

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Ostseehäfen laufen gut

Kiel und Rostock erzielen Rekordumschläge



Foto: Seehafen Kiel

Über 32.000 Trailer (+ 9,5 Prozent) wurden aus und zu dem Seehafen Kiel per Bahn gefahren

Die Ostseehäfen Rostock und Kiel haben fulminante Zahlen für das Jahr 2017 erzielt. Rostock fuhr mit 28,8 Millionen Tonnen ebenso ein Rekordergebnis wie der Seehafen Kiel mit 7,4 Millionen Tonnen ein. An der Förde war der Anstieg mit 14,3 Prozent besonders groß, da ein Holztransporteur als Großkunde hinzugewonnen werden konnte.

Während die Kieler quasi in allen Bereichen verbesserte Zahlen präsentieren konnten, war das Ergebnis in Rostock in bestimmten Ladungssegmenten und Fahrtgebieten unterschiedlich. So führte eine schlechtere Ernte zu einem

Rückgang des Getreideexports um 600.000 Tonnen und Baustellen an den Bahnlinien im Hinterland zu einem Einbruch des Bahnverkehrs von und nach Trelleborg um 25 Prozent.

Alle anderen Segmente entwickelten sich jedoch prächtig, so

dass die ROSTOCK PORT GmbH in diesem Jahr 34,5 Millionen Euro in den Ausbau ihrer Kaianlagen investieren will. Vor allem Vorbereitungen für den Ausbau des Seekanals sollen getroffen werden. **Seite 4 und 6**

Flächenfülle

Laut BSH gibt es noch viel Platz für Offshore-Windanlagen auf See. **S.8**

Akkordarbeit

Die Hamburg Lines Men machen jetzt auch Schiffe am Nord-Ostseekanal fest. **S.12**

Expansion

Heinrichs Logistic hat in Bremerhaven ihre Flächen vervierfacht. **S.14**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die deutschen Ostseehäfen Kiel und Rostock haben neue Rekordumschläge erzielt. Nicht zuletzt, weil sie in ihre Anlagen kontinuierlich investiert haben. Davon können die Betriebe in Hamburg nur träumen. Fünf von ihnen mussten sich bei der Hamburg Port Authority beschweren, weil ihre Kaimauern marode sind und nicht mehr, wie vertraglich zugesichert, genutzt werden können (siehe Seite 23).

Das wenige Geld, das der HPA zur Verfügung steht, wurde in den vergangenen Jahren konsequent falsch investiert. Noch immer schafft sie es nicht, das Schlickproblem in den Griff zu bekommen. Ein Konzept für Neuansiedlungen ist nicht zu erkennen. Kein Wunder also, wenn in den nächsten Tagen der Hafen Hamburg eine Bilanz vorlegen wird, die weit entfernt von den Rekorden anderer deutscher Häfen ist.

Von nichts kommt nichts!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

Kielerzielt Rekordumschlag	4
Rostock mit starkem Ergebnis	6
Noch viel Platz für Windkraft	8
NOK im Aufwind	10

Wirtschaft



12



14

Festmachen im Akkord	12
Heinrichs vervierfacht Flächen	14
ZOLL POOL ist cool	16

Recht & Geld

Sachgrundlose Befristungen	18
----------------------------	----

Essen



20

Nam Man	20
---------	----

DVD



21

Kingsman–The Golden Circle	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

Phantastische Zahlen

Kiel erzielt 14,3 Prozent Zuwachs und mit 7,4 Millionen Tonnen ein Rekordergebnis



Fotos: Seehafen Kiel

Beim Bahnverkehr ins europäische Hinterland wie Verona oder Triest legte der Seehafen Kiel kräftig zu

Die schwedischen Konzerne SCA und Iggesund haben mit ihrem nun voll angelaufenen Papierumschlag dem Seehafen Kiel ein Rekordergebnis eingebracht. Zu den insgesamt gut 7,4 Millionen Tonnen trug der Papierimport mit 780.000 Tonnen bei, was einen Hauptteil des 14,3-prozentigen Gesamtzuwachses ausmacht. Der Seehafen Kiel-Chef Dirk Klaus sprach deshalb auch von „phantastischen Zahlen“. Noch nie wurden an der Förde so viele Waren umgeschlagen. Die positiven Zahlen haben auch zu höheren Beschäftigungszahlen geführt: Über 400 Angestellte hat die GmbH nun, rund 100 mehr als 2016.

Das Plus zieht sich jedoch durch alle Bereiche. Massengüter nahmen um 20 Prozent auf 1,23 Millionen Tonnen zu, die Zahl der beförderten Passagiere kletterte um 1,6 Prozent auf 2,11 Millionen. Die Fährverkehre nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland, die rund 80 Prozent des Gesamtgeschäfts (450.000 Ladungseinheiten) der Kieler ausmachen, legten um insgesamt 12,3 Prozent zu. Deutlich erholt zeigte sich dabei die Route nach St. Petersburg, die mit 150.000 Tonnen ein Plus von rund 20 Prozent aufwies. Vor allem der Holzimport zog an. Allerdings gab Klaus zu bedenken, dass

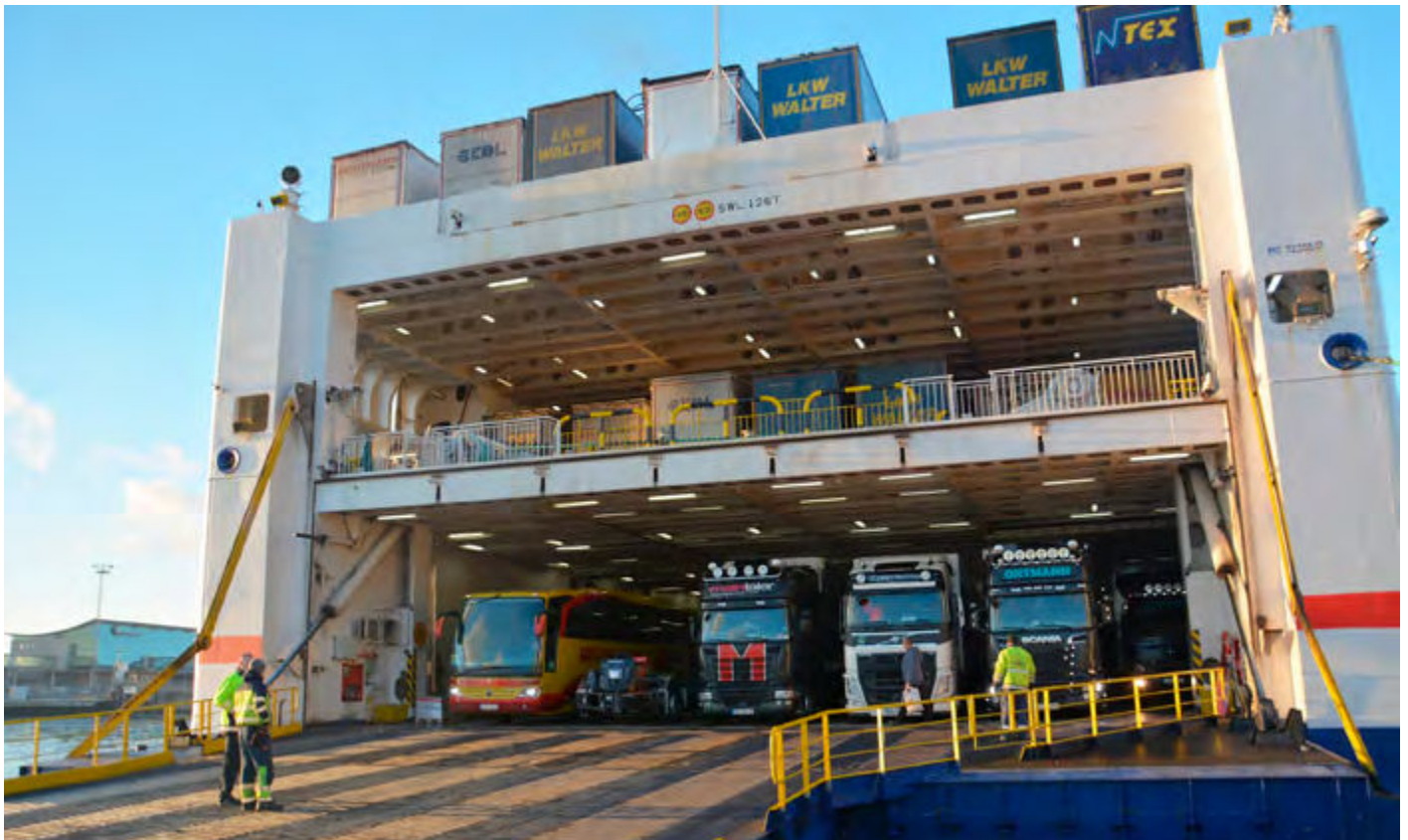
das Geschäft mit Russland um immer noch zwei Drittel unter dem Niveau vor dem Embargo liegt. Jakob Andersen von der Reederei DFDS, die diesen Dienst betreibt, ergänzte, dass sich die Kooperation mit Finnlines bewährt habe. Zuvor hatte DFDS zwei Abfahrten wöchentlich mit eigenen Schiffen gestemmt, jetzt hat man bei den Skandinavien Slots gebucht. Das Schiff fährt dabei auch Lübeck und Rostock an, so dass die Linie auskömmlich läuft.

