

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

15.000 Arbeitslose im Hafen

Hanjin-Deutschlandchef sieht gravierende Auswirkungen nach Umschlageinbruch



Foto: HHLA

Erstmals sehen Branchenexperten Arbeitsplätze im Hamburger Hafen und dessen Umfeld in Gefahr

Die massiven Rückgänge des Umschlags im Hamburger Hafen (-3,4 Prozent im ersten Quartal 2016, 9,3 Prozent in 2015 beim Containerhandel) dürften auch auf dem Arbeitsmarkt nicht ohne Folgen bleiben. Der Deutschlandchef der koreanischen Reederei Hanjin Shipping, Patrick Won, sagte vor dem CDU-Wirtschaftsrat, dass er allein im Hafen von einem Personalabbau in Höhe von 15.000 Arbeitsplätzen ausgehe. Mit genau soviel sei noch einmal im Umland zu rechnen.

Ein kurzfristiges Ende der Krise sei nicht in Sicht. „Wir werden in den nächsten fünf Jahren weiter Probleme haben“, sagte Won. Die Schwierigkeiten Hamburgs ent-

stünden nicht an den Terminals, die gut funktionierten, sondern durch die 130 Kilometer lange Revierfahrt, die durch die fehlende Fahrrinnenanpassung unver-

 **ReSHIP**
we recycle ships

www.re-ship.de

hältnismäßig teuer sei, sowie insuffiziente Zufahrten. „Die Stadt hat die Entwicklung in den letzten fünf Jahren verschlafen“, so sein vernichtendes Urteil. Seite 4

Absturz

Die Talfahrt der HHLA geht im Containerumschlag (- 7,7 Prozent) unvermindert weiter. *S.8*

Finanzkollaps

Experten befürchten 30 Milliarden Euro Schaden bei einem Zusammenbruch der HSH. *S.12*

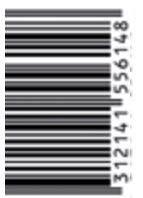
Auflagen

Unsinnige Behördenvorgaben erschweren massiv den Betrieb der LNG-Barge. *S.16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSPRESS
www.zigsxpress.de

 **siegelSchuppen.de**
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

im Hamburger Hafen macht sich zunehmend Entsetzen breit. Die Senat und HPA sind gerade dabei, Deutschlands größtes Industriegebiet mit Anlauf gegen die Wand zu fahren.

Da bemühen sich die Hafenbetriebe, den seit Jahren notleidenden Reedereien, von denen sie abhängig sind, entgegenzukommen. Und was tut die Finanzverwaltung? Sie erhöht die Grundsteuern im Hafen. Innovative Unternehmen wie Becker Marine Systems werden mit ihrer LNG-Barge mit absurden Auflagen tracktiert. Und der dramatische Umschlagrückgang wird schlicht verharmlost.

Und dann hält sich das Gerücht, die Stadt wolle nun doch zumindest Teile des Kleinen Grasbrooks für den Wohnungsbau nutzen. Ein glatter Wortbruch nach dem Olympia-Aus.

Dieser Senat ist der Totengräber des Hamburger Hafens!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



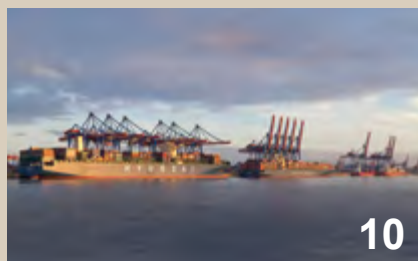
6



6



8



10

Elbeschiffahrtstag	3
Arbeitsplatzabbau im Hafen	4
BLG mit positiver Bilanz	6
Hamburg immer tiefer in Krise	8
Aufstand der HHLA-Aktionäre	10
HSH-Nordbank droht Desaster	12

Wirtschaft



14



16

Online-Personalvermittlung	14
Ärger um LNG Power Barge	16

Recht & Geld

Rechtsprobleme um Autopiloten	18
-------------------------------	----

Essen



20

Chilli Club	20
-------------	----

DVD



21

The Hateful 8	21
---------------	----

Personal

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

Impressum

22

Meldungen

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

Geduldssprobe für Binnenschiffer

Wichtige Großprojekte an der Elbe lassen weiterhin auf sich warten

Das Potenzial der Binnenschiffe auf der Elbe wird auf absehbare Zeit weiterhin nicht voll genutzt. Das ist die wenig erfreuliche Quintessenz des Elbeschiffahrtstages, der seit über 80 Jahren alle zwei Jahre stattfindet und diesmal in Hamburg abgehalten wurde. Über 100 Experten aus Wirtschaft und Verwaltung waren gekommen. Doch was sie zu hören bekamen, gefiel ihnen kaum. Beim Ausbau des Flusses oder dem Engpass Scvharnebeck gibt es kaum Fortschritte.

