

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik



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

## Selbstbedienungsladen HHLA

Ein internes Gutachten prangert jahrelange Missstände am Burchardkai an

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) kommt nicht zur Ruhe. Erst musste sie beim Jahresumschlag massive Verluste hinnehmen, nun geriet ein internes Gutachten zur Organisationsstruktur des größten Terminals am Burchardkai in Umlauf. Darin werden gegen alle Beteiligten massive Vorwürfe erhoben. Die Opposition sieht den größten Hamburger Hafenbetrieb als eine Art Selbstbedienungsladen.



Foto: SLH

Am Burchardkai hängt der Betriebsfrieden seit Jahren schief

Die Unternehmensberatung Meta-plan hatte von 2011 bis 2013 den Burchardkai unter die Lupe genommen – mit niederschmetterndem Ergebnis. Das Management habe

die falsche Arbeitsorganisation gewählt und nicht mit den unteren Stellen kommuniziert. Jahrelang habe man sich den Betriebsfrieden erkaufte. Die Arbeitnehmer seien nur

an hohen Verdiensten bei möglichst wenig Arbeit interessiert, und der Betriebsrat stelle sich nicht der wirtschaftlichen Realität und verhalte sich nur formal korrekt. Seite 6

### Schiffsmotoren

Beim 5. Schifffahrtsdialog gaben Experten nur LNG ein Chance als Antriebsalternative. S. 4

### Umschlagplus

EUROGATE verzeichnete an seinen deutschen Häfen einen Anstieg von 1,5 Prozent. S. 8

### Rekordumsatz

Der Waggonvermieter VTG knackte 2015 erstmals die Milliardenengrenze. S. 10

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de  
high security seals





**Liebe Leserinnen und Leser,**

was sich da am Burchardkai abspielt, macht schon ein wenig fassungslos. Da bekämpfen sich seit Jahren Unternehmensführung und Arbeitnehmerschaft bis aufs Blut. Die einen kritisieren, dass die anderen so viel verdienen, obwohl dies von der Unternehmensleitung so sanktioniert wurde.

Dass die Belegschaft auf ihre mühsam erworbenen Privilegien nicht verzichten will, kann man verstehen. Denn die Unternehmensführung tat nichts anderes. Während sich der Börsenwert der Aktie viertelte, in Zeiten, in denen die übrige Börse Rekordwerte erzielte, ließen sich die Vorstände ihre Bezüge drastisch erhöhen.

Das alles gebilligt von einem Aufsichtsrat, der den Namen nicht verdient. Die HHLA, zu 70 Prozent noch im städtischen Besitz, ist zum Spielball des Senats geworden. Der Fisch stinkt immer vom Kopf her.

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**



**Aktuelles** Seite

HPA gründet ChainPORT	3
5. Schifffahrtsdialog	4
Wer hat bei der HHLA das Sagen?	6
EUROGATE legt weiter zu	8



**Wirtschaft** Seite

VTG knackt die Milliarde	10
Grossmann & Berger-Analyse	12



**Recht & Geld** Seite

Gefahren durch Cybercrime	16
Besser schlichten als richten?	18



**Essen** Seite

D. José	20
---------	----



**DVD** Seite

Bridge of Spies	21
-----------------	----

**Personal** Seite

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

**Impressum** 22

**Meldungen**  
Wichtiges aus Stadt und Land 23

# Die glorreichen Sieben

Die HPA und sechs weitere Häfen gründen eine Internet-Plattform

Der Chef der Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, hat es bekanntermaßen nicht so mit der Hardware. Da kommt es schon einmal vor, dass Sedimente aus den Fahrrinnen und Liegeplätzen nicht beseitigt werden und auch gerichtliche Anordnungen schlicht ignoriert werden. Wenn es aber um Software geht, ist der ehemalige IT-Manager in seinem Element. Der SmartPORT wurde schon vor Jahren propagiert, der Hafen mit intelligenten Lösungen wie dem mit Induktionsschleifen gesteuerten Verkehrsmanagement zugepflost. Nun folgt der nächste Schritt, der sich ChainPORT nennt. Neben Hamburg haben sich sechs weitere Häfen (Antwerpen, Busan, Felixstowe, Los Angeles, Shenzhen und Singapur) zu einem Netzwerk zusammengeschlossen, um Erfahrungen im Hafenmanagement auszutauschen.

In dem gemeinsamen Forum, das von der HPA in englischer Sprache verwaltet wird, sollen die Hafenverwaltungen von Erfahrungen berichten, etwa im Umgang mit den immer größer werdenden Containerschiffen. Fehlplanungen aufgrund von Verspätungen könnten so vermieden werden, erläutert Meier. So mussten im vergangenen Sommer wegen schlechten Wetters etliche Megacarrier mehrere Tage in der Deutschen Bucht auf die Einfahrt in den Hamburger Hafen warten. In der Zwischenzeit waren jedoch die Exportcontainer, die für diese Schiffe bestimmt waren, ungebremst an die Kaikanten geströmt und hatten die Terminals zum Überlaufen gebracht, so dass das spätere Löschen der dann im Pulk einlaufenden Großschiffe massiv erschwert war.

Es könnte in jedem Hafen eine Menge Geld gespart werden, glaubt Meier, wenn die Häfen ihre Erfahrungen austauschen und in ihre Planungen einfließen lassen würden. Das gelte auch für Umweltauflagen, Landstromanschlüsse oder die Versorgung der Schiffe mit LNG nach einheitlichen Standards. Auch unbemannte Schiffe oder der Austausch von Leercontainern könnte Thema sein.



**Jens Meier,**  
HPA-Chef



**Frank Horch,**  
Wirtschaftssenator

Zudem sollen die Häfen früher über die sie anlaufenden Schiffe informiert werden. Hierzu soll jedes Schiff, ähnlich wie im Flugverkehr, eine eigene Nummer erhalten, über die man rasch Auskunft über wichtige Parameter wie Ankunftszeit oder Ladung erhalten könnte.

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch betonte, dass das System offen für alle sei. Die sieben Häfen hätten den Anfang gemacht, um das Projekt auf den Weg zu bringen und eine Basis zu schaffen. Voraussetzung für einen späteren Beitritt anderer Häfen, ergänzte Meier, sei, dass diese auch

ihre Abläufe digitalisiert hätten. Häfen, die das in absehbarer Zeit nicht täten, würden ohnehin alsbald aus der Lieferkette herausfallen. Man sei bewusst nicht über die Weltschifffahrtsorganisation IMO gegangen, weil dann der Kreis derer, die ein Konzept erstellt, zu groß sei. Die Idee habe man auf der Welthafenkonferenz im vergangenen Juni in Hamburg entwickelt. Horch stellte klar, dass bei aller fachlichen Kooperation der Wettbewerb unter den Häfen bestehen bleibe. „Wir wollen nicht als Beserwisser dastehen, aber auch über den Tellerrand gucken“, sagte er.

*Text: Matthias Soyka*

# Diesel bleibt erste Wahl

Beim 5. Schifffahrtsdialog gaben Experten nur LNG als Antriebsalternative eine Chance

**Wohin geht die Reise für die internationalen Reedereien? Dieser Frage widmete sich der 5. Schifffahrtsdialog in der Hamburger Handelskammer, zu der 350 Experten kamen. Neben der finanziellen Notlage, in der fast alle Unternehmen nach acht Jahren Dauerkrise stecken, waren vor allem technische Innovationen Hauptthema. Dabei räumten Experten einzig LNG-Antrieben die Möglichkeit ein, den herkömmlichen langsam drehenden Dieselmotor als Schiffsaggregat abzulösen. Die Technik funktionere seit Jahrzehnten, sagt der Präsident des Verbands deutscher Reeder, Alfred Hartmann. Es fehle nur an Bunkerstationen.**

Doch hier sei schon Licht am Ende des Tunnels in Sicht. Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch sagte, dass das Genehmigungsverfahren für eine Bunkerstation auf dem Gelände der Bomin Linde GmbH kurz vor dem Abschluss stehe. Ab 2018 dürfe LNG im Hamburger Hafen ständig verfügbar sein. Zudem werde noch in diesem Jahr probeweise das sogenannte Power Pac der Becker Marine Systems GmbH zum Einsatz kommen, über das aus zwei Containern, die einen LNG-Generator beinhalten und an Bord von Schiffen gehoben werden, der Bordstrom einge-

speist werden soll. Dies sei neben der LNG-Hybrid-Barge des gleichen Unternehmens eine sinnvolle Alternative zum Landstrom, dessen Anschlüsse sehr aufwendig an die Kaikanten gelegt werden müssen. Zudem sei Hamburg im Gespräch mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen, damit in Brunsbüttel oder Wilhelmshaven ein nationales LNG-Importterminal entstehe.

