

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

Skandinavienkai wächst gewaltig

Die Lübecker Hafengesellschaft ordnet ihre Terminalstruktur neu

Die Lübecker Hafengesellschaft LHG wird bis Ende nächsten Jahres den Skandinavienkai massiv ausbauen und ihre Terminalstruktur neu ordnen. Die Anlage soll um 16 Hektar wachsen und den Papierumschlag vom Nordlandkai übernehmen. Stadt und Land investieren 66 Millionen Euro. Gleichzeitig hat die LHG im Personalbereich die Umstrukturierung abgeschlossen.



Der Skandinavienkai wird um 16 Hektar für Papierumschlag vergrößert

Nachdem sich die ersten organisatorischen Änderungen bereits beim Ladungsaufkommen im vergangenen Jahr positiv ausgewirkt hatten (+ 4,5 Prozent beim Gesamtumschlag, + acht Prozent

beim RoRo-Verkehr), dürfte sich ab der Mitte dieses Jahres auch das Betriebsergebnis deutlich verbessern, da durch die Umstrukturierung die Personalkosten drastisch gesenkt werden konnten. **Seite 16**



Ambitionen

HHLA-Chefin Angela Titzrath will bis 2025 eine Ergebnisvervierfachung. **S.8**

Rekord

HHLA-Konkurrent EUROKAI schüttet mit 2,25 Euro eine Rekord-Dividende aus **S.10**

Reparaturen

Die ajax Loktechnik GmbH wartet jetzt Lokomotiven im Hamburger Hafen. **S.14**





Liebe Leserinnen und Leser,

der Lübecker Hafen schickt sich an, aus der Krise zu kommen. Mit einem klaren Konzept und der Bereitschaft der Eigentümer zieht sich die LHG selbst aus dem Sumpf. In Hamburg ist das anders. Hier gibt es weder ein Konzept noch eine einheitliche Haltung zur Finanzierung.

Während der parteilose Finanzsenator Frank Horch sich ausländische Investoren vorstellen kann, die auch den Bau der Infrastruktur mit übernehmen, dafür aber den Grund und Boden im Hafen bekommen, will die regierende SPD-Fraktion die Hand auf den Hafengrundstücken behalten. Zwei Drittel aller Landflächen im Hafen gehören der Stadt.

Was daran so schlau ist, erschließt sich einem nicht. Pachtverträge werden auf mindestens 30 Jahre vergeben. Nach der Vergabe hört der Einfluss auch schon wieder auf.

Nach der HSH-Nordbank-Pleite sagt Horch nur die Wahrheit.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

- Zankapfel Kleiner Grasbrook 4
- Keine klaren Energieregeln 6
- HHLA will durchstarten 8
- EUROKAI mit Rekorddividende 10
- Wege zur Emissionsreduktion 12

Wirtschaft



14

- ajax repariert Lokomotiven 14
- Lübecker Hafen baut aus 16

Recht & Geld

- Abwerben von Mitarbeitern 18

Essen



20

- Dahoam 20

DVD



21

- Black Panther 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

Kein Vertrag am Kleinen Grasbrook

Hamburger Hafenwirtschaft verlangt Klarheit bei der Pachtverlängerung

Gleich zweimal innerhalb einer Woche war im Hamburger Hafen-Klub die Zukunft des Hafens Diskussionsthema. Zuerst kam Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) und bekräftigte, dass der Senat zu dem Letter of Intend (LOI) steht, den er vor einem knappen Jahr mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) und dem Industrieverband Hamburg (IVH) geschlossen hatte. Darin wird den auf dem Kleinen Grasbrook ansässigen Hafenbetrieben eine weitgehende Bestandsgarantie zugesichert. Nur am nördlichen und östlichen Rand soll es eine Bebauung geben. Zudem schloss Horch bei künftigen Flächenvergaben Minderheitsbeteiligungen von ausländischen Investoren zur Finanzierung der Infrastruktur nicht aus.



Jens Meier,
Vorstandsvorsitzender HPA



Gunther Bonz,
Präsident UVHH



Joachim Seeler,
Hafenpolitischer Sprecher SPD

Diese beiden Punkte waren wenige Tage später Kern einer Diskussion von politischen Vertretern und der Hafenwirtschaft. UVHH-Präsident Gunther Bonz kritisierte, dass es immer noch keine Vertragsverlängerung für die HHLA-Tochter Unikai auf dem Kleinen Grasbrook gebe. Zwar läuft der Pachtvertrag erst 2025 aus, jedoch wollen sowohl der Unikai-Miteigentümer Grimaldi als auch der Großkunde Edeka auf dem Gelände massiv investieren. Das aber nur, wenn eine langfristige Perspektive auf dem Gelände gegeben ist.

Vor allem der Lebensmittel-

konzern, der über den Unikai seinen gesamten deutschlandweiten Fruchtimport abwickelt, will seine Kapazitäten verdoppeln. Doch ausgerechnet die Reiferei dürfte bei der Umsetzung der Stadtentwicklungspläne einem Büroriegel als Randbebauung weichen müssen. In dem LOI ist den Hafenbetrieben zugesichert worden, dass etwaige Veränderungen nicht zu Lasten der Hafenbetriebe gehen sollen. Kurz: Die Stadt muss für den Abriss und Neubau an anderer Stelle aufkommen. Und hierüber wird offenbar seit Monaten gestritten, zumal Edeka rund 20 Millionen Euro in eine

deutlich größere Halle investieren will.

HPA-Chef Jens Meier sagte dazu lediglich, dass man in seinem Hause intensiv daran arbeite, die Hafenentwicklung „bezahlbar“ zu machen. Eine Entscheidung über die Nutzung der Flächen in Steinwerder Süd kündigte er vor Oktober an. Derzeit vermarkte die HPA eine Fläche von 1,2 Hektar. Weitere Flächen in einer Größe von zwölf Hektar seien in Vorbereitung.

Für diese Flächen gibt es offenbar eine Reihe von Interessenten, sagte der hafenpolitische Sprecher der SPD, Joachim Seeler. Die Investo-

ren stünden Schlange. Der Ausbau der Infrastruktur im Hafen genieße für den Senat oberste Priorität. Deshalb habe der Senat auch Mitte Juni die Mittel der HPA fast verdoppelt. In diesem Jahr erhält sie rund 200 Millionen Euro. Seeler äußerte aber auch Kritik an Äußerungen des Geschäftsführers der städtischen HafenCity GmbH, Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, der „wohl im Überschwang der Emotionen“ eine Ausweitung des Wohnungsbaus auf dem Kleinen Grasbrook in Aussicht gestellt hatte. Dieses sei nicht im Sinne des Senats. UVHH-Vizepräsident Rainer Fabian stellte, klar, dass Unikai unbedingt an dem Standort erhalten bleiben müsste, da der Betrieb als akustischer Puffer für die übrigen Hafenebetriebe wirke.

Seeler wies zudem darauf hin, dass es mit Francop und Moorburg zwei Hafenerweiterungsgebiete mit insgesamt 800 Hektar gebe. Hierzu erklärte Bonz, dass der rot-grüne Senat in seiner Koalitionsvereinbarung eine Weiterentwicklung dieser Gebiete kategorisch ausgeschlossen habe. Zudem sei Horchs Ankündigung, ausländischen Investoren

zur Finanzierung von Infrastruktur Hafengrundstücke zu verkaufen, eine Bankrotterklärung des Senats. Auch Seeler erklärte, dass die SPD-Fraktion hierzu eine andere Position habe. Infrastrukturausbau sei eine rein städtische Aufgabe.

Mehr Flächenausnutzung durch höhere Bauten

Auch der hafenpolitische Sprecher der CDU, Ralf Niedmers, hielt dies für bedenklich. Allerdings könne man bestehende Flächen besser nutzen, indem sie beispielsweise durch höhere Bauten verdichtet würden. Zudem forderte er eine zügige Glasfaserkabel-Anbindung aller Hafenebetriebe. „Wenn Mecklenburg-Vorpommern das auf dem Land hinkommt, sollten wir das hier im Hafen auch schaffen.“ Zuvor hatte Bonz davon berichtet, dass einige Betriebe ihre Sekretärinnen mittags mit einem Stick nach Hause schicken, um von dort Emails zu verschicken, weil es im Betrieb kaum möglich sei.

