

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

## Fehlplanung in der HafenCity?

Das Kreuzfahrtterminal soll zu teuer und mit seinen vier Stockwerken zu kompliziert sein

Wieder erregt ein Kreuzfahrtterminal in Hamburg die Gemüter. Diesmal ist es der Neubau in der HafenCity, für den plötzlich Mehrkosten von bis zu 20 Millionen Euro anfallen. Zudem halten Experten die Konzeption mit einer Abfertigung der Passagiere über vier Stockwerke für kaum praktikabel und viel zu aufwendig. Auch die Kosten für die geplante zweite Landstromanlage seien unklar, so Kritiker

Das neue Terminal ist mit 46,7 Millionen Euro veranschlagt, die zu 90 Prozent über Kredite finanziert sind. Diese sollen durch Kreuzfahrtentgelte ge-



Das Kreuzfahrtterminal ist von Hotels und Geschäften eingerahmt

deckt werden. Fachleute bezweifeln jedoch, dass die vertikale Konstruktion für die Abfertigung von 3.600 Kreuzfahrtgästen, die die Stadt veranschlagt hat, geeig-

net ist. Sie sprechen von Mehrkosten für die Reeder von 30 bis 50 Prozent und halten nur maximal 1.500 Gäste pro Schiff für realistisch. **Seite 6**

### Stagnation

Der Umschlag im Hamburger Hafen war 2017 leicht rückläufig. **S.4**

### Wachablösung

Auf der „Cap San Diego“ hat mit Ann-Kathrin Cornelius erstmals eine Frau das Sagen. **S.10**

### Nachwuchsmangel

Im Hamburger Hafen sind viele Unternehmen personell schlecht aufgestellt. **S.14**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

es ist schon merkwürdig. Da verkünden Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch und das HHM mantraartig, wie toll sich die Kreuzfahrt in der Hansestadt entwickelt. Und gleichzeitig erklärt Jürgen Bruns-Berentelg, der Chef der ebenfalls städtischen HafenCity Entwicklungsgesellschaft, dass Hamburg in den letzten Jahren vornehmlich nur Jobs im Niedriglohnsektor, vor allem im Tourismus, geschaffen habe. Und das sei schlecht. Deshalb müsse der Hafen nun einen Teil des Grasbrooks abtreten, damit dort hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Vor Jahren musste der Hafen schon ein Filetstück für den Bau des dritten Kreuzfahrtterminals in Steinwerder abgeben. Um die Folgen dessen wieder rückgängig zu machen, schrumpft das wertvolle Hafengebiet nun also erneut.

Man kann sich drehen und wenden, wie man will: Der Hafen ist immer der Dumme!

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**

**Aktuelles**



Hamburger Umschlag stagniert 4  
 HafenCity Kreuzfahrtterminal 6  
 Grasbrook als Lockvogel 8  
 Wachwechselauf „CapSanDiego“ 10  
 Ein Sperrwerk für die Elbe? 12

**Wirtschaft**



Nachwuchsmangel im Hafen 14  
 Wie gut ist autonomes Fahren? 16

**Recht & Geld**

Vorsicht bei Erklärungen 18

**Essen**



Harbour Cake 20

**DVD**



Thor – Tag der Entscheidung 21

**Personal**

Veränderungen in Firmen 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](http://www.tco-transcargo.de)

# Hamburg tritt auf der Stelle

Der Hafen verliert gegenüber der europäischen Konkurrenz weiter Marktanteile



Foto: HHM/Michael Lindner

Beim Kohle- und Erzumschlag legte Hamburg kräftig zu, ansonsten wartet Hamburg auf die Elbvertiefung

**Rotterdam plus 12,3 Prozent (13,7 Millionen TEU), Antwerpen plus vier Prozent (10,4 Millionen TEU), Bremen plus 0,5 Prozent (5,5 Millionen TEU), Wilhelmshaven plus 15,1 Prozent (560.000 TEU).** Das sind die nüchternen Zahlen der Hamburger Konkurrenz in der Nordrange im Containerumschlag, der immerhin zwei Drittel des Gesamtumschlags an der Elbe ausmacht. Und die Hansestadt? Sie verliert ein Prozent bei 8,8 Millionen umgeschlagenen TEU. Der Marktanteil sank damit auf 22,59 Prozent, Bremen stagnierte bei 14,11 Prozent, Wilhelmshaven legte auf 1,43 Prozent zu. **Einziger Lichtblick: Das Minus rührt ausnahmslos von dem wenig profitablen Umschlag von Leercontainern her. Dagegen war auch der Gesamtumschlag um 1,7 Millionen Tonnen rückläufig.**

Innerhalb der Hamburger Terminals ist es allerdings aufgrund der Neuordnung der Reederallianzen zu massiven Veränderungen gekommen. Während bei EUROGATE der Umschlag um über ein Viertel auf 1,7 Millionen TEU einbrach, stieg der Umschlag bei den HHLA-Terminals um 8,3 Prozent auf 6,9 Millionen TEU. Der Umsatz verbesserte sich dem entsprechend um sechs Prozent auf 1,25 Milliarden Euro, das Ergebnis um fünf Prozent auf 173 Millionen Euro. Dennoch stürzte der Kurs der HHLA-Aktie unmittelbar nach Bekanntwerden der Zahlen um über elf

Prozent ab. Amerikanische Broker-Häuser waren offenbar auf den relativ engen Wert aufmerksam geworden und hatten in einer konzertierten Aktion große Stückzahlen leer verkauft. Täglich werden etwa 100.000 Anteile an den Börsen gehandelt. An jenem Freitag waren es über 300.000. Nachdem der Kurs am Morgen kräftig abgestürzt war, kauften die Broker zu den deutlich günstigeren Kursen die Aktie. Die Differenz zwischen dem morgendlichen Verkauf von Aktien (ohne sie zu besitzen) und dem abendlich Ankauf (um die Bringschuld zu günstigeren Kur-

sen zu begleichen) war deren Gewinn. Fundamental war der Kursrutsch nicht begründbar.

Anders als der Containerumschlag erzielte der Umschlag von Kohle und Erz in Hamburg einen neuen Rekordwert. Von diesem Greifergut wurden 23,5 Millionen Tonnen (+ sieben Prozent) umgeschlagen. Während der Import um 5,8 Prozent stieg, erhöhte sich der Export sogar um 13 Prozent. Aufgrund schlechterer Ernten verringerte sich der Export von Getreide um ein gutes Viertel. Bei Flüssiggütern fiel der Import um fast zwölf Prozent, während der Export

um 17,7 Prozent auf 4,2 Millionen Tonnen hochschnellte. Der konventionelle Stückgutumschlag war mit 1,4 Millionen Tonnen erneut im Minus (sechs Prozent). Hier wirkte sich noch die Schließung des Buss Hansa Terminals aus.

Für die Zukunft sind jedoch Wirtschaftssenator Frank Horch und das HHM optimistisch. Zum einen werde in diesem Jahr wohl das Verfahren für die Fahrrinnenanpassung der Elbe vor dem Bundesverwaltungsgericht endgültig mit Erfolg angeschlossen werden, so dass die Arbeiten bis 2021 abgeschlossen werden können. Dieses dürfte sich, so Mattern, vor allem auch positiv auf den Leercontainerumschlag auswirken, der derzeit in andere Häfen umgeroutet werde. HPA-Chef Jens Meier ergänzte, dass Hamburg seine Hausaufgaben gemacht und den Hafen für wieder steigende Umschlagzahlen ertüchtigt habe. Neben Brückenneubauten nannte er auch Fortschritte bei der Digitalisierung. Der neue Mobilfunkstandard G5, der in Hamburg von der EU getestet werde, erlaube beispielsweise ein verkehrsabhängiges Steuern von Ampeln ohne das aufwendige Verlegen von Glasfaserkabeln.

Zum anderen könnten auch Neuregelungen der Großen Koalition positive Signale bewirken. So haben sich CDU/CSU und SPD im Koalitionsvertrag auf eine Änderung der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer geeinigt, was von der Hafenwirtschaft seit langem gefordert wurde. Künftig kann, wie in den anderen europäischen Nordrange-Häfen auch, für Importeure die Einfuhrumsatzsteuer sofort von der Vorsteuer abgezogen werden. Dies erspart teure Zwischenfinanzierungen.