Spätestens mit der Senkung des weltweiten Schwefelgrenzwertes auf 0,5 Prozent, die 2020 oder 2025 Vorschrift werden soll, sei das Ende des Schweröls gekommen,

sagte Hans J. Gätjens vom Bureau Veritas. Er glaubt zwar, dass langsam laufende Dieselmotoren (derzeit auf 80 Prozent aller Schiffe) aufgrund ihrer einfachen Handhabbarkeit und des guten Wirkungsgrads immer noch erste Wahl auf großen Schiffen bleiben. Jedoch müssten sie mit Stickstoffkatalysatoren auf Harnsäurebasis ausgerüstet werden. Dadurch würden die Motoren komplexer und teurer. Dies sei die Chance für LNG. Ab 2018 erwartet Gätjens hier einen deutlichen Aufschwung. Christian C. Koopmann vom Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS)

gab jedoch zu bedenken, dass in Deutschland stets neue internationale Regelungen zuerst umgesetzt würden, während sich andere Länder damit zumeist reichlich Zeit ließen. Diese „Gesetzestreue“ bringe deutschen Unternehmen oftmals Wettbewerbsnachteile.

## Bund legt Förderprogramm auf

Holger Schlienkamp vom Bundeswirtschaftsministerium kündigte an, dass der Bund ein LNG-Umrüstprogramm auflegen werde. Zudem würden LNG-Aktivitäten vom Bundesforschungsministerium be-



**Fritz Horst Melsheimer,**  
Handelskammer-Präsident



**Frank Horch,**  
Wirtschaftssenator



**Holger Schlienkamp,**  
Wirtschaftsminister



**Christian Koopmann,**  
ZVDS



**Prof. Carlos Jahn,**  
Fraunhofer-Institut



**Holger Ritter,**  
DRYNET



**Hans J. Gätjens,**  
Bureau Veritas



**Rolf Habben-Jansen,**  
Hapag Lloyd

zuschusst. Allerdings sei die finanzielle Lage der Reedereien bedenklich. Derzeit sei keine schnelle Erholung der Fracht- oder Charraten in Sicht. Es werde in der Branche zu weiteren Umstrukturierungen kommen, zumal das KG-Modell nicht mehr funktioniere. Ein Verkauf von Schiffen zu niedrigen Preise sei jedoch kaum hilfreich, da dadurch der Druck auf die Raten noch weiter steigen werde, da die Käufer durch den günstigen Preis geringere Anfangsinvestitionen hätten. Fusionen und Charterpools seien allerdings ein erster Lichtblick.

Handelskammer-Präsident Fritz Horst Melsheimer warnte jedoch vor Reedereizusammenschlüssen. „Wenn man zwei Kranke ins Bett legt, steht kein Gesunder auf“, sagte er und formulierte mit Blick auf das nun seit 15 Jahren andauernde Verfahren um die Elbvertiefung seinen Zweifel an der Zukunftsfähigkeit Deutschlands. „Können immer nur Ge-

richte besser entscheiden als unsere demokratisch gewählten Politiker?“

Auch in der Schifffahrt werde die digitale Vernetzung massiv zulegen. Holger Ritter, von der Firma DRYNET rechnete vor, dass eine weltweite IT-Flatrate auf einem Schiff nach einmaligen Anschaffungskosten für eine Antenne (15.000 Dollar) rund 1.500 Dollar im Monat koste.

Prof. Carlos Jahn vom Fraunhofer-Institut zeichnete die vielfältigen Möglichkeiten der Vernetzung auf. Derzeit arbeite sein Institut an einem Programm für die Deutsche Bucht, das für 72 Stunden im Voraus die genaue Ankunftszeit eines Schiffes prognostizieren kann, basierend auf Wetter, Tide, Schleusen und AIS-Daten der Schiffe. Auch die sehr komplexen Personalplanungen auf Schiffen dürften künftig digital erfolgen.

Rolf Habben-Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag Lloyd AG, sieht in der digitalen Vernetzung ebenfalls ein massives Ein-

sparpotenzial. „Wir dürfen nicht mehr in Hafen zu Hafen denken, sondern von Lieferant bis Kunde“, erklärte er. Innerhalb der gesamten Lieferkette müsse es durch den elektronischen Datenaustausch zu

mehr Transparenz kommen. Weitere Optimierungen könnte es durch eine bessere Auslastung der Schiffe und geringeren Bunkerverbrauch geben.

*Text: Matthias Soyka*

## Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



**Bock & Schulte  
GmbH & Co. KG**

Andreas.Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 - 0  
Fax 0 40 - 78 04 74 - 11

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

# Wer hat bei der HHLA das Sagen?

Opposition wirft dem Senat Kompetenzwirrwarr bei der Aufsicht zu



Containerbrückenfahrer können dank Überstunden und Wochenendarbeit jährlich über 100.000 Euro verdienen

**Das Metaplan-Gutachten hat den Hamburger Senat aufgeschreckt. Wirtschaftssenator Frank Horch bestellte den HHLA-Vorstand in die Behörde, um hinterher zu verkünden, dass der Hauptanteilseigner, die Stadt Hamburg, voll hinter dem Vorstand stehe. Die Opposition sah das freilich ganz anders und löcherte Horch und den HHLA-Vorstand Heinz Brandt zwei Stunden lang im Ausschuss für öffentliche Unternehmen. Dort erklärte Brandt, der HHLA-Vorstand teile die Metaplan-Ergebnisse nicht. Die in Umlauf geratene Präsentation sei zudem nur eine Vorversion gewesen. Der Vorstand habe das Gutachten, das nach Medienberichten rund 2 Millionen Euro gekostet haben soll, zudem auf Betreiben des Betriebsrats in Auftrag gegeben.**

Der hat sich damit offenbar ein Eigentor geschossen. Das Gutachten deckt schonungslos Versäumnisse von allen Seiten auf. Die Unternehmensführung habe sich „mit der Neuorganisation ein schlechtes Zeugnis ausgestellt“, heißt es wörtlich, indem das Organisationsmodell vom Containerterminal Altenwerder (CTA) auf das Containerterminal Burchardkai (CTB) einfach übertragen wurde. „Die historische, technische, organisatorische und topographische Andersartigkeit des CTB wurde dabei missachtet.“ Das CTA ist vollautomatisiert, der CTB war anfangs komplett mechanisch und

wird seit Jahren teilautomatisiert. Im Organisationsablauf seien zudem wichtige Abteilungen vom Operating abgetrennt. „Das Modell ignoriert die Abstimmungserfordernisse zwischen Leitstand und Operating. Es geht davon aus, dass die Anordnungen des Leitstands bruchlos umsetzbar sind und umgesetzt werden.“ – Was offenbar nicht der Fall ist.

Ebenfalls bemängelt wurde, dass im Operating eine Führung durch zu große Gruppen verhindert werde und kaum Kommunikation zu den übergeordneten Stellen stattfinde. Die Ressourcenplaner im Bereich Business

Process agierten als operativer Vertrieb. „Sie sind zentrale, informelle Machthaber am CTB und folgen einer Marktlogik. Ihnen fehlt ein Gegengewicht, das die Produktionslogistik vertritt.“ Der Arbeitgeberseite fehle es an Transparenz bezüglich der Organisation und Prozesse.

Arbeitnehmer jahrelang  
sich selbst überlassen

Noch vernichtender fiel das Urteil über die Arbeitnehmer aus. „Der CTB war über viele Jahre sich selbst und den Beschäftigten überlassen. Deshalb haben die Be-

schäftigten die Organisationszwecke und -ziele selbst definiert“, ist zu lesen. „Containerumschlag, Gewinnerzielung und Beschäftigungssicherung sind für viele Beschäftigte nachgeordnete Organisationszwecke. An erster Stelle steht die Chance auf außerordentlich hohe private Einkommen bei maximalen Freiheitsgraden in der Freizeitgestaltung – und das bei relativ niedrigem Zeitaufwand.“ Gemeint sind hier exorbitante Vergütungen von Teilen der Arbeitnehmerschaft. Ein schlichter Gabelstaplerfahrer kann es schon auf ein Monatsgehalt von 6.000 Euro bringen, Vancarrier- oder Containerbrückenfahrer auf jährlich über 100.000 Euro. Hinzu kommen bis zu 90 Urlaubstage. Angefangene zweite Schichten, die notwendig wurden, um eine Schiff komplett zu entladen, wurden als ganze Schicht bezahlt und zusätzlicher freier Tag angerechnet. Die Unternehmensführung habe sich lange den Betriebsfrieden am CTB erkaufte, fasst es Metaplan zusammen.