Für die FDP beklagte deren Fraktionschef Michael Kruse,

dass in den letzten Jahren dem Hafen eigentlich nur noch Flächen verloren gegangen seien. Die Stadt müsste rechtzeitig für neue Hafeneflächen sorgen. Nach Abschluss des LOI habe sich die „Politik aus dem Staub“ gemacht. Es müsse auf dem Kleinen Grasbrook auch in Zukunft möglich sein, Gefahrgüter umzuschlagen.

Bonz warf dem Senat vor, keine Hafen- oder Flächenstrategie zu besitzen. Der nunmehr acht Jahre alte Hafeneentwicklungsplan sei schon nach einem Jahr mit dem Bau des dritten Kreuzfahrtterminals überholt gewesen. Den Unternehmen fehle es schlicht an Handlungsperspektive, nicht zuletzt, weil die HPA jahrelang mit zu wenig Mitteln ausgestattet gewesen sei. Deshalb begrüße er die Aufstockung der Gelder durch den Senat ganz ausdrücklich. 1983 sei Hamburg noch der drittgrößte Hafen der Welt gewesen und der HSV Europapokalsieger der Landesmeister. Heute rangierten beide nur noch auf Platz 17, womit der HSV zweitklassig sei.

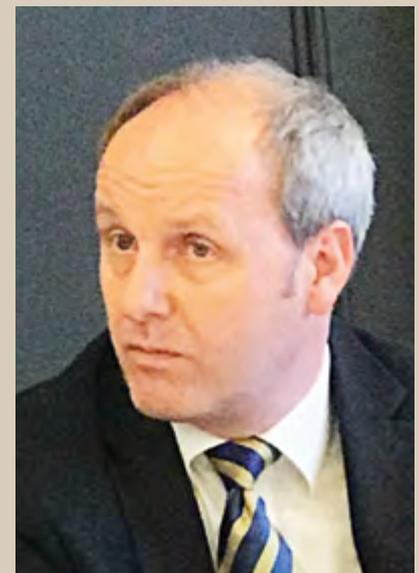
Text: Matthias Soyka



Rainer Fabian,
Stellvertretender Präsident UVHH



Michael Kruse,
Fraktionschef FDP



Ralf Niedmers,
Hafeneopolitischer Sprecher CDU

Windige Angelegenheit

Hamburgs Wirtschaftssenator und das Energie-Cluster fordern vom Bund Veränderungen



Michael Westhagemann, Frank Horch und Jan Rispens (v.l.) wollen schnelle Lösungen

Es läuft so einiges falsch beim Ausbau der Erneuerbaren Energien. Zu diesem Schluss kommen Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) und die Leiter der Erneuerbare Energien Clusteragentur, Jan Rispens und Michael Westhagemann. Ursächlich sind falsche Weichenstellungen von der Vorgängerregierung, hauptsächlich durch den damaligen Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD). Diese wurden im neuen schwarz-roten Koalitionsvertrag weitgehend revidiert, etwa das Ausbauziel bei der Windenergie von 15 auf 20 GigaWatt bis 2025 und auf 30 GigaWatt bis 2035 anzuheben.

Viele der Ziele seien richtig, sagte Horch, jedoch müsste nun auch dringend gehandelt werden. Zuletzt habe es aufgrund unklarer Regelungen eine recht geringe Beteiligung bei den Ausschreibungen von Onshore-Windparks gegeben. „Es herrscht Verunsicherung in der Branche“, bemängelte Horch. Diese rühre von einer Sonderregelung

für Bürgerenergieparks her, denen der Bund Sonderkonditionen wie eine verkürzte Umsetzungszeit und eine Freistellung vom Bundesemissionsschutzgesetz (BImSch-Genehmigung) eingeräumt hat. Dutzende Parks seien daraufhin genehmigt worden. Jedoch sei nun unklar, wie viele davon überhaupt gebaut werden. Aufgrund der noch

von Gabriel veranlassten Deckelung des Ausbaus bis 2020 sei somit nicht abzusehen, wie viele andere Parks überhaupt noch genehmigt werden. Mit Sonderabschreibungen als Anreiz könnte, so Horch, der Stau wieder aufgelöst werden.

Noch dramatischer sei die Lage beim fehlenden Netzausbau, sagte X der ehemalige Siemens Nord-CEO Westhage-

mann. Hier kommt es in Schleswig-Holstein zu der absurden Situation, dass der Netzbetreiber Tennet aufgrund nicht genutzter Windanlagen jährlich 300 Millionen Euro an die Anlagenbetreiber zahlen müssen, wenn diese bei Starkwind abschalten müssen, weil das Netz überlastet ist.

Dass man bislang Strom kaum speichern

könne, sei ein Riesen-Fehler, so Westhagemann. Sektorenkoppelung heißt das Zauberwort, also die Umwandlung von Strom in einen anderen Energieträger. Hier würde sich Wasserstoff anbieten, den man in Kavernen im Unterelberaum unterirdisch speichern könnte und sowohl zur Strom- und Wärme-Produktion als auch bei der Mobilität einsetzen könnte. Wenn man die Sektorenkoppelung voran bringen würde, könnte man bis zu der doppelten Strommenge wie jetzt produzieren und nutzen. Vor allem, wenn dazu auch ein flächendeckendes Wasserstoff-Tankstellennetz geschaffen wird. Nur wenn die Verfügbarkeit gegeben sei, würde die neue Technik auch genutzt werden. Westhagemann schlug die Einführung einer CO₂-Steuer vor, um die Wasserstoffproduktion voranzutreiben. Dieser könne gleichermaßen in der Industrie und in der Mobilität eingesetzt werden.

Horch ergänzte, dass E-Mobilität alleine nicht die Lösung der Probleme in Hamburg bringen werde. Beim Wasserstoff habe man die Anfänge nicht intensiv genug fortgesetzt. Nach der Erneuerung des EEG-Gesetzes unter Gabriel war die Wirtschaft auf die

Bremse getreten, weil die Produktion von Erneuerbaren Energien aufgrund der fehlenden Netzanbindung massiv gedeckelt worden war. Die Sektorenkoppelung hatte man schlicht nicht im Blick. Westhagemann wies darauf hin, dass bei der E-Mobilität das Gewicht der derzeitigen Batterien das Problem sei. Für das Zurücklegen 100 Kilometern benötige ein Fahrzeug im Moment eine Batterie, die 100 Kilogramm schwer ist. Für die gleiche Distanz bräuchte es jedoch nur ein Kilogramm Wasserstoff.

Vor allem der neue Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) müsse nun dringend handeln, meinte Rispens. Seit kurzem ist klar, dass der Bund sein Klimaziel, die CO₂-Reduktion um 40 Prozent bis zum Jahr 2020, nicht erreichen wird. 32 Prozent werden es wohl werden. Umso ambitionierter sei es, dass der Bund den Anteil des Einsatzes von Erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2030 von 50 auf 65 Prozent angehoben habe. Der Netzausbau müsse nun diesem Szenario zügig angepasst werden. Er sei der Bottleneck in der Energieversorgung. Als Sofortmaßnahme könnte man die bestehenden Überlandleitungen mit Kühlaggregaten verse-

hen, was zu einer erhöhten Durchleitfähigkeit der Kabel führen würde.

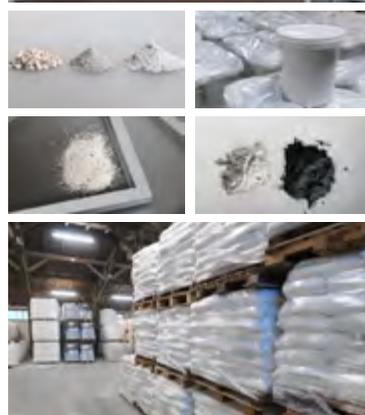
Rispens forderte, die Deckelung für Offshore-Windparks von 15 Gigawatt auf 20 Gigawatt bis 2030 anzuheben. Diese seien längst in der Lage, mit bestehenden konventionellen Kraftwerken bei der Stromproduktion mithalten. Die Erzeugerpreise lägen noch deutlich unter dem durchschnittlichen Erzeugerpreis für Onshore-Windparks von fünf Cent je Kilowattstunde.