Ebenfalls positiv hat sich die DFDS-Verbindung nach Klaipeda entwickelt (+ fünf Prozent). Getragen wird dies hauptsächlich vom

deutschen Export (+ 13 Prozent). Man hätte noch mehr in Richtung Kiel machen können, bemängelte Andresen, aber vor allem für Schwerlastgüter habe es aufgrund der vielen Autobahnbaustellen in der Umgebung von Kiel keine Genehmigungen gegeben.

Die Color Line verbesserte sich im Fährverkehr nach Oslo um zwei Prozent. Dazu habe nach den Worten von Dirk Hundertmark vor allem der günstige Wechselkurs beigetragen. Seit 2012 hat sich die norwegische Krone gegenüber dem Euro um 35 Prozent verbilligt.

Auch Stena Line wartete mit



Auch die Fährn nach Skandinavien waren stets gut ausgelastet

guten Zahlen aus Kiel auf. Der kombinierte Fährverkehr legte um 9,4 Prozent oder 197.000 Tonnen auf über 2 Millionen Tonnen zu. Hierzu trugen vor allem der unbegleitete Verkehr (Trailer) und die Bahnlinie Kiel-Triest bei, die TX Logistik betreibt, um Waren aus der Türkei und Griechenland nach Skandinavien zu bringen. Insgesamt verbesserte der Schienenhinterlandverkehr um 9,5 Prozent auf über 32.000 Trailer, woran auch die Züge der Kombiverkehr KG nach Verona einen erheblichen Anteil hatten.

20 Millionen Euro sollen investiert werden

Bis zum nächsten Jahr soll das Gleis am Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf von der DB Netz AG auf 750 Meter verlängert werden, was einen Ganzzugverkehr erheblich erleichtern wird.

Zudem erhält das Terminal am Schwedenkai ein drittes Gleis.

Der Hafen selbst wird in diesem Jahr rund 20 Millionen Euro in den Ausbau investieren und liegt damit über dem Mittel der letzten zehn Jahre, in denen man insgesamt 150 Millionen Euro investierte, wovon 30 Millionen Euro aus Bundes-, Landes- und EU-Zuschüssen stammten. Dass das Geld gut angelegt sei, zeige das Beispiel SCA, so Klaus. Für den neuen Kunden habe man 25 Millionen Euro investiert. Das zahle sich nun aus. Demnächst ist auf dem Gelände des alten Getreidespeichers der GAG der Schuppen 7 mit 2.800 Quadratmetern im Bau. Hier sollen weitere Papierkassetten und das Gepäckhandling für Kreuzfahrtschiffe untergebracht werden. Zudem wird am Ostseekai ein zweites Terminalgebäude für die Abfertigung noch größerer Kreuzfahrtschiffe entstehen.

Einziger Wermutstropfen im Zusammenhang mit SCA ist die Einstellung eines Shuttle-Verkehrs für Container auf Barges über den Nord-Ostseekanal nach Hamburg. Selbst ein Zwischenstopp in Brunsbüttel habe nicht die regelmäßige konstante Auslastung gebracht.

Der Kreuzfahrtbereich erzielte ebenfalls mit 513.000 Passagieren (+ sechs Prozent) einen neuen Rekord. Zwar kamen mit 143 Schiffen vier Schiffe weniger als 2016, jedoch waren diese um 7,5 Prozent größer. In diesem Jahr werden 168 Schiffe mit über 600.000 Passagieren erwartet. Erstmals werden Schiffe der Reedereien Viking und Pullmann erwartet.

Aufgrund der hohen Auslastung der Hafenanlagen glaubt Klaus für dieses Jahr an einen gedämpfteren Umsatzanstieg von drei Prozent.

Text: Matthias Soyka

Rostock verbessert starkes Ergebnis

Dank des Fracht- und Fischereihafens wurde in Summe sogar ein Rekord erzielt



Fotos: ROSTOCK PORT/Nordlicht.

Zeitweise herrschte an den Rostocker Kaianlagen sogar dichtes Gedränge

Rostock ist weiterhin mit Abstand der größte deutsche Hafen an der Ostsee. Im vergangenen Jahr wurden dort 28,8 Millionen Tonnen umgeschlagen und somit rund ein Prozent mehr als 2016. Allein der Überseehafen erzielte mit 26,9 Millionen Tonnen 100.000 Tonnen mehr als im Jahr davor, aber nicht ganz so viel wie im Rekordjahr 2008. Doch da der Fracht- und Fischereihafen sowie der Chemiehafen mit 1,9 Millionen Tonnen mehr als je zuvor umschlugen, erzielte Rostock in Summe einen neuen Rekord. Auch bei den Reisenden schaffte der Hafen mit 2,5 Millionen einen Bestwert.

„Rostocks Hafen brummt, und das ist gut für Stadt und Land. Mit diesem hervorragenden Ergebnis haben die Häfen und Unternehmen links und rechts der Warnow ihre hohe Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit im Jahr 2017 eindrucksvoll unter Beweis gestellt“, betonte Jens A. Scharner, Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH.

Insgesamt verzeichnete der Überseehafen Rostock 7.752 Anläufe von Fähr- und RoRo-, Tank, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen, davon allein 5.874 Anläufe von Fähr- und RoRo-Schiffen. In den einzelnen Ladungssegmenten erzielte Rostock dabei durchaus unterschiedliche Ergebnisse.

Der Schüttgutumschlag lag im vergangenen Jahr mit insgesamt 7 Millionen Tonnen sechs Prozent unter dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere der Export von Weizen war auf Grund schlechterer Ernteergebnisse rückläufig. Im Vergleich zum Jahr 2016 wurden rund 600.000 Tonnen Weizen weniger verschifft. Einbußen gab es auch beim Umschlag von Zement und KAS (Kalkammonsalpeter). Sehr positiv entwickelte sich der Umschlag von Raps auf 627.000 Tonnen (+ 60 Prozent).

Der Getreideumschlag bleibt trotz der Rückgänge beim Weizenexport mit etwa 2,8 Millionen Tonnen die Hauptschüttgutart im Überseehafen. „Auf Pier IV ent-

steht bis zum Jahresende 2018 eine neue Getreidesilo- und Verladeanlage mit 160.000 Tonnen Silokapazität. Neben der weiteren Aufwertung Rostocks als Getreideexporthafen ist insbesondere die zusätzliche Verladekapazität von 1.200 Tonnen Getreide pro Stunde bedeutsam“, erläuterte Scharner. Der Umschlag von Flüssiggütern lag mit 2,7 Millionen Tonnen auf Vorjahresniveau. Im vergangenen Jahr wurden mehr Biodiesel, Naphtha und Gasöl über die Rostocker Kaikanten gepumpt, aber weniger Heizöl und Benzin. Einen Rückgang auf 630.000 Tonnen gab es beim Umschlag von Stückgütern. Es wurden weniger Brammen und Windkraftanlagen über die Kaikanten gehievt. Zuwächse gab

es indes beim Umschlag von Blechen und Krananlagen.

Bei den Fähr- und RoRo-Gütern, zog der Umschlag erneut an. Insgesamt stieg die Menge um 630.000 Tonnen auf 16,6 Millionen Tonnen (+ vier Prozent). Der Anteil rollender Fracht am Gesamtumschlag des Seehafens Rostock betrug damit im vergangenen Jahr 62 Prozent.

Die Zahl der auf den Fähr- und RoRo-Verbindungen von und nach Nordeuropa beförderten Lkw-Einheiten stieg an: Von 354.170 im Jahr 2016 auf 383.373 in 2017. Ebenso, wenn auch geringfügig, die Anzahl umgeschlagener Trailer: von 122.352 auf 122.680. Die beförderten Eisenbahnwaggons von und nach Trelleborg nahmen hingegen ab: von 20.358 auf 14.564. Hier sind vor allem Baustellen an den Gleisen der Bahn im deutschen Hinterland

und damit verbundene Einschränkungen mit verantwortlich.