Derartige Privilegien wollten die Mitarbeiter offenbar behalten. „Die Beschäftigten haben den CTB über Jahrzehnte so organisiert, dass entweder individuelles Einkommen oder die Freizeit maximiert wurden. Die Prozesse sind auf private Aneignung der Erträge ausgerichtet. Jede Veränderung wird vom Einzelnen auf Nachteile abgeklopft. Bei Nachteilen wird die Veränderung entweder verweigert oder eine hohe Kompensation gefordert. Damit konnten die einzelnen sich über Jahrzehnte mehr und mehr privat aneignen – weil der Arbeitgeber das Muster immer bedient hat. Ob durch Abwehr oder Kompensation ein Nachteil für das Un-



**Heinz Brandt,**  
HHLA-Vorstand

ternehmen entsteht oder ob überhaupt ein Verteilungsspielraum existiert, wird zumindest von den Meinungsführern ignoriert.“

#### Betriebsrat stellt sich nicht wirtschaftlicher Realität

Doch auch der Betriebsrat bekommt sein Fett weg. Die Belegschaft erwarte vom Betriebsrat, dass er die Einzelinteressen schützt und diese über die kollektiven Belegschafts-, Gemeinwohl- und Unternehmensinteressen stelle. Jeder Betriebsrat, der sich der wirtschaftlichen Realität stelle, verliere schnell an Gefolgschaft. Die aktuelle Betriebsratsführung versuche lediglich, sich durch formal korrektes Verhalten unangreifbar zu machen. Änderungen sollen meist basisdemokratisch sanktioniert werden, was faktisch zur Verhinderung führt.

Brandt betonte im Ausschuss, dass man es immerhin geschafft habe, den Pensenschlüssel abzuschaffen, nach dem jeder nach Haus gehen konnte, wenn das Pensum erfüllt worden sei. Allerdings räumte



**Michael Kruse,**  
Hafenpolitischer Sprecher der FDP

er ein, dass es immer noch Teile der Arbeitnehmerschaft am CTB gebe, die aufgrund eines gewissen „Traditionsbewusstseins“ den alten Regelungen nachtrauerten.

Der hafenspolitische Sprecher der FDP, Michael Kruse, kritisierte nach der Ausschusssitzung: „Die Stadt hat drei große Probleme mit Ihrem Umschlagunternehmen HHLA. Die Digitalisierung und Automatisierung am Burchardkai wurde viel zu lange nicht beherzt genug angegangen. Die Probleme mit den Mitarbeitern am Burchardkai wurden über lange Zeit ausgesessen. Vor allem aber versagt die städtische Aufsicht über dieses Milliarden-Unternehmen. Es sind so viele unterschiedliche Personen und Gremien im Senat für die Aufsicht über die HHLA zuständig, dass die linke Hand schon lange nicht mehr weiß, was die rechte tut. Wir brauchen dringend eine Reform der städtischen Unternehmenskontrolle. Bürgermeister Scholz hat diesbezüglich in fünf Jahren Senatsführung nichts zustande gebracht.“

*Text:* Matthias Soyka

# EUROGATE legt weiter zu

Gegen den Trend gewinnen die deutschen Häfen Marktanteile



Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven hat trotz des schwierigen Marktumfeldes deutlich zugelegt

**Während bei dem großen Hamburger Konkurrenten HHLA Katzenjammer herrscht, blickt der europäische Containerterminal-Marktführer EUROGATE auf ein sehr zufriedenstellendes Jahr 2015. Denn obwohl in der Nordrange die Gesamtzahl der umgeschlagenen Container um 1,6 Prozent auf 36,3 Millionen TEU zurückging, verzeichnete der Bremer Konzern an seinen deutschen Häfen ein Plus von 1,5 Prozent auf 8,2 Millionen TEU. Damit stieg der Jahresüberschuss um 13,4 Prozent auf 73,5 Millionen Euro bei knapp 1 Milliarde Euro Bilanzsumme.**

Und das trotz eines anerkannt schwierigen Umfeldes. Russlandkrise, abgeschwächtes Wachstum in China, fehlende Fahrplänenanpassungen, dazu ein sich verlangsamendes Wachstum des weltweiten Containerumschlags auf nur noch das 1,5-Fache des Wachstums des globalen Bruttoinlandsprodukts (früher 3,4-Fache), Terminalüberkapazitäten in der Nordrange und schwierige Umschlaganforderungen durch immer größere Schiffe. Das alles führt man in Hamburg gerne an, wenn es am Burchardkai, Tollerort oder Altenwerder nicht so läuft. Und dennoch legte das EUROGATE-Terminal im Waltershofer Hafen um 0,5 Prozent auf 2,29 Millionen TEU zu, während

die HHLA einen Einbruch von 12,3 Prozent hinnehmen musste.

EUROGATE-Vorstand Emanuel Schiffer hat dafür eine ganze Reihe von Erklärungen. Zum einen fertig sein Unternehmen in Hamburg so gut wie keine Feeder-Schiffe ab. Die Russlandkrise und die Engpässe am Nord-Ostseekanal treffen somit nur die HHLA. Zum Zweiten hat EUROGATE das Glück gehabt, nur die Reeder-Konsortien als Kunden zu haben, die in ihren Diensten nicht hin und wieder eine Abfahrt ausfallen ließen, wie es bei den HHLA-Kunden durchaus vorkam. Und zum Dritten hätten Umrountungen eines Feeder-Großkunden dazu geführt, dass Schiffe statt des Burchardkais Wilhelmsha-

ven verstärkt anliefen. Der neue Tiefwasserhafen wurde 2015 erstmals nennenswert genutzt. Die Umschlagsumme belief sich auf 427.000 TEU.

Hinzu kommen hausgemachte Fehler in den Betriebsabläufen der HHLA. Dort bestehen historisch bedingt für jedes der drei Terminals, die jeweils eigene Gesellschaften sind, eigene Arbeitsverträge. Diese sind so gestrickt, dass sich die Belegschaften der jeweiligen Terminals weigern können, aushilfsweise bei Überkapazitäten auf den benachbarten HHLA-Terminals einzuspringen. So kommt es immer wieder vor, dass die Belegschaft z.B. am Tollerort-Terminal untätig ist, während am Burchardkai zum Abfangen von

Umschlagspitzen Zusatzkräfte vom Gesamthafenbetrieb (GHB) einkauft werden müssen. Ein Umstand, über den man bei EUROGATE nur lachen kann. Dort hatte man die Anlaufdurststrecke in Wilhelmshaven ohne betriebsbedingte Kündigungen nur überstanden, indem man die Belegschaft auf die Terminals in Bremerhaven und Hamburg verteilt hatte.

### Bremerhaven mit -4,3 Prozent wegen Russland-Embargo

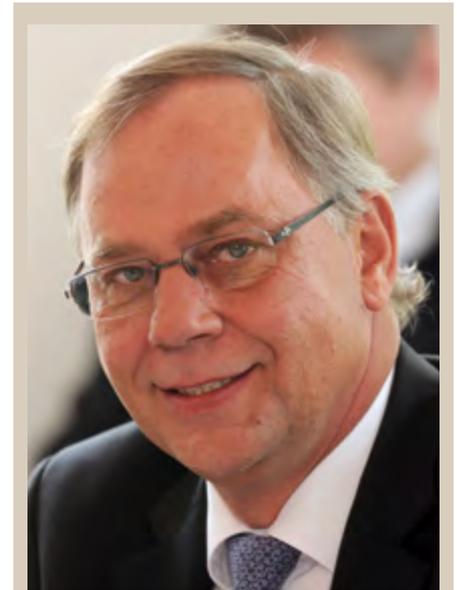
Anders als in Hamburg und Wilhelmshaven verlor EUROGATE in Bremerhaven 4,3 Prozent beim Containerumschlag (5,52 Millionen TEU). Gründe hier waren die rückläufigen Transshipmentvolumina im Russlandverkehr.

In den nicht-deutschen Häfen war die Umschlagentwicklung für EUROGATE meist rückläufig. Die italienischen Häfen verloren 5,5 Prozent auf insgesamt 4,79 Millionen TEU, die Häfen in Marokko 9,1 Prozent auf 1,23 Millionen TEU und in Russland um 17 Prozent auf 86.000 Millionen TEU. Nur Portugal legte 5,6 Prozent auf 207.000 TEU zu. Alle Häfen zusammen schlugen 14,55 Millionen TEU um, was einem Rückgang von zwei Prozent entspricht. Neu ins Portfolio wird Limassol auf Zypern kommen. EUROGATE gewann eine internationale Ausschreibung für den Betrieb des dortigen Terminals.

Im Intermodalbereich war die Entwicklung umgekehrt. Die deutschen Lkw- und Binnenschiffverkehre waren zweistellig im Minus, nur der Bahnberiech blieb konstant, während die Verkehre in Italien um drei Prozent zulegten. Insgesamt war der Bereich mit 1,13 transportierten TEU um 6,3



**Thomas Eckelmann,**  
EUROGATE-Vorstand



**Emanuel Schiffer,**  
EUROGATE-Vorstand

Prozent rückläufig. Hier konnte der Konkurrent HHLA dagegen deutlich zulegen.