*Text: Matthias Soyka*

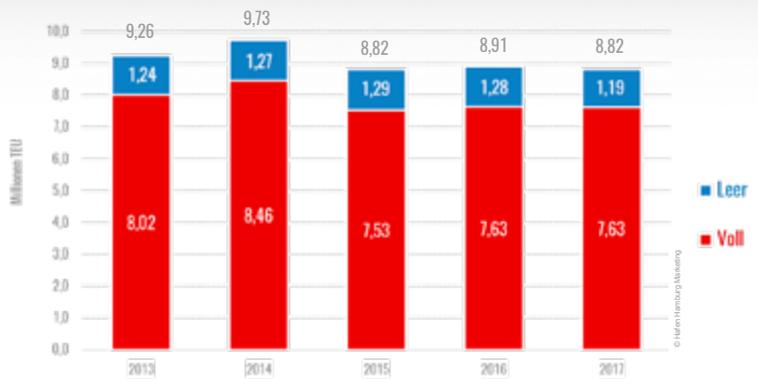
### Seegüterumschlag

Januar bis Dezember



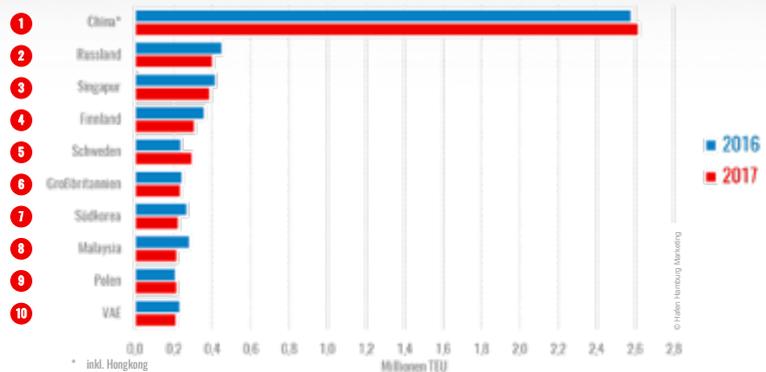
### Containerumschlag

Januar bis Dezember



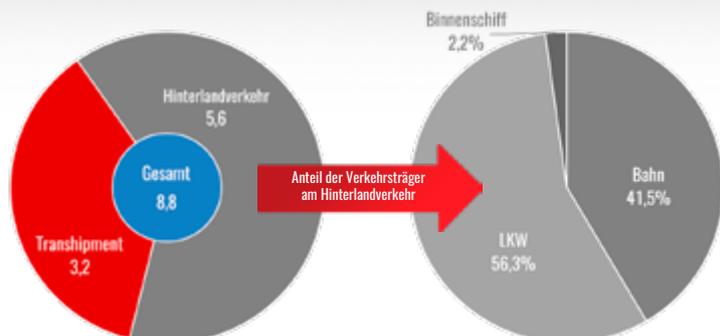
### Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr

Januar bis Dezember



### Modal Split im Container-Hinterlandverkehr 2017

Millionen TEU



\*Transportaufkommen Binnenschiff geschätzt auf Basis Jan-Sep. 2017

# 20 Millionen Euro versenkt?

An den Planungen zum HafenCity Kreuzfahrtterminal scheiden sich die Geister



Simulation: HafenCity Hamburg

Das gesamte südliche Überseequartier hat eine Fläche von 14 Hektar

**Die Kreuzfahrtterminals im Hamburger Hafen sind im Kreuzfeuer der Kritik. In Altona wurde eine sündhaft teure und kaum genutzte Landstromanlage gebaut, das dritte Kreuzfahrtterminal ausgerechnet auf Steinwerder errichtet. Und nun der Neubau in der HafenCity, bei dem die Opposition in der Bürgerschaft Geldverschwendung vermutet und Hafenbetriebe die vertikale Konzeption des Terminals massiv anzweifeln. Vor allem die Kosten für die Stadt sind seit 2014**

Damals bestand noch ein Deal mit einem Konsortium, das das südliche Überseezentrum, in dem das Kreuzfahrtterminal integriert ist, errichten

wollte. Demnach wollte das Konsortium einen Beitrag von 10 Millionen Euro für die Errichtung des Terminals an die Stadt zahlen, da die Kreuzfahrtgäste viele Kunden in die angrenzenden Geschäfte spülen dürften. Doch diesem Konsortium ging das Geld aus und der französische Projektentwickler Unibail Radamco SE stieg in das Geschäft ein. Bei dem Verkauf der Grundstücke indes „findet sich keine Regelung für den Ausbauschuss“, wie es in einer Mitteilung des Senats an

die Bürgerschaft (Drucksache 21/10347) nun heißt. Im Gegenteil: Die Stadt ihrerseits zahlt bis zu 10 Millionen Euro an Unibail für das Kreuzfahrtterminal. In der Drucksache wird dies mit „erheblichen baulichen und flächenbezogenen Aufwendungen“ begründet, da die Stadt die Planungen zwischenzeitlich verändert und ein wesentlich größeres Terminal konzipiert hat (7.600 statt 4.600 Quadratmeter Bruttogeschossfläche). Man habe damit der steigenden Schiffsgrößen Rech-

nung getragen, heißt es in der Drucksache weiter. Die Kosten sind auf 46,7 Millionen Euro geklettert. Die stadteigene Terminaleigentums-gesellschaft (TEG) hat das Dauernutzungsrecht und wird Mieter.

Für den FDP-Fraktionschef Michael Kruse ist die gesamte Finanzierung völlig intransparent, zumal für die Kreuzfahrtschiffe an der HafenCity nun eine zweite Landstromanlage gebaut werden soll, die laut Drucksache aus 100 Prozent Ökostrom gespeist werden soll. Die



**Michael Kruse,**  
FDP-Fraktionschef



Simulation: Atelier Christian de Portzamparc

Links das Kreuzfahrtterminal, daneben sind Hotels und eine große Shopping Mall geplant

Kosten für die Anlage werden jedoch nicht erwähnt. In Altona, so Kruse, sei die Landstromanlage zutiefst defizitär. Bislang wurden die Kreuzfahrtschiffe an der Hafencity mit Strom von der LNG-Barge „Hummel“ gespeist. Das Vorzeigeprojekt ist nun erst einmal kalt gestellt. Kruse sieht in die Planungen für das Terminal und die Landstromanlage als „Blackbox“ an.

Harsche Kritik kommt auch von der Hafenwirtschaft. Sie erzürnt sich an den Planungen des Terminals schlechthin, das über vier Stockwerke konzipiert ist. In den zwei Untergeschossen sollen Parkplätze für Busse einerseits sowie Pkws und Taxen andererseits entstehen, im Erdgeschoss die vom Schiff kommenden Gäste abgefertigt werden, im ersten Obergeschoss die abfahrenden Gäste. Bis zu 3.600 Passagiere könnten so innerhalb von drei Stunden in jede Richtung

durch das Terminal geschleust werden.

Das zweifeln jedoch Reeder und Umschlagbetriebe an. Ein Gutachten des US-amerikanischen Kreuzfahrtterminalarchitekten Bermello Ajamil & Partners, Inc. bestätigte, dass der geplante Bau über vier Ebenen operativ zu extremen Herausforderungen und Zusatzkosten für die Reedereien führt. Kritisiert werden nicht nur die langen Wege für die Passagiere, sondern auch der Mehraufwand, der zwischen 30 und 50

Prozent liegt. Die Abfertigung der Busse und die Zulieferung von Proviant-Taxis sein nicht intelligent geplant, so Kritiker. Das Konzept sei nicht an den Bedürfnissen eines Kreuzfahrtterminals sondern an den Vorgaben der Investoren für die angrenzende Shopping Mall orientiert. Experten halten einen reibungslosen Ablauf von maximal nur 1.500 Passagieren für möglich. Die TEG rechnet jedoch mit einer jährlichen Rendite von drei Prozent, die nur

durch eine Auslastung mit großen Schiffe gewährleistet ist.

In diesem Jahr werden insgesamt 800.000 Kreuzfahrtgäste erwartet. In der Drucksache geht der Senat davon aus, dass die drei bestehenden Terminals (Steinwerder kann bis zu 4.000 Gäste, Altona bis zu 2.500 Gäste aufnehmen) bis zu 1,3 Millionen Gäste abfertigen könnten. Für noch größere Kreuzfahrtschiffe müsste jedoch ein viertes Terminal gebaut werden, heißt es.

*Text: Matthias Soyka*



Foto: SLH

Bisher ist am geplanten Terminal nur eine große Baugrube zu sehen

# Grasbrook als Lockvogel

HafenCity-Chef versucht, die Wohnbebauung des Hafengebiets zu rechtfertigen



Der Grasbrook ist neben der HafenCity und dem Billebogen Teil der Hamburger Stadtentwicklung

**Der Grasbrook war in den letzten Jahrzehnten immer wieder Spielball der Hamburger Stadtplaner. Jetzt soll dort im nördlichen und östlichen Teil eine Bebauung mit 3.000 Wohnungen für 6.000 Menschen und Gewerbebauten mit bis zu 16.000 Arbeitsplätzen entstehen. Der Rest, so ein Letter of Intend, den die Stadt Hamburg mit der Hafenvirtschaft abgeschlossen hat, bleibt weiter für die Hafennutzung vorgesehen. Jürgen Bruns-Berentelg, Geschäftsführer der stadteigenen HafenCity Hamburg GmbH, soll auch dieses Projekt umsetzen. Im Hafen-Klub warb er um Zustimmung.**

Doch viele führende Köpfe aus der Hafenvirtschaft sind da skeptisch. Zu tief sitzt das Misstrauen, das die Stadt im Vorwege der HafenCity-Planung verursacht hat. Damals hatte die Wirtschaftsbehörde die HHLA insgeheim angewiesen, die Nutzung sämtlicher Grundstücke in der heutigen HafenCity unter ihre Kontrolle zu bringen. Andere Hafenbetriebe wurden hinaus komplimentiert oder zu Spottpreisen aufgekauft. Kaum hatte der letzte Betrieb ahnungslos die Fläche geräumt, wurden die Planungen für die HafenCity groß angekündigt. Die Stadt sparte so Hunderte von Millionen Euro Entschädigungszahlungen oder Kosten für sprunghaft gestiegene Grundstücke.