2017 wurden mit 482.000 Pkw zwölf Prozent mehr Fahrzeuge transportiert als 2016. „Hohe Wachstumsraten im begleiteten Lkw- sowie im Pkw-Verkehr stellten 2017 die Höhepunkte der Umschlagentwicklung im Überseehafen dar“, sagte Scharners Co-Geschäftsführer Dr. Gernot Tesch. Auf dem Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV) wurden 2017 erneut mehr als 2 Millionen Tonnen Güter bewegt. Die Anzahl der umgeschlagenen Trailer-Einheiten stieg auf über 80.000 Einheiten – und damit um 5,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Das KV-Netz wurde kontinuierlich verdichtet und ausgebaut. Derzeit verkehren wöchentlich 35 Kombiverkehrszüge. Zudem wurden 706.000 Tonnen Papier im Überseehafen verladen.

In diesem Jahr will ROSTOCK PORT insgesamt 34,5 Millionen Euro und damit doppelt so viel wie im abgelaufenen Jahr investieren, den Löwenanteil von 30 Millionen Euro für die Erneuerung von Kaianlagen. Geplant ist u.a. der Neubau von Liegeplatz 23. Dabei wird die Flächenbelastbarkeit der Kaianlage von zwei auf fünf Tonnen pro Quadratmeter erhöht. Die Bauarbeiten sollen im Juni 2018 starten und bis Ende des Jahres 2019 abgeschlossen sein. Im nördlichen Anschlussbereich zum Liegeplatz 24 wird die Kai-konstruktion bereits für den zukünftigen Ausbau auf 16,50 Meter Wassertiefe vorbereitet. Dies soll der Startschuss für die geplante Seekanalvertiefung sein, die für den Überseehafen Rostock bis 2021 erwartet wird.

Text: Matthias Soyka



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

Kapazitäten frei – Tanklager F.A.Kruse.

Im Industriepark Brunsbüttel

- 15 Tanks mit insgesamt 22.000 m³
- Tankgrößen von 250–5.000 m³
- z. T. beheizbar, Stickstoffüberlagerung möglich
- Möglichkeit der Verwiegung, der Straßen- und Bahnverladung



Anfragen an: Harald Ertel
harald.ertel@spedition-kruse.de
Tel: 04852/881-160

F.A. Kruse jun.
Internationale Spedition e.K.
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

In der Nordsee ist noch viel Platz

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie ordnet den Windparkbau neu



Das BSH soll einen Flächenentwicklungsplan für die Offshore-Windkraft in Nord- und Ostsee erstellen

In der Nordsee gibt es noch genügend Platz für einen weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie. Das sagte die Präsidentin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH), Monika Breuch-Moritz, auf der Bilanzpressekonferenz ihrer Dienststelle. Bislang seien nur zehn Prozent der zur Verfügung stehenden Fläche verplant. Auch wenn über ein Drittel der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) an der deutschen Nordseeküste FFH-Gebiete seien, gebe es noch ausreichend Flächen für eine weitere Expansion.

Um diese zu steuern, hat das BSH seine Struktur geändert und eine eigene Fachabteilung „Ordnung des Meeres“ eingerichtet. Ihr wurden zusätzlich 35 Mitarbeiter zugewiesen. Damit trägt das BSH der Gesetzesänderung des Bundes Rechnung, wonach die Vergabe von neuen Windparkflächen nur noch nach Ausschreibung an den Bieter erfolgt, der am wenigsten Förderbedarf anmeldet. Zuvor konnten angehende Windparkbetreiber einfach einen Antrag für eine Fläche stellen. Im Gegenzug übernimmt das BSH jedoch die vorherige Analyse der allgemeinen Beschaffenheit der Fläche wie Boden, Seegang, Wetterbedingungen etc..

Ziel ist, einen Flächenentwicklungsplan für Nord- und Ostsee

für die Jahre 2026 bis 2030 vorzulegen. Dieser soll auch Trassenkorridore für die Netzanbindung und Standorte für Konverterplattformen beinhalten. Auch der Zeitpunkt der Ausschreibung einer Fläche soll vorausgeplant werden, damit die Fertigstellung des Parks und seine Netzanbindung zeitlich koordiniert ablaufen.

Bislang sind in der AWZ über 1.000 Anlagen mit gut 4.600 MW



Kielllegung der „Atair“ in Kiel

am Netz. Weitere 6.100 MW sind im Bau. Damit sind 15 Offshore-Windparks voll im Betrieb, vier weitere im Bau.

Ein weiteres Highlight des Jahres 2017 war die Kiellegung der neuen „Atair“. Das 114 Millionen Euro teure Forschungsschiff soll seinen gleichnamigen Vorgänger ablösen und bei der Vermessung des Meeres helfen. Bislang seien nur fünf Prozent des Meeresbodens genau untersucht worden, von nur einem Prozent gebe es Darstellungen in hoher Auflösung. Diese internationale Aufgabe hat sich die UN gestellt. Deutschland will dabei anderen Staaten wie beispielweise aus Afrika und Asien helfen, die dies nicht aus eigener Kraft bewältigen können. Die neue „Atair“ wird mit 75 Me-

tern Länge eines der größten Forschungsschiffe weltweit sein. Insgesamt gibt es 325 Schiffe dieser Art. 51 in den USA, 29 in Japan und 28 in Deutschland.

Eine positive Bilanz zog Breuch-Moritz bezüglich der Einhaltung der Schwefelgrenzwerte in deutschen Gewässern. Nur ein Prozent der Schiffe hätten leicht erhöhte Werte gehabt, vermutlich weil sie etwas zu spät die Spritzzufuhr umgestellt haben. Es dauere einige Zeit, bis der Motor das Schweröl ganz verbrannt habe und den saubereren Treibstoff annehme. Die BSH-Chefin regte an, dass auch Frankreich ähnlich wie Großbritannien und Deutschland ein Messnetz an der Küste aufbauen sollte. „Je früher gemessen wird, um so sauberer ist auch die Luft.“ In Deutschland gibt es derzeit eine Messstation in Wedel im Dauereinsatz, in Bremerhaven



Monika Breuch-Moritz,
BSH-Präsidentin

und Kiel sind neue Anlagen im Probeinsatz.

Die Zahl der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, ist weiter rückläufig. Derzeit sind es noch 326 (- fünf Prozent). In deut-

schem Eigentum sind dagegen noch 2.343 Schiffe. Dies ist ein Rückgang von 17,6 Prozent. Der Bund hat im vergangenen Jahr die Reeder mit insgesamt 56,6 Millionen Euro gefördert, etwa durch die Freistellung von Lohnnebenkosten.

Gemischt fiel das Fazit zum Zustand von Nord- und Ostsee aus. Positiv sei, dass die chemische Verschmutzung der Gewässer nicht weiter zugenommen habe, so Breuch-Moritz. Im Gegenteil. Sie sei sogar leicht rückläufig. Jedoch sei über die Jahre ein deutlicher Anstieg der Wassertemperatur zu verzeichnen. Nicht zuletzt deshalb sei die diesjährige Sturmflutseason auch relativ stark gewesen. „Ein kalter Winter ist noch kein Zeichen für ein Ende des Klimawandels. Auch wenn das ein US-Präsident meint.“

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

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

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

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



NOK im Aufwind

Fracht und Schiffszahlen steigen um je 3,5 Prozent



Foto: WSD

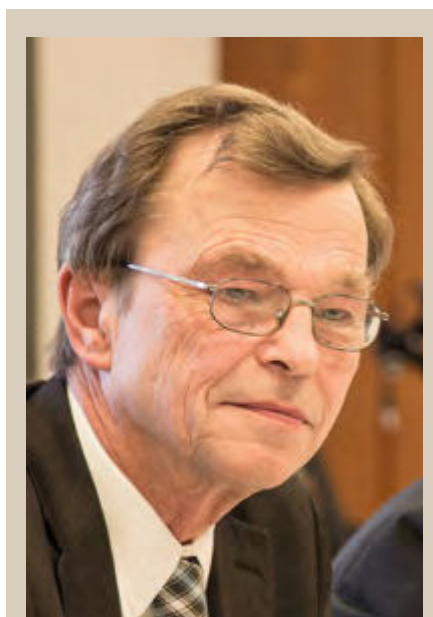
Bei Hochdonn wurde die Eisenbahnhochbrücke saniert und wieder neu eingehängt

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vermeldet für den Nord-Ostseekanal (NOK) nach Jahren der Stagnation wieder eine positive Bilanz. Sowohl die Zahl der Schiffe, die den NOK passierten, stieg mit 30.269 gegenüber 2016 um 3,5 Prozent, als auch deren Bruttoreaumzahl (BRZ) auf knapp 135.000 und auch die transportierte Ladung mit 86,65 Millionen Tonnen. Und das obwohl die beiden großen Schleusentore in Kiel-Holtenau wegen Sanierungsarbeiten im vergangenen Sommer nach einander für je sechs Wochen geschlossen waren.