Dabei ist der Binnentransport auf dem Elbwasser im vergangenen Jahr trotz des im zweiten Jahr hintereinander extrem niedrigen Wasserstandes dank des Elbe-Seitenkanals um 13,6 Prozent auf 12,4 Millionen Tonnen gestiegen. Und durch die Elbschiffahrt bestehen wesentlich mehr Arbeitsplätze als durch die deutsche Hochseeschiffahrt. 16.400 Jobs hingen an dem norddeutschen Fahrtbetrieb, ergab eine Studie, die Norbert Wagener vorstellte. 6.600 Arbeitsplätze seien direkt abhängig, 7.800 indirekt und 2.000 weitere ergäben sich aus der Versorgung der übrigen Berufstätigen. Und das, obwohl 60 Prozent der an der Elbe liegenden Unternehmen deren Potenzial nicht voll ausnutzen könnten. Viele von ihnen würden den Flusslauf um 50 bis 100 Prozent mehr nutzen, wenn er nur besser nutzbar wäre.

Doch wo es hakt, machte Hans Bärthel von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt deutlich. Es arbeitet seit sechs Jahren daran, ein Gesamtkonzept Elbe zu erstellen. In dem Expertengremium sind neben dem Bundesverkehrs- und -umweltministerium die angrenzenden Länder sowie Wirtschafts- und Umweltverbände und die Kirche vertreten. Neunmal habe man seit dem letzten Spätsommer getagt. Als Erfolg feierte Bärthel, dass man sich nach zwei Sitzungen auf eine Geschäfts-

ordnung geeinigt habe. Mittlerweile stehe sogar die Zielsetzung fest. 19 Ziele wurden definiert, die sich in der Erarbeitung ökologisch und ökonomisch sinnvoller Eingriffe in die Elbe zusammenfassen lassen. Dabei geht es eigentlich nur darum, auf einer Strecke von wenigen Kilometern im Zweiten Weltkrieg zerstörte Bunen wieder herzustellen. Sie dienen am gesamten Flusslauf dazu, das Wasser in den Flussbetten zu drücken und dessen Versandung zu verhindern. Trotz der extrem schleppenden Gespräche glaubt Bärthel, bis zum Jahresende zu einem Ergebnis zu kommen, so dass noch bis vor der Bundestagswahl mit den Maßnahmen begonnen werden könnte.

So recht wollte das im Auditorium angesichts der Vorgeschichte niemand glauben.

Für Neubau der Schleuse Lüneburg fehlt Personal

Unverständnis herrschte auch nach dem Bericht Martin Exners von der IHK Lüneburg-Wolfsburg. Er sagte, dass für den Neubau der Schleuse Lüneburg, der in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden ist, Planungspersonal fehle. Vier Stellen seien unbesetzt. Eigentlich könnte eine Planfeststellung innerhalb von einem Jahr erfolgen, da für den Neubau breiter Konsens bestehe.

Text: Matthias Soyka



Norbert Wagener,
Wagener & Herbst Management



Hans Bärthel,
Generaldirektion Wasserstraßen

Hamburg hat Entwicklung verschlafen

Beim CDU-Wirtschaftsrat redeten die Reeder und Verlager Klartext

So deutlich hat es bislang noch niemand formuliert: Der Hamburger Hafen hat sich durch Untätigkeit und überzogene Preise in eine gefährliche Krise manövriert. Der Einbruch im Containerumschlag sei nicht nur auf die schwächelnde Wirtschaft in China und das Russland-Embargo zurückzuführen, wie offizielle Stellen nicht müde werden zu behaupten, sondern auch auf massive Versäumnisse von Politik und Verwaltung sowie überzogene Preise an den Terminals. „Uns kostet das Anlaufen des Hamburger Hafens 3,5 Millionen Euro mehr als in Rotterdam oder Antwerpen“, rechnete Patrick Won, Deutschland-Chef von Hanjin Shipping vor.



Patrick Won,
Hanjin Shipping Europe GmbH



Werner Gliem,
Logistik-Initiative Hamburg



Jens Kaß,
C. Mackprang jr. GmbH

„Die HHLA erhöht uns ständig die Preise, während Rotterdam und Antwerpen subventioniert werden“, klagte Won. Dort seien die Kosten 30 Prozent niedriger. „Die HHLA muss die Gewinne an die Stadt abgeben, statt sie mit den Reedern zuteilen“, ergänzte er mit Blick auf die seit acht Jahren andauernde Schifffahrtskrise. Die Stadt dürfe sich dann nicht wundern, wenn ihr die Kunden weglaufen. Gerade erst habe Hanjin einen ihrer acht Dienste eingestellt. Gut möglich, dass weitere folgen werden. Derzeit transportiert die koreanische Reederei 8,5 Millionen TEU jährlich weltweit. Die Euro-

pa-Zentrale mit rund 60 Mitarbeitern ist in Hamburg.