Nun also gibt es einen Letter of Intend, der allerdings nicht rechtlich bindend ist. Im Hafen-Klub

versicherte Bruns-Berentelg auf besorgte Anfragen hin, dass sich die Stadt an die Vereinbarung halten werde. Der neue Stadtteil Grasbrook wird 65 Hektar, davon 48 Hektar Land, an Fläche betragen. 880.000



**Prof. Jürgen Bruns-Berentelg**  
Geschäftsführer HafenCity GmbH

Quadratmeter Bruttogeschossfläche (ein Drittel der HafenCity) sollen entstehen, die Kosten bei etwa 3,5 Milliarden Euro liegen. Rechtliche Probleme durch Lärm oder Luftemissionen der nahen Hafenbetriebe erwartet Bruns-Berentelg kaum. Der Lärm der Eisenbahn-Elbbrücken sei wesentlich größer. Allenfalls Gefahrgut-Szenarien könnten aufgrund der vorgeschriebenen teils enormen Sicherheitsabstände problematisch werden. „Hier muss sich zeigen, inwieweit Hafen und Stadt kompatibel sind.“ Im schlimmsten Fall müsse es zu Betriebsverlagerungen kommen.

So recht glauben wollte das keiner. Zumal auch der Sinn der Bebauung niemandem einsichtig war. Immerhin hat die Hafenvirtschaft andere Ideen, wie die Verlagerung der Universität unter dem CDU-Senat an den Grasbrook, die Olym-

pischen Spiele oder den „Sprung über die Elbe“ erfolgreich abgewehrt. Dieses Schlagwort von der städtebaulichen Spange zwischen HafenCity und Wilhelmsburg als urbane Verbindung der Innenstadt mit Harburg fiel auch nicht ein einziges Mal an diesem Abend.

Stattdessen bemühte Bruns-Berentelg andere Gründe. Der Grasbrook werde vor allem Arbeitsplätze schaffen. Und diese dürften besonders hoch bezahlt sein. In den letzten Jahren seien in der Hansestadt durch den boomenden Tourismusbereich dagegen eher Niedrig-Lohn-Arbeitsplätze geschaffen worden. Hier sei Hamburg ins Hintertreffen gegenüber anderen europäischen Metropolen wie Madrid, Prag, Stockholm, Budapest, Wien, Paris oder London geraten, wo mehr Spitzentechnologien entwickelt worden seien.

Hamburg habe zwar die höchste Wirtschaftskraft Deutschlands, aber eine unterdurchschnittliche Investitionsquote. Hamburg müsse seine „städtische Wettbewerbskraft“ auch gegenüber anderen deutschen Großstädten wie München, Frankfurt, Stuttgart oder Köln verbessern. Die Stadtentwicklung könnte somit zur Sicherung der



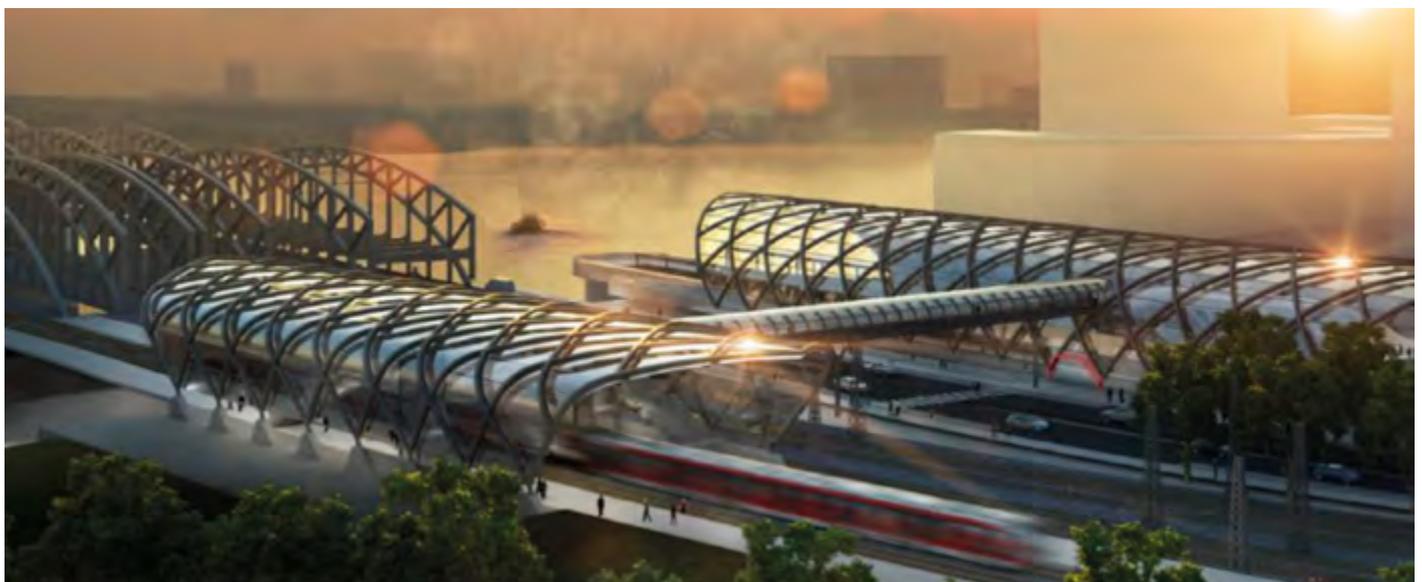
So soll die östliche HafenCity einmal aussehen

Wirtschaftskraft beitragen, indem sie durch die Bereitstellung attraktiver Flächen Großbetriebe mit ihren Firmenzentralen anlockt.

Das freilich wollten die Zuhörer im Hafen-Klub nicht gelten lassen. Jahrelang hat die von der Wirtschaftsbehörde gesteuerte HPA gerade den Tourismus im Hafengebiet mit der Kreuzfahrtindustrie gefördert. Nun kommt die ebenfalls

von der Stadt gesteuerte HafenCity GmbH und fordert Hafenumflächen ein, weil es zuviel Tourismusarbeitsplätze gebe. Thomas Rehder kritisierte, dass in den Planungen keinerlei Wassernutzung vorkomme. Angesichts der Knappheit von Hafenumfläche verkomme bei dieser Strategie der Hafen zu einer Kulisse für Großunternehmen.

*Text: Matthias Soyka*



Im Dezember soll die neue U-Bahnstation an den Elbbrücken mit Übergang zur S-Bahn fertig sein

# Wachablösung an Bord

Für Jens Weber leitet nun Ann-Kathrin Cornelius die Geschäfte der „Cap San Diego“



Kapitän Jens Weber mit seiner Nachfolgerin Ann-Kathrin Cornelius auf der Brücke des Museumsschiffes

**An Bord der „Cap San Diego“ hat nun eine Frau das Sagen. Ann-Kathrin Cornelius löst Kapitän Jens Weber ab, der nach 13 Jahren als Geschäftsführer der Betriebsgesellschaft in den Ruhestand geht. Die 27-Jährige hat zuvor Schiffs- und Reedereimanagement sowie Maritimes Management studiert und war in Bremerhaven bei der Maersk-Tochter Svitzer beschäftigt. Der Kontakt zum Hamburger Museumsschiff kam über Klaus-Peter Offen, bei dem die Blondine ihre Masterarbeit schrieb.**

„Ich war im vergangenen Sommer das erste Mal an Bord und habe mich sofort in das Schiff verliebt“, berichtet Cornelius. Schnell habe sie sich mit der Stiftung Hamburger Admiralität, dem Eigentümer der „Cap San Diego“, geeinigt. Nun also die Wachablösung. Seit Jahresbeginn war die gebürtige Varelenerin bereits an Bord, bis Mitte Februar arbeitete Weber sie noch ein. Für das laufende Jahr wird sich nicht viel ändern, da die Planung dafür noch von Weber stammt. Und auch in Zukunft soll sich nur Marginales anders werden. Vor allem in der Werbung. Hier will Cornelius mehr die digitalen Medien nutzen: Soziale Netzwerke, um mehr Jugend anzulocken und den Bekanntheitsgrad der Cap San Diego“ auch international zu erhöhen.