Als Gründe für die positive Entwicklung nannte Prof. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion, zum einen die Entwicklung am Rohölmarkt. Seit Mitte 2017 sind die Preise für Schiffsdiesel um rund 30 Prozent angezogen, was die Umfahrung des NOKs um Skagen herum unattraktiver macht. Zum anderen habe die Technik wieder zuverlässig funktioniert, und etwaige Einschränkungen wie im Sommer in Kiel seien im Vorwege umfassend kommuniziert worden.

Gerade diesen Punkt will die WSD noch weiter verbessern, indem sie bis zum Sommer ein Meldesystem für Schiffe einführen will, die die großen Schleusen passieren wollen. „Kiel Canal Approach“ heißt die neue Technik, hinter der sich eine Website verbirgt, auf der

man bis zu acht Stunden vor Eintreffen seine Ankunftszeit anmelden kann. Die Schiffe werden dann



Prof. Hans-Heinrich Witte
WSV-Präsident

ähnlich wie bei öffentlichen Dienststellen wie Einwohnermeldeämtern mit Nummern versehen, in deren Reihenfolge sie abgefertigt werden. Bislang hieß es an den Schleusen stets: Wer zuerst kommt, mal zuerst.

„Wir kommen damit einem Wunsch unserer Kunden nach“, erklärte Jörg Heinrich, Leiter der Unterabteilung Seeschifffahrt. Die Vorteile lägen auf der Hand. Anhand der Rangfolge könne ein Kapitän frühzeitig sehen, wann in etwa ihre Schleusung erfolgt. Haben sich beispielsweise bereits sechs Schiffe vor ihm zu dem gewünschten Zeitpunkt angemeldet, ist absehbar, dass er zwei Stunden warten muss – die übliche Wartezeit vor den Schleusen. Dem entsprechend langsamer kann sich das Schiff dem NOK nä-

hern und somit viel Treibstoff sparen. Wettrennen um einen vorderen Platz an den NOK-Schleusen, wie es sie teilweise jetzt noch gebe, wären obsolet. Ob das neue Portal zu einem regelrechten Slotmanagementsystem ausgebaut werden könne, müsse die Praxis zeigen.

Einzig rückläufig waren in 2017 weiterhin die Passagen nach Russland. Die Zahl der Schiffe ging um rund zehn Prozent auf 2.250 zurück, hat nun aber eine Basis erreicht, glaubt Heinrich. Ursache für den erneuten Rückgang sei das weiterhin bestehende Embargo.

Überproportional stieg die Zahl der Schiffe, die nur in den NOK fahren, um dortige Häfen wie etwa in Brunsbüttel den Hafen Ostermoor oder Rendsburg anzulaufen. Dort wurde mit 6,5 Millionen Tonnen rund zehn Prozent mehr Ladung als 2016 umgeschlagen. Der

steigende Verkehr zeige, dass die Investitionen, die die WSD getätigt habe, gut angelegt seien, sagte Witte. 2017 waren dies allein 109 Millionen Euro.

In den nächsten zehn Jahren will die WSD weitere 2 Milliarden Euro verbauen. Ein Großteil wird für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, die wohl 2021 fertig sein dürfte, als auch für die Sanierung der übrigen Schleusen benötigt. Ein weiterer großer Kostentreiber ist die Vertiefung der Gesamtstrecke um einen Meter und die Verbreiterung der Oststrecke. Hierzu muss auch die Levensauer Hochbrücke erneuert werden, wofür in diesem Jahr erste Vorbereitungen getroffen werden, in dem die Widerlager am Südfundament, das erhalten werden soll, gesichert werden. Der Neubau dürfte 2020 beginnen. Ebenfalls in diesem Jahr

beginnen die Arbeiten an den kleinen Schleusenkammern in Kiel. Karsten Thode, Leiter des Dezernat Management Küste, berichtete zudem, dass in diesem Jahr die Erneuerung aller Dalben zur Sicherung von wartendem Begegnungsverkehr entlang des Kanals abgeschlossen sein dürfte. Noch einmal werden 13 Millionen Euro hierfür investiert. Insgesamt betrug der Aufwand 50 Millionen Euro. Mittelfristig müssten die Schleusentore in Brunsbüttel saniert und in die Werft gebracht werden. Dann würde jeweils eine der beiden großen Schleusenkammern vorübergehend ausfallen.

Auch für das laufende Jahr erwartet Witte einen ähnlichen Verlauf wie 2017 mit leicht steigenden Zahlen.

Text: Matthias Soyka



HLM Hamburg Lines Men

Be sure - we secure!

HLM Hamburg Lines Men GmbH
 Köhlbranddeich 22
 D 20457 Hamburg

www.hamburglinesmen.de

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

Festmachen im Akkord

Die Hamburg Lines Men haben am Nord-Ostseekanal einen Großauftrag ergattert



Fotos (2): WSD

Links die großen, rechts die beiden kleinen Schleusen von Brunsbüttel

Die Hamburg Lines Men haben einen spektakulären Coup gelandet. Das Team um Hans Oestmann und Jan Stein hat beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel die Ausschreibung für das Festmachen aller Schiffe in den beiden großen Schleusen in Brunsbüttel gewonnen. Damit verdoppelt sich mit einem Schlag die Mitarbeiterzahl der Hamburg Lines Men auf fast 100, und die Zahl der festgemachten Schiffe explodiert geradezu von jährlich rund 5.000 (in Hamburg) auf über 26.000. Denn am Nord-Ostseekanal wird das Sichern von Schiffen zur Akkordarbeit. Damit werden die Hamburg Lines Men zum größten deutschen Festmacherbetrieb.

Florian Heeckt, der bislang Betriebsleiter in Hamburg war, ist zum Prokuristen aufgestiegen und leitet die neue Niederlassung in Brunsbüttel. Ihm zur Seite stehen fast 50 Mann, die in zwei

Zwölf-Stunden-Schichten die Arbeit am Kanal übernehmen. Jeweils zwölf Mann arbeiten sieben Tage am Stück, anschließend haben sie sieben Tage frei. „Wir haben rund 30 Kollegen von unserem Vorgänger übernommen, so dass der Übergang am 8. Januar reibungslos verlief“, berichtet Heeckt.

Drei bis vier Schiffe fahren mit jeder Schleusung in die großen Schleusenkammern. Diese nutzten in 2017 insgesamt gut 21.000 Schiffe mit einer Länge von über 125 Metern, einer Breite von 21 Metern oder einem Tiefgang von 6,50 Metern. Hinzu kamen noch fast 7.800 Seeschiffe in den beiden kleinen Brunsbütteler Schleusen.



Fotos (2): Hamburg Lines Men

Ein Festmacher bei der Arbeit an der großen Schleuse

Damit werden die Brunsbütteler Anlagen von über 5.000 mehr Schiffen als die Kieler Schleusen genutzt. Hinzu kommen noch rund 12.000 Sportboote, die auch nicht von den Festmachern betreut werden.

Einfahrt von der Elbseite gilt als nautisch schwierig

Gerade die Einfahrt von der Elbseite in den Kanal gilt als eine der nautisch anspruchsvollsten Aufgaben weltweit. Sind die Schiffe sicher in der Kammer angelangt, müssen sie mit meist drei Tauen befestigt werden. Den Abstand zur Kaimauern halten die Schiffe dann automatisch mit den Bordwinden, die je nach Wasserstand nachgeben oder anziehen. Eine Schleusung dauert je nach Tide zwischen einer Stunde und 90 Minuten. Dann heißt es für die Hamburg Lines Men wieder „Leinen los“ und warten auch die nächsten Schiffe in Gegenrichtung. Das alles Tag und Nacht, denn Leerlauf gibt es am Kanal nicht.

„Jeder Mitarbeiter hat eine feste Nummer, die ihm über den Tag einen bestimmten Ablauf beim Festmachen zuweist“, erklärt Heeckt. Anfangs ist der Kollege vielleicht am ersten Poller beschäftigt, beim zweiten Schiff ist er für die Gangway zuständig usw.. Diese Zuordnung gebe es, seit es die Schleuse gibt, so Heeckt weiter. Das habe sich bewährt, und man werde das auch nicht ändern.

