhalten u.a. Tagesangebote von Geschäften auf ihr Handy übermittelt. Für Meier ist es letztlich das Ziel, durch 5G die größten Containerschiffe schneller und sicherer als andernorts in den Hafen zu steuern.

Text: Matthias Soyka



Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinstbetriebe
- Jahrzehntlanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sysing Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Schluss mit dem Gigantismus

Ulrich Malchow fordert eine Größenbegrenzung von Containerschiffen



Fotos: SLH

Mit der „MOL Triumph“ kam im Frühling das erste 20.000-TEU-Schiff nach Hamburg

Die Containerschiffe werden immer größer. Seit 1970 hat sich die Stellplatzkapazität der Frachter verachtzehnfacht. Derzeit haben CMA CGM und MSC Carrier mit 22.000 TEU bestellt. Eine Entwicklung, die kaum noch jemanden nützt, meint Dr.-Ing. Ulrich Malchow. Die Economie of Scales, die berühmten Skaleneffekte (viel hilft viel) seien ausgereizt und verkehrten sich allmählich in ihr Gegenteil, sagte er im Hamburger Hafen-Klub. Er forderte deshalb eine Begrenzung der Schiffsgrößen.

Die Häfen der Nordrange hätten sich schon längst zusammentun sollen und den Reedern klar machen müssen, dass nun das Ende der Fahnenstange erreicht sei. Alternativ könnte auch die Politik aktiv werden. Entweder durch die Weltschifffahrtsorganisation (IMO) oder durch die EU. Denn letztlich profitierten von den Megacarriern nur noch drei große koreanische Werften, der chinesische Großcontainerbrückenbauer ZPMC und einige Banken. Selbst die Reeder könnten die Kostenvorteile kaum noch nutzen. Denn je größer die Schiffe werden, umso größer werden auch die Schwierigkeiten bei der Abfertigung in den Häfen. Malchow rechnete vor, dass an drei 6.000-TEU-Schiffen

je vier Containerbrücken arbeiten könnten, an einem 18.000-TEU-Schiff nur sechs bis maximal acht. Zudem seien die Wege zu den hintersten der 24 Querreihen deutlich weiter. Deshalb könne die gleiche Menge an Ladung nur in deutlich längerer Zeit umgeschlagen werden.

Druck auf Einhaltung des Fahrplans steigt erheblich

Das führe dazu, dass die Schiffe ihren Fahrplan von eigentlich 77 Tagen nicht mehr einhalten könnten, da die Zeit in den Häfen um bis zu acht Tage steigt. Um die verlorene Zeit einzuholen, müssten die Schiffe schneller fahren, was bis zu 40 Prozent höhere Kos-

ten verursachen würde. Andernfalls müssten die Reeder mehr Schiffe in ihrem Dienst einsetzen, um die gleiche Menge Ladung zu transportieren. Auch das rechne sich nicht mehr.

Ein weiteres Problem der großen Schiffe sei die Erreichbarkeit von Häfen und das Passieren bestimmter Wasserwege. Davon seien laut Malchow nicht nur Hamburg oder Antwerpen betroffen, sondern auch der Suezkanal, dessen Größenbegrenzung bei derzeit 22.000 TEU liegt oder die Straße von Malacca vor Singapur, wo 30.000 TEU die Maximalgröße wären.

Nicht berücksichtigt dabei sei zudem das höhere Risiko. Wird ein 18.000-TEU-Schiff nur mit

14.000 TEU beladen, verursacht es 15 Prozent höhere Kosten als ein voll beladenes 14.000-TEU-Schiff. Neben den wirtschaftlichen Risiken bestünden auch erheblich größere Sicherheitsprobleme. Diese seien völlig ungeklärt.

Bordwände so dick wie die Panzerung der „Bismarck“

Die Bordwand eines Megacarriers sei mittlerweile bis zu neun Zentimeter stark – so dick wie die Panzerung der „Bismarck“. Es gebe entlang der Nordseeküste zudem keinerlei Gerät, um einen havarierten Frachter zu leichtern. Das unlängst eingeweihte maritime Sicherheitszentrum in Cuxhaven suggeriere eine trügerische Sicherheit. Sollte ein Schiff aus dem Ruder und auf Grund laufen, könnte es bei ungünstiger Wetterlage innerhalb weniger Tage zerbrechen. Die von Malchow entwickelte Port Feeder Barge wäre da eine Möglichkeit, mit einem Teleskopkran selbst in flachen Gewässern die Ladung von Bord zu holen. Bisher wolle der Bund dafür allerdings keine Mittel bereit stellen.

Die derzeit erzielten günstigeren Anschaffungskosten für einen Megacarrier (ein 22.000-TEU-Schiff kostet derzeit 140 Millionen Dollar, ein 18.000-TEU-Schiff kostete 185 Millionen Dollar) seien durch den Preisverfall im ausgebluteten Werftensektor erklärbar und habe nichts mit Skaleneffekten zu tun. In keinem Verhältnis dazu stünden die höheren Kosten an Land. Die Bayonne Bridge vor New York habe für 1,6 Milliarden Dollar um 20 Meter erhöht werden müssen, um den Containerriesen die Zufahrt zum Hafen Newark zu ermöglichen. In Hamburg hätten selbst 13.000-TEU-Schiffe



Dr.-Ing. Ulrich Malchow,
Port Feeder Barge

bei leichter Ladung Probleme, die Köhlbrandbrücke zu durchfahren. Es sei schon vorgekommen, dass Kapitäne teuer nachbunkern mussten, um mehr Tiefgang zu erreichen. Auch das Nachrüsten der Terminals mit immer größeren Containerbrücken verursache nur Kosten. Denn es komme ja nicht mehr Ladung in die Häfen.

Vor allem die Reeder hätten eine Reihe von Fehlern begangen. Sie hätten in einem sehr wettbewerbs-

starken Markt versucht, die Marktführerschaft durch den Bau der größten Schiffe zu erzielen. Die Geschäftsstrategie besonders des Branchenprimus Maersk habe gelautet, den Markt vor sich her zu treiben. Getrieben sei dies von der Annahme gewesen, dass die Slotkosten für einen Container bei einem Triple-E-Schiff (18.270 TEU) gegenüber einem 14.770-TEU-Schiff bis zu 500 Dollar niedriger liegen. Jedoch stimme dies nur bedingt. Mit den größeren Schiffen sei auch eine geringere Reisegeschwindigkeit eingeführt worden, die massiv zu den Einsparungen beitrage. Von den 40 Prozent geringeren Kosten seien 33 Prozent durch weniger Bunker erzielt worden, nur sieben Prozent durch die berühmten Skaleneffekte. Nun habe man den Absprung verpasst, mit der Größentreiberei aufzuhören. Das Angebot übersteige längst die Nachfrage, was die Frachtraten drücke. Allerdings müssten alle Reedereien bei dem Wettrennen um das größte Schiff mitmachen. „Wer nicht mitmacht, ist raus.“ Man befinde sich also in einem Teufelskreis.

Text: Matthias Soyka



Nur noch kleinere Schiffe können die Köhlbrandbrücke durchfahren

28 Milliarden Euro versenkt

Bürgerschaftsparteien erwarten riesiges Finanzloch nach HSH-Nordbank-Verkauf



Diskutanten: Prof. Norbert Dieckmann (l.), Joachim Seeler, (3.v.l.), Michael Kruse (3.v.r.) und Thilo Kleibauer (r.)