Hansestadt wird von großen Schiffen überrannt

Verschärft würden Hamburgs Probleme laut Won durch die Schiffsgrößenentwicklung. Innerhalb von zehn Jahren habe sich diese von 5.000 TEU-Schiffen zweimal verdoppelt, über 10.000-TEU-Schiffe in 2011 auf jetzt 20.000-TEU-Schiffe. Zwar sehe er nicht, dass die Schiffe noch weiter wachsen werden, aber die Hansestadt werde von diesen außergewöhnlich großen Schiffen „überrannt“. „Der

Hafen Hamburg wird verlieren“, ist sich Won sicher. Schuld daran sei auch die schleppende Ausbaupolitik. Er komme aus einem Land, in dem neue Straßen über Nacht gebaut würden. In Hamburg vergingen Jahre. Die Hansestadt habe die Entwicklung bei den Zufahrten verschlafen. Diese habe Rotterdam in den letzten fünf Jahren massiv ausgebaut. In Hamburg stünden die Lkw-Fahrer dagegen täglich im Stau.

Der immense Kostendruck, unter dem die Reeder derzeit stünden, habe laut Won auch dazu geführt, dass 65 bis 70 Prozent der Containerschiffe mittlerweile direkt

nach Gdingen fahren und nicht mehr über Hamburg abfedern und den Nord-Ostseekanal nutzen. Man habe dort ein Hub aufgebaut und verteile von dort aus die Waren Richtung Osteuropa. Diese Entwicklung sei unumkehrbar.

Auch Jens Kaß, Geschäftsführer des Getreidegroßhändlers C. Mackprang jr. GmbH, sah erhebliche Versäumnisse in der Hamburger Hafenspolitik. Es fehle an einem frei zugänglichen Siloterminal. Die Hansestadt habe sich in den vergangenen Jahren nur auf den Ausbau der Containerterminals konzentriert, nicht aber auf die Massengutanlagen. Derzeit würden von den 50 Millionen Tonnen, die in Deutschland produziert werden (europaweit sind es sogar 350 Millionen Tonnen), nur 4,5 Millionen Tonnen in Hamburg umgeschlagen, davon 3,5 Millionen Tonnen als Import (Rapssaat

und Soja) bei ADM Ölmühle. Nur 1 Million Tonnen würden exportiert. Würde es ein offenes Terminal mit fairen Konditionen geben, könnten an der Elbe sofort 2 Millionen Tonnen mehr umgeschlagen werden. So aber wandere die Ladung vornehmlich nach Brake ab.

Ein weiteres hausgemachtes Problem seien fehlende Beamte zur Ausstellung von Exportzertifikaten für Futtergerste. In Deutschland gebe es dafür exakt zwei Personen, in Rotterdam dagegen elf. Die Zertifikate seien Grundvoraussetzung für den Export nach China. So werde die meiste Ladung über Frankreich verschifft, wo es erheblich mehr Fachkräfte in diesem Sektor gebe.

Schließlich räumte auch Werner Gliem, Geschäftsführer der Logistik-Initiative Hamburg, ein, dass Hamburg zu langsam sei. Rotterdam beispielsweise subventioniere

seit kurzem den Bahnverkehr nach Bayern und Baden-Württemberg, obwohl dies EU-rechtlich verboten sei. „Sie tun es aber trotzdem“, stellte er fest. Probleme bei der Zufahrt zum Hafen könnten durch die Digitalisierung gemindert werden. Dennoch müsse Hamburg seine Prozesse besser lösen. „Wenn die Logistik nicht läuft, krankt die ganze Republik“, fasste er zusammen.

Bei den Hinterlandanbindungen vor allem per Bahn habe Hamburg klare Vorteile. Engpässe würden durch den neuen Bundesverkehrswegeplan nun beseitigt. Er sei klar nach Norden ausgerichtet. Auch wenn die Seeverkehrsprognose, die dem Plan zugrunde liegt, nach der Hamburg 2030 mit 22 Millionen TEU zu rechnen habe, eindeutig überholt sei. Es sei Zeit aufzuhören, immer nur die Boxen zu zählen.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

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

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

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



BLG peilt Milliardenumsatz an

Durchschnittliche Aktionärsrendite liegt bei jährlich zehn Prozent



Fotos: FLC

Das neue Autoregal in Bremerhaven bietet Platz für rund 6.000 Fahrzeuge

Die BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT AG (BLG) blickt auf ein zufriedenstellendes Jahr 2015 zurück. Trotz des schwierigen Umfeldes stieg der Umsatz um 6,3 Prozent auf 938,6 Millionen Euro, das Vorsteuerergebnis (EBT) sank leicht um 1,3 Prozent auf 29,7 Millionen Euro. Die Aktionäre erhalten erneut 40 Cent pro Aktie Dividende. Für dieses Jahr peilt BLG-Vorstand Frank Dreeke beim Umsatz das Durchbrechen der Milliardengrenze an.