Bei der Ausrüstung erheblich investiert

Aber nicht nur personell haben die Lines Men aufgerüstet, auch beim Material. „Wir haben viel in die Arbeitssicherheit investiert“, so Heeckt.



Florian Heeckt,
Prokurist Hamburg Lines Men

Neue Schutzausrüstung wie Jacken, Hosen, Schuhe, Schwimmwesten, Helme, Visiere, Leuchten und Messer seien in großen Stückzahlen angeschafft worden. Die Arbeitskleidung gleich in drei Garnituren pro Mitarbeiter. Dazu habe man einen Vertrag mit einer Wäscherei abgeschlossen, die die Kleidung regelmäßig reinigt. Bisher haben die Lines Men dies Zuhause selbst erledigen müssen.

Und auch in Hamburg können Oestmann und Stein Erfolge vermelden. Nach NCL im vergan-

genen Jahr haben die Lines Men auch die Reederei Grimaldi sowie Sartori & Berger als Kunden gewinnen können, die in Hamburg die Abfertigung der meisten Kreuzfahrtschiffe und etlicher Tanker managen. Kreuzfahrtschiffe von Aida oder Cunard werden nun auch von den Lines Men festgemacht. Zuvor waren schon Maersk, Unifeeder, Hamburg Süd, „K“Line, Gefo Gesellschaft für Öltransporte mbH, MOL, United Shipping Agency, German Tanker, Wilhelm Tietjen, Arcelor Mittal, Frachtkontor Junge, BHC-Chartering und K+S Kunden.

Auch in Hamburg neue Mitarbeiter eingestellt

Mit den zusätzlichen Kunden erhöht sich auch die Mitarbeiterzahl in Hamburg um weitere fünf auf über 40. Und das nach nur dreieinhalb Jahren, als die Hamburg Lines Men mit sieben Mann an den Start gegangen waren. Zudem will Oestmann weitere Windenfahrzeuge (Mooring cars) und zwei zusätzliche Festmacherschiffe anschaffen.

Text: Matthias Soyka



Eine Schleusung dauert bis zu 90 Minuten

Heinrichs vervielfacht Kapazitäten

Die Bremer Holding hat das alte Rhenus-Gelände in Bremerhaven übernommen



Fotos: Heinrichs

Das frühere Rhenus-Gelände ist nun Eigentum der Tochtergesellschaft des ältesten Bremer Hafenbetriebs

Die Heinrichs Logistic GmbH hat einen Quantensprung vollzogen. Der Bremerhavener Logistikdienstleister hat sich zum zweiten Mal in seiner Geschichte massiv vergrößert, indem er zum 1. November das ehemalige Rhenus-Gelände übernommen hat. Damit vergrößert sich die Lagerfläche um fast das Vierfache.

Die Tochter des ältesten Bremer Hafenbetriebs hat damit auch ihre Mitarbeiterzahl mit einem Schlag von 35 auf 50 erhöht (acht Mitarbeiter wurden von Rhenus mit übernommen) und sucht noch weiteres qualifiziertes Personal. Auf dem zwölf Hektar großen Gelände am Grauwallring befinden sich sechs Hallen mit 16.000 Quadratmetern Hallenflächen. Zudem verfügt das Anwesen gleich über zwei Gleisanschlüsse. Damit kann Heinrichs Logistic erstmals auch Ladung, die per Bahn in den Hafen kommt, in ihr Portfolio mit aufnehmen.

Bislang hatte das Unternehmen derartige Anfragen von Kunden stets ablehnen müssen, ebenso wie Massengüter, be-

richtet Geschäftsführer Andreas Harms. Denn die vier Hektar große Betriebsstätte am Amerika-



Andreas Harms
Geschäftsführer

ring im Freihafen war schlicht zu klein dafür. Vor zehn Jahren hatte Heinrichs die ehemalige Liegenschaft der US-Truppen gekauft und sich damit erstmals massiv vergrößert. Die Keimzelle der Logistiktochter des Familienunternehmens in der Franziusstraße war zuvor nur ein Hektar groß und aus allen Nähten geplatzt.

Ursprünglich nur eine halb so große Fläche gesucht

„Eigentlich wollten wir jetzt nur eine Fläche, die halb so groß ist“, berichtet Harms weiter. Doch Rhenus habe nur die gesamte Fläche verkaufen wollen. Dennoch habe man den Sprung ins kalte Wasser gewagt und auch die ersten Kunden für die Lagerung von

Autos, Holz, Papier, Zellulose und Stahl sind gefunden. Zudem nutzt ein Bahnoperateur die Gleise, um Radsätze für seine Waggons zu wechseln, ebenso wie ein Dienstleister für Übersee Verpackung, mit dem man im Joint Venture alles aus einer Hand anbietet. Zu dem Anwesen gehört auch ein Bürokomplex, der erst vier Jahre alt, aber für Heinrichs bislang zu groß ist, da auch am Amerikaring Anfang 2016 erst ein neues Bürogebäude eingeweiht wurde. „Wir könnten uns vorstellen, einen Teil der Verwaltungs- und Logistikflächen auch unter zu vermieten“, so Harms weiter. 300 Quadratmeter stehen derzeit allein im Bürogebäude noch leer.

Die neue Logistikfläche liegt zwar außerhalb des Freihafens, ist aber nur 2,5 Kilometer von den Terminals entfernt. Die Containerumfuhren erledigt Heinrich Logistic selbst. Zu dem Unternehmen gehört auch eine europaweit agierende Spedition, um für Kunden Tür-zu-Tür-Verkehre abzubilden. Mit den neuen Flächen erweitert sich das Lagerportfolio drastisch.



Das Gelände am Amerikaring platze aus allen Nähten

„Wir hatten immer wieder Anfragen bezüglich Massengütern und wollten unsere Kundschaft nicht mehr vor den Kopf stoßen“, sagt Harms. Am Amerikaring sei man aus allen Nähten geplatzt. 20 Prozent des Umsatzes erzielte Heinrichs dort mit dem Import von Pkws, was viel Platz braucht. Nun plötzlich gehöre man mit zu den Großen im Hafenumschlaggeschäft.

Nach dem Millionen-Deal

mit Rhenus warten auf das Unternehmen weitere Aufgaben. In den Hallen muss die Beleuchtung erneuert werden, die Böden sollen für Schwergüter ertüchtigt werden. Auch das dürfte einen siebenstelligen Betrag schlucken. Aber Heinrichs will seine Aktivitäten in der Projektlogistik weiter ausbauen. Und dafür hat das Unternehmen nun endlich genug Platz.

Text: Matthias Soyka



Für die Heinrichs Logistic GmbH sollen nun sonnige Zeiten anbrechen

ZOLL POOL ist cool

Der Zusammenschluss von Reedereien, Logistikunternehmen und Zolldeklaranten spart Geld

Die Idee des ZOLL POOLS ist vor 14 Jahren beim Lieblings-Italiener aller Hafen-Player in der City-Süd entstanden. Viele Hamburger Unternehmer standen vor dem gleichen Problem: Container mussten im Transitverfahren von A nach B transportiert werden, und hierfür benötigte man eine dem entsprechend hohe Zollbürgschaft. Und das konnte, zumindest vorübergehend, ganz schön teuer werden. Warum sich nicht also zusammentun und das Problem gemeinsam lösen? Denn auch aus Brüssel kamen neue Anforderungen.

Da die Banken wegen neuer Finanzierungsrichtlinien der EU seit 2007 immer restriktiver Kredite an Transportunternehmen für Zollbürgschaften vergeben, kam es schließlich zur Gründung der ZOLL POOL HAFEN HAMBURG AG. Durch ein hohes Bürgschaftsvolumen wurden kleinere und mittelständische Unternehmen extrem unterstützt. Alle Aktionäre waren damit mit einem Schlag in der Lage, die notwendige Masse an Sicherheiten beim Zoll zu hinterlegen. Das Ziel war und ist bis heute eine reibungslose, zügige und zuverlässige Zollabfertigung aller Transit-Container zu garantieren.

Mittlerweile gehören dem Zusammenschluss 46 Unternehmen an. Große Reederei-



Fotos/Grafik: ZOLL POOL

Der ZOLL POOL vereinfacht die Bürgschaftsverfahren bei Importen

en wie MSC, CMA CGM oder COSCO Shipping, Speditionen wie Konrad Zippel, GDH oder Thordsen, Logistikunternehmen wie CTD, Cotterell oder Polzug und Zollagenturen wie WZC RIEMANN, Initiator und eines der Gründungsunternehmen. Der ZOLL POOL ist vor allem dann beliebt, wenn es um das Versenden hochwertiger Waren geht wie zum Beispiel Flugzeugturbinen, Elektronikartikel und Maschinen.