Bis zum 28. Februar nächsten Jahres muss die HSH Nordbank verkauft sein, sonst wird sie abgewickelt. So lautet die Vorgabe der EU-Kommission. Doch was das den Steuerzahler wirklich kosten wird, weiß niemand so genau. Sprecher der drei großen Bürgerschaftsfraktionen bezifferten dies bei einer Diskussion der EBC Hochschule im Hamburger Hafen-Klub auf insgesamt 28 Milliarden Euro. Eine Summe, die sich Hamburg und Schleswig-Holstein teilen müssen.

Michael Kruse, hafenpolitischer Sprecher der FDP, sagte, dass beide Länder trotz extrem guter Haushaltslage neue Schulden aufbauten. In Hamburg waren es im Frühjahr 31,8 Milliarden Euro, 8,9 Prozent mehr als im Vorjahr, in Schleswig-Holstein 28,7 Milliarden Euro, 6,1 Prozent mehr. Zum Vergleich. Der Haushalt der Hansestadt liegt bei etwa 14 Milliarden Euro.

Joachim Seeler (SPD), Vorsit-

zender des Ausschusses öffentliche Betriebe, erklärte, dass beide Länder mit den ungünstigsten aller Voraussetzungen zu kämpfen hätten. Die genaue zeitliche Vorgabe des Verkaufs sei ein extremes Handicap und schränke die Handlungsspielräume massiv ein. Derzeit sind wohl noch zwei Bieterkonsortien im Rennen, beide Hedge-Fonds, die sich wohl nur die Rosinen herauspicken dürften, wengleich die potenziellen Käu-

fer ein nachhaltiges Geschäftsmodell vorlegen müssen. Ende Oktober endet die Bieterfrist.

2009 noch 210 Milliarden Euro Bilanzsumme

2003 war die HSH Nordbank als Fusion der beiden Landesbanken Hamburg und Schleswig-Holstein entstanden und hatte sich bis 2008 zur weltgrößten schiffsfinanzierenden Bank aufgeschwungen. In

der Spitze hatte sie eine Bilanzsumme von 210 Milliarden Euro (2009, heute 80 Milliarden Euro). Doch mit der zeitgleichen Finanz- und Schifffahrtskrise ging es mit der Bank steil bergab. Zweimal haben die Länder schon 2 bzw. 3 Milliarden Euro als Kapitalerhöhungen hinzuschießen müssen. Doch die Summe der faulen Kredite war zu groß. Die EU zog die Reißleine, und die HSH musste die notleidenden Kredite (70 Prozent Schiffsfinanzierungen) in eine Bad-Bank auslagern. Während die Kernbank wieder Gewinne erwirtschaftet, drohen aus der Bad-Bank Haftungsgarantien, die die Länder abgegeben haben. Allerdings, so Seeler, spiele die Zeit für den Fiskus. 2009 hätten die Garantien noch 68 Milliarden Euro betragen, Anfang 2017 lagen sie noch bei 12 Milliarden, Ende des Jahres dürften sie auf 8 Milliarden Euro geschmolzen sein. Am Stichtag könnten es sogar nur noch 3 Milliarden Euro sein.

Garantien über 10 Milliarden Euro bereits gezogen

Dennoch wird die Sache teuer. Denn die HSH Nordbank hat bereits gegebene Garantien in Höhe von 10 Milliarden Euro voll gezogen, gab Thilo Kleibauer von der CDU zu bedenken. Zudem hätten die Länder 2,4 Milliarden Euro Altlasten rauskaufen müssen.

Negativ wirkt sich auch aus, dass viele der finanzierten Schiffe nicht über ein Fuel Efficiency Zertifikat verfügten und somit wegen der gestiegenen Umweltauflagen bald komplett unwirtschaftlich sein dürften, da eine Nachrüstung zu teuer sei, ergänzte Seeler. Hinzu komme, dass rund 60 Schiffe in ihrer Konstruktion veraltet seien.

Diese Panamax-Schiffe, die genau auf die Ausmaße der alten Schleusen des Panamakanals zugeschnitten waren (lang und schmal), seien nun sehr unwirtschaftlich und am Markt kaum mehr zu platzieren.

Es gibt vier denkbare Szenarien

Für den Verkauf sieht Seeler vier Szenarien:

1. Die Gesamtbank wird für einen Euro verkauft.
2. Die Gesamtbank wird für einen negativen Kaufpreis veräußert, was die EU-Kommission genehmigen müsste.
3. Es findet sich kein Käufer und die Gesamtbank muss abgewickelt werden.
4. Noch vor der Abwicklung entziehen die finanzierenden Banken der HSH das Vertrauen und die Länder müssen für weitere 10 Milliarden Euro Tagesgelder gerade stehen.

Eines jedoch sei klar, waren sich alle einig: Am 1. März 2018 wird die Bank nicht mehr in öffentlicher Hand sein.

Das Debakel der HSH Nordbank dürfte damit letztlich den

Schuldenberg beider Länder um jeweils fast die Hälfte erhöhen und somit die Haushalte bis zum Ende dieses Jahrhunderts belasten. Angesichts dieser niederschmetternden Aussichten fragte Robert Eckelmann in die Runde, ob die Kontrollgremien geistig umnachtet gewesen seien, solche exorbitanten Risiken einzugehen. Seeler erklärte hierzu, dass das System der Landesbanken über Jahrzehnte gut funktioniert habe. Sie hätten den politischen Auftrag gehabt, die heimische Wirtschaft günstig mit Geld zu versorgen. Die HSH Nordbank habe nur den Fehler gemacht, Risiken einzugehen, die wir uns nicht leisten konnten.

Prof. Norbert Dieckmann von der EBC gab zu Bedenken, dass im schlimmsten Fall nicht nur die Steuerzahler in Hamburg und Schleswig-Holstein die Zeche zahlen müssten. Wenn bei einer Abwicklung der HSH Nordbank der Sicherungsfonds der Landesbanken erschöpft sei, müsse auch der bundesweite Sicherungsfonds der Sparkassen herangezogen werden. Dann hätte die Sache bundesweite Dimensionen.

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

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Wilhelmshaven rüstet auf

Nach schwachem Jahresbeginn sucht EUROGATE 200 neue Mitarbeiter bis 2019



Fotos: EUROGATE

Endlich geht's aufwärts: Gleich zwei Megacarrier werden in Wilhelmshaven ent- und beladen

Darauf hat man in Nord-Niedersachsen lange gewartet. Der JadeWeserPort kommt nun langsam in Schwung. Seitdem im Mai die neuen Reederallianzen Wilhelmshaven verstärkt anlaufen, hat sich die Umschlagleistung verdoppelt. EUROGATE will deshalb in den nächsten zwei Jahren die Belegschaft von 400 auf 600 Mann erhöhen und sucht deshalb dringend qualifiziertes Personal. Mikkel Andersen, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven: „Jetzt geht es darum, die Zukunft und unsere Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.“

Dabei hatte es zu Jahresbeginn noch eher mau ausgesehen. Bis zu 40 Prozent war der Umschlag eingebrochen, da im Vorjahr die sogenannten Inducement Calls, also die unvorhergesehenen Anläufe, für einen Anstieg auf fast 500.000 TEU gesorgt hatten, nun wieder ausgeblieben waren. Vor allem die zeitweise Stilllegung von etlichen Containerbrücken nach einem tödlichen Unfall in Bremerhaven hatte zu einem Anstieg geführt. Diese sind nun wieder in Betrieb. Trotz des Anlaufs von nun drei großen Diensten erholte sich der Umschlag bis zur Jahresmitte noch nicht vollends und lag noch mit 7,6 Prozent im Minus.