Rund 55.000 Besucher kommen schon jetzt jedes Jahr an Bord, um den 159 Meter langen Stückgutfrachter zu bestaunen. Sieben Euro kostet der Eintritt für Erwachsene, 2,50 Euro für Kinder. Die Öff-

nungszeiten sind von 10 bis 18 Uhr. Doch das ist nicht die einzige Einnahmequelle, um das 57 Jahre alte Schiff zu erhalten, das noch bis Ende 1981 für Hamburg Süd im Einsatz nach Südamerika war. Die



Neben der „Elphi“ ist die „Cap San Diego“ ein Wahrzeichen Hamburgs

„Cap San Diego“ ist auch ein beliebtes Hotel. Vier Einzel- und vier Doppelkabinen sowie die Kapitänskabine gibt es, in denen man für 80 bis 120 Euro übernachten darf. Jedes Zimmer verfügt über eine Nasszelle, die es bereits beim Bau in Hamburg-Finkenwerder gab. Denn zur Zeit ihrer Atlantiküberquerungen waren Kreuzfahrten noch nicht populär, und so konnten besser Situierte für 5.000 Mark eine mehrwöchige Tour nach Südamerika an Bord verbringen.

Achtmal legt die „Cap San Diego“ zudem in diesem Jahr von der Überseebrücke ab, meist zu Tagesfahrten, die man für 148 Euro mitmachen darf, oder zu einer großen Fahrt nach Rostock zum 38. Internationalen Hansetag und zurück (15. Juni bis 1. Juli). Man kann aber auch zwischenzeitlich u.a. in Cuxhaven und Kiel zusteigen. Am 17. Juni ist zudem eine

Familienfahrt von Rendsburg nach Kiel geplant, bei der es ein besonderes Kinderprogramm an Bord gibt. Natürlich wird die „Cap San Diego“ auch wieder beim Hafengeburtstag und zum Elbfest mit anderen Traditionsschiffen auslaufen. Maximal passen 500 Gäste an Bord.

### Viele nutzen die Räume auch für Feiern

Weitere Einnahmequellen sind die Vermietung größerer Räume für Feiern, etwa an dem kleinen Pool im Oberdeck oder im Salon, Ausstellungen und ein Escaperoom – ein Gesellschaftsspiel, bei dem sich eine Gruppe in ein Zimmer einsperren lässt und innerhalb einer Stunde Aufgaben/Rätsel lösen muss, um wieder aus eigener Kraft heraus zu kommen. Zudem können Firmen Events

an Bord abhalten, indem sie beispielsweise die Ladebäume als Klettergarten, die Ladeluken oder den Salon als Tagesstätte nutzen.

Ohne Förderer wäre das Museumsschiff jedoch nicht überlebensfähig. Namhafte Schiffsausrüster stellen immer wieder Geräte und Ersatzteile zur Verfügung: MAN für die Hauptmaschine, FURUNO für die Brückentechnik, GROMEX für die Dichtungen und viele andere mehr. Zudem arbeiten 45 ehrenamtliche Helfer an Bord. Damit deren Wissen nicht verloren geht, dreht Cornelius mit ihnen kleine Filme, in deren frühere Tätigkeiten an Bord gezeigt und für die Nachwelt dokumentiert werden. Denn Tradition wird auf der „Cap San Diego“ auch unter Ann-Kathrin Cornelius weiter groß geschrieben.

*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 Logistikimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikimmobilien.
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](mailto:heik@heik.de)

Website: [www.heik.de](http://www.heik.de)



# Think big

Reinhard Steltzer hat die Vision eines Sperrwerks für die Elbe



Fotos SLH

Reinhard Steltzer an Bord der „Rickmer Rickmers“: Auch bei Nebel hat er im Hafen Durchblick

**Während der Hamburger Senat die neuen Planungsunterlagen für eine Ausgleichsfläche für die Fahrrinnenanpassung der Elbe fertig gestellt hat und die Umweltverbände stereotyp bei ihrer Grundablehnung bleiben und erneute Klage angekündigt haben, kommt aus den Reihen der Hafengewirtschaft eine ganz andere Idee. Reinhard Steltzer, dem bis vor zwei Jahren die Werft AMS Marine Yacht gehörte, schlägt vor, östlich von Brunsbüttel auf Höhe von St. Margarethen ein Sperrwerk für die Elbe zu errichten. Deutschland würde damit internationalen Vorbildern wie Amsterdam, London oder Rotterdam folgen, wo auch Schleusen den Flusslauf regulieren.**

Steltzer gilt in der Hansestadt als Querdenker und war Weggefährte des ehemaligen Wirtschaftssenators Helmuth Kern und von Peter Tamm, dem Gründer des Maritimen Museums. Mit beiden hatte er bis zu deren Tod regen Austausch über die Visionen für den Hamburger Hafen. Kern träumte vor fast 50 Jahren von einem Tiefwasserhafen bei Scharhörn, eine immer noch zu Hamburg gehörende Insel nordwestlich von Cuxhaven. „Think big“ war Kern und Tamm gemein. Genau daran mangle es derzeit, kritisiert Steltzer. Weder die jetzige Wirtschaftsbehörde noch die Hamburg Port Authority habe ein Konzept, wie der Hamburger Ha-

fen künftig aussehen soll. Stattdessen werde jährlich für bis zu 100 Millionen Euro Hafenschlick ausgebaggert und elbabwärts verklappt. Geld, das man sich sparen könnte, wenn die Elbe durch ein Sperrwerk wie die Ems oder die Eider reguliert wäre.

Deichsicherheit wäre  
auch gleich mit gewährleistet

Daneben würden die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein Gelder für etwaige Deicherhöhungen sparen. Für die Schifffahrt würde sich der Vorteil ergeben, dass sie nicht auf die Flut warten müsste, um in den

Hafen ein- oder aus ihm herauszulaufen. Momentan betragen die Zeitfenster drei bzw. zwei Stunden pro Gezeit. „Ein Engpass wäre sicherlich die Schleuse, die die Schiffe auf der Elbe passieren müssten“, meint Steltzer. Aber wenn diese groß genug dimensioniert wären, könnten auch dort mehrere Schiffe gleichzeitig passieren.

Vor allem aber wäre das Schlickproblem endlich gelöst. Dies sei in den letzten Jahrzehnten vor allem auch dadurch verstärkt worden, dass im Hamburger Hafen Dutzende von Buchten und Seitenarmen zugeschüttet worden seien. Der 71-Jährige belegt dies

durch eine Karte, die mit roten Flächen übersät ist. Alles ehemalige Wasserflächen. Gleichzeitig sei die Strömung der aufkommenden Flut wesentlich stärker als das Wasser, das von der Staustufe bei Geesthacht Richtung Nordsee dümpele. Dadurch werde permanent sedimenthaltiges Wasser in den Hafen gedrückt. Bestimmte Stellen im Hafen seien regelrechte Schlickfallen, so Steltzer. Das Kreuzfahrtterminal an der HafenCity etwa. „Die Elbe braucht Ausdehnungsflächen“, sagt der gelernte Kapitän. „Aber die hat man ihr genommen.“

### Eigene Eimerbagger werden nicht genutzt

Der Umgang mit den Sedimenten wurmt Steltzer gewaltig. „Im Hafen verrotten 30 Schuten, während die Holländer bei uns baggern“, kritisiert er und meint damit, dass die HPA den Auftrag zur Freihaltung der Hafenzufahrten an eine holländische Firma vergeben hat. „Dabei liegen zwei Eimerbagger in Hamburg still.“

Steltzer kennt sich im Hamburger Hafen wie kaum ein Zweiter aus. Immer wieder hat er die Be-

hörden auf Missstände aufmerksam gemacht oder sie unterstützt, wenn es an einer Stelle hakete. So machte er die HPA darauf aufmerksam, dass es eine durchaus noch intakte Stahlbrücke vor einer Werft nahe den Elbbrücken gab, die an Land verrottete. Die Hafenverwaltung suchte zu diesem Zeitpunkt nach einer Lösung für die Anbindung des Maritimen Museums. Sie ließ die Brücke abholen und aufarbeiten. Heute ist sie eine der Zuwegungen zu dem Museum.

Doch mit anderen Ideen ist Steltzer auch immer wieder angeeckt. Das erste deutsche Elektroboot hatte er nach Hamburg geholt. Doch es durfte nicht vor dem Maritimen Museum liegen, um von dort aus geladene Gäste durch die HafenCity zu fahren, weil die Behörde etwas aus unerfindlichen Gründen dagegen hatte. So ließ er das Boot nach Berlin bringen, wo es heute noch liegt.