33,3 Millionen Euro
Bürgschaftsvolumen

Die ZOLL POOL HAFEN HAMBURG AG verfügt über ein Bürgschaftsvolumen von 33,33 Millionen Euro. „Dadurch können wir einen Warenwert von 130 Millionen Euro pro Wo-

che abwickeln“, berichtet Mitgründer Hans Stapelfeldt.

Für die Aktionäre ergibt sich aber noch ein weiterer Vorteil. Durch die Mitgliedsfirmen kann die Transitabfertigung auch in den Beneluxländern, Italien und Slowenien abgebildet werden. Weitere EU-Länder werden in den nächsten Jahren hinzukommen.

In Deutschland übernimmt die komplette operative Abwicklung die Zolldeklarationsfirma WZC RIEMANN GmbH & Co. KG mit Firmenchefin Friederike Engelken-Heyne. Vor drei Jahren erfolgte die Gründung von DCLARE Customs Service GmbH, die die operative Abwicklung in Antwerpen und Rotterdam managt.

Was ist das Erfolgsrezept des ZOLL POOLS?

Qualität geht vor Quantität! In den letzten zwölf Jahren musste die Bürgschaft nicht einmal in Anspruch genommen werden. „Wir betreiben viel Schadensprophylaxe“, sagt Engelken-Heyne, „Viele Fehler können frühzeitig geheilt werden.“ Störungen in der Zollabfertigung durch Unstimmigkeiten im Versandverfahren werden schnell erkannt und behoben. Häufigste Fehler sind unkorrekte Mengenangaben. Meist handelt es sich um schlechte Eingabefehler eines der Beteiligten. Oder aber die Ware erreicht ihr Ziel beschädigt und wird vom Empfänger so nicht angenommen.

Gleichzeitig erfolgt eine kontinuierliche Überwachung hinsichtlich der Erledigung der Versandverfahren, um so frühzeitig Such- und Mahnverfahren zu vermeiden. Ein früher Griff zum Telefon klärt da schon einiges und löst häufig das Problem im Vorwege.

Um die Prozesse zu vereinfachen, zu beschleunigen und Fehleingaben zu minimieren, wird der ZOLL POOL in diesem Jahr die komplette Digitalisierung etablieren. Die Daten zwischen allen Aktionären und Partnern werden über eine Plattform 1:1 übermittelt.

Digitale Erfassung
aller Prozesse in Arbeit

Sendungsdaten müssen dann nur noch einmal eingegeben werden und können dann im Prozess digital aufbereitet werden. Hierzu sollen auch Schnittstellen zu den Transportmanagementsystemen von Großkunden eingerichtet werden. Andere Kunden können die Daten in



Hans Stapelfeldt,
ZOLL POOL-Mitgründer



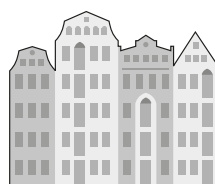
Friederike Engelken-Heyne,
WZC RIEMANN GmbH

eine Weboberfläche statt in ein Auftragsformular einpflegen. Ziel sei es, so Stapelfeldt, die hohe Qualität im Sinne der Aktionäre zu digitalisieren. Die Kunden werden zukünftig auch in der Lage sein, den Status der Bearbeitung beim Deklaranten und bei den Zollämtern in Deutschland, den Niederlanden und Belgien in seinem Kundenportal live zu verfolgen.

Der ZOLL POOL ist bei aller Digitalisierung wie eine Großfa-

milie. Es wird seit vielen Jahren vertrauensvoll mit den Gesellschaftern zusammengearbeitet und dadurch ist auch ein tolles Netzwerk entstanden, beschreibt Engelken-Heyne den ZOLL POOL. Neue Aktionäre suche man gezielt aus. Internationale Speditionen und Konzerne gehören in der Regel nicht dazu, weil diese meist über eigene Bürgschaften verfügen. Der gesunde Mittelstand ist das Ziel.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Schluss mit grundlosen Befristungen?

Was sich hinter den GroKo-Verhandlungen zum Thema Arbeitsrecht verbirgt

CDU/CSU und SPD befinden sich zurzeit in Koalitionsverhandlungen. Ein Knackpunkt für die SPD ist dabei die Abschaffung sogenannter „sachgrundloser Befristungen“ von Arbeitsverträgen. Ob sich die SPD mit dieser Forderung durchsetzen kann, ist ungewiss. Daher lohnt sich ein Blick darauf, worum es bei dieser Form der Befristung überhaupt geht.

Arbeitsverträge, die auf bestimmte Zeit abgeschlossen werden, enden ohne Kündigung. Bei der Befristung von Arbeitsverträgen besteht daher die Gefahr, dass der Kündigungsschutz für Arbeitsverträge umgangen werden soll. Um dies zu verhindern, wird die Zulässigkeit der Befristung von Arbeitsverträgen im Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) ausführlich geregelt. In den §§ 14 ff. TzBfG finden sich Bestimmungen, die den Abschluss befristeter Arbeitsverträge ermöglichen, aber auch einschränken.

Zeitabsprachen immer schriftlich festhalten

Ein Arbeitsvertrag, in dem eine unzulässige Befristung vereinbart wurde, gilt nach § 16 Abs. 1 S. 1 TzBfG als unbefristet geschlossen. Dies können betroffene Beschäftigte mit der sogenannten Entfristungsklage vor dem Arbeitsgericht geltend machen (§ 17 Abs. 1 TzBfG). Zudem muss eine Befristung immer schriftlich vereinbart werden (§ 14 Abs. 4 TzBfG). Andernfalls ist die Befristung unwirksam. Ein mündlich geschlossener befristeter Arbeitsvertrag gilt daher immer als unbefristet. Nach § 4 Abs. 2 TzBfG besteht zudem ein Diskriminierungsverbot für befristete Beschäftigte. Verein-

barungen, die dagegen verstoßen, sind nach § 134 BGB nichtig. Außerdem können sich aus dem Diskriminierungsverbot Schadensersatz- und Entschädigungsansprüche für befristete Beschäftigte ergeben.

Erprobung oder Vertretung gelten als zulässig

Die Befristung eines Arbeitsvertrages ist zulässig, wenn dafür ein Sachgrund gemäß dem Katalog des § 14 Abs. 1 S. 1 TzBfG vorliegt, z.B. zur Erprobung oder als Vertretung eines anderen Arbeitnehmers. Eine zeitliche Obergrenze gibt es nicht. Ohne Sachgrund ist die Befristung hingegen nur bis zur Dauer von zwei Jahren zulässig (§ 14 Abs. 2 TzBfG). Bei Gründung eines Unternehmens darf bis zur Dauer von vier Jahren (§ 14 Abs. 2a TzBfG) und bei der Einstellung älterer Beschäftigter bis zur fünf Jahren befristet werden (§ 14 Abs. 3 TzBfG). Neben dem TzBfG enthalten auch andere Gesetze Befristungstatbestände wie z.B. das Wissenschaftszeitvertragsgesetz (WissZeitVG) für wissenschaftliches und künstlerisches Personal, das Gesetz über befristete Arbeitsverträge mit Ärzten in der Weiterbildung (Ärzte-BefrG), das Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz (BEEG) für die Ver-

tretung von wegen Mutterschutz oder Elternzeit freigestellten Beschäftigten (§ 21 BEEG) und das Pflegezeitgesetz (PflegeZG) für die Vertretung von pflegeleistenden Beschäftigten (§ 6 PflegeZG).

Zwei Jahre Höchstdauer

Der Abschluss eines befristeten Vertrages ist ohne Sachgrund bis zu einer Höchstdauer von zwei Jahren zulässig (§ 14 Abs. 2 S. 1 TzBfG). Innerhalb des zweijährigen Zeitraums ist es zulässig, die Befristung bis zu drei Mal zu verlängern. Eine Verlängerungsabrede ist aber nur wirksam, wenn diese die Vertragsbedingungen unverändert lässt (während der Laufzeit eines sachgrundlos befristeten Arbeitsvertrages können die Arbeitsbedingungen aber durchaus Vereinbarung geändert werden!), der Verlängerungszeitraum unmittelbar an den vorhergehenden Zeitraum anschließt und die Verlängerungsvereinbarung noch vor Ablauf der vorherigen Vertragslaufzeit getroffen wurde. Werden diese Bedingungen nicht eingehalten, liegt keine Verlängerung, sondern der Neuabschluss eines unbefristeten Arbeitsvertrages vor.