Nun aber die Trendwende. Mit zwei Diensten aus der 2M-Allianz

und einem aus der Ocean Alliance, die alle Fernost anlaufen, sowie einem Maersk-Dienst in den Mittleren Osten hat sich die Zahl der Großschiffe, die Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen anlaufen, drastisch erhöht. Im Gefolge sind auch die Feederdienste in die Ostsee auf vier angewachsen.

Im nächsten Jahr geht die Post so richtig ab

Die Unternehmensleitung rechnet deshalb mit einem leichten Anstieg des Gesamtumschlags in diesem Jahr. 2018 allerdings dürfte es einen deutlichen Sprung nach oben geben, so dass der Break Even in die Gewinnzone, der bei rund 1 Millionen TEU liegt, rasch

erreicht werden dürfte. Im Gefolge des verstärkten Seeverkehrs haben auch die Bahnverkehre endlich ihren Dienst aufgenommen. 32 Eisenbahnverkehrsunternehmen unterhalten mittlerweile Zugverbindungen in Richtung Süden und Südosten. Zuletzt wurde eine Zugverbindung in den Dortmunder Hafen aufgenommen, nachdem im April Duisburg mit ans Netz gegangen war. Derzeit verkehren gut 25 Containerzüge in der Woche. Zu den Betreibern zählen alle namhaften Firmen der Branche wie die HHLA-Tochter Metrans, EUROGATE Intermodal, Zippel und TFG Transfracht

Der nun eingeleitete Mitarbeiteraufbau sei Teil eines Zukunftsprogramms, heißt es von

EUROGATE: „Mit den Großallianzen und ihren weltgrößten Containerschiffen kommen höhere Umschlagvolumina in die Seehäfen, die von den Containerterminalbetreibern schnell und effizient abgefertigt werden müssen.“ Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven sei aufgrund seiner nautischen Zufahrtsbedingungen und seiner Flächenausdehnung hervorragend geeignet, um nun die Dienste der Großallianzen produktiv abzufertigen. EUROGATE möchte seine Marktposition weiter ausbauen und seinen Kunden nachhaltig Spitzenleistungen im Umschlag bieten. Dafür benötige der Containerterminalbetreiber in den nächsten zwei Jahren bis zu 200 neue, vor allem gewerbliche Mitarbeiter in Wilhelmshaven.

Andersen ergänzte: „Wilhelms-



Auch die Zugverbindungen zum JadeWeserPort haben zugelegt

haven ist im Vergleich zu anderen Hafenstandorten ein junger Hafen mit einem sehr jungen Containerterminal. Der aktuelle Konsolidierungsprozess der Reedereien und die daraus resultierenden Veränderungsprozesse im Markt bieten EUROGATE in Wilhelmshaven

die Chance, uns als „first class“-Containerterminal zu etablieren. Diese Chance wollen und müssen wir jetzt ergreifen. So bauen wir unsere Zukunftsfähigkeit in einer schwierigen Wettbewerbssituation aus.“

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



Aufatmen am Kleinen Grasbrook

Trotz Wohnbebauung gibt es einen Bestandsschutz für alle Hafenebetriebe



So könnte der Holthausenkai aussehen: Nicht berücksichtigt sind die Dalben in der Norderelbe, die erhalten bleiben

Es war eines der best gehüteten Geheimnisse der Stadt Hamburg. Über ein Jahr hat die Wirtschaftsbehörde mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) zusammen mit dessen Haferrat und dem Industrieverband Hamburg (IVH) über eine Teilnutzung des Kleinen Grasbrooks für Wohnzwecke verhandelt. Nun wurde ein Kompromiss gefunden, mit denen alle Seiten gut leben können. Die Wirtschaftsverbände freilich ließen sich die Garantien, die sie für ihre Zusicherungen erhielten, vom Senat in einem Letter of Intend schriftlich geben. Dem von den Städteplanern lange ersehnten „Sprung über die Elbe“ durch den Bau eines neuen Stadtteils mit 3.000 Wohnungen und 16.000 Arbeitsplätzen steht nichts mehr im Wege.

Allerdings haben die dort bestehenden Hafenebetriebe eine Bestandsgarantie erhalten. Unikai und die angrenzenden Firmen sollen uneingeschränkt weiter ihren Umschlag-tätigkeiten nachgehen können. Ein baulicher Trick soll hierbei helfen. Der langgezogene Bereich um den südlich des Moldauhafens und am Dessauer Ufer des Saalehafens wird mit durchgehenden hohen Gewerbegebäuden versehen, die die Wohnbebauung wie einen Sperrriegel von den Umschlagbetrieben trennen. „Bei der Planung des o.g. Sperrriegels wird der Senat dafür Sorge tragen, dass für die auf dem Kleinen Grasbrook tätigen Unternehmen keinerlei betriebliche Einschränkun-

gen aufgrund der geplanten Wohnbebauung durch Lärm- und andere Emissionen resultieren werden.“ Der UVHH hat hierbei Lehren aus der gescheiterten Olympia-Bewerbung Hamburgs gezogen, als vor allem die Nachnutzung des Geländes wegen der Nähe der Wohngebiete zu den Hafenebetrieben umstritten war.

Innerhalb von 20 Jahren werden 46 Hektar bebaut

In den nächsten 20 Jahren ist Folgendes geplant: Auf 46 Hektar sollen drei Quartiere entstehen (Moldauhafen, Freihafenelbquartier, Hafentorquartier). Vor allem am Moldauhafen, dem Gelände des Überseequartiers,

sollen neue Wohnungen entstehen. Nach Osten anschließend ist eine Mischnutzung vorgesehen. Und nach Süden in Richtung Wilhelmsburg soll der besagte Sperrriegel als ein Mix aus neuen und alten Gebäuden rein gewerblich genutzt werden. Später könnte auch die U-Bahn von Norden überirdisch über die Norderelbe geleitet werden. Mit insgesamt 880.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche wird der neue Stadtteil etwa die Größe eines Drittels der HafenCity aufweisen. In dieser werden spätestens ab dem übernächsten Jahr aufgrund der großen Nachfrage nach stadtnahen Wohnungen keine freien Flächen mehr zur Verfügung stehen.

Die übrigen 53 Hektar des



Saubere Trennung: Die rot-markierten Gebäude sollen einen Sperrriegel zur Wohnbebauung bilden

Kleinen Grasbrooks bleiben der Hafenvirtschaft vorbehalten. Sollten doch etwaige Betriebsverlagerungen notwendig werden, müssen diese „im Einvernehmen“ mit den Betrieben und „kostenneutral“ unter Bereitstellung einer gleichwertigen Ersatzfläche geschehen. Ansonsten hat die Stadt den Hafenerbetrieben zugesichert, dass sie auch weiterhin langfristige Pachtverträge (30 Jahre) erhalten werden.

Ebenfalls aus der Olympia-Bewerbung entliehen, ist die Idee, die Fläche, die von der Tschechischen Republik als Spätfolge des Versailler Vertrages gepachtet ist, aus dem Moldau- und Saalehafen herauszulösen und mit einer wesentlich besser erreichbaren Fläche im Kuhwerder Hafen in Steinwerder zu tauschen. Eine dem entsprechende Absichtserklärung haben die Tschechen mit dem Bund im Sommer geschlossen. Eine feste Vereinbarung fehlt indes noch.