Auch mit den Planungen zum Ersatz der Köhlbrandbrücke ist Steltzer nicht zufrieden. „Warum baut man keinen Tunnel?“, fragt er. Da wären Höhenprobleme ein für allemal gelöst. Zudem hätten die Lkws auch keine Probleme bei starken Winden. Dass die Rampe auf der Waltershofer Seite zu lang sein

könnte, lässt Steltzer nicht gelten. In New York beispielsweise befindet sich der Fernbusbahnhof am Times Square im ersten Stock. Eine gigantische Spirale leitet dort die Busse direkt in den Holland Tunnel unter den Hudson River und somit ohne den innerstädtischen Verkehr zu berühren aus der Stadt hinaus. Man müsse nur den Radius groß genug machen. Wirtschaftssenator Frank Horch sagte dazu, dass die Stadt die Tunnelvariante prüfe.

### WSV hält von den Plänen nichts

In Sachen Sperrwerk dürfte Steltzer allerdings auf Granit beißen. Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Hans-Heinrich Witte, hält von der Idee gar nichts. „Derartige Pläne sind umwelttechnisch überhaupt nicht mehr realisierbar. Zudem wäre Hamburg, was die Schiffsgrößen angeht, endgültig auf eine Obergrenze festgelegt“, sagt er und weiß, wovon er redet. Schließlich ist er seit über einem Jahrzehnt mit der Planung und Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe beschäftigt.

*Text: Matthias Soyka*



Auf einem alten Hafenplan hat Steltzer die Wasserflächen rot markiert, die zugeschüttet wurden

# Nachwuchsmangel im Hafen

Viele Betriebe sehen sich auf den demografischen Wandel schlecht vorbereitet



Foto: SLH

Ein Ausbildungstag beim ma-co: Angehende Hafenfacharbeiter lernen das Festmachen von Kranladung

**Hamburgs Hafenbetriebe sind nur bedingt auf den demografischen Wandel vorbereitet. Dies ergab eine Befragung des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), des Maritimen Kompetenzcentrums (ma-co) und der Sozialen Innovation GmbH unter 42 Hafenfirmen. Bei vielen fehlt es schlicht an geeignetem Nachwuchs.**

Die Hälfte aller befragten Unternehmen hatte dabei unter 50 Mitarbeitern, ein knappes Drittel bis 200 und 18 Prozent über 200 Mitarbeiter. Der Frauenanteil lag im Schnitt bei 15 Prozent. Schichtarbeit wird in drei Viertel aller Betriebe geleistet. In knapp der Hälfte aller Firmen wurde in den letzten Jahren Belegschaft weiter aufgebaut, bei rund 40 Prozent war sie konstant, nur bei einigen Klein- und Großbetrieben leicht rückläufig. Ein Trend, der sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen soll.

Knapp die Hälfte der Beschäftigten ist über 45 Jahre alt, ein Viertel zwischen 35 und 45 Jahre, ein gutes Fünftel zwischen 25 und 35 Jahre, nur acht Prozent unter 25 Jahre, dagegen 16 Prozent 55 Jahre und älter. Besonders in kleineren

Betrieben ist die Zahl älterer Mitarbeiter deutlich höher. „Damit hat die Hafenwirtschaft Hamburgs eine Altersstruktur, die in vielen traditi-



**Sven Hock,**  
Betriebsleiter ma-co

onellen Branchen zu finden ist. Das Durchschnittsalter wird steigen, der Nachwuchs- und Fachkräftemangel wird dann zunehmen, wenn die stark besetzten Alterskohorten verrentet werden, sofern die wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen nicht zu deutlichen Schrumpfungprozessen führen“, heißt es in der Befragung wörtlich. Die Qualifikationsstruktur der Mitarbeiter ist noch gespreizter. 57 Prozent sind gewerbliche Fachkräfte, 21 Prozent kaufmännische Fachkräfte, nur 13 bzw. neun Prozent Führungskräfte bzw. ungelernnt. Dabei ist die Zahl der kaufmännischen Fachkräfte in Großbetrieben etwas höher und die Zahl der gewerblichen Mitarbeiter etwas geringer als in kleineren Betrieben.

Über die Hälfte der befragten Unternehmen hat eingeräumt, dass die

Besetzung offener Stellen schwieriger wird. Fast drei Viertel der Unternehmen sehen dabei einen deutlichen Qualitätsverlust: Viele der Bewerber erfüllten die Anforderungen nicht. Ein Umstand, der auch auf über die Hälfte der bereits Beschäftigten zutrifft, gaben die Unternehmen an. Trotz der technischen Erleichterungen geben sogar fast drei Viertel aller Betriebe an, das die Arbeit für Fachkräfte insgesamt anspruchsvoller geworden sei. Es gibt also ein hohes Nachschulungspotenzial. Einen Wissensverlust durch das Ausscheiden langjähriger Mitarbeiter beklagen vor allem Kleinbetriebe. Je größer das Unternehmen ist, umso unbedeutender ist das Problem. Deshalb bieten auch 70 Prozent aller Betriebe Weiterbildungen an.

Den höchsten Bedarf (57 Prozent) sehen die Betriebe in der

allgemeinen Hafendarbeit und der Ladungssicherung (49 Prozent). Rund 40 Prozent sehen Schulungsdefizite bei EDV-Kenntnissen (MS Office und Hafenprogrammen) sowie Englisch als Fremdsprache. Ähnlich hoch ist auch der Qualifizierungsbedarf bei Staplerfahrern. Sehr hoher Bedarf (88 Prozent) wird zudem in Erste-Hilfe-Kursen und Brandschutztraining gesehen.

Verschärft werde die Situation mit stets größer werdenden Fehlzeiten, die es vor allem in Großbetrieben zunehmend häufiger gebe. Auch seien immer weniger Mitarbeiter bereit, nachts zu arbeiten. Ursache hierfür seien auch private Anforderungen, etwa die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. „Veränderungen im Wertesystem der Gesellschaft schlagen sich hier nieder“, heißt es. Deshalb setzen die Betriebe ihre

Mitarbeiter auch immer flexibler ein: In altersgemischten Teams (95 Prozent), Arbeitszeitregelungen aus familiären Gründen (68 Prozent), weniger belastende Tätigkeiten (59 Prozent) oder Arbeitszeitreduzierungen (46 Prozent).

Besonders problematisch wird die Neubesetzung offener Stellen im Führungs- und im kaufmännischen Bereich gesehen. Die meisten Betriebe bilden ihren nicht-akademischen Nachwuchs selbst aus. Zudem beschäftigt auch jedes zweite Unternehmen Kräfte von Personaldienstleistern. Sven Hock, Betriebsleiter ma-co, fasst zusammen: „Gerade für kleine und mittlere Betriebe sind unsere Projektangebote ideal. Als Teil der Personalentwicklung helfen sie, für die Zukunft gut aufgestellt zu sein.“

*Text:* Matthias Soyka

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



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

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



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



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

Ellerholzdamm 22  
Am Hansehafen 14  
Willy-Brandt-Platz 1

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

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

# Weniger Verkehrstote durch IT?

Die Segnungen des autonomen Fahrens werden vielfach überschätzt

**Der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dr. Dieter Zetsche, hat es für angebracht gehalten, in seinem Redebeitrag anlässlich des „Blankeneser Neujahrsempfangs“ hervorzuheben, dass neun von zehn Toten bei Unfällen im Straßenverkehr auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Er wiederholt damit das Standard-Argument der Automobil- und der IT-Industrie sowie selbsternannter Mobilitäts- und Zukunftsforscher, nach der die schnellstmögliche Einführung autonomer Autos quasi eine ethische Verpflichtung der Gesellschaft sei.**

Mit der betreffenden Argumentation wird explizit – bewusst oder (meist wohl eher) unbewusst – auf Ergebnisse von Untersuchungen im Rahmen des „National Motor Vehicle Collision Causation Survey“ des US-amerikanischen Verkehrsministeriums Bezug genommen. Für deren angemessene Einordnung bedarf es allerdings einer sachgerechten Interpretation. Danach werden zwar tatsächlich rund 90 Prozent der „kritischen Gründe“ für Unfälle mit tödlichem Ausgang letztendlich dem Fahrer zugeordnet. Allerdings wird als „kritischer Grund“ definiert: „Der unmittelbare Grund für das letzte kritische Ereignis vor dem Unfall – häufig der letzte Fehler in einer Kausal-Kette“.

Als „kritisches Ereignis“ gilt der „Umstand, der zum ersten Einfluss in der den Unfall auslösenden Sequenz führt und dadurch den Unfall als nahe bevorstehend bewirkt“ – in anderen Worten: in einer Situation, in der ein Unfall praktisch unvermeidlich ist, hat nominell der Fahrer versagt, ihn zu verhindern. Im Sinne der Untersuchungsmethodik kann der Fahrer allerdings selbst theoretisch „nur“ für 43,4 Prozent der Unfälle verantwortlich gemacht werden, also für weniger als die Hälfte der üblicherweise zitierten Rate.