Eine sachgrundlose Befristung ist nach § 14 Abs. 2 S. 2

TzBfG nicht zulässig, wenn mit demselben Arbeitgeber bereits zuvor ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis bestanden hat.

Nur bei Neueinstellung dürfen keine Gründe vorliegen

Die sachgrundlose Befristung ist damit nur bei einer Neueinstellung zulässig. Nach der Beendigung eines mit Sachgrund befristeten oder eines sachgrundlos befristeten Arbeitsvertrages ist mit demselben Arbeitgeber kein weiterer befristeter Arbeitsvertrag ohne Sachgrund mehr zugelassen. Nach neuerer Rechtsprechung des BAG liegt keine unzulässige Zuvor-Beschäftigung im Sinne von § 14 Abs. 2 S. 2 TzBfG vor, wenn das frühere Arbeitsverhältnis mehr als drei Jahre zurückliegt (BAG v. 6.7.2011 – 7 AZR 716/09). In dem vom BAG entschiedenen Fall war die Klägerin zunächst befristet auf zwei Monate als studentische Hilfskraft an einer Universität des beklagten Freistaates tätig. Sechs Jahre später ging die Klägerin als Lehrerin mit dem beklagten Freistaat ein auf ein Jahr befristetes sachgrundloses Arbeitsverhältnis ein. Die Vorbeschäftigung lag damit über drei Jahre zurück und hinderte nach Auffassung des BAG die Zulässigkeit der sachgrundlosen Befristung nicht.

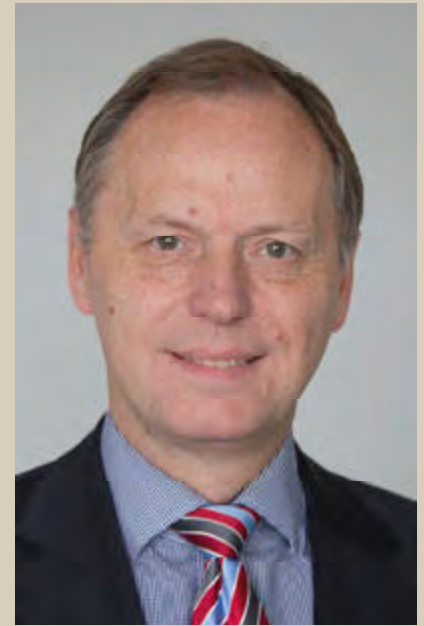
Nur bei ein und demselben Arbeitgeber

Das Verbot der Zuvor-Beschäftigung greift nach § 14 Abs. 2 S. 2 nur ein, wenn es sich um sachgrundlos befristete Beschäftigungen bei demselben

Arbeitgeber handelt. Derselbe Arbeitgeber im Sinne des § 14 Abs. 2 S. 2 TzBfG ist nach der Rechtsprechung des BAG der Vertragsarbeitgeber, also die natürliche oder juristische Person, mit der der befristete Arbeitsvertrag ohne Sachgrund geschlossen wurde (BAG v. 9.3.2011 – 7 AZR 657/09). Soweit es sich bei den jeweiligen Arbeitgebern um verschiedene juristische Personen handelt, sind dies unterschiedliche Arbeitgeber. Das Verbot der Zuvor-Beschäftigung greift daher grundsätzlich nicht ein, wenn sich ein sachgrundloses Arbeitsverhältnis bei einem anderen Arbeitgeber an das Vorherige anschließt.

Ausnahmen gelten bei Neugründungen

Befristungen ohne Sachgrund, die abweichend von § 14 Abs. 2 S. 1 TzBfG über zwei Jahre hinausgehen, sind sowohl im TzBfG als auch in anderen Gesetzen vorgesehen. Bei Neugründungen darf bis zur Dauer von vier Jahren befristet werden (§ 14 Abs. 2a TzBfG) und bei Arbeitsverträgen mit Beschäftigten, die älter als 52 Jahre sind und unmittelbar zuvor mindestens vier Monate beschäftigungslos waren, sogar bis zu fünf Jahren (§ 14 Abs. 3 TzBfG). Bei Arbeitsverträgen mit wissenschaftlichem und künstlerischem Personal sind Befristungen bis zu zwölf Jahren und im Bereich der Medizin bis zur Dauer von 15 Jahren (§ 2 Abs. 1 WissZeitVG) möglich. Bei Arbeitsverträgen, die die Vertretung von Beschäftigten zum Gegenstand haben, die Elternzeit, Mutterschutz oder andere familienbe-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

dingte Arbeitsfreistellungen in Anspruch nehmen, sind Befristungen auf die jeweilige Dauer der Freistellung zulässig (§ 21 BEEG).

Bei Unzulässigkeit gilt Kündigungsschutz

Arbeitgeber sollten sich bei jeder Befristung, egal ob mit Sachgrund oder ohne, darüber im Klaren sein, ob diese auch zulässig ist. Denn ein Irrtum darüber hat erhebliche Konsequenzen. Stellt das Arbeitsgericht die Unzulässigkeit der Befristung fest, gilt das Arbeitsverhältnis ohne Wenn und Aber als unbefristet mit allen sich daran anschließenden Konsequenzen hinsichtlich Kündigungsschutz, Kündigungsfristen, Gleichbehandlung usw.. Eine vorherige Überprüfung durch einen Fachmann ist daher mehr als ratsam.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Asiatische Küche einmal anders

Im „Man Nam“ gibt es koreanische Spezialitäten für jeden Gaumen



Versteckter Eingang unter dem „September“



Die Inneneinrichtung ist eher schlicht geraten

Zwischen der Hamburger Messe und dem Heiliggeistfeld liegt ein wenig versteckt ein Kleinod der asiatischen Küche. Im Souterrain unter dem „September“ kann man seit nunmehr 15 Jahren im „Man Nam“ koreanische Köstlichkeiten probieren. Da die Lokalität genau gegenüber den Gerichten und in unmittelbarer Nähe des Schanzenviertels liegt, ist der Name gut gewählt, denn er heißt in der Übersetzung „Treffpunkt“. Und tatsächlich kommen hier Arbeitnehmer in der Mittagspause ebenso gerne her, wie Anwohner, die mal eine etwas andere asiatische Küche probieren wollen.

Zunächst einmal: Das „Man Nam“ ist schwer zu finden, wenngleich im Sommer einige Tische an dem kleinen Platz, den die Karolinenstraße hier bildet, neben dem Eingangsschild am Treppengang auf das Restaurant hinweisen. Und auch die Gaststube selbst ist nicht wirklich einladend, da sie etwas schlicht gehalten ist.

Dafür entschädigt aber die Karte mit einer reichhaltigen Auswahl. Selbst mittags gibt es etliche Gerichte für fünf bis neun Euro.

Die koreanische Küche ist dabei an die Chinesische angelehnt und hat auch deren fünf

Grundgeschmacksrichtungen (salzig, süß, sauer, scharf und bitter) übernommen. Sie gilt nur als gesünder. Vor allem Kimchi (durch Milchsäuregärung zubereitetes Gemüse) beugt gegen viele Krankheiten vor. Koreanische Speisen besitzen über eine unvergleichbare Würzigkeit, sind reichhaltig an gesundem Gemüse und besitzen meist eine scharfe Geschmacks-



Hier geht's runter

note. Das Besondere an der koreanischen Esskultur sind die zu den Speisen servierten Beilagen, genannt „Banchan“. Hierbei handelt es sich um Kleinigkeiten, die aus unterschiedlichem Gemüse in verschiedenen Zubereitungsarten bestehen oder aber auch Ei, Fisch oder Tofu.

Viele Gerichte werden auch am Tisch zubereitet. Zwischen zwölf und 13 Euro kostet dies.



Krosse Entenbrust

Für keine Speise werden mehr als 19 Euro fällig.

Wir waren mittags da und haben zunächst eine sehr würzige Pfeffersuppe bekommen. Die Ente danach war sehr kross und nur zu empfehlen.

Text: Nils Knüppel

Man Nam

Karolinenstraße 1
20357 Hamburg
Tel. 040 43 09 71 71
www.man-nam.de
info@man-nam.de

Öffnungszeiten:

Mo. - Do. 12 bis 15 Uhr,
18 bis 23 Uhr
Fr. 12 bis 15 Uhr,
18 bis 24 Uhr
Sa. 18 bis 24 Uhr
So. 18 bis 23 Uhr

Jede Menge Stars und irre Stunts

Die Fortsetzung „Kingsman – The Golden Circle“ ist noch irrer als Teil 1



Ein besonderes Lasso



Kentucky ist anders



Very british: Eggsy eifert seinem Vorbild nach



Miss Moore als Böse



Tote leben länger

Im Jahr 2014 verfilmte Matthew Vaughn („Kick-Ass“) auf sehr freie Weise Mark Millars Comic „Kingsman – The Secret Service“. Herausgekommen war ein irrer Mix aus Humor, Action und überraschend viel Blut. Der Film war ein Riesenerfolg, auch weil er zeigte, dass Charaktermimie Colin Firth als Actionheld bestehen kann. Jetzt ist die Fortsetzung da, diesmal von der Vorlage losgelöst. Und noch eine ganze Ecke irrer.