Grund für das solide Ergebnis seien weitsichtige strategische Entscheidungen in der Vergangenheit gewesen, sagte Dreeke. So sei es richtig gewesen, in den Containerumschlagbetrieb EUROGATE einzusteigen, an dem die BLG 50 Prozent hält. Dessen positive Ergebnisse der vergangenen Jahre hätten erst die Investitionen in den anderen Geschäftsbereichen Automobil und Contractlogistik ermöglicht. Ebenso sei es richtig gewesen, Joint Ventures mit den beiden größten Reedereien der Welt, Maersk und MSC, einzugehen. Sie halten in Bremerhaven bzw. Wilhelmshaven An-

teile an den dortigen Terminals. Das mache die Häfen gegen Krisen unanfälliger.

Alle drei Geschäftsfelder
etwa gleich groß

Positiv habe sich auch die breite Aufstellung des Konzerns erwiesen. Alle drei Geschäftsteile sind etwa gleich groß, wenngleich der Umsatz im Containerbereich mit 297,7 Millionen Euro (+25,3 Millionen Euro) deutlich geringer ist. Aber hier hält man ja nur 50 Prozent. Deutliches Wachstumspotenzial sieht Dreeke im Contractlogistik-Bereich, wo der Umsatz bei 478,8 Millionen Euro (+ 41,9

Millionen Euro) lag. Gerade erst hat die BLG eine Fashion-Logistik-Firma in Thüringen übernommen. Es ist nach Frankfurt der zweite große Standort in diesem Segment. Im Oktober kam zudem ein achtes Autoregal mit 6.000 zusätzlichen Stellplätzen in Bremerhaven hinzu, das den Umsatz im Automobilbereich von 461,6 Millionen Euro (+13,2 Millionen Euro) weiter nach oben treiben dürfte. Hierfür wurde ein Großteil der 37,3 Millionen Euro Investitionsmittel verwendet. Im Autobereich habe sich das Verhältnis Export-Import von 80:20 auf 75:25 zugunsten des Imports verschoben. Dies begründete Dreeke mit

der weiterhin starken Nachfrage nach deutschen Luxusautos, die jedoch im Ausland produziert werden.

Insgesamt deckt die BLG mit ihren drei Teilen elf Geschäftsfelder ab. So verfügt sie auch über 1.275 eigene Eisenbahnwaggons und acht Binnenschiffe, mit denen sie eigene Hinterlandverbindungen bedient. „Wir können damit unseren Kunden einen Tür-zu-Tür-Service anbieten“, sagte Dreeke. Die Auslastung vor allem in den Spot-Verkehren sei sehr gut gewesen.

Im Contractlogistik-Bereich wurde in Bremen zudem ein neues Lager für Autoteile aufgebaut, in dem allein 700 Mitarbeiter eingestellt wurden. Zudem eröffnete die BLG eine Logistikanlage in Düsseldorf, das die Daimler-Werke beliefern soll.

Probleme durch niedrigen Ölpreis und in Brasilien

Doch nicht alles lief optimal. Im Bereich der Hafenlogistik habe man Verluste hinnehmen müssen, beklagte Dreeke. Diese seien hauptsächlich durch den niedrigen Rohölpreis entstanden.



Frank Dreeke,
BLG-Vorstandsvorsitzender

Offshore-Firmen hätten ihre Investitionen zurückgefahren, so dass die Verladung von Großrohren eingebrochen sei. Zudem habe sich der Umschlag in der Windkraft nicht mehr so entwickelt, wie vor Jahren gehofft. Es sei dennoch richtig gewesen, sich um die Ausschreibung des OTB-Terminals in Bremerhaven, das die BLG bauen will, zu bewerben. „Wenn noch ein neues Terminal in Bremerhaven entsteht, dann wollten wir es auch sein, die es bekommen“, sagte Dreeke.

Neu bewerten will die BLG die Lage in Brasilien. Die wirtschaftliche Lage des einstigen Hoffnungsträgers sei „eine einzige Katastrophe“. Das Land sei von Platz sechs auf Platz zehn der größten Weltwirtschaften abgerutscht. Auch die komplizierte Situation in Russland werde vierteljährlich auf den Prüfstand gestellt.

Aktienkurs stieg 2015 um über 22 Prozent

Dennoch waren die Aktionäre zufrieden. Der durchschnittliche Wertzuwachs der Aktie habe in den letzten zehn Jahren rund zehn Prozent betragen. Allein 2015 habe sich der Kurs um über 22 Prozent auf 15,08 Euro gesteigert. Die jetzige Dividende bedeute eine Rendite von 2,07 Prozent.