Erstmals wird EUROGATE in diesem Beriech auch in Südamerika aktiv. Die Intermodal-Sparte hat ein Sechstel der brasilianischen CONTRAIL Logistica S.A. erworben. Ziel ist der Aufbau eines Intermodalnetzwerkes unter Einbindung eigener Inlandterminals auf dem 190 Kilometer langen Korridor zwischen dem größ-

ten Hafen Santos, Sao Paulo und Campinas.

Das Jahr 2016 hat für die Gruppe gut angefangen. Hamburg legte 5,5 Prozent auf 621.000 TEU zu, Bremerhaven 2,2 Prozent auf 1,4 Millionen TEU und Wilhelmshaven 133 Prozent auf 131.000 TEU. Insgesamt rechnet der Konzern mit einem leicht steigenden Containerumschlag und einem stabilen Ergebnis.

*Text:* Matthias Soyka



Fotos: EUROGATE

Nur in Bremerhaven machte sich die Russlandkrise bemerkbar

# VTG knackt die Milliarde

Der Hamburger Waggonvermieter hat jetzt auch jede Menge Bares



Fotos: VTG

Im hoch profitablen Kerngeschäft der Waggonvermietung machte VTG einen Umsatz- und Gewinnsprung

**Die VTG AG hat 2015 einen neuen Umsatzrekord aufgestellt und erstmals die Milliardengrenze überschritten. Mit 1,03 Milliarden Euro erhöhte sich der Umsatz gegenüber dem Umsatz von 2014 um über ein Viertel, der Gewinn vor Steuern und Abschreibungen (EBITDA) schnellte sogar um 76,2 Prozent auf 336,5 Millionen Euro in die Höhe. Verantwortlich dafür ist fast ausschließlich die Eingruppierung der übernommenen Schweizer Gesellschaft AEE zum Jahresbeginn 2015. Durch sie erhöhte sich der Fuhrpark um rund 30.000 auf 81.700 Waggon.**

Mit den AEE-Waggonen schaffte es VTG, eine letzte große Lücke in seinem Portfolio zu schließen. Denn das Gros der AEE-Waggonen bestand aus Containertrag- und Taschenwagen, die zum Trailertransport für die Rollende Landstraße eingesetzt werden. Hier war VTG bislang noch nicht vertreten. Zudem sind die Wagen mit einem Durchschnitt von 15 Jahren relativ jung. Eisenbahnwaggonen werden locker 40 Jahre alt. So sind das Umsatzplus und der Gewinnsprung auch folgerichtig im Wesentlichen im Kerngeschäft entstanden. Die Waggonvermietung verbesserte sich im Umsatz um 55,5 Prozent auf 537,2 Millionen Euro, das

EBITDA um gut 140 auf 335,4 Millionen Euro. Aber auch die beiden anderen Geschäftszweige entwickelten sich positiv. Die Schienenlogistik stieg um 2 auf 324 Millionen Euro und erwirtschaftete einen Gewinn von 3,4 Millionen Euro (nach leichten Verlusten in 2014). Die Tankcontainerlogistik verbesserte den Umsatz um 10,2 Prozent auf 166,3 Millionen Euro, den Gewinn um 6,5 Prozent auf 13,6 Millionen Euro.

**Umschuldung verringert Kosten um jährlich 10 Millionen Euro**

Doch das sind nicht die einzigen positiven Nachrichten von VTG.

Finanzvorstand Kai Kleeberg vermeldete positive Zinseffekte durch die Umschuldung eines Großteils der Verbindlichkeiten, die sich nun auf insgesamt rund 1,75 Milliarden Euro belaufen (bei einer stattlichen Eigenkapitalquote von 24,6 Prozent). Dem steht ein beachtlicher Cashflow von über 200 Millionen Euro gegenüber. Was mit dem Geld geschehen soll, ist noch nicht entschieden. Weitere Übernahmen seien momentan nicht geplant, erklärte der VTG-Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer, jedoch auch nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Bei günstigen Angeboten werde man natürlich wieder zu-

schlagen. Durch die Umfinanzierung von rund 1 Milliarde Euro erzielt VTG jährlich Zinsvorteile von rund 10 Millionen Euro. Dies und die weiteren positiven Synergien der AEE-Eingliederung, die sich bislang nur bedingt in der Bilanz niedergeschlagen haben, dürften das Ergebnis in den nächsten drei Jahren um weitere rund 50 Millionen Euro verbessern, so dass der Gewinn pro Aktie von derzeit (um negative Einmaleffekte von -15,5 Millionen Euro bereinigt) 1,02 bis 2018 auf 2,50 Euro steigen dürfte.

Dividende steigt um elf Prozent auf 50 Cent

Darüber dürften sich auch die Aktionäre freuen. Die Dividende soll in diesem Jahr schon von 45 auf 50 Cent pro Aktie steigen. Sollte der Gewinn pro Aktie tatsächlich den prognostizierten Wert erreichen, dürfte sich auch die Dividende noch mehr als verdoppeln. Die Börse nahm dies bereits im letzten Herbst positiv zur Kenntnis. Im Vergleich zum Zeitraum vor der AEE-Übernahme hat sich der Kurs in etwa verdoppelt. „Wir sind mit AEE in eine andere Liga



**Dr. Kai Kleeberg,**  
VTG-Finanzvorstand

katapultiert worden“, resümierte Fischer. „Wir passen wie zwei Handschuhe zusammen.“

Große Nachfrage nach LNG, aber wenig Hilfe aus der Politik

Immer noch an einem dicken Brett bohrt VTG allerdings bei der LNG-Vermarktung. Das Interesse in der Industrie sei enorm, so Fischer. Viele Konzerne überlegten gerade, von Öl oder Kohle auf das Flüssiggas umzustellen. Dies würde einen Nachfragesprung



**Dr. Heiko Fischer,**  
VTG-Vorstandsvorsitzender

bedeuten. Jedoch bewege sich in der Politik kaum etwas. „Wir werden überschwemmt mit nationalen Konferenzen und runden Tischen. Nur: Was kommt dabei raus?“, fragte er sichtlich genervt. Deutschland müsse sich endlich bewegen, um nicht erneut vom Ausland abgehängt zu werden.

Für dieses Jahr erwartet Fischer einen leicht steigenden Umsatz und einen moderaten EBITDA-Anstieg auf 345 bis 355 Millionen Euro.

*Text:* Matthias Soyka



Die Übernahme des europäischen Marktführers für Containerwaggons wirkte sich extrem positiv aus

# Wohin mit den Altbetrieben?

Eine Grossmann & Berger-Analyse zum Konzept „Stromaufwärts an Bille und Elbe“



Foto: Grossmann & Berger

Eine typische historisch geprägte industrielle Mischnutzung in Hamburg-Rothenburgsort

**Mit dem Konzept „Stromaufwärts an Bille und Elbe – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg-Ost“ beabsichtigt die Stadt Hamburg, in diesen Quartieren Wohnen und Arbeiten wieder stärker zusammen zu rücken. Sie begründet dies mit der Fülle an bebaubarem Platz für den gewerblich-industriellen Sektor. Derzeit bittet die Stadt um eine konstruktive Diskussion und Ideen. Um diese ergänzt, soll im zweiten Quartal dieses Jahres das Konzept (<http://www.hamburg.de/stromaufwaerts>) überarbeitet werden. Doch was ist auf dem knappen Raum überhaupt möglich?**

Hamburg-Billbrook ist das größte zusammenhängende und gleichzeitig zentrumsnächste Gewerbe- und Industriegebiet Hamburgs. Aufgrund der historisch planerischen Entwicklung, des Zweiten Weltkrieges sowie den topografischen und infrastrukturellen Verhältnissen besteht hier in der Wahrnehmung der öffentlichen Hand sowie bei Teilen der Öffentlichkeit Optimierungsbedarf. Dabei sollen trotz des Transformationsprozesses die Industrielagen Billbrook, Hamm und Rothenburgsort und das Gewerbe aktiv im Quartier gehalten werden. Und das, obwohl in den genannten Lagen seit Jahren ein Nachfrageüberhang in Bezug auf bezahlbare Bestandsflächen für mittelständische Unternehmen und großflächige Potenziale für Neuansiedlungen herrscht.

Neben der Zentralität des Standortes ist auch die moderate Entwicklung der Bestandsmieten in den vergangenen zehn Jahren ein Grund dafür, dass mittelständische Unternehmen mit einem Flächenbedarf unter 2.000 Quadratmetern hier ihren Raum zur betrieblichen Entfaltung gefunden haben. Ferner ließen die historisch vorhandenen Gebäudestrukturen oftmals lediglich Nutzungen in diesen Größenordnungen zu. Die Eigentümerstruktur ist gemischt. Während sie früher ausschließlich aus selbst genutzten Standorten bestand, sind seit der Jahrtausendwende vermehrt lokale Investoren und kurze Zeit später auch institutionelle Investoren am Markt aktiv.