Horch, Westhagemann und Rispens ap-

pellierten an Altmaier, die Abgaben auf Windstrom auf den Prüfstand zu stellen. Derzeit sei aufgrund dieser Abgaben die Produktion von Wasserstoff noch nicht wirtschaftlich. Würde man sie von Teilen wie der Stromsteuer, Netzegebühr oder EEG-Umlage befreien, könnte diese zusätzliche, nicht für den normalen Stromverbrauch produzierte Energie sinnvoll genutzt werden. Jedoch wolle Altmaier bislang nicht an dieses Thema ran, kritisierte Horch.

Text: Matthias Soyka

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

HHLA peilt Ergebnisvervierfachung an

In der Hauptversammlung stellte die Vorstandsvorsitzende ehrgeizige Ziele vor



Fotos: HHLA

Das Container Terminal Tollerort wird um einen weiteren Großschiffliedplatz erweitert

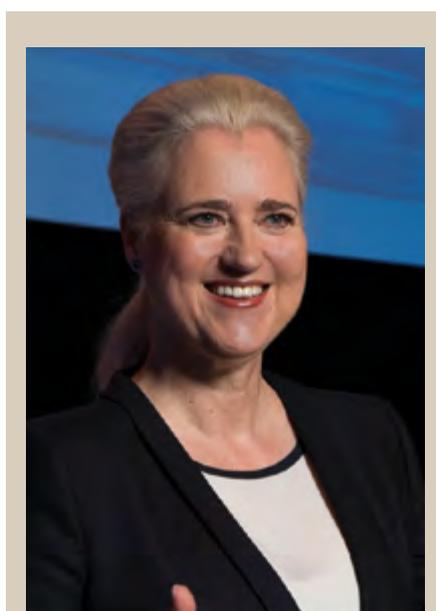
Die HHLA peilt in den nächsten sieben Jahren eine Vervierfachung des Ergebnisses (derzeit 71,2 Millionen Euro) auf rund 300 Millionen Euro an. Mit diesem ehrgeizigen Ziel erfreute die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath die Aktionäre. Allein in diesem Jahr soll es um zehn Prozent steigen, obwohl der Containerumschlag nur um rund drei Prozent zulegen dürfte.

Hierzu will die HHLA in den nächsten fünf Jahren rund 1 Milliarde Euro investieren, davon 450 Millionen in den Containerbereich und 350 Millionen in den Bereich Intermodal. Noch in diesem Jahr sollen dabei rund 200 Millionen Euro fließen. Darin enthalten sind fünf neue Großcontainerbrücken und zehn neue Lokomotiven, die die HHLA bestellt hat. Der Fuhrpark der Bahntochter Metrans wächst damit auf 80 Lokomotiven und selbst entwickelte 2.500 Leichtbauwaggons.

Großen Anklang bei den Aktionären fanden Titzraths Umstrukturierungspläne. Diese umfassen vier Punkte: 1. Straffung der Kernkompetenz (Containerumschlag). 2. Erschließung von Wachstumsfeldern (Ankauf weiterer Terminals). 3. Umstellung der Organisation (u.a. einheitliche Terminal-IT-Systeme). 4. Investition in nachhaltiges und profitables Wachstum (u.a. Ausbau des

Intermodalverkehrs entlang der Transportströme).

Für das laufende Geschäftsjahr musste Titzrath einen Rückgang im Containertransport um 5,3 Prozent einräumen. Dieser sei jedoch geplant gewesen, da die bislang un-



Angelika Titzrath,
Vorstandsvorsitzende HHLA

rentable zweite Bahntochter Polzug in die Metrans mit integriert wurde, die wiederum einige Verbindungen aufgegeben hat. Letztlich, so Titzrath, werde sich dieser Rückgang positiv auf das Ergebnis auswirken. Das hat bereits im vergangenen Jahr deutlich zugelegt. Die 71,2 Millionen Euro nach Steuern bedeuten einen Gewinnsprung von 117 Prozent. Das Ergebnis je Aktie stieg um elf Cent auf 1,02 Euro. Die Dividende kletterte auf 67 Cent.

Das entspricht einer Ausschüttungsquote von 66 Prozent, stellte Peter Tschirner von der Schutzgemeinschaft für Kapitalanleger in der Aussprache fest. Das sei das richtige Signal für die in den vergangenen Jahren arg gebeutelten Aktionäre.

Kritik hagelte es jedoch von mehreren Aktionärsvertretern an der Zusammensetzung des Aufsichtsrats. So musste Wibke Mellwig, eine leitende Mitarbei-

terin der Wirtschaftsbehörde, eine Vorstellungs- und Abschiedsrede halten. Sie war erst wenige Wochen zuvor als Ersatz für den ins Bundeswirtschaftsministerium gewechselten Ex-Staatsrat der Wirtschaftsbehörde, Rolf Bössinger (SPD), nachgerückt. Nun musste sie für dessen Nachfolger Torsten Sevecke Platz machen. Tschirner kritisierte, dass dies eine vernünftige Vorstandsarbeit fast unmöglich mache. Ein Aufsichtsrat sollte mindestens drei Jahre im Amt sein. „Es kann nicht sein, dass bei jeder Aufsichtsratsitzung das Kontrollgremium neu besetzt ist“, polterte er unter großem Beifall. Auch mit Blick auf einige andere Mitglieder des Aufsichtsrats konstatierte er Ämterhäufungen und Interessenkonflikte. Der Schwerpunkt bei der Besetzung des Aufsichtsrats

sollte Kompetenz und nicht die Menge der gehaltenen Anteile sein. Bislang sind die freien Aktionäre mit keinem einzigen Aufsichtsrat in dem zwölfköpfigen Gremium vertreten. Auch Gerd Blumental von der Vereinigung institutioneller Anleger konstatierte, dass nur ein Vertreter des Hauptanteilseigners (die Stadt Hamburg) im Aufsichtsrat vertreten sein sollte. So werde das auch andernorts gehandhabt.

Konkurrenz hatte viel bessere Entwicklung

Die Freude über die gestiegene Dividende bremste ein wenig Bernd Günther ab. Er wies darauf hin, dass der Konkurrent EUROKAI vor zehn Jahren, als die HHLA an die Börse ging, nur 50 Cent Dividende ausgeschüt-

tet habe und die HHLA 1,50 Euro. Diese habe sich nun ins Gegenteil verkehrt. Auch er kritisierte die Besetzung des Aufsichtsrats durch Sevecke. Dieser habe nur sehr begrenzt Ahnung vom Hafen. Zudem habe die Stadt mit der Hafenvirtschaft im vergangenen Jahr für den Kleinen Grasbrook einen Letter of Intend abgeschlossen, wonach einzig der Bereich um des Überseezentrums für künftige Wohnbebauung umgewidmet werden soll. Der Rest der Hafenvetriebe erhielt Bestandsschutz. Jedoch habe noch keiner der dortigen Hafenvetriebe, inklusive der HHLA-Tochter Unikai, einen neuen Mietvertrag erhalten. Das sei Behördenwillkür statt Vernunft, schimpfte Günther unter dem Applaus der Aktionäre.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

EUROKAI mit Rekorddividende

Trotz der Einbußen in Hamburg erhält jeder Anteilseigner 2,25 Euro pro Aktie



Fotos: EUROGATE

Das Terminal in La Spezia ist eine der profitabelsten Anlagen von EUROKAI

Nur einen Tag nach der HHLA trafen sich die Aktionäre des Konkurrenten EUROKAI zu ihrer Hauptversammlung und beklatschten mit dem Vorstandsvorsitzenden Thomas Eckelmann über ein „sehr erfreuliches Geschäftsjahr“, das sich in einer Rekorddividende niederschlägt: Neben der normalen Ausschüttung von 1,50 Euro pro Aktie erhält jeder Anteilseigner einen Bonus von zusätzlichen 50 Prozent, also insgesamt 2,25 Euro. Das ist das 3,7-Fache im Vergleich zur HHLA-Dividende.