Für dieses Jahr erwartet Dreeke einen Umsatzanstieg in der Contractlogistik um zehn bis 15 Prozent, im Automobil-Bereich um fünf bis zehn Prozent und im Container-Bereich um zwei bis fünf Prozent. Damit würde die BLG dann die Milliardenchwelle knacken. Die Lage sei „stabil aber steigerungsfähig“.

Text: Matthias Soyka



Auch der Umschlag von Sonderfahrzeugen über RoRo-Schiffe ist ein lukratives Geschäft

Krise in Hamburg verschärft sich

Jetzt ist nach dem Container- auch der Massengutumschlag negativ



Die Anläufe von außerordentlich großen Schiffen hat auch 2016 weiter stark zugenommen

Der Hamburger Hafen steht weiterhin deutlich schlechter als die Konkurrenz da. Und erstmals ist nicht allein die HHLA, die im vergangenen Jahr 12,4 Prozent weniger Container umschlug, für die schwachen Zahlen verantwortlich. Jetzt schwächelt auch der Massengutumschlag, der mit 11,5 Millionen Tonnen um 1,9 Prozent im ersten Quartal 2016 zurückging. Der Containerumschlag, der rund zwei Drittel des Gesamtumschlags ausmacht, sackte noch einmal um 3,4 Prozent auf 2,2 Millionen TEU ab. Dabei legte abermals EUROGATE im Gegensatz zur HHLA mit 621.000 TEU (+5,5 Prozent) kräftig zu, während die HHLA mit 1,6 Millionen TEU (-7,7 Prozent) weiter massiv Boden verliert. Hauptkonkurrent Antwerpen legte dagegen in Summe um 4,6 Prozent zu und jagte Hamburg weiter wichtige Marktanteile ab.

Das Hafen Hamburg Marketing (HHM) führt die abermals schlechte Performance im Containerbereich auf die schwachen Verkehre mit den wichtigsten Handelspartnern China (-8,0 Prozent), Singapur (-7,6 Prozent) und Russland (-4,9 Prozent) zurück. Ein Liniendienst nach Fernost wurde sogar komplett eingestellt. Das konnte auch nicht durch Zuwächse andernorts ausgeglichen werden. Der Warenverkehr mit Finnland legte um 11,1 Prozent zu und hat nun das gleiche Niveau wie Russland erreicht, in die USA gingen 14,2 Prozent mehr Container, allerdings waren dies nur 80.000 TEU. Der Containerverkehr nach Großbritannien legte sogar fast um ein Drittel zu, aller-

dings auch hier von sehr niedrigem Niveau kommend.

Der Rückgang im Massengutbereich, der nicht mehr das Rekordniveau des vergangenen Jahres erreichte, liegt vor allem am Getreideumschlag, der nach den sehr guten Ernten der Vorjahre um 13,5 Prozent zurückging. Das konnte auch der stark gestiegene Import von Ölfrüchten, der um über die Hälfte auf 912.000 Tonnen kletterte, nicht ausgleichen.

HHM-Vorstand sieht die Talsohle erreicht

Die HHM-Vorstände Ingo Egloff und Axel Mattern sehen trotz der abermals schwachen Zahlen für

das erste Quartal „bereits eine Stabilisierung eintreten und gehen davon aus, dass der Mengenrückgang im Containerverkehr mit China und Russland die Talsohle erreicht hat und beide Länder weiterhin für den Hamburger Hafen Kernmärkte bleiben“. Große Hoffnungen hegt das HHM in einen neuen Liniendienst nach Bandar Abbas. Da der Iran durch die eingeschränkten Handelsbestimmungen in den vergangenen Jahren einen großen Nachholbedarf an Investitionsgütern für die Öl-, Automobil-, Chemie- und Energiewirtschaft aufweist, gehen die Vorstände davon aus, „dass Hamburg mit seinen traditionell guten Beziehungen zum Iran als nordeuropäischer