Für die Entwicklung der Flächen wird die HafenCity Hamburg GmbH verantwortlich sein. Detaillierte Pläne gibt es indes noch nicht. Klar ist nur, dass die Entwicklung vom Überseequartier her in Richtung Süden erfolgen soll. Der Bebauungsplan, der nun zunächst aufgestellt wird, muss die Vereinbarungen mit der Hafenvirtschaft berücksichtigen. Der UVHH

kündigte an, dies auch genau zu kontrollieren und gegebenenfalls gegen den Plan zu klagen. Sollten sich jedoch alle an den nun gefundenen Kompromiss halten, wäre das für den Stadt und die Hafenvirtschaft ein Erfolg. Schließlich erhalten dadurch auch alle anderen angrenzenden Hafenerbetriebe Bestandsschutz.

Text: Matthias Soyka



Blick auf den heutigen Kleinen Grasbrook mit dem Überseezentrum

Startups meet Grownups

Die Haspa lud Logistikunternehmen zum Austausch mit jungen IT-Firmen ein

Bei der Maritimen Konferenz wurde es klar: Die Digitalisierung ist das Zukunftsthema in der Logistik. Denn die Branche hinkt, anders als beispielsweise die Automobilindustrie, in diesem Bereich noch gewaltig hinterher. Deshalb lud nun Thorsten Detjen, der bei der Hamburger Sparkasse vornehmlich Hafengebiete betreut, eine Reihe von jungen IT-Unternehmen und alt eingesessene Logistiker in das Haupthaus zu einem Gedankenaustausch ein. „Startups meet Grownups“ nannte er es kurz, mit dem Ziel, Berührungspunkte abzubauen. Und davon gab es doch noch einige.

Gekommen waren unter anderem Vertreter von MSC Deutschland, A. Hardrodt, Hoyer oder Bursped. Der Glaube an die Zukunft der totalen Digitalisierung hielt sich bei vielen in Grenzen. „Ich habe noch keine Palette gesehen, die allein vom Lkw hüpf“, meinte ein Spediteur. Und Remo Stork von der NAVIS AG ergänzte, dass am Ende doch immer der Mensch die Dienstleistung ausführen werde. Christian Hensen von der Online-Spedition Freight Hub hielt dagegen, dass gerade große Unternehmen riesige Summen investiert hätten, wenn sie im Ausland ein Unternehmen aufgekauft haben nun ihre IT in das neue Unternehmen übertragen müssten. Es werde dennoch getan, weil in



Fotos: SLH

Gerhard Schmid präsentiert ein mietbares Track-and-Trace-Gerät

vielen Unternehmen Aufträge noch händisch eingegeben werden, was sich über den Computer nun einmal deutlich schneller und fehlerfreier abwickeln ließe. Vor allem die Preisauskunft könne über sein Unternehmen innerhalb von wenigen Minuten abgeschlossen werden, während man bei old-schooligen Firmen bis zu drei Tage auf das Angebot warten müsse.

Ein großer Vorteil der digitalen Erfassung sei die Auswertung aller Daten, betonten mehrere Startup-Vertreter. Man müsse nicht mühsam Tabellen auswerten, sondern erhalte per Knopfdruck die gewünschten Informationen. Gleichwohl räumten auch die Newcomer ein, dass nicht alles digi-

talisiert werden könne. Alle Beteiligten waren sich zudem darin einig, dass bestimmte Tools sich zwar ganz nett anhörten, aber in der Praxis kaum genutzt würden, so dass die Kosten in keinem Verhältnis zum Ertrag stünden. Track and Trace beispielsweise – die Sendungsverfolgung. Hier hatte Gerhard Schmid von der Firma Roambee ein Angebot parat. Eine Walkman-große Box, die an jedem Frachtgegenstand befestigt werden kann und Daten wie Position und Wetter ständig meldet. 30 Euro kostet die Miete für einen Monat. Der Akku hält 100 Tage. Vor allem für temperaturanfällige oder wertvolle Ware sei der Einsatz sinnvoll.

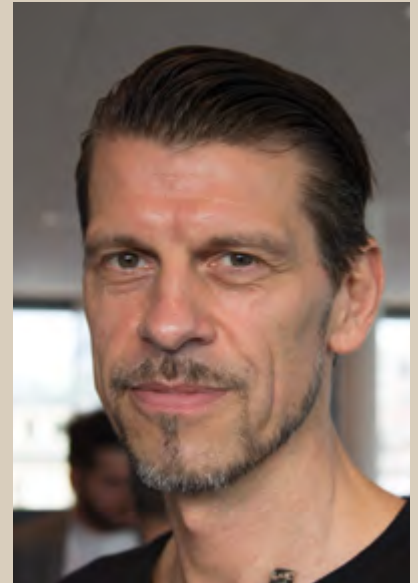
Mit CARGONEXX stellte sich



Christian Hensen,
Freight Hub



Thorsten Detjen,
Haspa



Bert Manke,
CORGANEXX

ein anderes interessantes Unternehmen vor. Es vermittelt Ladungstouren an Frachtführer, indem diese auf der Homepage eine der freien Touren kostenlos auswählen, ein Angebot abgeben und den Zuschlag

erhalten. Besonders Leerfahrten können so vermieden werden. Die Garantie für die Abwicklung des Auftrags und die Bezahlung übernimmt dabei CARGONEXX, das innerhalb eines Jahres auf diese Art

zur größten Lkw-Spedition Europas aufgestiegen ist. 40.000 Lkws laufen für das Unternehmen. Die Wachstumsrate beträgt zehn Prozent pro Woche, sagte Bert Menke.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordrange und auf Wunsch auch alle anderen europäischen Seehäfen. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr oder große Mengen auf innerdeutschen Strecken.

In Hamburg und zusammen mit unseren Kollegen in Aarhus, Kopenhagen und Göteborg finden wir für jede Herausforderung eine Lösung, und das schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

Mehr Infos auf www.ancotrans.de - Fordern Sie uns heraus.



Arbeiten an Schiffen steuerfrei

EuGH ändert Rechtsprechung zur Umsatzsteuer für Subunternehmer



Foto: DSV

Rolle rückwärts: Künftig müssen Subunternehmer wieder keine Umsatzsteuer für Hafendienstleistungen berechnen

Wer früher Leistungen im Zusammenhang mit der Seeschifffahrt erbrachte, musste dafür in der Regel keine Umsatzsteuer in Rechnung stellen. Erst seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) im Jahre 2006 wurde die allgemeine Umsatzsteuerbefreiung nahezu von Grund auf geändert, so dass eine Prüfung vieler Einzelfälle nötig wurde. Mit Urteil vom 4. Mai 2017 weicht der Europäische Gerichtshof wieder von dieser Meinung ab.

Die ursprüngliche Umsatzsteuerbefreiung galt zum einen für direkt gegenüber dem Seeschiffsbetreiber (Reeder, Bereederer) erbrachte Umsätze, wenn z.B. ein Spediteur mit dem Be- und Entladen von Schiffen durch eine Reederei beauftragt wird (Beispiel 1), sowie für das Erbringen einer Leistung im Rahmen von Vorstufenumsätzen einer Leistungskette, wenn beispielsweise ein Spediteur die Arbeiten von einem Subunternehmer ausführen lässt (Beispiel 2). Voraussetzung war lediglich, dass die Zweckbestimmung im Zeitpunkt der Lieferung eindeutig gegeben war.