Und das, obwohl EUROKAI in Hamburg seit Mai letzten Jahres herbe Einbußen aufgrund der Umstrukturierung der Reedereiallianzen und der Insolvenz von Hanjin hinnehmen musste. Gut ein Viertel des Umschlages wanderte überwiegend zur HHLA ab. Dennoch hatte der EUROKAI im vergangenen Jahr noch einen Überschuss von fast 27 Millionen Euro erwirtschaftet. Noch schreibe man eine schwarze Null in Hamburg, obwohl auch in den ersten fünf Monaten dieses Jahres ein Rückgang von 20 Prozent zu verzeichnen war. Dieser dürfte aber im Juni dramatisch sinken, weil sich im Juni vergangenen Jahres erstmals die neuen Reedereiallianzen ausgewirkt hatten. Eine Erholung dürfte die Integration von Hamburg Süd in den EUROKAI-Stammkunden Maersk bringen. Hamburg Süd läuft bislang

die HHLA-Terminals an. Zudem versucht EUROKAI, weitere kleinere Dienste, wie im Mai Hyundai, nach Hamburg zu locken. Etliche Hamburger Mitarbeiter haben sich

zudem bereit erklärt, vorübergehend in Bremerhaven zu arbeiten. Derzeit macht Hamburg nur noch 11,7 Prozent des Umschlages der EUROKAI-Gruppe aus.

Dabei könnte, so Eckelmann, der in den letzten Monaten gestiegene Rohölpreis helfen, da höhere Bunkerkosten eine Umfahrung des Nord-Ostseekanals um Skagen herum unattraktiver machen. Der sehr volatile Feederverkehr, der zuletzt in die Westhäfen abgewandert war, könnte wieder verstärkt nach Hamburg umgeroutet werden. Um noch einen größeren Dienst der Allianzen an den EUROKAI zu ziehen, fehle es derzeit an der nötigen Größe, heißt es aus internen Kreisen des Unternehmens. Die seit 1998 vom Senat zugesagte Westerweiterung, die nun wohl erst 2026 abgeschlossen sein dürfte, komme deshalb für EUROKAI zu spät.



Thomas Eckelmann,
Vorstandsvorsitzender EUROKAI

Auch die anderen deutschen Seehäfen, die zur EUROKAI-Gruppe gehören, stehen im Spannungsfeld eines schleppenden Infrastrukturausbaus, so Eckelmann weiter. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe dürfte 2019 beginnen sowie die Elektrifizierung der Bahntrasse Oldenburg-Wilhelmshaven erst 2022 und der Neubau der fünften Schleuse in Brunsbüttel 2025 abgeschlossen sein. Der Weiterbau der A20 an Bremerhaven vorbei bis südlich von Wilhelmshaven würde die beiden dortigen Häfen deutlich aufwerten. Doch hier wie auch bei der gestoppten Planung für die Weservertiefung gebe es noch nicht mal einen Zeitplan.

Die Einbußen in Hamburg konnten auch die Terminals in Bremerhaven (+0,9 Prozent) und Wilhelmshaven (+15,1 Prozent) nicht ausgleichen. Insgesamt sank der Umschlag in den deutschen Häfen um 5,5 Prozent. Wilhelmshaven habe zwar noch nicht die Gewinnzone erreicht, sei aber auf einem guten Weg, so Eckelmann. In den ersten fünf Monaten 2018 kletterte der Umschlag dort um 57 Prozent, während Bremerhaven leicht nach-

gab. Die Chancen für Wilhelmshaven stünden nicht schlecht, meinte Eckelmann, zumal die Reedereien MSC und CMA CGM insgesamt 20 Schiffe mit 23.000 TEU bestellt haben. Zudem hat Maersk angekündigt, mit seinen größten Schiffen nicht mehr Hamburg anzulaufen. Aufgrund der Tiefgangsbeschränkung können Schiffe nur mit gut 10.000 TEU Hamburg anfahren. Insgesamt ist EUROKAI in zwölf Häfen vertreten. Fünfmal in Italien, dazu in Tanger, (Marokko), Limassol (Zypern), Lissabon und Ust-Luga (Russland). Zu dem positiven Ergebnis von EUROKAI trugen vor allem Tanger und La Spezia bei. Bei Umsatzerlösen von insgesamt 340 Millionen Euro schnellte der Jahresüberschuss um fast 125 Prozent in die Höhe. EUROKAI hält zusammen mit der Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) je die Hälfte der Anteile an EUROGATE. Zudem hält EUROKAI 66 Prozent der Anteile an der CONTSHIP Italia-Gruppe, der Rest liegt bei EUROGATE. Da daran EUROKAI zur Hälfte beteiligt ist, gehören am Ende 83,3 Prozent von CONTSHIP zu EUROKAI. Wäh-

rend von von 15,1 Millionen Euro des Überschusses stammen, resultierte das Gros von 46,4 Millionen Euro aus der EUROGATE-Beteiligung. Eine weitere Million Euro steuerte die Medgate FeederXpress bei, an der EUROKAI zwei Drittel der Anteile hält (Rest EUROGATE). Noch einmal 800.000 Euro stammen von der J.P. Müller & Sohn GmbH. Insgesamt wurde ein Ergebnis von 3,10 Euro je Aktie erzielt.

Da der Umschlag in Tanger um fast 23 Prozent auf fast 1,4 Millionen TEU hochschnellte, will EUROKAI mit EUROGATE zusammen ein zweites Terminal errichten und hofft auf die Opiton für eine dritte Fläche. Auch im iranischen Bandar Abbas würde EUROKAI gerne tätig werden. Hier könnte man mit dem ortsansässigen Hafenbetreiber SINA einen 2.800 Meter langen Kai mit 4 Millionen TEU Umschlagkapazität betreiben. Allerdings stehen die Embargo-Drohungen der USA im Raum. Solange dies nicht geklärt sei, werde man keine Beteiligung eingehen, versicherte Eckelmann.

Text: Matthias Soyka



In Tanger will EUROKAI ein zweites Terminal bauen, nachdem der Umschlag in die Höhe geschneit ist

Drei Arten der Energieeinsparung

Konzepte zur Treibstoffreduktion von Schiffen auf den 3. ShortSeaShipping Days

Das Einsparen von Energie und damit auch die Reduktion von Emissionen sind in der Schifffahrt ein großes Thema. Für Neubauten gibt es da relativ einfache Möglichkeiten. Doch wie ist es bei der fahrenden Flotte, die mit gut 55.000 Seeschiffen weltweit das Gros stellt. Bei den 3. Short-SeaShipping Days in Lübeck wurden gleich drei Möglichkeiten vorgestellt: Der Umbau zu einem reinen LNG-Schiff, die Verlängerung eines Schiffes und die Installation eines Hybridantriebs.

Prominentestes Beispiel war der Umbau der „Wes Amelie“, ein Containerschiff, das mit 1.040 TEU im Feederverkehr in Nord- und Ostsee eingesetzt wird. Gerade in diesen SECA-Gebieten ist der Einsatz von Flüssiggas-schiffen sehr sinnvoll. Der Umbau der „Wes Amelie“ machte zudem Sinn, weil es von ihr 22 Schwesterschiffe gibt. Gerd Wessels, Inhaber der Wessels Reederei, berichtete, dass der 8,5-Millionen-Euro-Umbau komplett vom Bund gefördert worden sei. Dazu musste der Motorraum entkernt werden, nur die MAN-Hauptmaschine blieb stehen. Im Bug mussten 38 TEU-Plätze für den Tank weichen. Insgesamt wurden über

50 Tonnen Material verbaut. Der Betrieb laufe bislang störungsfrei. Die Emissionen hätten sich beim CO₂ um 31 Prozent und bei den Stickoxiden um 85 bis 90 Prozent reduziert. Schwefel wird quasi überhaupt nicht frei gesetzt. Einzig das Bebunkern bleibe schwierig. Dieses sei bislang in Europa noch nicht standardisiert. Das Betanken über Lkws sei zwar möglich, aber teuer, da der Transport des Treibstoffs auf dem Landweg die Kosten in die Höhe treibt. Der einzige Hafen, in dem man gut bunkern könne, sei Rotterdam. Allerdings ist es auch dort nicht möglich, wie bei anderen Schiffen zu bunkern und gleichzeitig Ladung umzuschlagen. Zwischen

acht und 24 Stunden dauere die Spritaufnahme. Hier bestehe noch deutlich Verbesserungspotenzial, so Wessels, der im Wesentlichen in den Häfen herumreist, um den Hafenbetreibern die Angst vor dem Flüssiggas zu nehmen. Es verhält sich beim Verbrennen fast genauso wie Heizöl.