Für eine nachhaltige Entwicklung – auch in Bezug auf das vor-

liegende Gesamtkonzept – muss deshalb die Frage gestellt werden: Wo bieten sich – ausgenommen städtische Flächen, die auch nur zum Teil kurzfristig lieferbar sind – Entwicklungspotenziale?

Für Betriebsverlagerungen  
fehlen Ersatzflächen

Eine Neuüberplanung von Grundstücken oder die Zusammenlegung von mehreren kleinen Grundstückspartellen (jeweils bis max. 10.000 Quadratmeter) kann nur dann erfolgen, wenn man den Eigentümern an einem anderen Standort eine Grundlage zur betrieblichen Fortführung bietet. Auf dem gesamten Stadtgebiet herrscht aber ein enormer Flächenmangel in Bezug auf entwicklungsfähige Gewerbegrundstücke. Dies haben

nicht nur die Olympia-Bewerbung und die mediale Berichterstattung in Bezug auf Grundstücks-Großgesuche am Markt gezeigt. Grund und Boden ist nicht vermehrbar. Hamburg ist ein Stadtstaat.

Es bietet sich daher für umzugs-willige Unternehmen die Möglichkeit, die günstige Situation auf dem Immobilienmarkt zu nutzen – und den Betriebsstandort gewinnbringend zu veräußern. Die Grundstückspreise haben lageabhängig in den vergangenen drei Jahren um bis zu 50 Prozent zugelegt – zu Zeiten der Olympia-Bewerbung sogar teilweise um das Achtfache. Auch die Bewertung der Gebäudesubstanz hat sich aufgrund der leicht gestiegenen Marktmieten, der starken nachhaltigen Nachfrage und des anhaltend günstigen Zinsniveaus erhöht. Bleibt aber die Frage nach dem potenziellen neuen Standort.

#### Es droht der Verlust der Unternehmensidentität

Aufgrund des Flächenmangels innerhalb Hamburgs bietet sich hier meist nur ein Wegzug aus dem Stadtgebiet an – denn der Nachfrageüberhang in Gewerbegebieten herrscht seit Jahren auf dem gesamten Stadtgebiet vor. Der Vorteil für die ins Umland umziehenden Unternehmer besteht in gegenüber Hamburg günstigeren Grundstückspreisen. Nachteilig ist aber, dass sich die Firmen von einem Teil ihrer Kunden und in Bezug auf die Lokalität von der Firmenhistorie entfernen.

Kurz: Man tauscht in diesem Fall alteingesessene gegen neue Unternehmen, die einen Bedarf an hochwertigen Flächen haben und einer anderen Nutzerstruktur als der in Billbrook vorherrschenden



**Stefan Harder,**  
Grossmann & Berger Bereichsleiter

entsprechen. Das Optimierungspotenzial in Bezug auf Arbeitsplatzkennzahlen und Steuereinnahmen bei Neuansiedlungen ist fraglich. Bleibt an dieser Stelle einzig und allein der positive architektonische Aspekt durch die Aufwertung des Quartiers durch Neubauten.

#### Investoren finden kaum andere Anlagemöglichkeiten

Sollte ein lokaler Investor gewillt sein, seine Immobilie zu veräußern, respektive in Erwägung ziehen, diese abzureißen und das Grundstück für ein Unternehmen neu zu beplanen? Auf diese Frage gibt es eigentlich keine eindeutige, wirtschaftlich gerechtfertigte Antwort. Darum muss die Frage derzeit in der Regel mit „Nein“ beantwortet werden. Denn wo soll der Investor nach dem Verkauf sein Kapital investieren, wenn er eine hohe Affinität zu Industrie- und Logistikimmobilien hat? Auch bei Logistik-Investments herrscht ein großer Nachfrageüberhang.

Die seit Jahren stabile Nachfrage (selbst 2008-2009 erfolgte

kein großer Einbruch bei Nachfrage und Mieterstabilität) und Mietpreisentwicklung – auch für ältere Bestandsflächen – und die damit einhergehende Grundstückspreisentwicklung machen eine Neuprojektierung nicht nur für den jetzigen Eigentümer, sondern insbesondere für einen künftigen Nutzer/Mieter unattraktiv. Ein Investment, das gegenüber der IST-Situation für den Eigentümer wirtschaftlich charmant sein soll, ließe sich nur durch am Markt nicht nachhaltig erzielbare Mieten realisieren.

#### Neuplanung der städtischen Grundstücke überfällig

Eine Zwickmühle, die allen Beteiligten bereits seit mehreren Jahren bekannt ist. Dies kommt den vorhandenen Eigennutzer, denen der Standort zum betrieblichen Fortbestand erhalten bleibt, und auch den lokalen Investoren zugute, die für sich den Markt der Industrie- und Logistikimmobilien bereits früh erkannt haben. Sie haben zu einer Zeit, als diese Immobilien-Anlageklasse noch nicht etabliert war, das Risiko nicht gescheut, ihr Eigenkapital zu investieren.

Das Bestreben, die potenziell frei zur Entwicklung lieferbaren städtischen Grundstücke neu zu überplanen, ist indes längst überfällig. Wer benötigt beispielsweise einen Verkehrsübungsplatz in quasi zentraler Lage, der mit über vier Hektar eine der größten Entwicklungsmöglichkeiten in Billbrook bietet? Der Entwicklung der lokalen Wirtschaft sollte mehr Gewicht beigemessen werden als der Sammlung von Praxiserfahrung von Fahranfängern, die sich auch

*Lesen Sie weiter auf Seite 14*

am Stadtrand verbessern ließe.

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass Ansiedlungen und Expansionsbestrebungen, auch von renommierten Unternehmen, selbst auf verfügbaren Flächen teilweise zum Verhandlungsmarathon werden. Und dies nicht nur in Bezug auf die geforderte Schaffung von Arbeitsplätzen pro Quadratmeter Grundstück. Vielmehr liegt der Fokus der Stadt bei der Neuplanung von Grundstücken in Billbrook und den angrenzenden Industriestandorten vermehrt auf den Bodenverhältnissen in Folge einer Dekontamination des in diesen Lagen oftmals verschmutzten Bodens. Fragen nach dem Kontaminationsverursacher, der Herkunft der Verschmutzung, Regelungen zur Beseitigung und von Haftungsausschlüssen können sich hier – auch weil für solche Maßnahmen selbst bei kleineren Bauvorhaben die Kosten explodieren können – über Monate oder Jahre hinziehen. Ein Umstand, der in Ausnahmefällen – neben der geringen Grundstücksverfügbarkeit – dazu führen kann, dass Unternehmen ins nahe gelegene Umland abwandern.

### Erste Konzerne sind bereits abgewandert

Auch wenn sich dies auf eine andere Lage innerhalb Hamburgs bezieht, ist das Abwandern der TESA-Produktion ein treffendes Beispiel für zu komplizierte und zeitaufwändige Entscheidungsprozesse der Stadt.

Das jüngste Beispiel der Holsten-Brauerei hat gezeigt, dass auch Flächen, die baurechtlich nicht ausschließlich für den nachgefragten Nutzungszweck ausgewiesen sind, nutzbar gemacht

werden können, und somit die Möglichkeit besteht, eine Vielzahl an Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen in der Stadt zu halten. Dies ist uneingeschränkt positiv.

### Mehrgeschossige Gewerbebauten als Lösung

In Billbrook ist ein Lösungsweg des Konzepts das mehrgeschossige Anlegen von Gewerbeflächen. Dies war in der jüngsten Vergangenheit allein bei Textilherstellern/-logistikern von Interesse. Doch nicht nur Hamburg als Stadtstaat mit seinen begrenzten Flächenmöglichkeiten sollte sich bei anhaltend hoher Nachfrage mit dieser Stapelung auseinandersetzen, sondern auch Eigennutzer aufgrund der immer dynamischer zunehmenden Grundstückspreise im Gewerbesegment. Japan ist hierfür ein Beispiel.

Problematisch kann ein solches Konzept jedoch werden, wenn die Nutzung von mehrgeschossigen Lagergebäuden auf mehrere Nutzer verteilt werden soll und die Mieter erhebliche Mengen Waren umschlagen. Zwar können ausgeklügelte Verkehrskonzepte auf den Grundstücken wie Vorstauzonen ein Verkehrschaos abfangen und somit drohende Unstimmigkeiten zwischen den Nachbarn im Keim ersticken. Dies beeinträchtigt aber immer die Grundstücksauslastung und bedarf auch einer Optimierung der Straßeninfrastruktur.

Die Auslastung des Straßenverkehrs wird in Bezug auf die vermehrte Nachfrage und effektive Ansiedlung von e-commerce-Unternehmen wie Amazon, DP, DHL, Rewe etc., die erfahrungsgemäß ein hohes Verkehrsaufkommen haben, nachhaltig zu prüfen sein. Die Last-Mile-Logistik im Segment des e-commerce wird sich in den

kommenden Jahren aufgrund dynamischer Wachstumsraten – auch im Lebensmittelbereich – deutlich ausdehnen. Die Nachfrage nach zentrumsnahen Standorten ist in den vergangenen zwei Jahren rasant gestiegen. Diese Unternehmen sind meist gewillt, einen etwas höheren Grundstückspreis pro Quadratmeter zu zahlen, allein um sich verfügbare, strategisch wichtige Standorte zu sichern.