Im Jahre 2006 erfolgte dann ein Umdenken. Für Leistungen, die zwar direkt für das Seeschiff bestimmt sind, sich jedoch mittelbar in den Stufen davor abspielen, ist an eine Umsatzsteuer-

erbefreiung nicht zu denken, so das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 14. September 2006 (C-181/04 bis C-183/04, HFR S. 1171). Zu dieser Entscheidung ist der EuGH aufgrund der Transportleistung von Kraftstoff für einen Auftraggeber gekommen, der diesen Kraftstoff daraufhin an Reeder verkaufte. In diesem Sachverhalt wäre eine Vielzahl von Kontrollmechanismen nötig gewesen, um sicherzustellen, dass der Kraftstoff tatsächlich zum Betreiben eines Seeschiffes genutzt wird. Nach Auffassung des EuGH wäre eine korrekte und einfache Anwendung der Umsatzsteuerbefreiung mangels eindeutiger Zweckbestimmung bei Lieferung nicht möglich gewesen. Es wurde daraufhin die Umsatzsteuerbefreiung für Umsätze in der Seeschifffahrt dahin gehend geän-

dert, dass Vorstufenumsätze in einer Leistungskette nicht mehr von der Umsatzsteuerbefreiung erfasst wurden (Beispiel 2). Die Umsatzsteuerbefreiung war daher nur noch bei Leistungen, die im Zusammenhang mit Seeschiffen oder dessen Ladung unmittelbar an den Seeschiffsbetreiber erbracht wurden, ohne Zweifel anzuerkennen (Beispiel 1).

Dieses war ein Ärgernis für alle Subunternehmer. Sie erbrachten zwar Leistungen an Seeschiffsbetreiber oder Seeschiffe, jedoch waren diese nicht die Auftraggeber. Der Auftrag wurde vom ersten Unternehmen in der Kette an den Subunternehmer erteilt, so dass die Leistung als an das erste Unternehmen erbracht galt. Sie konnten daher keine umsatzsteuerfreien Leistungen mehr erbringen. Dieser Rechtsgedanke galt auch für Unternehmer, die Waren

ein- und ausführen und in diesem Zusammenhang eine mit Umsatzsteuer ausgestellte Rechnung für das Be- oder Entladen der Waren erhalten.

Von dieser Rechtsauffassung weicht jetzt der Europäische Gerichtshof mit seinem Urteil vom 4. Mai 2017 (C-33/16, A Oy) wieder ab. Der Europäische Gerichtshof weist ausdrücklich darauf hin, dass die Umschlagleistungen eindeutig im unmittelbaren Zusammenhang mit den von Seeschiffen beförderten Waren und somit mit dem Bedarf der Ladung eines Seeschiffes stehen.

Der EuGH beruft seine Entscheidung auf den Art. 148. In dieser Richtlinie werden Leistungen an Seeschiffe insgesamt als umsatzsteuerfrei angesehen. Es wird eindeutig nicht darin unterschieden, ob es sich um eine Leistung unmittelbar an ein Seeschiff

oder um einen mittelbaren Vorstufenumsatz durch Subunternehmer handelt. Voraussetzung für die Steuerbefreiung bleibt jedoch, dass diese Leistungen „nachweislich“ im Zusammenhang mit einem Seeschiff stehen. Somit sind nun wieder alle Leistungen im Zusammenhang mit einem Seeschiff von der Umsatzsteuer befreit (Beispiel 1 und Beispiel 2).

Dieses stellt in der Praxis eine deutliche Erleichterung für alle Subunternehmer in diesem Bereich dar und vereinfacht die Handhabung von Umsätzen in der Seeschifffahrt.

Der Gesetzgeber und die Finanzverwaltung sind jetzt am Zug und müssen auf dieses Urteil reagieren. Wird dem aktuellen Urteil gefolgt, dann sind der Abschnitt 8.1 Abs. 7 UStAE sowie die strenge Sichtweise der Finanzverwaltung entsprechend an die



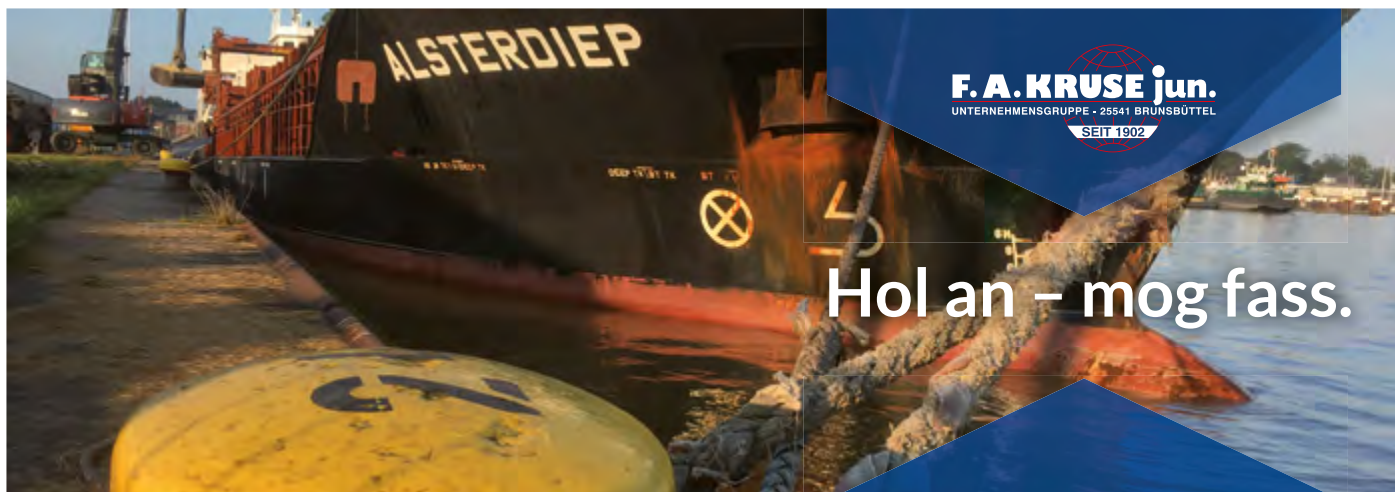
Frank Nicolai



Frank Kerstedt

Vorgaben des EuGH anzupassen. Die Auswirkungen des Urteils sind grundsätzlich auf alle noch offenen früheren Geschäftsjahre sowie auf alle laufenden Fälle anzuwenden. Es sollte hier aber eine enge Abstimmung mit dem Finanzamt erfolgen, bis der Gesetzgeber und die Finanzverwaltung auf das Urteil reagiert haben oder möglicherweise eine Übergangsregelung geschaffen wird.

Text: Frank Nicolai, Frank Kerstedt
Wirtschaftsprüfer, Steuerberater
bei Alpers Wsesel Dornbach



F.A. KRUSE jun.
UNTERNEHMENSGRUPPE - 25541 BRUNSBÜTTEL
SEIT 1902

Hol an – mog fass.

Agrarlogistik – Ihre Experten vor Ort

Umschlag und Lagerung von

- Getreide
- Futtermitteln
- Düngemitteln



F.A. Kruse jun. Südkai GmbH & Co. KG
Südkai 11, 25542 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Vergiss es, Chef!