Eggsy Unwin (Taron Egerton) hat den Tod seines Mentors Harry Hart (Firth) einigermaßen überwunden, ist in dessen Haus eingezogen, hat seinen Codenamen Galahad übernommen und ist dabei, seine Freundin Tilde zu ehelichen. Da taucht ein Geist aus der Vergangenheit auf. Der ehemalige Kingsman-Rekrut Charlie trachtet Eggsy nach dem Leben. Nach einer halsbrecherischen Verfolgungsjagd nebst Prügelei ist bald klar, dass eine Riesenverschwörung im Gang ist. Durch einen Überraschungsangriff wer-

den fast alle Kingsmen ausgelöscht, nur Eggsy und Merlin (Mark Strong) kommen davon. Da entdecken Sie, dass es eine amerikanische Schwesterorganisation gibt, die Statesman. Also machen sich die verbliebenen Kingsmen auf nach Kentucky...

Mischung aus Humor und Brachial-Action

Die perfekte Mischung aus britischem Humor und brachialer Action wie im ersten Teil weist „The Golden Circle“ nicht auf. Das macht er mit Tempo und hübschen Ameri-

ka-Klischees wett, auch wenn der Humor teilweise deutlich derber als in Teil eins ausfällt und das Blut noch erheblich mehr spritzt. Dafür punktet der Film mit einem tollen Cast (Julianne Moore, Jeff Bridges, Halle Berry, Channing Tatum). Besonders stechen Gaststar Elton John hervor, der deutlich mehr als nur einen Cameo-Auftritt hat, und der ewige Präsidentendarsteller Bruce Greenwood, der in seiner Rolle deutlich an den echten US-Präsidenten erinnert und darin genauso durchgeknallt wirkt wie Julianne Moore als Schurkin.

Für die Zuschauer besonders schön ist natürlich, dass die Berichte für den Tod von Harry Hart stark übertrieben waren, denn der war ein besonderer Publikumsliebbling. Manieren machen uns eben zu Menschen.

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Die Vermarktungsgesellschaft des Hamburger Hafens trauert um ihre frühere Vorstandsvorsitzende Claudia Roller. Sie starb 64-jährig nach langer Krankheit. Roller leitete das HHM zwischen 2008 und 2013. Zuvor war die gelernte Schiffsfahrtskauffrau seit 1984 in verschiedenen Positionen bei der HHLA tätig gewesen. U.a. war sie Vertriebsleiterin an den großen Terminals und General Marketing Managerin bei der HHLA Intermodal GmbH. Sie galt als exzellente Kennerin der hamburgischen und internationalen Seehafenverkehrswirtschaft.

Buss Group GmbH:



Carsten Tegeler ist seit Jahresbeginn ein weiterer Geschäftsführer und Chief Financial Officer. Der 50-Jährige hat Betriebswirtschaft studiert und war zunächst Marineoffizier. Anschließend war er in mehreren Firmen im Finanzbereich tätig.

CMA CGM Group:



Rajesh Krishnamurthy ist neuer Group Senior Vice President IT & Transformation bei der französischen Großreederei. Bislang war der gebürtige Inder Head of Euro-

pe and Global Head Energy, Utilities, Telecommunications & Services bei Infosys, einem weltweit führenden Technologiedienstleister.

DSV Road GmbH:



Sören Krog verstärkt als neuer Senior Director International die Geschäftsleitung und tritt die Nachfolge von Michael Marnfeld an. Krog übernimmt damit die Gesamtverantwortung für die internationalen Landtransporte. Am Krefelder DSV-Standort soll der 43-Jährige das europäische Netzwerk weiter ausbauen. Der gelernte Speditionskaufmann war erstmals 1997 für DSV tätig. ehe er vorübergehend in den familieneigenen Betrieb wechselte.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)

Matthias Jagenberg
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:

6. März 2018



Etliche Kaimauern sind marode

Hamburg – Im Hamburger Hafen sind eine ganze Reihe von Kaimauern marode. Dies ergab die Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage des FDP-Fraktionsvorsitzenden in der Bürgerschaft, Michael Kruse, nachdem „Stadt Land Hafen“ über eine nicht funktionsfähige Kaianlage bei MAN Diesel & Turbo am Hachmannkai berichtet hatte. Laut Senat können außerdem die vermieteten Kaimauern bzw. die Vorsetze nördlicher Reiherstieg und teilweise Steinwerderkai nicht oder lediglich eingeschränkt genutzt werden. Dazu sind die nicht vermieteten Anlagen Auguste-Viktoria-Kai, Grevenhofkai und Neuhöfer Kai ebenfalls sanierungsbedürftig. Insgesamt haben sich bereits fünf Mieter über die Zustände beschwert. In diesem Jahr hat die Hamburg Port Authority zur Grundsanierung 1,5 Millionen Euro bereit gestellt, für Instandhaltungen 3 Millionen Euro. Derzeit läuft eine Zustandsbewertung der HPA, die in die Wirtschaftsplanung der Stadt einfließen sollen. Kruse dazu: „Es darf nicht sein, dass Unternehmen sich erst über kaputte Kaimauern beschweren müssen, bevor die HPA aktiv wird. In Zukunft muss die HPA den Zustand der Kaimauern besser überwachen und vorsorglich Kaimauern reparieren, bevor sie marode sind. Kaputte Kaimauern sind ein Sicherheitsrisiko und führen am Ende zur Abwanderung von Unternehmen.“

500.000 Kilometer täglich im Hafen

Hamburg – In dem 31 Kilometer langen Straßennetz des Hamburger Hafens werden täglich 156.000 Kilometer von Lkw und 358.000 Kilometer von Pkws zurückgelegt. Das geht aus einem Straßenverkehrsbericht der HPA hervor.

Pilotprojekt für automatische Entladung



Bremen – Bei der Bremer Lagerhausgesellschaft ist ein Pilotprojekt zur automatischen Entladung von Containern angelaufen. Gut zwei Drittel der Kosten von 3,3 Millionen Euro für die dreijährige Testphase übernimmt das Bundesforschungsministerium. In Zusammenarbeit mit dem TÜV Rheinland entwickelt das Bremer Institut für Produktion und Logistik (BIBA) an der Universität Bremen sowie SCHULZ Systemtechnik aus Bremen und FRAMOS aus Taufkirchen bei München ein „Interaktives Robotersystem zur Entleerung von Seecontainern.“ Der in dem Projekt entwickelte neuartige mobile Roboter soll innerhalb kürzester Zeit ohne große Anpassungen in der vorhandenen betrieblichen Infrastruktur zur Entladung eingesetzt werden können. Er wird sich selbstfah-

rend zwischen mehreren Toren bewegen und bei fortschreitender Entleerung in den Container hineinfahren können sowie über ein neuartiges Kinematik- und Greifsystem verfügen. Etablierte Methoden des maschinellen Lernens ermöglichen es dem Roboter, verschiedene Packszenarien zu klassifizieren und optimal zu entladen.

VTG-Niederlassung in Schweden

Hamburg – Die VTG AG hat in Trelleborg eine Niederlassung zum Managen der Waggonvermietung in Skandinavien eröffnet. Bisher geschah dies vom Hamburger Haupthaus aus. Die AG will so näher an dem Partner Nordic Rail Logistics (NRL) und dem Handelsvertreter Ib Pallesen in Dänemark sein. Auch der Mobile Service des zur VTG gehörenden Waggonwerks Brühl ist ab sofort noch schneller beim Kunden: Seit Mitte Dezember sind die mobilen Instandhaltungsteams mit einem eigenen Service-Stützpunkt in Hamburg vertreten. Von dort aus erfolgen künftig Einsätze in Hamburg sowie im gesamten Großraum Norddeutschland, bei denen Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten direkt vor Ort bei Kunden durchgeführt werden. Der neue Stützpunkt befindet sich auf dem Gelände der Traditionswerft Blohm+Voss im Hamburger Hafen und wurde im Rahmen des integrierten Ausbildungsprogramms VTG RailTrain eingerichtet. Zudem hat der Konzern die österreichischen Niederlassungen der VTG Rail Europe und VTG Rail Logistics in Wien zusammengelegt.

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