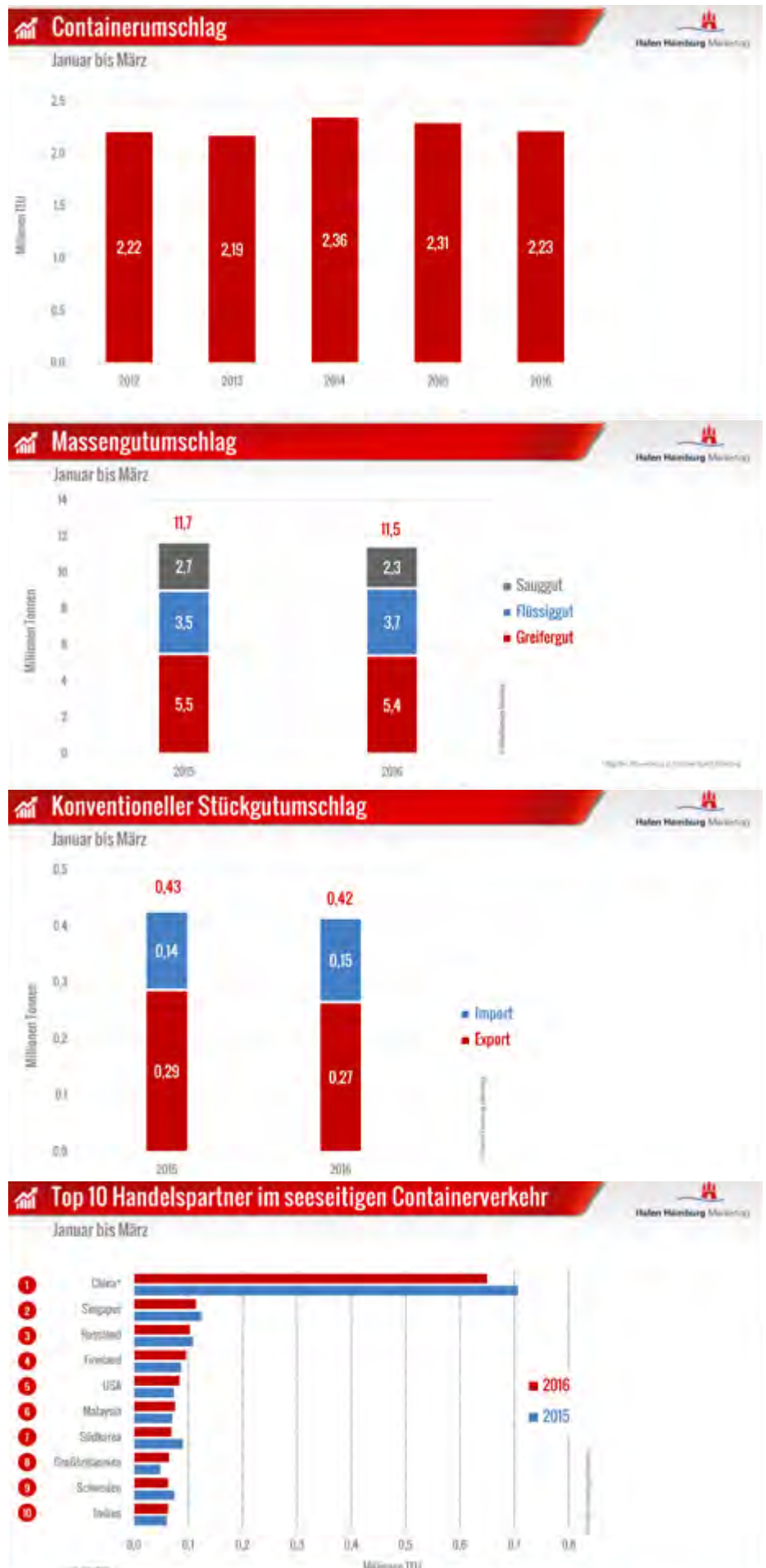
Umschlagplatz für Iran-Ladung wieder eine zunehmende Bedeutung einnehmen wird“.

Weiter erfreulich entwickelte sich der Bahntransport, der trotz des Rückgangs im Gesamtumschlag um 1,3 Prozent zulegte. Damit verbesserte sich erneut der Bahnanteil am Modal Split auf 45,8 Prozent, per Lkw werden 42 Prozent und mit dem Binnenschiff 12,2 Prozent aller Güter an- und abgefahren wurden. Im Containerbereich verschiebt sich das Verhältnis allerdings. Hier bleibt der Lkw mit 56,3 Prozent wichtigster Verkehrsträger, die Bahn kommt auf 41,6 Prozent, das Binnenschiff auf 2,1 Prozent. Dabei sank erstmals seit Jahren das Ergebnis der Hafentbahn (-2,8 Prozent), was das HHM allen Ernstes auf die diesmal ins erste Quartal gefallenen Osterfeiertage zurückführt. Dabei stand im Schaltjahr mit dem 29. Februar sogar ein Tag mehr zur Verfügung.

Aufgrund des geplanten Anstiegs der Lkw-Maut und nach dem gerade begonnenen Ausbau des größten Containerbahnhofs Europas am CT Altenwerder auf eine Kapazität von 930.000 TEU glaubt der HHM-Vorstand, dass der Bahntransport weiter zulegen wird.