Arbeitnehmer müssen unbillige Anweisungen künftig wohl nicht mehr befolgen

Mit dem Direktionsrecht kann der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern verbindliche Arbeitsanweisungen geben. Er muss dabei aber Grenzen beachten. Tut er dies nicht, sind die Anweisungen nicht vom Direktionsrecht gedeckt und rechtswidrig. Allerdings mussten Arbeitnehmer nach bisheriger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (BAG) rechtswidrige Anweisungen erstmal umsetzen, bis deren Unbilligkeit gerichtlich festgestellt war. Diese Rechtsprechung hat das BAG jetzt aufgegeben mit weitreichenden Auswirkungen auf die einseitige Gestaltung von Arbeitsbedingungen durch den Arbeitgeber (BAG, Anfragebeschluss v. 14.06.2017, Az.: 10 AZR 330/16 und BAG, Antwortbeschluss v. 14.09.2017, Az.: 5 AS 7/17).

Arbeitnehmer müssen rechtswidrige Arbeitsanweisungen in Zukunft weder vorläufig noch sonst wie befolgen, denn unbillige Arbeitsanweisungen sind nach dem neuen Kurs des BAG von Anfang an unverbindlich. Daher sind Arbeitnehmer nicht mehr verpflichtet, sich die Unbilligkeit der Weisung vorab von einem Gericht bestätigen zu lassen.

Das Direktionsrecht des Arbeitgebers

Im Arbeitsvertrag halten Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Regel nur die wichtigsten Eckdaten des Arbeitsverhältnisses fest, wie z. B. die Anstellung des Mitarbeiters als Krankenschwester, die Bürokraft oder die Marketingassistentin, das Gehalt, den Beginn des Arbeitsverhältnisses usw.. Nach Antworten auf die Fragen, welche Aufgaben die Krankenschwester, die Bürokraft oder die Marketingas-

sistentin zu erledigen hat, wird man dagegen im Arbeitsvertrag vergeblich suchen. Hier greift das Direktionsrecht bzw. das Weisungsrecht des Arbeitgebers ein. Es ist damit ein arbeitsrechtliches Instrument, das es dem Arbeitgeber erlaubt, den abstrakten Inhalt des Arbeitsvertrages im Arbeitsalltag zu konkretisieren. Das Direktionsrecht des Arbeitgebers greift also immer dann, wenn konkrete Arbeitsbedingungen im Arbeitsvertrag, Tarifvertrag, in einer Betriebsvereinbarung oder per Gesetz nicht vollständig geregelt sind. Die offenen Fragen zu Inhalt, Ort und Zeit der Arbeitsleistung darf der Arbeitgeber dann gem. § 611a BGB bzw. § 106 Gewerbeordnung (GewO) bestimmen.

Die Krux mit dem „billigen Ermessen“

Das Weisungsrecht des Arbeitgebers ist aber

nicht grenzenlos, denn § 611a BGB bzw. § 106 GewO gestatten es zwar dem Arbeitgeber, die offenen Fragen aus dem Arbeitsvertrag im Arbeitsalltag einseitig zu beantworten, erlegen ihm aber andererseits auch auf, die Interessen des Arbeitnehmers angemessen zu berücksichtigen. Im juristischen Sprachgebrauch bezeichnet man diese Beachtung der Arbeitnehmerinteressen bei der Ausübung des Weisungsrechts als billiges Ermessen. Der Arbeitgeber ist deshalb verpflichtet bei allen Arbeitsanweisungen seine eigenen betrieblichen Interessen gegen die Interessen des betroffenen Arbeitnehmers abzuwägen.

Ignoriert der Arbeitgeber die berechtigten Interessen des Arbeitnehmers oder berücksichtigt er sie nicht angemessen, ist die Weisung unbillig und damit rechtswidrig. Praktisch relevant ist dies z. B. bei Verset-

zungen eines Arbeitnehmers an einen anderen Arbeitsort, da diese Arbeitsanweisung gerade bei Arbeitsorten, die Hunderte von Kilometern entfernt sind, weitreichende Konsequenzen für das Privatleben des Arbeitnehmers hat.

Bei unbilligen Arbeitsanweisungen stellt sich für Arbeitnehmer die entscheidende Frage, ob sie die Anweisung befolgen müssen oder sich aufgrund der Rechtswidrigkeit weigern dürfen, ihr nachzukommen. Diese praktisch entscheidende Detailfrage mussten die Arbeitsgerichte klären. Lange Zeit war nach der gefestigten Rechtsprechung des BAG anerkannt, dass Arbeitnehmer die unbillige Arbeitsanweisung zunächst befolgen müssen, bis vor Gericht rechtskräftig festgestellt wurde, dass die Anweisung unzulässig war. Diese Rechtsprechung wird das BAG nun kippen mit weitreichenden

Folgen für Arbeitnehmer.

Die bisherige Rechtsprechung

Nach der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung konnten Arbeitnehmer abgemahnt und gekündigt werden, wenn sie sich über unbillige Arbeitsanweisungen hinweggesetzt haben. Sie waren daher verpflichtet, bis zur gerichtlichen Klärung die unbillige Anweisung zu befolgen. Nur wenn der Arbeitgeber bei der Ausübung seines Weisungsrechts gegen den Arbeitsvertrag, einen Tarifvertrag, eine Betriebsvereinbarung oder gegen Gesetz, z. B. Arbeitszeitgesetz (ArbZG) oder Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) verstoßen hat, durften sich Arbeitnehmer von Anfang an weigern, die rechtswidrige Anweisung zu befolgen. Hat der Arbeitgeber sich an diese vagen Grenzen gehalten und lediglich gegen den Grundsatz des billigen Ermessens verstoßen, musste der Arbeitnehmer erst die Arbeitsgerichte anrufen und feststellen lassen, dass es sich um eine unbillige Arbeitsanweisung handelt. Vom Arbeitgeber ausgesprochene unbillige Arbeitsanweisungen waren damit solange für den Arbeitnehmer bindend, bis ein Gericht

die Unverbindlichkeit der Weisung rechtsverbindlich festgestellt hat.

Nun wird alles ganz anders

Nun landete ein solcher Fall vor dem 10. Senat des BAG. Ein Arbeitnehmer war wegen Konflikten innerhalb des Teams von Dortmund nach Berlin versetzt worden. Der Arbeitnehmer weigerte sich, in Berlin zu arbeiten, und wurde vom Arbeitgeber nach zwei erfolglosen Abmahnungen fristlos gekündigt. Hiergegen klagte der Arbeitnehmer mit der Begründung, dass er keine Pflichtverletzung begangen habe, die den Arbeitgeber zur Abmahnung berechtigt hätte. Er hätte die Versetzung nicht befolgen müssen, da diese unzumutbar bzw. unbillig gewesen wäre.

Der 10. Senat folgt ebenso wie die beiden Vorinstanzen der Rechtsauffassung des Arbeitnehmers. Der Senat ist der Ansicht, dass Arbeitnehmer unbillige Weisungen des Arbeitgebers auch dann nicht befolgen müssen, wenn es keine dementsprechende rechtskräftige Entscheidung eines Arbeitsgerichts gibt. Da der 10. Senat mit dieser Ansicht aber von der geltenden Rechtsprechung des 5. Senats abweicht, musste er diesen vorab fragen, ob er weiterhin an seiner Rechtsauffas-

sung festhalte, dass Arbeitnehmer unbillige Arbeitsanweisungen bis zur rechtskräftigen gerichtlichen Klärung befolgen müssten.