Der betreffende Wert ist der

Wahrscheinlichkeit des technischen Versagens autonomer Automobile mit der Folge von Personenschäden gegenüberzustellen. Das betrifft:

- die system-immanente Störfähigkeit von Hochtechnologie (technische/technologische Grenzen),
- die externe Angreifbarkeit digitaler Systeme – zumal „konnektiver“ Systeme (Cyberkriminalität/-terrorismus, Hacker, etc.),
- versehentliche oder mutwillige, die Technik irritierende Eingriffe anderer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Kinder, Radfahrer – „Störer“),
- den mangelhaften Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Unfälle begünstigende Gestaltung der Verkehrswege, nicht interpretierbare oder schlecht erkennbare Verkehrszeichen, mangelhafte Verkehrsmanagementsysteme etc.),
- klimatische und optische Einflüsse (Rutschgefahr, Schnee, Hagel, Starkregen, Nebel, Vereisung der Sensoren, externe Spiegelungen), etc..

Aufgrund dessen ist nach dem Urteil praktisch aller hochrangigen unabhängigen Fachleute und Fachinstitute weltweit (einschließlich des MIT Boston und des Vorsitzenden der US-Verkehrssicherheitskommission) davon auszuge-

hen, dass die Wahrscheinlichkeit von Personenschäden in einer Welt autonomer Autos gegenüber dem heutigen konventionellen Verkehr nicht geringer, sondern eher höher sein würde – in der 20 bis 30 Jahre dauernden Übergangsphase des Mischverkehrs sogar erheblich höher.

## Erfolge konventioneller Maßnahme kaum beachtet

Unterschlagen wird von den Verfechtern des autonomen Fahrens im Straßenverkehr in aller Regel auch das vorhandene Potential konventioneller Maßnahmen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit Jahrzehnten Gegenstand der Weiterentwicklungen im Kfz-Sektor. Dabei geht es um Mittel der Verkehrsplanung, um Maßnahmen der Verkehrsordnung und Verkehrslenkung sowie um die Weiterentwicklung der Fahrerassistenz-Systeme. Die betreffende Zielsetzung wird weltweit vielerorts systematisch verfolgt. Sie firmiert unter dem eingängigen Label „Vision Zero“.

Im Zeitraum von 1992 bis 2016 ist die Anzahl der in der Bundesrepublik im Straßenverkehr getöteten Personen um nahezu 70 Prozent zurückgegangen. Bei den „Unfällen mit Personenschaden“ wurde ein Rückgang um immer-

hin rund 22 Prozent verzeichnet. Im gleichen Zeitraum hat die Jahresfahrleistung im Kfz-Verkehr um etwa 30 Prozent zugenommen. Die im „konventionellen“ Bereich bisher erzielten Erfolge in diesem Zusammenhang sind also deutlich größer als diejenigen, die realistisch Weise bei völliger Umstellung auf autonomes Fahren selbst im Idealfall zusätzlich erzielbar wären. Und das noch vorhandene Potential ist erheblich. Im Januar 2018 hat das „World Resource Institute“ gemeinsam mit der „Global Road Safety Facility“ der Weltbank und der „Bloomberg Philanthropies Foundation“ einen Bericht mit dem Titel „Sustainable & Safe - A Vision and Guidance for Zero Road Deaths“ (Nachhaltig und sicher – eine Vision und Leitlinie zu Null Verkehrstoten) veröffentlicht. Darin ist sehr zu

Recht an keiner Stelle von autonom fahrenden Autos die Rede. Stattdessen werden explizit die vielfältigen Verbindungen zur Luftreinhaltung (Abgase) und zur Lebensqualität hervorgehoben.

Hamburg bräuchte auch eine „Vision Zero“

Hamburg hat auch im vergangenen Jahr in der Statistik der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr in der Bundesrepublik wieder einen „Spitzenplatz“ belegt. Ein „Vision Zero“-Programm und in dem Zusammenhang notwendige Maßnahmen sind nicht zu erkennen. Das wäre aber durchaus auch im Sinne des bei der Bewerbung um den „ITS-World Congress 2021“ geltend gemachten Anspruchs einer „City of Solutions“ wesentlich wichtiger als der geplante Einsatz



**Dr.-Ing. Andreas Kossak,**  
Verkehrsexperte

einiger autonomer Autos, wie er weltweit bereits seit Jahren an zahlreichen Orten in geschützten Einsatzgebieten praktiziert wird.

*Text:* Dr.-Ing. Andreas Kossak

# FDES

**Wir sind Vertrauen.**

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater  
IT-Berater | Unternehmerberater

## DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

[www.fdes-online.de](http://www.fdes-online.de)

**Praxity**  
MEMBER  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

# Vorsicht bei Erklärungen

Dritte können diese als rechtsgültige Willensäußerung missdeuten

**Gerade im Rechtsverkehr gilt: Aufgepasst, was man sagt, anzeigt oder schreibt. Denn auf die Frage, ob sich der Erklärende über die Folgen seines Handelns bewusst ist und einen entsprechenden Erklärungswillen hat, kommt es in vielen Situationen nicht an. Dies gilt immer dann, wenn der Erklärende bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen und vermeiden können, dass seine Äußerung, Handlung oder schriftliche Erklärung nach Treu und Glauben gemäß § 242 BGB und der sogenannten Verkehrssitte als Willenserklärung aufgefasst werden durfte und wenn der Empfänger sie auch tatsächlich so verstanden hat.**

Ein Beispiel: Wer während einer Auktion einem Bekannten zuwinkt, muss sich nicht wundern, wenn er vom Auktionator den Zuschlag erhält, obwohl er gar nicht mitbieten wollte. Denn bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt hätte er erkennen können, dass das Heben der Hand in einer Auktion allgemein als Gebot aufgefasst wird. Also stellt das Handheben in dieser besonderen Situation eine juristisch wirksame Willenserklärung dar, und durch den Zuschlag des Auktionators kommt ein Kaufvertrag zustande.

Ähnliche Konsequenzen musste ein früherer Mitarbeiter eines Unternehmens hinnehmen. Weil sein ehemaliger Arbeitgeber die vereinbarte Karenzentschädigung nicht rechtzeitig zahlte, schrieb der ausgeschiedene Mitarbeiter eine wütende E-Mail. Diese kostete ihn nach einer Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts (Urt. v. 31.01.2017, Az.

10 AZR 392/17)) eine Menge Geld. Folgendes war passiert:

In seinem Arbeitsvertrag hatte der Mann, der zuvor bei dem besagten Unternehmen als „Beauftragter technische Leitung“ zu einem Bruttomonatsverdienst von zuletzt 6.747,20 Euro beschäftigt gewesen war, ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot analog § 90a HGB vereinbart, welches ihm untersagte, binnen drei Monaten nach seinem Ausscheiden aus dem Unternehmen für die Konkurrenz tätig zu werden. Im Gegenzug waren ihm dafür für die drei Monate je 50 Prozent seines letzten Verdienstes als Karenzentschädigung versprochen worden.

Nach seiner Kündigung zum 31. Januar 2016 wartete er allerdings zunächst vergeblich auf seine Entschädigungszahlungen. Daher schrieb er am 1. März eine E-Mail, in der er die Firma aufforderte, ihm die Entschädigungszahlung für Februar zu über-

weisen. Als dies nicht geschah, schrieb er eine Woche darauf, also am 8. März 2016, die verhängnisvolle zweite E-Mail mit folgendem Inhalt: „Bezugnehmend auf Ihre E-Mail vom 1. März 2016 sowie das Telefonat mit Herrn B. möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich mich ab sofort nicht mehr an das Wettbewerbsverbot gebunden fühle.“

Als danach weiterhin keine Zahlung erfolgte, zog der Mann vor Gericht, um dort die Karenzentschädigung für alle drei Monate i. H. v. 10.120,80 Euro brutto nebst Zinsen einzuklagen. Eine Tätigkeit bei der Konkurrenz hatte er in dieser Zeit, wie vereinbart, nicht aufgenommen. Das Arbeitsgericht gab seiner Klage vollumfänglich statt, auf die Berufung des Unternehmens hin änderte das Landesarbeitsgericht (LAG) Nürnberg das Urteil allerdings ab und sprach ihm nur eine Entschädigung für die Zeit vom 1. Februar bis zum 8. März zu (Urt. v. 24.5.2017,

Az. 4 Sa 564/16). Dabei ging das Berufungsgericht davon aus, dass er mit seiner zweiten E-Mail wirksam den Rücktritt von der Karenzzeitvereinbarung erklärt und sich damit vom Vertrag gelöst hatte. Der Kläger entgegnete dem, es habe sich bei der E-Mail vom 8. März erkennbar lediglich um eine Trotzreaktion gehandelt, die keine rechtliche Wirkung entfalte und legte Revision zum BAG ein.