Einen ganz anderen Ansatz verfolgte TT-Line. Die Fährreederei hatte mit der „Peter Pan“ das Problem, dass sie für einen wachsenden Markt zu klein war, berichtete Geschäftsführer Hanns Heinrich Conzen. Ein Neubau hätte zu lange gedauert, gebrauchte Fährschiffe habe es in der Form nicht gegeben. Also entschloss man sich, das Schiff am 31,20 Meter zu verlän-



Gerd Wessels,
Geschäftsführer Wessels Reederei



Michael Goldman Petersen,
Senior Vice President Scandlines



Hanns Heinrich Conzen,
Geschäftsführer TT-Line

gern. Dazu ging die „Peter Pan“ fünf Monate in eine Bremerhavener Werft und wurde am Heck z-förmig aufgeschnitten. Zunächst wurde das Schiff hinter den Personenkabinen senkrecht nach unten aufgesägt, dann unterhalb dieser Sektion horizontal nach vorne und über 30 Meter später wieder senkrecht nach unten. Das abgeschnittene Heck wurde ausgeschwemmt und in die Lücke eine Mittschiffsektion gezogen, die bei der Sietas Werft gebaut worden war. Dann wurde das Heck an das neue Segment angesetzt und alles miteinander verbunden. Zeitweise waren bis zu 800 Mann an dem Umbau gleichzeitig beschäftigt. Einen zweistelligen Millionenbetrag hat das Ganze gekostet, habe aber ein Ladungsplus von einem Viertel bewirkt bei fast gleichem Verbrauch. Die Fähre wurde Anfang Juni fertig und misst nun 219 Meter Länge.

Bei einer anderen Fährreederei setzt man auf Hybrid-Antriebe. Die dänische Scandlines hat sechs ihrer Fähren auch Diesel-Elektrik umgestellt. Vier Fähren verkehren zwischen Fehmarn und Puttgarden, zwei zwischen Rostock und Gedser, berichtete Scandlines Senior Vice President Michael Guldmann Petersen. Insgesamt habe sein Unternehmen 270 Millionen Euro in die Nachrüstung der Flotte investiert. Zwar gebe es an Bord noch immer einprozentiges Schweröl. Dieses werde jedoch durch nasse Scrubber gereinigt. Das Abwasser fange man in Behältern an Bord auf und entsorge es über eine eigene Anlage an Land. Bis zu 90 Prozent der Kraft stamme aus den Generatoren, die durch den Diesel ihren Strom erzeugen. Gleichzeitig lädt er große Batterien mit auf, die im Notfall zugeschaltet werden können. Da-

durch könne der Verbrauch wesentlich besser dosiert eingesetzt werden. Fast 4.000 Tonnen CO₂ pro Schiffe werde so jedes Jahr eingespart. Scandlines wolle aber noch weiter gehen und in den Häfen Windstrom tanken, um die Batterien aufzuladen. Da die Schiffe meist nur 15 Minuten angelegen, müssten vier MW in zwölf Minuten fließen. Dazu müssten allerdings die Häfen durch große Starkstromleitungen die Voraussetzungen schaffen. Zudem müssten die Strompreise attraktiver gestaltet werden. Sein Unternehmen sei bereit, weitere 100 Millionen Euro in die neue Technik zu investieren. Ein schnellerer Umschlag in den Häfen führe zudem auch dazu, dass die Schiffe auf See langsamer fahren könnten und so weniger Energie verbrauchten, ergänzte Conzen.

Text: Matthias Soyka



Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatisches Hochregallagersystem
- 22.000 m³ Chemietanklager (250–5.000 m³)
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

ajax macht Loks wieder fit

Servicewerkstatt am Finkenwerder Knoten ist in Betrieb gegangen



Fotos: SLH

Endlich einen festen Standort: Geschäftsführerin Maja Halver vor der ajax Lokwerkstatt

Wenn Lokomotiven im Hamburger Hafen ein technisches Problem hatten, konnte das bislang ziemlich teuer werden. Denn die nächste Reparaturmöglichkeit lag über 30 Kilometer weiter südlich am Maschener Güterbahnhof. Neben dem Zeitverlust, die defekte Maschine dort hin zu bringen, schlugen auch die Trassenpreise auf der viel befahrenen Strecke zu Buche. Ab sofort gibt es eine Alternative: Nördlich des Bahnhofes Alte Süderelbe gleich hinter dem Finkenwerder Knoten und neben den Lokabstellplätzen hat die Firma ajax Loktechnik GmbH eine Servicewerkstatt eröffnet.

Bislang war ajax ohne festen Firmensitz sowohl in Deutschland als auch im EU-Ausland mobil unterwegs. In Hamburg werden nun 15 Mann den Firmensitz beziehen und von hier aus Anlaufstation für 135 Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, die den Hamburger Hafen anfahren. In der Werkstatthalle können gleichermaßen Diesel- und E-Loks gewartet werden. Hierbei hilft „Lotti“, eine kleine Zugmaschine, die die schweren E-Loks

auch ohne die Stromversorgung über Pantografen in die Halle schiebt.

Alle notwendigen Geräte
sind vorhanden

Die Servicestation verfügt über alle notwendigen Geräte: Hebebühne, Besandungsanlage für die Bremse, Begehgruben, Zehn-Tonnen-Kran und Tankstelle. Die Station ist in drei Schichten an sieben Tagen in der Woche besetzt, um

die Ausfallzeiten so gering wie möglich zu halten. „Die Lage ist ideal“, schwärmt Geschäftsführerin Maja Halver. In Betriebspausen und Abstellzeiten könnte die angrenzende Servicestation für Wartungsarbeiten genutzt werden. „Auch ortsansässige Industrie- und Handelsbetriebe, die über Werkbahnen und eigene Schienenfahrzeuge verfügen, können die neue Lokwerkstatt nutzen. Für die Anschlussbetriebe im Hafen, die meist kleinere Werkloks einsetzen,



Die Servicestation verfügt über zwei Gleise, die in die Halle führen. Links befindet sich die Tankstelle

reduzieren sich die Zuführungskosten durch die jetzt sehr kurzen Wege.“ Zusätzlich übernehmen die mobilen Teams von ajax Loktechnik auch die Störungssuche und -beseitigung gleich vor Ort.

Die neue ajax-Werkstatt ist Bestandteil eines Gesamtkonzepts für den Infrastrukturausbau im westlichen Hamburger Hafenbereich. Die Anlage wurde von der Hamburg Port Authority (HPA) errichtet. Im Durchschnitt verkehren pro Werktag rund 200 Güterzüge vom und zum Hamburger Hafen. Er ist

Startpunkt für Verkehre nach ganz Europa. Über zehn Prozent aller Güterzüge, die in Deutschland fahren, haben den Hamburger Hafen als Start- oder Zielort.

Text: Matthias Soyka



Zugmaschine „Lotti“



Besandungsanlage

ANCOTRANS B.V.

Van harte welkom!

On June 1st, 2018 we will start our Dutch activities in Rotterdam under the name ANCOTRANS B.V. So WELKOM to all future employees, truckers and customers –We are looking forward to getting to know you and to build a big ANCOTRANS office in the Netherlands with great service, engaged employees and happy customers.
Contact details: Branch Manager - Dave Lanser - dla@ancotrans.nl - +31653211108

LHG baut kräftig aus

Terminalneuplanung und Sanierungskonzept für Mitarbeiter stehen



So soll der Skandinavienkai einmal aussehen: Vorne zwei große Papierhallen mit einer großen Trailerfläche

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) hat den Turnaround geschafft und ist auf dem Weg aus der Krise. In vier Jahren wird der zweistufige Restrukturierungsplan abgeschlossen sein, den LHG-Chef Sebastian Jürgens aufgestellt hat. Mit dem Betriebsrat und der Gewerkschaft wurde eine Einigung bezüglich der Neuordnung der Beschäftigungsverhältnisse für die momentan 540 Mitarbeiter gefunden, und die Erweiterung des Skandinavienkais hat begonnen. Er wird um 16 Hektar vergrößert. Die Stadt Lübeck, der 62,5 Prozent der LHG gehören (der Rest liegt bei dem Deutsche Bank Fonds RREEF PAN-EUROPEAN INFRASTRUCTURE TWO LUX S.à r.l), und das Land Schleswig-Holstein werden dazu rund 66 Millionen Euro investieren.