Eine Entwicklung, die den viel zu kleinen Grundstücksmarkt für Gewerbe auf dem Stadtgebiet weiter in Richtung Verknappung und Preissteigerung verschärfen wird. Der Umstand, dass Rothenburgsort und Hamm durch „Wohnen und Arbeiten“ am Elbufer aufgewertet werden sollen, beflügelt die vorgenannten Markt- und Preisentwicklungen aufgrund einer zu erwartenden höherwertigen Nutzung nur noch weiter.

### Umsetzung dürfte Jahrzehnte dauern

Deshalb sollte dieser Masterplan, der eine notwendige Entwicklung ist, im Hinblick auf den Verbleib von alteingesessenen Unternehmen auf dem Stadtgebiet mit Bedacht umgesetzt werden. Aufgrund der vorhandenen Eigentümer- und Nutzerstrukturen ist jedoch davon auszugehen, dass die Umsetzung, besonders in den Industrielagen, sicher eine Zeitschiene von weit mehr als einer, wenn nicht sogar zwei Dekaden in Anspruch nehmen wird. Das hängt im Wesentlichen davon ab, in wieweit die Stadt Hamburg bereit ist, aktiv in den Grundstücksmarkt einzugreifen. Letztlich gilt jedoch: Der Markt reguliert sich selber.

*Text:* Stefan Harder



## Wir fügen Logistik und Immobilien zusammen.

### »VERMIETUNG

Bestandsflächen  
Neubaufflächen  
Projektentwicklung Vorvermietung  
Mietpreiseinschätzung

### »VERKAUF (Eigennutzer)

Bestandsgebäude  
Gewerbegrundstücke

### »INVESTMENT

Projektentwicklungen (forward sale/funding)  
Private/regionale Investoren  
Sale-and-lease-back Transaktionen  
Beratung Asset deal/share deal  
Betreuung während der Due Diligence  
Betreuung Datenraumerstellung

### »BEWERTUNG

Ertragswertverfahren / nationale Standards  
DCF Verfahren / internationale Standards  
Marktwerteinschätzung

### »BERATUNG

Tender Management für Mietinteressenten  
Anlage Leasing (Gebäude und Intralogistik)  
Property/Facility Management

### »RESEARCH

Marktberichte für die Big 7 Märkte  
Marktaufbereitungen für Due Diligence  
Comparables für Mieteinschätzungen



**Grossmann & Berger macht. Logistikkimmobilien.**

Für ausführliche Informationen rufen Sie uns bitte an oder besuchen Sie uns online!

**040 / 350 80 20**  
[www.grossmann-berger.de](http://www.grossmann-berger.de)

# Gefahren durch Cybercrime

Gesetzesnovelle verlangt besseren Schutz auf Firmenseiten



Fotos: FIDES

Ein Trojaner, der sich in Firmennetzwerke einschleicht, ist meist nicht so gut erkennbar

**Am 25. Juli 2015 ist nach der Verabschiedung durch den Bundesrat das „Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme“ – kurz „IT-Sicherheitsgesetz“ – in Kraft getreten. Die Anpassung von insgesamt sechs unterschiedlichen Gesetzen soll die Verbesserung der IT-Sicherheit bei Unternehmen, den Schutz der Bürgerinnen und Bürger in einem sicheren Netz sowie den Schutz der IT des Bundes gewährleisten. Diese Maßnahmen wenden sich gegen die Bedrohung durch Straftaten, die zumeist unter dem Begriff „Cybercrime“ zusammengefasst werden. Dies hat eine ganze Reihe von Auswirkungen, die sich für Unternehmen aus den Änderungen im „Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik“ (BSIG) sowie im „Telemediengesetz“ (TMG) ergeben.**

Als „Cybercrime“ bezeichnete Straftaten nutzen die Möglichkeiten der Informationstechnologie oder haben sie als Zielpunkt. Klassische Fälle sind das Ausspähen/Abfangen von Daten, digitale Erpressung – z. B. durch Blockieren/Verschlüsseln von Daten – sowie Angriffe, die IT-Systeme überlasten oder funktionsunfähig machen sollen (Denial of Service).

In Deutschland stellt „Cybercrime“ für Unternehmen eine zunehmende Bedrohung dar. Dies betrifft nicht nur weltweit agierende Konzerne, sondern auch den Mittelstand. Er verfügt nicht selten über begehrtes Patentwissen und/

oder ist in multinationale Wertschöpfungsketten eingebunden. Die komplexe Vernetzung von Unternehmen in diesen Prozessen bietet vielfältige Angriffsmöglichkeiten für Cyber-Kriminelle.

Meldepflicht bei Angriffen gesetzlich verankert

Das BSIG stellt den gesetzlichen Rahmen für die Anforderungen an organisatorische und technische Vorkehrungen zur Vermeidung von Störungen der Verfügbarkeit, Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit der informationstechnischen Systeme, Komponenten

oder Prozesse dar. Die nun vorgenommenen Änderungen fokussieren den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Betriebs von „kritischen Infrastrukturen“. Um die Realisierung der genannten Vorkehrungen sicherzustellen, sind Meldepflichten bei aufgetretenen oder sich andeutenden Störungen durch Cyberangriffe eingeführt worden. Zusätzlich werden regelmäßige Sicherheitsaudits durch unabhängige Prüfer gefordert.

Aktuell liegt den Ländern und Verbänden der Referentenentwurf einer Verordnung des Bundesministeriums des Inneren vor, in dem zunächst „kritische Infrastruk-

turen“ in den Sektoren Energie, Wasser, Ernährung und Informationstechnik und Telekommunikation geregelt werden. Bis Ende 2016 sollen zusätzlich die Sektoren Transport und Verkehr, Gesundheit und Finanz- und Versicherungswesen in einer Änderungsverordnung geregelt werden.

### Unternehmen müssen Sicherheit erhöhen

Ein weiteres Ziel des IT-Sicherheitsgesetzes ist der Schutz der Bürgerinnen und Bürger bei der Benutzung des Internets. Mit den Änderungen des Telemediengesetzes wird ein sogenannter Diensteanbieter verpflichtet, in den von ihm betriebenen Telemediendiensten ein angemessenes Sicherheitsniveau für die veröffentlichten Inhalte zu schaffen. Diensteanbieter im Sinne des Gesetzes sind nicht nur Unternehmen, die die technische Infrastruktur zur Verbreitung von Webangeboten zur Verfügung stellen (Provider). Vielmehr gelten sowohl der Onlineshop-Betreiber als auch das Unternehmen, welches eine das Erscheinungsbild des Unternehmens repräsentierende Website betreibt oder betreiben lässt, als Diensteanbieter. Damit umfasst der Geltungsbereich des geänderten TMG mehr Unternehmen, als zunächst erwartet wurde. Ausgenommen sind nur nicht gewerbsmäßige Angebote, z. B. durch ideelle Vereine.

Die geforderten Maßnahmen müssen dazu geeignet sein, die genutzten technischen Einrichtungen gegen unerlaubte Zugriffe und Störungen von außen zu schützen. Ferner müssen sie den Schutz personenbezogener Daten



**Stefan Decker,**  
FIDES IT Consultants GmbH

sicherstellen. Der Schutz vor unerlaubtem Zugriff beinhaltet auch die Pflicht, dafür zu sorgen, dass kein Schadcode, z. B. durch sogenannte Drive-by-Downloads in den eigenen Webangeboten, verbreitet wird. Dies gilt unabhängig davon, ob dieser Schadcode durch das Unternehmen selbst oder durch einen fremden Dritten unter Ausnutzung von Schwachstellen in die angebotenen Webinhalte gelangt ist. Entsprechende Maßnahmen müssen auch die Inhalte, auf die der Anbieter keinen Einfluss hat (z. B. Werbebanner, eingebundene Routenplaner), umfassen. Hierfür sind geeignete organisatorische Maßnahmen zu ergreifen.

### Bei Nichtbeachtung drohen empfindliche Bußgelder

Die Nichtumsetzung dieser Verpflichtung kann mit einem Bußgeld bis zu 50.000 Euro geahndet werden (Bußgeldvorschriften des Telemediengesetzes). Bisher ungeklärt sind mögliche Schadensersatzansprüche durch Opfer von

Schadsoftware, die z. B. durch Drive-by-Downloads auf Webpräsenzen von Unternehmen verteilt wurden.