Dem BAG genügte diese Begründung allerdings nicht, sodass sein Rechtsmittel abgewiesen wurde. Dabei stellten die Erfurter Richter zunächst noch einmal klar, dass es sich bei einem nachvertraglichen Wettbewerbsverbot um einen gegenseitigen Vertrag mit einer Leistung und einer Gegenleistung handele. Die allgemeinen Bestimmungen über den Rücktritt aus §§ 323 ff. BGB fänden somit Anwendung. Eine Vertragspartei sei damit also berechtigt, vom Vertrag zurückzutreten, wenn die andere die

versprochene Leistung (hier die Karenzentschädigung) nicht erbringe. Allerdings, so das BAG, werde damit nicht wie üblich das gesamte Vertragsverhältnis rückabgewickelt. Die Kündigung wirke stattdessen ex nunc und damit nur für die Zeit nach dem Zugang der Erklärung. Da die Karenzentschädigung nicht gezahlt worden sei, habe der ehemalige Mitarbeiter also das Recht gehabt, von der Vereinbarung zurückzutreten. Dies habe er, wie schon das LAG erkannt hatte, mit seiner E-Mail mit Wirkung ab dem 9. März auch rechtlich wirksam getan. Für die übrige Zeit stehe ihm somit kein Geld mehr zu.

Das BAG bestätigte also die Auffassung des LAG, dass es sich bei der E-Mail vom 8. März um eine wirksame Willenserklärung in Form einer Kündigungserklärung gehandelt habe und zwar unabhängig davon, dass sich der ehemalige Mitarbeiter dessen nicht bewusst war. Denn in diesem besonderen Zusammenhang konnte und durfte der ehemalige Arbeitgeber davon ausgehen, dass es sich inhaltlich um eine Kündigungserklärung des Mitarbeiters handelte. Unwichtig war dabei, dass die Kündigung per E-Mail erfolgte. Denn für die Kündigung einer Wettbewerbsabrede ist eine bestimmte Form

nicht vorgeschrieben und kann also auch per E-Mail erfolgen (anders als die Kündigung des Arbeitsvertrags selbst, die gemäß § 623 BGB immer schriftlich erfolgen muss).

### Erklärungswillen muss nicht vorliegen

Wer privat oder im Geschäftsleben etwas sagt, anzeigt oder schreibt, was von der Rechtsordnung als Willenserklärung angesehen wird, muss sich also daran festhalten lassen, obwohl kein entsprechender Erklärungswillen vorgelegen hat. Allerdings gibt es einen Ausweg: Wer seinen Irrtum erkennt, hat die Möglichkeit, seine Willenserklärung durch Anfechtung gemäß § 119 BGB wieder aus der Welt zu schaffen. Die Anfechtung muss aber gemäß § 121 BGB unverzüglich nach Erkennen des Irrtums erfolgen. Unverzüglich im Rechtssinn heißt ohne schuldhaftes Zögern. Der unfreiwillige Auktionsteilnehmer kann also sofort nach Erhalt des Zuschlags durch den Auktionator seine Erklärung (das Handheben) anfechten und sich so von dem geschlossenen Kaufvertrag lösen. Er muss jedoch gemäß § 122 BGB den sogenannten Vertrauensschaden ersetzen, falls ein solcher entstanden ist (z. B.

weil der Auktionsgegenstand nicht sofort an eine andere Person versteigert werden konnte). Der zornige Mitarbeiter hätte also im obigen BAG-Fall durchaus die Möglichkeit gehabt, sich von der Kündigungserklärung durch Anfechtung wegen Irrtums zu lösen und dadurch das Wettbewerbsverbot wieder herzustellen. Ein Vertrauensschaden wäre dem ehemaligen Arbeitgeber dadurch nicht entstanden. Dies hätte er jedoch gemäß § 121 BGB unverzüglich tun müssen, nachdem ihm bewusst war, dass seine E-Mail vom



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

8. März als Kündigungserklärung aufzufassen war. Die Anfechtungserklärung im laufenden Rechtsstreit kam zu spät.

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

## Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



### Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

[info@bock-schulte.de](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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

# Schrille Kombination

Im „Harbour Cake“ gibt es Tiroler Küche im Karo Viertel neben Bildern von der See



Unscheinbarer Eingang in der Marktstraße



Anstehen vor der kleinen Kuchenvitrine

**Österreich ist bekanntermaßen nie eine große Seefahrernation gewesen. Dass es nun schon seit geraumer Zeit ein kleines, aber feines Lokal im Hamburger Karolinenviertel gibt, das von der Ausstattung her eher an eine urige Hafenkneipe erinnert, an Speisen aber ausnahmslos Tiroler Küche in Form von Knödelvariationen, Backhendl oder selbst gebackenen Torten aufischt, ist somit eine eher schrille Kombination. Die freilich funktioniert. Denn die sechs Tische im Lokal sind ruckzuck voll.**

Die Gäste bestaunen alte Seemansbilder, Ruder, Rettungsringe und Kaffeesäcke an den Wänden. Die Einrichtung ist bunt zusammengewürfelt. Hier ein Sofa, da eine Holzbank, dort Stühle und Sessel. Die Chefin selbst bedient, es gibt Spinat-, Rote Beete- und Steinpilzknödel, Spätzle, Flammkuchen, Leberkäse und Kaiserschmarrn oder Backhendlstreifen mit Salat. Das alles kostet je zwischen sechs und gut acht Euro. Die Getränke muss man sich selber aus einem Kühlschrank in der Ecke nehmen, Gläser gibt es erst mal nicht. Kaffee und Ähnliches freilich wird serviert.

Wir probieren das Backhuhn und eine der diversen Knödelkreationen, die auch gerne mit Parmesanschaum als Dressing daher kommen. Der Gatte der Chefin, ein Bozener, wirbelt in der kleinen Küche hinter dem Tresen, und nach einiger Zeit bekommen wir einen sehr bunten Teller mit in Scheiben geschnittenen Knödeln, die auch wirklich noch nach Semmeln schmecken. Die Portionen



Backhendl auf Salat

und Preise sind überaus fair, zumal Knödel ja die Eigenschaft haben, auf Dauer auch im Magen ein wohliges Völlegefühl zu verursachen. Ewige Nörgler würden sagen: Sie stopfen.

Am Ende ist man pappsatt

Egal. Wir sind zufrieden und hätten gerne noch etwas von den vielen leckeren Kuchen probiert. Doch dazu sind wir körperlich ein-



Knödel mit Parmesan

fach nicht mehr aufnahmefähig.

Wer ins „Harbour Cake“ einmal einkehren möchte, sollte die Öffnungszeiten beachten und relativ zeitig nach Einlass kommen. Sonst ist das Finden eines Platzes Glücksache. Zudem sind die nicht mehr ganz jungen Eigentümer oldschoolig und verzichten auf jede Form von Online-Präsentation oder Telefon.

*Text:* Nils Knüppel

**Harbour Cake**  
Marktstr. 36  
20357 Hamburg

**Öffnungszeiten:**  
Do. bis Sa. 11 bis 18 Uhr  
So. 13 bis 18 Uhr  
Mo. bis Mi. Ruhetage

# Selten so gelacht

„Thor - Tag der Entscheidung“ ist der lustigste Film der Trilogie



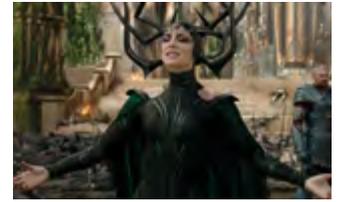
Der Hulk in der Arena



Loki herrscht in Asgard



Hier hängt der Hammer, Freunde



Die böse Schwester



Energische Helferin

**Die Filme um den nordischen Donnergott Thor sind nicht jedermanns Sache. Der erste Film aus dem Marvel Cinematic Universe gestaltete Regisseur Kenneth Branagh opernähnlich und brachte mit Loki den besten Schurken des MCU hervor, der zweite Film geriet dagegen sehr düster. Nun folgt eine Neuausrichtung der Reihe. Der neuseeländische Regisseur und Darsteller Taika Waititi (5 Zimmer Küche Sarg) macht aus dem dritten Teil eine waschechte Komödie. Bietet sich auch an bei der bekloppten Geschichte.**

Wir erinnern uns: Loki (Tom Hiddleston) hat heimlich mit Odin den Platz getauscht und in dessen Gestalt die Herrschaft über Asgard an sich gebracht. Wie nicht anders zu erwarten, findet das Thor (Chris Hemsworth) heraus und stellt den Meister der Täuschung. Odin befindet sich ohne Erinnerung auf der Erde im Exil. Als die beiden ihn aufspüren, enthüllt er ihnen, dass sie eine ältere Schwester haben: Hela, Herrin der Unterwelt (Cate Blanchett), stark und herrschsüchtig. Als diese erscheint, versschlägt es Thor und

Loki auf den Müllplaneten Sakaar. Dort muss der Donnergott, seines Hammers beraubt, in einer Arena auf Geheiß des Grandmasters (Jeff Goldblum) zur Belustigung des Publikums gegen eine Bestie antreten: den unglaublichen Hulk (Mark Ruffalo)...