Grünes Licht vom 5. Senat

In seinem Antwortbeschluss vom 14. September 2017 teilte der 5. Senat mit, dass er nicht mehr an seiner Rechtsauffassung festhält. Damit hat der 5. Senat dem 10. Senat grünes Licht für die beabsichtigte Änderung der Rechtsprechung gegeben. Dieser kann nun urteilen, dass unbillige Arbeitsanweisungen ebenfalls von Anfang an verweigert werden dürfen mit der Folge, dass Arbeitnehmer vorher kein gerichtliches Verfahren mehr einleiten müssen.

Aber Achtung: Ein Risiko bleibt für Arbeitnehmer. Nach der sich ankündigenden Rechtsprechungsänderung zur Verbindlichkeit unbilliger Arbeitsanweisungen können sich Arbeitnehmer also von Anfang an gegen unbillige Anordnungen wehren. Sie müssen sich dabei aber bewusst sein, dass sie dann das Risiko tragen, dass die Weisung doch nicht unbillig war. Stellt sich später in einem vom Arbeitgeber eingeleiteten Gerichtsverfahren heraus, dass



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

die Arbeitsanweisung doch wirksam war, muss der Arbeitnehmer die arbeitsrechtlichen Konsequenzen bis hin zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses tragen.

Im Zweifel sollten Arbeitnehmer unbillige Arbeitsanweisungen daher auch nach der Rechtsprechungsänderung vorläufig und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht befolgen, bis das Arbeitsgericht rechtskräftig die Unbilligkeit der Weisung festgestellt hat. Arbeitgebern ist hingegen zu raten, ihr Direktionsrecht mit Augenmaß auszuüben und Anweisungen im Grenzbereich sorgfältig zu prüfen. Denn es kann davon ausgegangen werden, dass die Kehrtwende des BAG dazu führen wird, dass grenzwertige Anweisungen zunehmend kritisch hinterfragt und von betroffenen Arbeitnehmern nicht (mehr) befolgt werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Essen und genießen lassen

Im „Fillet of Soul“ gibt es ungewöhnliche Kreationen zu fairen Preisen



Das Restaurant befindet sich im „Haus der Fotografie“



Offen und hell ist der Gasträum eingerichtet

Die Deichtorhallen in der Nähe des Hauptbahnhofs zählen seit rund 100 Jahren zu einem der Wahrzeichen der Hansestadt. In dem hinteren Gebäude, dem „Haus der Fotografie“ ist seit zwölf Jahren das „Fillet of Soul“ untergebracht. Hier kreiert Patrick Gerhardt als Küchenchef, der schon im Berliner Sterne-Restaurant „Margeaux“ tätig war, exzellente Küche zu fairen Preisen. Vor allem mittags muss man nicht mehr als 13,50 Euro pro Gericht hinlegen. Abends freilich wird's erheblich teurer, wie man auf einer riesigen Tafel über der offenen Küche lesen kann. Dort sind die Abendgerichte aufgelistet.

Wer freilich mittags kommt, sollte einen Tisch reservieren, denn die 50 Plätze sind ruckzuck voll. Bei schönem Wetter jedoch gibt es mehr als doppelt so viele Plätze im Freien. Egal, wo man sitzt, man hat stets die Deichtorhallen im Blick. Auf dem Tisch liegen weiße Zettel, auf denen wir den ständig wechselnden Mittagstisch finden. Poulardenbrust im Serranomantel mit Waldpilzrisotto, Ofentomate und Parmesanschaum zum Beispiel oder Backfisch mit Kartoffel-Gurkensalat und Zitrone & Kresse-Ei-Remoulade. Oder zum Nachtisch Schokopancakes mit Gewürzananas,

Vanilleeis & Kokos-Karamell-Popcorn für nur 4,50 Euro.

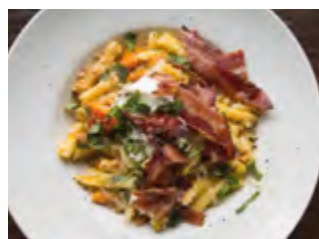
Wir entscheiden uns für Pasta mit Hokaidokürbis, Bacon, Ziegenfrischkäse, Amarettini und Parmesan (10,50 Euro). Nach kurzer Zeit eilt eine der vier Kellnerinnen mit frisch gebackenem Weißbrot und zwei Einmachgläsern mit Oliven und grobem Salz herbei, um die Wartezeit zu überbrücken. Als schließlich der Haupt-



Brot, Öl und Salz

gang kommt, sind wir überrascht. Vor allem die klein gehackten Amarettini bilden einen verwegenen Kontrast zu dem Ziegenfrischkäse, der über den Penne verläuft. Das alles schmeckt ganz hervorragend und ist auch von den Portionen her völlig ausreichend.

Erwähnt sei hier zudem, dass „Fillet of Soul“ auch exquisites Catering mit selbst gemachtem Fingerfood anbietet. Wem der Name des Restaurants



Pasta mit Kürbis

bekannt vorkommt, der sei an den James-Bond-Film „Leben und sterben lassen“ erinnert, wo Roger Moore einkehrt und nicht ganz so gastlich empfangen wird. Gebhardt und sein Kompagnon Florian Papst sind nebenbei auch 007-Fans. Ihr Motto müsste demnach heißen: „Essen und genießen lassen“.

Text: Nils Knüppel

Fillet of Soul

Deichtorstr. 2
20095 Hamburg
Tel. 040 70 70 58 00
info@fillet-of-soul.de
www.fillet-of-soul.de

Öffnungszeiten:

Di. - Sa. 11 bis 24 Uhr
So. 11 bis 18 Uhr

Bloß nicht aufwecken!

Die Neuverfilmung von „Die Mumie“ ist deutlich düsterer geraten



Dr Jekyll/Mr Hyde



Madam ist schlecht drauf



In der Grabstätte ist die Mumie angekettet



Es gibt auch nette Frauen



Jungs, geht nicht weiter!

Marvel hat es vorgemacht: Ein Film genügt nicht, es muss gleich ein ganzes Universum mit mehreren ineinander verwobenen Geschichten sein. Die Idee verspricht extrem viel Geld, also schicken sich momentan alle an, dieses Rezept für sich noch einmal aufzukochen: DC vereint Superman und Co. zur Justice League, aus den Transformers soll auch eine ganze Filmserie werden, und sogar von James Bond hört man Expansionspläne. Universal hat ein ganzes Schatzkästlein, das darauf wartet, aufgemacht zu werden: die Grusel- und Horrorklassiker der Schwarzweiß-Ära. Regisseur Alex Kurtzman macht den Anfang...

Nick Morton (Tom Cruise) und sein Freund Chris dienen den US-Streitkräften im Nahen Osten – oder so ähnlich. Grabräuber und Glücksritter trifft es eher. Jedenfalls werden sie im heutigen Irak selbst verschuldet in ein Scharmützel verwickelt, das Nicks Freund Chris dazu veranlasst, einen Luftschlag anzufordern. Ein paar Bomben später ist eine alte Grabstätte freigelegt, die erforscht werden will. Es handelt sich aber nicht um ein antikes Grabmal, wie zunächst angenommen, sondern vielmehr um ein

Gefängnis. In diesem wurde die altägyptische Prinzessin Ahmanet (Sofia Boutella) lebendig mumifiziert zurückgelassen. Und das aus gutem Grund. Denn die über 5000 Jahre alte Leiche erweist sich als überaus lebendig und ist sehr, sehr schlecht gelaunt.