Der Intermodalbereich ist auch das Segment, das der HHLA der Freude bereitet. Dort stiegen die Bahntransporte um 4,8 Prozent auf 264.000 TEU, der Umsatz verbesserte sich um ein Prozent, das Betriebsergebnis sogar um 22 Prozent auf 16,3 Millionen Euro. Allerdings wurden damit nicht die schwachen Zahlen im Containerumschlag ausgeglichen. Der Umsatz ging dort um sechs Prozent auf 169,2 Millionen Euro zurück, das Betriebsergebnis brach um 14,2 Prozent auf 27,0 Millionen Euro ein.

Text: Matthias Soyka



Aktionäre proben den Aufstand

Aufsichtsrat trägt nach Ansicht der DSW Mitschuld am Absturz der HHLA



Foto: HHLA/ Hans C.F. Schmidt

Der zunehmende Anlauf von großen Containerschiffen bereitet den HHLA-Terminals große Schwierigkeiten

Unmittelbar vor der Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) proben die Aktionäre den Aufstand. Sie sind tief enttäuscht über die Kursentwicklung der letzten Jahre. Vom Ausgabekurs (53 Euro) haben sie über 70 Prozent (jetzt 15,12 Euro) verloren. Eine gehörige Mitschuld trägt nach Ansicht der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz (DSW) der Aufsichtsrat. DSW-Hauptgeschäftsführer Marc Tüngler argwöhnt, dass der „senatsabhängige Aufsichtsrat der HHLA die Interessen der freien Aktionäre nicht im Auge hat“.

Dirk Unrau von der DSW hatte bereits in den vergangenen Jahren in der HHLA-Hauptversammlung wiederholt bemängelt, dass der Aufsichtsrat unzureichend besetzt sei. Dies sei ein Fehler, da er ja maßgeblich für die Besetzung des Vorstands zuständig sei. Allenfalls zwei Aufsichtsräte werden von den Aktionärsvertretern als halbwegs unabhängig angesehen. Besonders der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Peer Witten ist ihnen ein Dorn im Auge. Er sei ein „Frühstücksaufsichtsrat“. Der Rest sei an die Weisungen des Wirtschaftsstaatsrat Rolf Bösing gebunden. Vielen fehle es schlicht an Format. Bernd Günther, der als Börsenratsmitglied seit Jahren für eine gute Aktienkultur kämpft, tadelte auf der BLG-Hauptversammlung, die HHLA werde durch den Aufsichtsrat wie ein Gartenbauamt oder die Müllabfuhr geführt. Andere Aktionäre hatte in den Vorjahren eine HHLA-Aufsichtsrätin in Wallung gebracht, die eine Hauptversamm-

lung frühzeitig verlies, weil sie angeblich krank war. Wenig später sei sie jedoch lachend in der Hamburger Innenstadt gesehen worden.

Günther hatte schon in den letzten Jahren gefordert, dass der Aufsichtsrat mehr Qualität bekommen sollte und die freien Aktionäre mehr Gewicht erhalten müssten. Sein Vorschlag ist, Unrau in den Aufsichtsrat zu berufen. Er habe große Erfahrung im Logistikbereich und stelle damit etliche andere Aufsichtsräte in den Schatten. Zudem müsse Wirtschaftssenator Frank Horch selbst in den Aufsichtsrat. Die Verantwortung werde von teils viertklassigen Akteuren übernommen.

Neue Vorstandsvorsitzende kam auf Empfehlung aus Berlin

Wenig Begeisterung löst unter den Aktionären auch die Berufung der neuen Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath aus. Sie war aus dem

Vorstand der Deutschen Post AG vorzeitig ausgeschieden, nachdem sie „Tariferhöhungen im Stil des Buchardkais“, wie Spötter jetzt formulieren, ausgehandelt hatte. Zudem habe sie in einigen Abteilungen das Personal massiv zu einer Art Wasserkopf aufgestockt. Wie es aus internen Kreisen heißt, sei sie nicht die erste Wahl der beauftragten Personalberatungsgesellschaft gewesen. Diese habe in der Branche erfahrene Führungskräfte von DB Schenker oder Kuehne + Nagel favorisiert. Vielmehr soll Titzrath von höherer Stelle aus Berlin ins Amt empfohlen worden sein.

Aktivitäten außerhalb Hamburgs blockiert

Auf der BLG-Hauptversammlung kam auch zur Sprache, dass der Hamburger Senat über die von ihm entsandten Aufsichtsräte Aktivitäten außerhalb Hamburgs

abblocke und der Vorstand sich hier nicht unternehmerisch entfalten konnte. Weder in Wilhelmshaven noch an ausländischen Standorten, wie sie z.B. Eurokai etabliert hat (Zypern, Iran). „Hier werden dem Vorstand die Hände gebunden“, kritisiert Günther. Schließlich sei die Hanse auch über Jahrhunderte europaweit aktiv gewesen. Eine Beteiligung der HHLA an Wilhelmshaven wäre sinnvoll gewesen, so Günther. 60 weitere Großschiffe bis 22.000 TEU seien noch in den Auftragsbüchern der Reeder. Aber das CT Altenwerder könne von ihnen nicht erreicht werden, weil die Köhlbrandbrücke zu niedrig ist. Dafür könne der Aufsichtsrat nun wirklich nichts. Aber Unrau bemängelt seit Jahren, dass die HHLA keinen Plan B hat. „Der



Angela Titzrath,
Designierte HHLA-Chefin

Vorstand kann nur nach Weisung von oben handeln ohne jeden unternehmerischen Drive“, ergänzt Günther. Anstatt wie in Bremen

bei der BLG zu verfahren: Public owned but private managed.