Der Hulk im Weltall? Viele, die sich einen Solo-Film um den grünen Riesen wünschen, hätten es gern gesehen, wenn die Storylines „Planet Hulk“ und darauf aufbauend „World War Hulk“ verfilmt worden wären. Als bekannt wurde, dass Elemente der ersten Geschichte aufge-

griffen werden sollten, erwarteten nicht wenige eine epische Tragödie wie im Comic. Weit gefehlt. Hier wird die volle Breitseite Humor abgefeuert. Nie gab es in einem Marvel-Film so viel zu lachen wie hier, nicht mal bei den Guardians of the Galaxy. Und endlich kann Hulk reden, wenn auch recht einsilbig, ganz wie in den Comics halt. Bei aller guten Laune gibt es auch wieder ordentlich auf die Mütze. Und Frauenpower wird ganz groß geschrieben. Cate Blanchett als Hela ist eine Wucht, aber als Szenendieb erweist sich Walküre Tessa

Thompson, schroff und trinkfest. Sogar Doktor Strange (Benedict Cumberbatch) gibt sich kurz die Ehre, sehr zum Leidwesen Lokis. Und der Regisseur selbst ist auch dabei, und zwar als animiertes Steinmonster Korg.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort im Verkauf

**MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG :**



Friedrich Stuhmann ist neuer Geschäftsführer der Terminalgesellschaft. Er tritt die Nachfolge von Ferdinand Möhring an, der zukünftig innerhalb des BLG-Konzerns andere Aufgaben wahrnehmen wird. Stuhmann ist 36 Jahre alt und seit über zehn Jahren für EUROGATE tätig. Nach seinem Studium der Verkehrswirtschaft an der Technischen Universität Dresden nahm er 2007 seine Arbeit als Führungsnachwuchskraft im Konzern auf. Seit Januar 2011 ist er Kaufmännischer Leiter und Prokurist des EUROGATE Container Terminal Bremerhaven. Darüber hinaus war er federführend am

Aufbau der EUROGATE-Aktivitäten im Bereich der Windenergie-Logistik beteiligt.

**Deutsches Maritimes Zentrum e.V.:**



Wolfgang Sichertmann (42) wird Geschäftsführer des im vergangenen Jahr gegründeten DMZ. Der promovierte Schiffbauingenieur war 13 Jahre im maritimen Sektor tätig, davon die letzten zehn Jahre in leitenden Positionen im Geschäftsbereich Surface Vessels bei thyssenkrupp Marine Systems. Dort war er zuletzt Bereichsleiter Produktmanagement. Das DMZ, das bis 2019 mit 9 Millionen Euro vom Bund gefördert wird, soll als branchenübergreifendes Kom-

petenzzentrum neue Zukunftsideen für den maritimen Sektor entwickeln.

**HOYER Group:**

Dr. Philip Nölling ist neuer Chief Financial Officer der HOYER Group und löst Gerd Peters nach über neun Jahren Unternehmenszugehörigkeit ab. Der promovierte Volkswirt war rund 20 Jahre in leitenden Managementfunktionen für national und international agierende Unternehmen tätig und konzentrierte sich auf strategisch-operative Schwerpunkte. So war er unter anderem für die Otto Group als Direktor für die Konzernfinanzen zuständig und verantwortete als CFO die Entwicklung der Hermes Logistik Gruppe. Peters übernimmt die unternehmerische Gesamtverantwortung in einem anderen Unternehmensverbund der Familie Hoyer.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor NMK 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  
Nils Knüppel

Dr.-Ing. Andreas Kossak  
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

**Auflage:**

Print: 1.200  
Online: 8.000

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**Druck:**

Flyeralarm

**Preise:**

Einzelausgabe: 4,50 Euro

**Abonnements:**

Jahresabonnement:  
Print: 54 Euro  
Online-Ausgabe: 12 Euro  
Kombi-Paket  
(Print + Online): 60 Euro

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**10. April 2018**



## LHG mit 4,5 Prozent im Plus

**Lübeck** – Nach mehreren verlustreichen Jahren hat die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) die Trendwende geschafft. Mit 21,8 Millionen Tonnen Umschlag erzielte sie ein Plus von 4,5 Prozent. Im gesamten Hafen wurden rund 25 Millionen Tonnen bewegt. Besonders positiv entwickelte sich die Zahl der Trailer im RoRo-Verkehr, die um 20 Prozent auf 716.000 zulegte. Die Zahl der transportierten Lkws nahm um drei Prozent zu. Zudem wurden rund 70.000 Fertigfahrzeuge (+ sieben Prozent) verladen. Sehr gut entwickelte sich auch der Intermodalverkehr, der ein Plus von 19 Prozent auf 88.500 Trailer erzielte. Auch die übrigen Wagenladungsmengen erwiesen sich positiv. In Summe legte der Schienenverkehr auf der Hafensbahn um 15 Prozent zu.

## Cuxport sichert Automobilumschlag ab



**Cuxhaven** – BMW hat mit dem Hafenbetreiber Cuxport seinen Vertrag über den Export von Fahrzeugen nach Großbritannien und Skandinavien verlängert. Ein entscheidender Faktor war dabei die gute Anbindung des Seehafens mit täglichen Abfahrten ins britische Immingham

und wöchentlichen Abfahrten nach Southampton sowie zu Häfen in Schweden und Dänemark. Die Neufahrzeuge stammen aus Produktionsstätten in Ost- und Süddeutschland sowie Österreich und werden per Zug nach Cuxhaven geliefert. Die Reedereien UECC und DFDS übernehmen die Transporte der Fahrzeuge ins Vereinigte Königreich. Der schwedische Markt wird mit zwei wöchentlichen Abfahrten von „K“ Line European Sea Highway Services (KESS) bedient. Cuxport dient zudem als Hub für den Versand nach Dänemark per Lkw. Mit der Eröffnung des Liegeplatzes 4 könnte der Umschlag noch weiter zulegen.

## EUROGATE behauptet sich im Containerverkehr

**Bremen** – Deutschlands größter Umschlagbetrieb EUROGATE hat im vergangenen Jahr insgesamt 14,4 Millionen TEU umgeschlagen und somit an den zwölf Standorten das Ergebnis von 2016 eingestellt. Im Intermodalbereich stieg der Containertransport um 5,2 Prozent auf 1 Millionen TEU. Während Hamburg aufgrund der Umstellungen bei den Reederei-Allianzen um ein gutes Viertel einbrach (siehe Seite 4), sorgte der gleiche Grund in Wilhelmshaven im zweiten Halbjahr 2017 für einen kräftigen Aufschwung und machte die Einbrüche des ersten Halbjahrs mehr als wett. Hier kletterte der Umschlag um 15,1 Prozent. Bremerhaven legte um knapp ein Prozent zu. Erstmals in der Konzernstatistik ist Limassol vertreten, wo 345.000 TEU umgeschlagen wurden.

## VTG-erhöht Dividende um 20 Prozent

**Hamburg** – Der Waggonvermieter und Schienenlogistiker VTG hat 2017 seinen Umsatz um 2,8 Prozent auf 1,01 Milliarden Euro gesteigert. Das Betriebsergebnis (EBITDA) lag mit 343,4 Millionen Euro aufgrund eines Sondereffekts leicht unter dem Vorjahreswert. Ohne diesen stieg das EBITDA um 2,4 Prozent. Das Plus geht durch alle Bereiche. Gut die Hälfte des Umsatzes erzielte VTG durch die Waggonvermietung, die mit 92,2 Prozent den höchsten Auslastungsstand seit zehn Jahren erreichte. Ein Drittel des Umsatzes trug die Schienenlogistik bei, die sich um 7,7 Prozent verbesserte. In dem margenschwachen Segment verbesserte sich das EBITDA um fast 43 Prozent auf 8,3 Millionen Euro. Die Tankcontainerlogistik blieb mit 157,3 Millionen Euro Umsatz stabil. Der Vorstand der AG will die Dividende nun um 20 Prozent von 75 auf 90 Cent pro Aktie anheben.

## Rickmers verkauft E.R. Schifffahrt

**Hamburg** – Erck Rickmers trennt sich von seinen Ship Management- und Ship Brokerage-Aktivitäten. Die Bremer Zeaborn Gruppe übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2018 sämtliche Geschäftsanteile der 1998 gegründeten E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG sowie des Schiffsmaklers Harper Petersen & Co.. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon rund 200 an Land und 2.800 auf See, werden übernommen.

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)