### Zwei Jahre Frist zur Umsetzung

Mit Inkrafttreten der Rechtsverordnung bleiben den Betreibern „kritischer Infrastrukturen“ maximal zwei Jahre, um die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. Momentan ist noch nicht abzusehen, wann diese Rechtsverordnung ergehen wird, vermutet wird aber, dass sie noch in der laufenden Legislaturperiode des Bundestages erfolgt. Das bedeutet, dass die potenziell betroffenen Unternehmen unverzüglich mit der Vorbereitung der notwendigen Maßnahmen beginnen sollten.

Für die Umsetzung der im Telemediengesetz geforderten Maßnahmen sind keine Fristen vorgesehen – daher müssen diese unverzüglich vorgenommen werden. Der unmittelbare Handlungsbedarf umfasst eine genaue Analyse der derzeitigen Webangebote, deren technischer Ausgestaltung sowie der bisher vorgenommenen Sicherheitsmaßnahmen. Ebenfalls kann die Prüfung von Hosting- oder Outsourcingverträgen sowie weiterer Nutzungsverträge in Hinblick auf die geänderte Gesetzeslage notwendig sein. Die explizite Nennung von Verschlüsselungsverfahren (im Gesetz) sowie der Verweis auf sichere Authentifizierungsverfahren bei personalisierten Telemediendiensten (in der Gesetzesbegründung) könnten auch der Diskussion über die Nutzung des elektronischen Personalausweises neue Impulse verleihen.

*Text:* Stefan Decker (0421/30 13-400)

# Besser schlichten als richten?

Am 1. April ist das Verbraucherstreitbeteiligungsgesetz in Kraft getreten



Foto: SLH

Auf dem Fußballplatz ist ein Schiedsrichter bisweilen auch gut beraten, deeskalierend zu wirken

**Mangelhafte Ware, schlechte Arbeit eines Handwerkers, Streit um Schadenersatz: Das Verbraucherstreitbeteiligungsgesetz (VSBG) macht außergerichtliche Streitschlichtung künftig flächendeckend möglich. Verbraucher und Unternehmen können sich zukünftig bei Streitigkeiten aus allen Verbraucherverträgen im Sinne des § 310 Abs. 3 BGB, Kaufverträgen oder Dienstleistungsverträgen quasi vor Ort an eine Schlichtungsstelle wenden. Das Gesetz setzt die EU-Richtlinie über alternative Streitbeilegung und die Verordnung über die Online-Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten um.**

Das VSBG soll dabei helfen, eine einvernehmliche Lösung zwischen Verbrauchern und Unternehmen durch den Einsatz unabhängiger und unparteilicher Streitschlichter zu finden. Ziel der Verbraucherschlichtung soll mehr Gerechtigkeit im Alltag sein durch faire Lösung von Konflikten bei Verträgen, die Verbraucherinnen und Verbraucher täglich schließen. Dabei müssen die Verbraucherschlichtungsstellen bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen sowie kostengünstig und leicht zugänglich sein. Bei der Auswahl der richtigen Schlichtungs-

stelle kann man sich unter anderem an die Verbraucherzentralen wenden.

Teilnahme ist für jeden grundsätzlich freiwillig

Die Teilnahme an einem Streitbeilegungsverfahren ist allerdings freiwillig. Daher müssen Unternehmen auf ihrer Internetseite oder in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen darüber informieren, ob sie sich daran beteiligen und wenn ja, welche die jeweils zuständige Verbraucherschlichtungsstelle ist. Zudem sind Entscheidungen oder Emp-

fehlungen der Schiedsstellen nicht bindend. Wenn Verbraucher oder Unternehmer mit der Entscheidung oder Empfehlung der Schiedsstelle nicht einverstanden sind, kann man immer noch einen Rechtsanwalt einschalten und ein Gericht anrufen.

Das VSBG soll dafür sorgen, dass Schlichtung in allen Branchen möglich und – im Idealfall – zum Standard wird. Ob dies gelingt, ist fraglich. Denn die Erfahrung mit den in verschiedenen Branchen bereits bestehenden Streitschlichtungsstellen hat gezeigt, dass Verbraucher diesen Weg selten wählen und eher den

Gang vor Gericht bevorzugen. Dies mag zum einen daran liegen, dass viele Verbraucher über eine Rechtsschutzversicherung verfügen, die die Kosten eines Rechtsstreits abdeckt. Zum anderen spielen sicherlich auch die Unübersichtlichkeit und der mangelnde Bekanntheitsgrad der verschiedenen branchenspezifischen Schlichtungsstellen eine Rolle.

**Es gibt bereits eine Reihe von Ombudsleuten**

Zum Beispiel können sich Verbraucher bei Streitfällen mit Banken und Versicherungen von je her an sogenannte Ombudsleute (Streitschlichter) wenden. Gibt es Streit mit einem Versicherungsunternehmen ist der Versi-

cherungsombudsmann des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft die richtige Anlaufstelle. Wer meint, medizinisch falsch behandelt worden zu sein, kann die Gutachterkommissionen und Schlichtungsstellen der Ärztekammern anrufen. Handel und Handwerk haben ebenfalls eigene Schlichtungsstellen bei ihren Berufsorganisationen eingerichtet. Außerdem gibt es – um nur einige weitere zu nennen – die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr, die Schlichtungsstelle der Bundesnetzagentur oder auch den sogenannten Online-Schlichter für den Internethandel.

Kein Wunder also, dass Verbraucher und Unternehmen den Überblick verlieren und lieber gleich zu Gericht gehen. Daran



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

wird das Verbraucherstreitbeteiligungsgesetz kaum etwas ändern.

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

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.





[www.walterlauk.de](http://www.walterlauk.de)    [info@walterlauk.de](mailto:info@walterlauk.de)





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






Walter Lauk Containerspedition GmbH  
Walter Lauk Ewerföhrerei GmbH  
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdamm 22  
Am Hansehafen 14  
Willy-Brandt-Platz 1

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

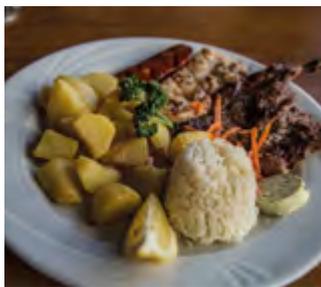
Tel: +49 (0)40 31 78 28 0  
Tel: +49 (0)391 50 53 0  
Tel: +49 (0)421 69 64 320

# Mediterranes Grillgut

Das „D. José“ im Hamburger Portugiesenviertel bietet Fisch und Fleisch zu fairen Preisen



Saftiges Hühnersteak



Üppiger Grillteller



Die Einrichtung ist ein wenig ländlich schlicht



Gemütliche Eckposition

Dass der Hamburger Hafen eine internationale Drehscheibe ist, ist seit Jahrhunderten bekannt. Von hier aus brachen viele Auswanderer in die Neue Welt aus, um in New York an Land zu gehen. Doch anders als in der Weltmetropole haben sich in der Hansestadt keine nationalen Ghettos gebildet. Hier gibt es weder Little Italy noch Chinatown. Mit einer Ausnahme: das Portugiesenviertel. Es liegt zwischen Landungsbrücken und Überseebrücke und hat seinen Namen von einer Einwanderungswelle vor knapp 50 Jahren. Die wenigen Straßen am nördlichen Hafende waren aufgrund ihrer günstigen Mieten beliebt. Heute sind dort rund 40 Cafés und Restaurants zu finden. Eines davon ist das „D. José“.

Es befindet sich in der Hauptstraße des Viertels und zählt zu den alt eingesessenen Lokalitäten, die mediterrane Küche von der Iberischen Halbinsel offerieren. Der Gastraum ist betont ländlich eingerichtet. Dem entsprechend sind die Preise moderat. Bis 16 Uhr gibt es dort auch einen Mittagstisch, der sowohl Fisch als auch Fleisch vom Grill und Pasta sowie Tapas für 5,90 bis 9,90 Euro anbietet.

Wir nehmen auf den beigen Stühlen Platz und

erhalten von den etwas mürrischen Kellnern jene Karte. Um uns herum sind etliche Tische besetzt. Die wenigsten Gäste scheinen Touristen zu sein, was nicht weiter überrascht, schließlich ist Anfang März.

Wir entscheiden uns für Hühnersteak mit Spiegelei in Butter-Knoblauchbutter und eine Fleischplatte. Kurze Zeit später steht jedoch erst einmal ein Korb mit frisch gebackenem Weißbrot, eine Schüssel mit Oliven und ein Napf

mit sehr deftiger Knoblauchbutter vor uns. Wenig später gesellt sich eine Tasse Gemüsesuppe dazu, die so nicht auf der Karte stand.

Um den Hauptgang sind schließlich würfelförmige Pommes frites und etwas Reis drapiert. Das Fleisch hat einen herrlich rauchigen Grillgeschmack und ist schön saftig. Alles in allem ein grundehrlicher Mittagstisch, der einen nicht nur papp-satt macht, sondern auch Grillfans erfreuen dürfte.