Auf dem Gelände soll zunächst eine große Halle entstehen, in der unter anderem für den finnischen Großkunden Stora Enso künftig Papiermengen gelagert und umgeschlagen werden. Bisher geschieht das am Nordlandkai. Der wesentliche Vorteil gegenüber der in der Lübecker Innenstadt liegenden Anlage besteht darin, dass Stora Enso am Skandinavienkai Zugriff auf ein hochfrequentes Liniennetzwerk per Schiff und Schiene hat. „Unsere RoRo-Verkehre bieten dem Kunden einzigartige Synergien, die er auf der neuen

Anlage voll nutzen kann“, erklärt Jürgens.

Am Nordlandkai sollen statt dessen mehr Massengüter umgeschlagen und gelagert werden: Stahl, Holz oder Splitt. Aber auch Breakbulk und andere Forstprodukte bleiben wichtige Gutarten. Umbauten seien zunächst nicht geplant, meint Jürgens. Jedoch schloss er diese auch nicht gänzlich aus. Es komme darauf an, welche Wünsche die Kunden hätten. Unverändert bleiben dagegen die Terminals in Schlutup, wo fast ausschließlich Forstprodukte

umgeschlagen werden, und die Seelandkai-Anlage, wo ebenfalls RoRo-Ladungen und Container verschifft werden. „Nach der Erweiterung wird jede unserer vier Anlagen optimal ausgenutzt sein“, ist sich Jürgens sicher.

Ein deutliches Ladungsplus gab es bereits im vergangenen Jahr: Über 790.000 RoRo-Einheiten (+ acht Prozent) und 21,8 Millionen Tonnen wurden umgeschlagen (+ 4,5 Prozent). Das Fährgeschäft habe deutlich zugelegt. Vor allem der unbegleitete Trailerverkehr sei in einem starken Wachstum begriffen. Das

liege sicher auch an dem allgemeinen Fahrermangel, so Jürgens. Für die LHG bedeutet das mehr Wertschöpfung, zumal viele der Trailer und Container über die Bahn weiter transportiert werden. 88.000 Einheiten waren es im vergangenen Jahr. Damit kratzte die LHG an dem Rekordjahr 2016. In diesem Jahr dürfte die 100.000er-Marke klar genommen werden. Allein 13mal pro Woche fahren Züge nach Ludwigshafen, elfmal nach Duisburg, achtmal nach Verona. Andere Verbindungen wurden stark ausgeweitet und neue Relationen angebunden. Auch die hafennahen Dienstleistungen wurden in den letzten Jahren erweitert. So verfügt die LHG nun über einen mobilen Instandhaltungsservice im Bahnbereich.

Das Ladungsplus des vergangenen Jahres habe sich allerdings noch nicht auf die Ertragslage ausgewirkt, räumt Jürgens ein. Das liege im Wesentlichen daran, dass die Einigung im Personalbereich erst in diesem Geschäftsjahr wirksam werde. Nach der Insolvenz der Beschäftigungsgesellschaft HBV, die zu dem Zeitpunkt 151 Mitarbeiter hatte, hat die LHG mit Beginn dieses Monats 78 Mann zu den gleichen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen wie bei der LHG übernommen. Sie erhalten dazu eine Beschäftigungssicherung bis zum Jahr 2022. Etliche andere Mitarbeiter haben sich in der Zwischenzeit andernorts orientiert. Mit 47 HBV-Mitarbeitern konnte keine Einigung erzielt werden, weil die Anforderungsprofile nicht passten, erläutert Jürgens. Die LHG sucht darüber hinaus weiteres Personal. 60 neue Kräfte seien in den letzten Monaten eingestellt worden. Sie werden nicht mehr nach dem teuren Hafentarif bezahlt, sondern nach dem deutlich günstigeren Um-



Dr. Sebastian Jürgens,
Vorstandsvorsitzender LHG

schlagtarif. Zudem haben sich die Arbeitnehmervertreter und die Geschäftsleitung auch auf ein erheblich flexibleres Arbeitszeitmodell geeinigt. Künftig soll es eine „mobile Einsatzgruppe“ geben, die flexibel an den vier Terminals eingesetzt wird. Ihre Mitglieder werden zunächst nach dem 4:2-Schichtsystem arbeiten. Das heißt: Vier Tage Arbeit, zwei Tage frei, aber vor allem auch bei Bedarf länger im Dienst sein. „So können wir Peaks auch an Sonn- und Feiertagen deutlich besser abarbeiten“, freut sich

Jürgens. Dadurch soll sich die Ertragslage im Fünf-Jahres-Zeitraum deutlich verbessern.

Weiteres Potenzial im Frachtbereich sieht Jürgens im Russlandverkehr. Das Embargo hält er für unsinnig. Es treffe die Falschen und werde kaum zu einer politischen Veränderung führen. Eine Fährverbindung nach Klaipėda hatte gerade ihre Tätigkeit aufgenommen, als die Sanktionen der EU verhängt wurden. Daraufhin sei sie zunächst wieder eingestellt worden. Verluste habe die LHG nur begrenzt erlitten, denn der Einbruch in diesem Geschäft sei durch Neukunden im Speditionsbereich weitgehend kompensiert worden. Dennoch glaubt Jürgens, dass das Russland-Geschäft noch stark ausgebaut werden könne. Seit 2015 unterhält die LHG mit einer Spedition in St. Petersburg ihre einzige Außenniederlassung. Viel für Russland bestimmte Ladung laufe jedoch nicht nur über St. Petersburg direkt, sondern auch über Estland, Lettland und das finnische Kotka, ergänzt Jürgens. Jedoch sei hier noch viel mehr möglich. Klaipėda sei übrigens auch wieder angebunden.

Text: Matthias Soyka



Foto: Karl Erhard Vögels

Der in der Stadt liegende Nordlandkai wird künftig anders genutzt

Abwerben von Mitarbeitern

Was ist in Zeiten des Fachkräftemangels alles erlaubt und was nicht?



Foto: HHLA, Engel+Gleien

Fachkräfte wie etwa in der Lagerlogistik auf dem Kleinen Grasbrook sind Mangelware

Nahezu alle Branchen spüren den akuten Fachkräftemangel. Die Einwanderungs- und Asylpolitik der Bundesregierung, die unter anderem ja auch das Ziel hat, geeignete Fachkräfte ins Land zu holen, zeigt bisher wenig bis keine Wirkung. Kein Wunder also, wenn sich Unternehmen bei der Suche nach Fachkräften bei der Konkurrenz umschauen und gezielt versuchen, geeignete Kandidaten abzuwerben. Fraglich ist, wie weit ein Unternehmen bei der Abwerbung aufgrund der Freiheit des Wettbewerbs gehen darf und wo die Grenze zur Unlauterkeit nach dem Gesetz über Unlauteren Wettbewerb (UWG) überschritten ist. Das Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt hat hierzu vor kurzem in einer interessanten Entscheidung (Beschluss vom 15.5.2018, Az. 6 W 39/18) aufgezeigt, was zulässig ist und was nicht.

In dem Rechtsstreit vor dem OLG Frankfurt stritten sich zwei Wettbewerber auf dem Gebiet der Sicherheitsprüfungsdienstleistungen. In der Zeit von Juli 2017 bis März 2018 kam es zu insgesamt zwölf Kontaktaufnahmen zwischen Mitarbeitern der Antragsgegnerin und Mitarbeitern der Antragstellerin mit dem Ziel der Abwerbung. Infolgedessen wechselten acht der ca. 200

Mitarbeiter der Antragstellerin in das Unternehmen der Antragsgegnerin.

Unlautere Abwerbung von Angestellten?

Aufgrund dieser Geschehnisse beantragte die Antragstellerin im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes, der Antragsgegnerin den Kontakt mit ihren Mitarbei-

tern zum Zwecke der Abwerbung durch den Erlass einer einstweiligen Verfügung zu untersagen. Es sei gemäß § 4 Nr. 4 UWG unlauter, Mitbewerber gezielt zu behindern. Eine solche Behinderung liege in dem gezielten Abwerben von Mitarbeitern durch die Antragsgegner. Hiergegen stehe der Antragstellerin ein Unterlassungsanspruch gemäß § 8 UWG zu.