Die Mumie“ stammt eigentlich aus dem Jahr 1932 und wurde von Boris Karloff gespielt. Ein actionreiches Update erfuhr der Stoff im Jahr 1999 unter Stephen Sommers mit Brendan Fraser und Rachel Weisz. Das war eher

eine leichtgewichtige Indiana-Jones-Variante. Nun also eine deutlich dunklere Version, angereichert mit weiteren Figuren aus der guten gruseligsten Zeit, wie z. B. Dr. Jekyll und Mr. Hyde (Russell Crowe). Das Ganze ist und bleibt im Kern ein Tom-Cruise-Film. Der ist zwar wie immer top trainiert, spielt aber unterm Strich hier mal einen Deppen. Vielleicht war das der Grund, warum der Film nicht ganz die Erwartungen erfüllt hat, die in ihn gesetzt worden sind. An der Mumie Sophia Boutella (Kingsman – The

Secret Service, Star Trek Beyond) kann es jedenfalls nicht liegen. Für einen netten Filmabend ist das Ganze aber allemal brauchbar. Als nächstes steht „Frankensteins Braut“ auf der Liste.

Text: Martin Soyka



Ab 19. Oktober im Handel

O'zapft ist bei TCO Transcargo



Alle zwei Jahre bekommt Ingo Zemelka einen Rappel. Dann lädt der Chef der TCO Transcargo GmbH Freunde, Geschäftspartner und die Belegschaft in eine seiner Hallen ein, die er sonst zur Lagerung von Im- und Exportwaren nutzt, und veranstaltet dort sein eigenes Oktoberfest. Zum fünften Mal bereits hieß es: O'zapft ist! Dabei legte der Chef selbst Hand an, um ein 50-Liter-Fass original Münchner Hofbräubier anzustechen. Sechs Schläge brauchte er, was erfahre-

ne Wies'ngänger als sehr guten Wert lobten. Rund 400 Gäste waren schließlich auf das Gelände auf der Hohen Schaar gekommen, um bei Schweinshaxen, Brathähnchen, Leberkäse und Weißwürsten den Bayern zu zeigen, dass auch die Norddeutschen richtig abfeiern können.



Unter den Gästen waren HPA-Chef Jens Meier und sein Finanzdirektor Tino Klemm, Brunsbüttel Ports-Geschäftsführer Frank Schnabel, der Leiter der Süd-West-Terminals Rainer Fabian und Ex-HHLA-Vorstand Stefan Behn. Eine Oktoberfest



erfahrene Band heizte den Gästen bis in den späten Abend ein, die Maßkrüge zünftig in die Höhe zu recken. Ganz nebenbei spielte das Wetter auch noch mit. Seit 2009 hat es kein einziges Mal geregnet, wenn Zemelka zum Hafen-Oktoberfest lud. Wenn das kein gutes Omen ist.



IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion: Matthias Soyka

(V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Frank Kerstedt
Nils Knüppel
Frank Nicolai
Martin Soyka

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

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 incl. 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. November 2017

STADT LAND HAFEN

76 Kilometer Kabel für Windpark



Sassnitz – Für den Anschluss des E.ON-Windparks Arkona werden derzeit im Hafen Mukran insgesamt 76 Kilometer Kabel umgeschlagen. Der erste von fünf Zügen erreichte aus dem Werk der Firma Nexan in Hannover die Anlage, wo die schweren Rollen von dem neuen Gleis 66 direkt auf ein Errichterschiff gehoben wurden. Die Kabel wiegen zwischen 510 und 580 Tonnen. Mit den Kabeln sollen 60 Windkraftanlagen untereinander und mit einer Umspannplattform verbunden werden.

DSV eröffnet neues Logistikzentrum

Bochum – Der dänische Logistikdienstleister DSV hat im Gewerbepark Stahlhausen ein 42.100 Quadratmeter großes Logistikzentrum eröffnet. Es ist das siebte seiner Art, das ausschließlich für den Großkunden dm-drogerie betrieben wird. Nach einjähriger Bauzeit wurde auf einer Gesamtfläche von 90.000 Quadratmetern die Anlage nebst Bürogebäude und Freiflächen errichtet. Die Bochumer Anlage ist die größte ihrer Art und soll vor allem als Verteilzentrum für großvolumige Artikel wie Toilettenpapier

dienen. In ihr können 150 neue Beschäftigte arbeiten.

Hapag Lloyd beschließt Kapitalerhöhung

Hamburg – Die Hapag-Lloyd AG hat die beim Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC vereinbarte Kapitalerhöhung auf den Weg gebracht. Der erwartete Bruttoemissionserlös beträgt rund 352 Millionen Euro. Das Grundkapital der Gesellschaft von 164 Millionen Euro soll durch Ausgabe von neuen Stückaktien auf 175,7 Millionen Euro erhöht werden. Die neuen Aktien sind ab dem 1. Januar 2017 gewinnberechtig und sollen allen Aktionären zu einem Preis von 30 Euro und im Verhältnis 14:1 je Aktie zur Zeichnung angeboten werden. Der Aktienkurs lag zuletzt bei 37 Euro. Die Bezugsfrist für die Aktionäre wird voraussichtlich am 16. Oktober enden. Der aus der Kapitalerhöhung insgesamt erwartete Erlös soll überwiegend zur Schuldentilgung verwendet werden.

Neues Containerdepot für die BEHALA

Berlin – Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) hat im Westhafen ein neues Leercontainerdepot eröffnet. Die 2001 errichtete Anlage war bereits zweimal erweitert worden, zuletzt 2016 auf ein jährliches Umschlagvolumen von 130.000 TEU. Die neue Fläche ist 8.200 Quadratmeter groß und bietet Platz für 1.000 TEU. Es kann sowohl per Bahn als auch per Lkw angefahren wer-

den. Damit endet ein Provisorium, das seit zehn Jahren für den Umgang mit Leercontainern auf einer kleinen Nebenfläche erhalten musste. Die dortige Kapazität von 300 TEU war aber nicht annähernd ausreichend.

HHLA baut nasse Umfuhren aus



Hamburg – Die HHLA-Tochter CTD Container-Transport-Dienst, die einen großen Teil der Umfuhren von Containern zwischen den verschiedenen Terminals und Depots im Hamburger Hafen realisiert, hat den Einsatz von Binnenschiffen der Deutschen Binnenreederei ausgeweitet. Allein im Mai 2017 wurden über 1.000 TEU mit dem Binnenschiff transportiert. Dies entsprach einem Anteil von 7,2 Prozent und stellte den bisherigen Höchstwert dar. Der durchschnittliche Anteil an allen Umfuhren lag im ersten Halbjahr 2017 bei 6,4 Prozent und damit vier Prozentpunkte höher als im ersten Halbjahr 2016. CTD sieht den Wasserweg als eine zukunftsfähige Alternative: Vor allem Straßen und Brücken sollen so entlastet werden. Container der HHLA, die auf dem Wasserweg transportiert werden, sind meist mit besonders schweren Gütern wie Aluminium-Vorprodukten oder Kartoffeln beladen.

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