Tresen als Finka getarnt

*Text:* Nils Knüppel

**D. José**

Ditmar-Koel-Straße 11

20459 Hamburg

Tel. 040 52015724

info@d-jose.de

www.d-jose.de

**Öffnungszeiten:**

So. bis Do. 11.30 bis 24 Uhr

# Als der Kalte Krieg am kältesten war

In „Bridge of Spies – Der Unterhändler“ spielt Tom Hanks den Anwalt eines Spions



Die Mauer wird gebaut



Keine Chance vor Gericht



Fotos: 20th Century Fox

Anwalt Donovan soll in Berlin einen Austausch mit den Sowjets organisieren

**Und wieder einmal eine historische Geschichte von Stephen Spielberg. Nicht nur länger entfernte Perioden interessieren den Meisterregisseur (Lincoln), auch das 20. Jahrhundert hat es ihm angetan (Schindlers Liste, München). Dieses Mal hat sich Spielberg den Kalten Krieg als Schauplatz ausgesucht und erzählt ganz unaufgeregt und trotzdem fesselnd eine wahre Geschichte.**

1957. In New York wird der Maler Rudolf Abel (Mark Rylance) als sowjetischer Spion enttarnt. Als Pflichtverteidiger wird ihm der widerwillige Versicherungsanwalt James B. Donovan (Tom Hanks) beigeordnet. Obwohl man bei den Ermittlungen Abels Beschuldigtenrechte mit Füßen getreten hat, kann er die Verurteilung seines Mandanten nicht verhindern, wohl aber, dass man ihn auf den elektrischen Stuhl schiebt. Donovans hell-sichtige Begründung: Man könnte Abel irgendwann einmal gegen einen amerikanischen Agenten austauschen. Und genau diese Situation tritt ein: Der Pilot eines amerikanischen U-2 Spionageflugzeugs wird

von den Russen gefangen genommen, bevor er sich mit einer Giftnadel das Leben nehmen kann. Donovan bekommt von der CIA den Auftrag, ohne offizielles Mandat einen Austausch auszuhandeln, und muss zu diesem Zweck in die Höhle des Löwen reisen. Nach Ost-Berlin, wo im gleichen Moment die Mauer gebaut wird. Bald geht es um mehr als um ein 1:1-Austauschgeschäft. Ein amerikanischer Doktorand ist in Ost-Berlin in die Mühlen der DDR geraten, so dass aus dem Tausch plötzlich ein Dreieckshandel wird. Donovan widersetzt sich als Privatperson dem Willen der CIA, der es nur um den Piloten geht. Sein Problem: Er hat den

Ostdeutschen nichts anzubieten...

Die Geschichte ist wahr. Wer während der deutsch-deutschen Trennung in Berlin war, wird nicht nur einmal ein De-jä-Vu haben. Der Todesstreifen und Checkpoint Charlie sind einige der Schauplätze, die heute verschwunden, aber nicht vergessen sind. Spielberg lässt es sich auch nicht nehmen, einen erfolglosen Fluchtversuch zu zeigen. Das klingt ziemlich verbissen und dramatisch, aber der Film hat einen leichten, manchmal sogar komödiantischen Ton. Das führt dazu, dass manche historische – vor allem deutsche – Personen fast zu Knallchargen verkommen, überreizt dies aber

nicht. Zusammen gehalten wird die Geschichte von einem stattlichen, ruhigen Tom Hanks, jederzeit sympathisch und integer. Rundum ist der Film ein schönes Stück Ausstattungskino, bei dem ausgerechnet die Beziehung eines russischen Spions mit seinem Anwalt das emotionale Zentrum bildet.

*Text:* Dr. Martin Soyka



Ab 15. Mai im Handel

**Verein Bremer Spediteure e.V.:**



Oliver Oestreich von der Lexzau, Scharbau GmbH (Foto) löst Simon Reimer nach zwölf Jahren an der Spitze des Vereins ab. Oestreich war seit 2010 stellvertretender Vorsitzender. Diese Position übernimmt nun Uwe Bielang von Kühne + Nagel. Neben Reimer, der im Vorstand bleibt, sind dort Ulrike Baum (Röhlig Logistics), Eduard Dubbers-Albrecht (Ipsen Logistics), Kerstin Friedrichs (Schenker Deutschland), Carsten Hellmers (Alexander Global Logistics), Thilo Kugel (Dachser SE) und erstmals auch Andreas Niemeyer (Dettmer Group) vertreten.

**A'PARI Consulting GmbH:**



Eberhard Meyer (54) unterstützt die Wiesbadener Unternehmensberatung für Logistikunternehmen im Bereich Informationssicherheitsmanagement. Der gebürtige Franke war zuvor bei T-Systems als IT-Sicherheitsbeauftragter tätig.

**Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen:**

Ulfbenno Krüger, Geschäftsführer der Lübecker Hafengesellschaft, ist neuer Vorstandsvorsitzender des GvSH. Er löste turnusgemäß Frank Schnabel von Brunsbüttel Ports ab. Ebenso lief die Amtszeit von Carsten Lorleberg als Ge-

schäftsführer des Verbandes aus. Sein Nachfolger ist Sven Wernecke von der LHG.

**Kerry Logistics Network Limited:**



Der asiatische Logistikdienstleister hat Ronnie Kempf zum Geschäftsführer für Deutschland und der Schweiz ernannt. Von der Frankfurter Zentrale aus soll er das Geschäft in Hamburg, Bremen und am Main leiten. Dabei wird er vor allem die Integration der Seefracht- und Luft-Niederlassungen managen. Kempf war zuvor bei Schenker Deutschland, ABX Logistics, Geodis Wilson und Agility Logistics beschäftigt.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg  
Telefon +49.40.360 984 80  
Fax +49.40.37 50 26 03  
E-Mail  
info@norddeutschesmedien-  
kontor.de

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.260.984 79  
E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.360 984 79

**Redaktion:**

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)  
Stefan Decker  
Stefan Harder  
Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel  
Martin Soyka

**Fotos:**

Peter Glaubitt

**Druck:**

PMI  
**Erscheinungsweise:**  
Monatlich online und als  
Printausgabe

**Preis:**

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent  
USt.)

**Abonnement:**

Jahresabonnement  
12 Ausgaben 54 Euro  
inkl. 7 Prozent USt. und  
Versand

**Erscheinungsweise:**

Monatlich zzgl. E-Mailservice

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**7. Juni 2016**



## Gleich mehrere Reedereifusionen

**Hamburg** – Die Reederei Hapag Lloyd plant zwei Jahre nach der Fusion mit der südamerikanischen CSAV einen Zusammenschluss mit der United Arab Shipping Company. UASC betreibt etliche 18.800-TEU-Schiffe. Damit hätte Hapag Lloyd einen deutlich besseren Zugang zu den Asienverkehren. Zudem gibt es bei der Rickmers Holding Überlegungen, Teile der Gesellschaft mit der E.R. Capital Holding zusammenzulegen. Das Gemeinschaftsunternehmen würde etwa 220 Schiffe bereedern. Zuvor hatten bereits die chinesischen Reedereien Cosco und China Shipping fusioniert. Dadurch werden auch die Ree-

derallianzen neu geordnet. CMA CGM, China COSCO Shipping, Evergreen und OOCL haben bereits die Gründung der neuen „Ocean Alliance“ angekündigt.

## BLG LOGISTICS mit 6,3 Prozent mehr Umsatz

**Bremen** – BLG LOGISTICS hat 2015 einen Umsatz von 938,6 Millionen Euro und damit ein Plus von 6,3 Prozent erzielt. Das Vorsteuerergebnis (EBT) blieb mit 29,7 Millionen Euro dennoch leicht unter dem Vorjahresniveau zurück (-1,3 Prozent). Bestimmend hierfür war das geringere Ergebnis im Geschäftsbereich CONTRACT. Obwohl sich die Umsatzerlöse gut entwickelten (+ 41,9 Millionen Euro), belasteten Einbußen im

Geschäftsfeld Hafenlogistik, in Bestandsgeschäften in Brasilien und den USA sowie die weiterhin bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Offshore-Branche das Ergebnis. Die Mitarbeiterzahl stieg um 8,9 Prozent auf 8.738.

## Neue Software managt Leercontainerfahrten

**Hamburg** – Durch eine neue Software will die HPA Leercontainerfahrten per Lkw (rund 1 Million im Jahr) im Hafen minimieren. Mit einem cloud-basierten „virtuellen Depot“ können sich Packbetriebe austauschen und leere Container direkt zum nächsten Absender bringen, sofern die Box von der jeweiligen Reederei frei gegeben wurde.

# 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](http://www.fides-treuhand.de)  
[www.fides-kemsat.de](http://www.fides-kemsat.de)  
[www.fides-it-consultants.de](http://www.fides-it-consultants.de)

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

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

E-Mail: [ingo.kock@guehh.de](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)