Das Landgericht wies den Antrag zurück. Die Beschwerde der Antragstellerin gegen die Zurückweisung ihres Antrags stufte das OLG Frankfurt sodann als unbegründet ein. Das OLG stellte fest, dass der Antragstellerin kein Anspruch auf Erlass einer einstweiligen Verfügung aus §§ 8 i. V. m. § 4 Nr. 4 UWG wegen gezielter Mitbewerberbehinderung zustehe. Da die Freiheit des Wettbewerbs sich auch auf die Nachfrage nach Arbeitnehmern erstreckt, sei vom Grundsatz der Abwerbungsfreiheit auszugehen. Unternehmer hätten keinen Anspruch auf Wahrung des Bestands ihrer Mitarbeiter. Zudem seien die angestellten Mitarbeiter in der Wahl ihres Arbeitsplatzes frei. Das Abwerben von Mitarbeitern sei daher selbst dann grundsätzlich lauterkeitsrechtlich erlaubt, wenn die Abwerbung bewusst und planmäßig erfolge und wenn Schlüsselkräfte oder mehrere Mitarbeiter gleichzeitig abgeworben werden.

Keine Existenzgefährdung des Unternehmens

Gleichzeitig machte sich das OLG Frankfurt in seiner Entscheidung darüber Gedanken, unter welchen Umständen eine unlautere Behinderung vorliegen könne. Eine unlautere gezielte Behinderung könne sich allenfalls aus zusätzlichen besonderen Umständen, wie beispielsweise der Verfolgung eines unlauteren Zwecks oder unlauteren Methoden der Abwerbung, ergeben. Offen gelassen hat das OLG in diesem Zusammenhang, ob eine auf das Jahr 1966 zurückgehende Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auch

heute noch Anwendung findet, wonach eine gezielte Abwerbung unlauter ist, wenn sie den Zweck verfolgt, einen Mitbewerber existenzvernichtend zu beeinträchtigen. Aus Sicht des OLG spricht insofern viel dafür, das Abwerben auch dann noch als zulässig einzustufen, wenn ein Unternehmen den eigenen Vorteil um den Preis der Gefährdung der wirtschaftlichen des Mitbewerbers sucht. Letztlich stehe auch dies mit der dem Wettbewerb innewohnenden Auslesefunktion in Einklang. In dem entschiedenen Fall war aus Sicht der OLG Frankfurt eine Existenzgefährdung der Antragstellerin jedoch ohnehin nicht erkennbar.

ÜbernahmeganzerAbteilungen ist indes bedenklich

Als weiteren möglichen Unlauterkeitsgrund thematisiert das OLG den Umstand, dass ein Unternehmer ohne Rücksicht auf andere Möglichkeiten des Arbeitsmarktes gerade Beschäftigte eines bestimmten Mitbewerbers abwerbe. In derartigen Fällen könne sich eine Unlauterkeit insbesondere ergeben, wenn die Übernahme der Mitarbeiter ganzer Geschäftsbereiche oder Abteilungen sozusagen putsch- oder handstreichartig erfolgt und neben Mitarbeitern auch Kunden, Kundendaten, Lieferanten und Produktionsmittel in einer Art und Weise übernommen werden, dass dem Mitbewerber keine ernsthafte Möglichkeit verbleibt, der Übernahme entgegenzusteuern. Derartige Umstände habe die Antragstellerin jedoch vorliegend ebenfalls nicht vorgetragen. In der Gesamtschau handelte es



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

sich daher nach Auffassung des OLG um einen zulässigen Wettbewerb um Arbeitskräfte.

Fazit: In Zeiten des Fachkräftemangels ist der Wettbewerb der Unternehmen um gute Mitarbeiter mitunter sogar härter als der Absatzwettbewerb. Das Abwerben von Mitarbeitern anderer Unternehmen wird daher zunehmend als Mittel gewählt, um geeignete Arbeitskräfte für das eigene Unternehmen zu gewinnen. Werden die vorstehenden lauterkeitsrechtlichen Grenzen beachtet, kann diese Maßnahme auch durchaus wettbewerbskonform zum eigenen Vorteil eingesetzt werden. Umgekehrt ist es Aufgabe der Unternehmen, sich vor einer Abwerbung ihrer Mitarbeiter zu schützen, insbesondere durch die Schaffung attraktiver Arbeitsbedingungen sowie ggf. durch die Auferlegung vertraglicher Wettbewerbsverbote (§§ 74 ff., 90a HGB).

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Im „Quam“ ist's nun zünftig

Kiels In-Lokal heißt nun „Dahoam“ und lockt mit österreichischer Küche



Das Lokal befindet sich im ehemaligen „Quam“



Fotos: SLH

Zünftige Musik von der Bedienung zwischendurch

Wer von Kiel aus als einen der ersten Ostseestrände nach Strande fährt, war womöglich schon einmal in dem beliebten Bistro „Kaiser“, das der Österreicher Georg Bauer dort seit fünf Jahren betreibt und zu einem Geheimtipp machte. Nun hat er sich in der Landeshauptstadt im „Wohnzimmer Düsternbrooks“, dem ehemaligen „Quam“, ein zweites Standbein geschaffen. „Dahoam“ heißt es und ist echt zünftig geraten.

Mehrfach hatte das „Quam“ in der letzten Jahren den Pächter gewechselt. Zuletzt versuchte sich hier ein türkischer Betreiber. Nun hat Bauer an gleicher Stelle eine radikale Trendwende vollzogen: Helle Holzvertäfelung an den Wänden, teils geschrubhte Holztische und das Personal in Krachledernen und Dirndl. So fühlt sich auf jeden Fall der Wahl-Kieler an seine Tiroler Heimat erinnert. Wer hier her kommt, sollte vor allem einen Blick in die Weinkarte werfen, wo sich ausschließlich österreichische Tropfen wieder finden, die übrigens auch zur Gänze in Flaschen im hinteren Teil des Restaurants zum Mitnehmen erwor-

ben werden können. Auf Wunsch erklärt Bauer die Herkunft und Besonderheit der Weine. Man kann sie aber auch schlicht ein 0,1-Liter-Gläschen probieren, bevor man ein doppelt so teures Glas ordert.

Auf der Karte finden wir dann wenig überraschend österreichische Spezialitäten: Wiener Schnitzel (22 Euro), Tafelspitz (18,90 Euro) Fleischlaiberl (Frikadellen) vom Wild mit Schupfnudeln (15,60 Euro) oder Fridatten-, Grießnockerl- oder Backerbsensuppe (je 4,50 Euro). Besonders gern wird das Steak vom Grill mit Ofenkartoffeln und Gemüse geordert, das je nach Größe und Güte zwischen 24,50 und 31

Euro kostet. Da es ein warmer Tag ist, entscheiden wir uns für zwei Salatteller, für die zwischen 6,50 und 13,60 Euro (Caesar Salat) aufgerufen werden.

Um die Wartezeit zu überbrücken, werden reichlich unterschiedliche Brotsorten gereicht, die mit einigen Dippsnapsen bereichert eine wunderbare Ergänzung zu den feinen Weinen darstellen. Derweil füllt sich das Lokal, das erst vor wenigen Wochen nach fünfmonatiger Umbauzeit wieder eröffnet wurde.

Kaum ist der Hauptgang serviert, der übrigens sehr lecker schmeckt, greift der Ober zu einer steyrischen Ziehharmonika und spielt ein paar Volksmusikstü-

cke. Der gemeine Norddeutsche nimmt dies mit einer Mischung aus Ver- und Bewunderung zur Kenntnis. Spätestens jetzt merken wir: Wir sind dahoam.

Text: Nils Knüppel



Warmer Apfelstrudel

Dahoam

Düppelstraße 60
24105 Kiel

Tel. 0431 -12 27 78 66

www.dahoam-kiel.de

E-Mail: mail@dahoam-kiel.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. 17 - 23.30 Uhr

Einer der erfolgreichsten Filme

„Black Panther“ ist im Einspielergebnis unter die Top Ten aufgestiegen



Kampf um die Krone



T'Challas Mutter



CIA-Verhör: Weiße spielen hier nur Nebenrollen



Die Ex-Freundin hilft



Die Leibwächter

Marvel und kein Ende. Der bislang 18. Film des Marvel Cinematic Universe bringt den ersten schwarzen Superhelden zurück auf die Leinwand. Sein Debüt hatte er zwar in „Captain America – Civil War“, aber hier steht er erstmals im Zentrum. Regisseur Ryan Coogler („Creed“) entfesselt ein optisches Feuerwerk, das nicht nur die Augen anspricht.

Wakanda liegt in Afrika und ist allgemein als Dritte-Welt-Land bekannt. Aber weit gefehlt. Wakanda ist nur scheinbar bettelarm. Tatsächlich ist es der einzige Ort, an dem es das legendäre Metall Vibranium gibt. Dieses war vor Äonen durch einen Meteoriteneinschlag dorthin gelangt und hat geradezu mystische Kräfte. Der Rohstoff ist Garant für den geradezu überbordenden Wohlstand und technischen Fortschritt von Wakanda. Es ist aber auch der Grund dafür, dass das Land sich vor der Welt versteckt. Nachdem König T'Chaka in „Civil War“ einem Bombenattentat zum Opfer gefallen ist, wird sein Sohn T'Chal-

la (Chadwick Boseman) zum neuen König. Verbunden damit ist die Ehre, zu Black Panther zu werden, dem Beschützer des Landes, ausgestattet mit übermenschlicher Kraft und Agilität, die ihm durch eine überaus seltene Pflanze verliehen werden. Aber der Thron wird ihm geneidet. Der Ex-Soldat Eric Kilmonger ist überhaupt nicht einverstanden mit dem Versteckspiel, das das Land mit der Welt treibt. Er will die überall auf der Welt unterdrückten Schwarzen bewaffnen und in den Kampf führen. Kilmonger fordert T'Challa zum Kampf um die Krone heraus...

Die Figur des Black Panther ist natürlich ein

Kind der Zeit der Bürgerrechtsbewegung in den USA. Er sollte der schwarzen Leserschaft eine Identifikationsmöglichkeit geben. Die seinerzeit gestellten Fragen werden hier neu verhandelt. Gleichzeitig ist der Film eine Verbeugung vor den Blaxploitation-Filmen der 1970er und stellt außerdem einen Beitrag zum Afrofuturismus dar. Der Film ist in einer Zeit entstanden, in denen Einwanderer aus anderen Ländern vom US-Präsidenten diffamiert und ihre Herkunftsländer in Afrika und andernorts „Shitholes“ genannt werden. „Black Panther“ ist ein deutlicher Widerspruch hiergegen. Weiße (Martin Freeman, Andy Serkis)

sind hier nur Nebenfiguren, gut wie böse. Auf der anderen Seite ist „Black Panther“ kinetisches Superheldenkinofilm der feinsten Sorte. Von Kritik und Publikum gefeiert ist „Black Panther“ ein Riesenerfolg und befindet sich in den Top Ten der erfolgreichsten Filme aller Zeiten.

Text: Martin Soyka



Ab 17. Juli im Verkauf

Buss Port Services GmbH:



Michael Beyer (Foto oben) ist nach sieben Jahren überraschend bei dem Hamburger Hafendienstleister als Geschäftsführer der Buss Port Services GmbH ausgeschieden. Seine Nachfolge tritt Martin Schulz an, der



bereits seit 2016 als Geschäftsführer der Schwestergesellschaft Buss Offshore Solutions GmbH & Co. KG tätig ist. Der Inhaber der Buss-Gruppe, Johann Killinger, sieht Synergien zwischen beiden Gesellschaften, die nun von einer Hand gesteuert werden.

spc:

Theresa Klein (22) ist neue Projektmanagerin im ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc). Sie ist zuständig für das Gebiet Verkehrsverlagerung und hat an der Hochschule Emden/Leer Schiffs- und Reedereimanagement studiert. Das spc ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten und wird vom Bundesverkehrsministerium finanziert. Aufgabenschwerpunkt ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet und zum ande-

ren an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden.

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Karin Lengenfelder (Foto) ist als Nachfolgerin von Annette Krüger in die Pressestelle des HHM gerückt. Krüger

ist in die Kommunikationsabteilung der HHLA gewechselt. Lengenfelder ist ausgebildete Redakteurin und Fachwirtin für Medienmarketing und betreute zuletzt bei der Havas PR Germany den Logistikkunden UPS. In den Jahren davor war sie unter anderem Leiterin Marketing & Communications bei Buss Port Logistics sowie die Pressesprecherin der HPA.

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
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 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

7. August 2018



HOYER Group nun auch in Australien

Hamburg – Die HOYER Group stärkt ihre Präsenz in Australien mit dem Joint Venture HOYER Logistics Australia, das sie zusammen mit AAW Global Logistics gegründet hat. Der Hamburger Logistikdienstleister hält 51 Prozent der Anteile, der in Melbourne ansässige Partner verfügt über 49 Prozent. Das Leistungsportfolio umfasst den Transport von chemischen Produkten, Lebensmitteln wie Wein und Milchprodukte, sowie tiefkalt verflüssigten Gasen. Darüber hinaus bietet HOYER Logistics Australia die Vermietung von Tankcontainern und IBC (Intermediate Bulk Container) sowie Dienstleistungen zu Flexitanks und Flottenmanagement an.

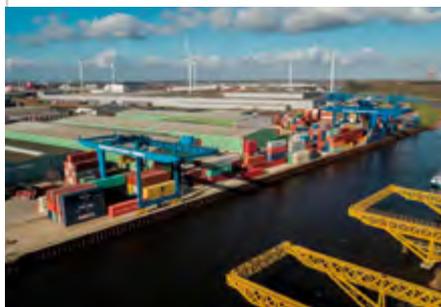
Rhenus liefert Käse nach Dubai



Holzwickede – Rhenus Project Logistics wird ab August den ersten Sammelgutverkehr für gekühlte Güter in die Vereinigten Arabischen Emirate organisieren. Der Liniendienst verbindet Kunden im deutschsprachigen Raum und den BeNeLux-Staaten mit ihren Zielmärkten rund um Dubai. Der Sammelgutverkehr soll vornehmlich für Lebensmittel wie Schokolade, Backwaren und Käse im nieder-

ländischen Breda genutzt werden. Die Verladung erfolgt in Rotterdam.

Größere Kooperation auf Binnenschiffmarkt



Moerdijk – Der Oosterhout Container Terminal (OCT) hat sich dem Westbrabant-Korridor angeschlossen, der im Februar als Kooperation zwischen den Rotterdamer Deepsea-Terminals, Binnenschiff-Reedereien und Inland-Terminals ins Leben gerufen wurde. Durch sie sollen Containerfahrten zwischen Tilburg, Moerdijk und Rotterdam gebündelt werden. Bislang waren nur der Binnenschiff-Terminal Tilburg, der Combined Cargo Terminal in Moerdijk und Moerdijk Container Terminals an dem Verbund beteiligt. Durch den Einstieg von OCT erhöht sich das Frachtvolumen um 30 Prozent. Derzeit wird ein gutes Siebtel der gesamten Binnenschiffverkehre zum Rotterdamer Hafen über den Westbrabant-Korridor abgewickelt.

NautilusLog heimst Preise ein

Hamburg – Die Hamburger Firma Securizon hat für ihr mobiles Schiffsabgaserfassungssystem NautilusLog den Hamburg Innovation Award für die Kategorie „Idee“ gewonnen. Der mit 3.000

Euro dotierte Preis wird von der Hansestadt und den Hamburger Universitäten vergeben. Wenige Tage später erhielt das Unternehmen auch den Pitch Blue, ein Preis der vom Verband deutscher Reeder für Startups vergeben wird, die neue Ideen für die Schifffahrt entwickeln. NautilusLog ermöglicht die Erfassung von Schiffsdaten wie Bunkerstand und Position per Smartphone. Eine Software errechnet aus den Daten den Verbrauch und die emittierten Abgase. Derzeit haben mehrere Reedereien das neue System in der Erprobung. Der Vorteil der neuen Software ist, dass sie problemlos auf jeden Android-Smartphone installiert werden kann und sofort ohne weitere Hardware-Aufrüstung einsatzbereit ist. Seit Jahresbeginn müssen Reeder einer EU-Auflage folgend ihre Emissionen in europäischen Schifffahrtsgebieten lückenlos dokumentieren.

Neue Bahnverbindung von Mailand nach Zürich



Mailand – Die zu EUROKAI gehörende Contship Italia Gruppe hat mit ihrem multimodalen Transportunternehmen Hannibal eine zweite Eisenbahnverbindung von der Schweiz nach Mailand (Melzo) aufgenommen. Die neue Linie verkehrt zwischen Zürich und Mailand und ergänzt die Route von Basel aus.

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