Einzig das Intermodalgeschäft habe der Vorstand über ein halbes Jahrzehnt ungebremst entwickelt und Erfolge feiern können. Während die Bahn AG seit Jahren Verluste im Güterverkehr schreibt, hat die HHLA hier ein gutes Drittel ihres Gewinns erwirtschaftet. Der scheidende Vorstandschef Klaus-Dieter Peters glaubt sogar, dass dieser Geschäftsanteil in den nächsten zwei Jahren bis zu 50 Prozent des Gewinns ausmachen könnte.

Auch die Dividendenausschüttung sei von oben diktiert, kritisieren Aktionärsvertreter. Da die andere Beteiligung der Stadt, Hapag Lloyd, nichts abwerfe, müsse die HHLA zur Geldbeschaffung des Senats erhalten.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



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

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

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

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

Anfang 2018 fällt der Hammer

Bei einem HSH Nordbank-Debakel drohen zu 30 Milliarden Euro Totalverlust

Schleswig-Holstein und Hamburg droht das größte Finanzdebakel ihrer Geschichte. Bis zu 30 Milliarden Euro könnte die HSH Nordbank Ende Februar 2018 die beiden Ländern kosten, schätzte der ehemalige schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Werner Marnette bei einer hochkarätigen Diskussionsrunde in der EBC Hochschule Hamburg. Dann muss das angeschlagene Kreditinstitut laut einem Beschluss der EU-Kommission entweder verkauft oder zerschlagen werden. Und ein Käufer ist weit und breit nicht in Sicht. „Die Bank ist kein gesundes Gebilde. Sie gehört abgewickelt. Derzeit läuft nur eine politische Hängepartie.“

Und die ist offenbar vom Prinzip Hoffnung bestimmt. Doch eine Erholung der Charter- und Frachtraten in der Schifffahrt sei nicht vor 2018 zu erwarten, gab Peter Ganz, Vorstand des Emissionshauses Münchmeyer Petersen Capital (MPC) und ehemaliger Hapag Lloyd-Vorstand zu bedenken. Durch diverse Reedereifusionen würden sich bis Mitte nächsten Jahres die großen Allianzen neu formieren. Erst danach sei eine Besserung zu erwarten.

Schwächen des Vorstands nicht erkannt

Prof. Norbert Diekmann von der EBC, der kürzlich ein Buch über die HSH Nordbank geschrieben hat, berichtete von seinen Recherchegesprächen mit der ehemaligen schleswig-holsteinischen Ministerpräsidentin Heide Simonis (SPD) und Hamburgs Ex-Finanzsenator Wolfgang Peiner (CDU), die 2003 wesentlich am Zusammenschluss der beiden nördlichen Landesbanken zur HSH Nordbank mitgewirkt hatten. Beide seien von dem Gedanken getrieben worden, die maritime Wirtschaft des Nordens zu stärken. Nun sei die Enttäuschung groß. Peiner habe eingeräumt, dass er als Aufsichtsratsvorsitzender (seit 2007) wohl den Fehler ge-

macht habe, „die Schwächen des Vorstands nicht erkannt zu haben“. Simonis und Peiner hätten beide bestätigt, dass die Fusion keine Liebesheirat gewesen sei. Simonis wäre lieber mit der WestLB zusammen gegangen. Laut Marnette habe die Hansestadt eine Fusion der Hamburgischen Landesbank mit der Hamburger Sparkasse bevorzugt.

Anfangs sei der Aufstieg der neuen Bank kometenhaft gewesen. Max Johns, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder, erinnerte daran, dass die HSH mehrere Jahre die größte schiffsfinanzierende Bank der Welt gewe-

sen sei. Durch sie sei Deutschland in die Top 3 der weltweiten Reedereistandorte zurückgekehrt. In den vergangenen zwei Jahren sei allerdings die deutsche Flotte um 20 Prozent geschrumpft.

Wie konnte es zu dem dramatischen Abstieg der HSH kommen?

Ganz betonte, dass die Schifffahrt bis zur Lehman-Pleite 2008 über zehn Jahre hoch profitabel gewesen sei. „Der Schiffshunger aller Beteiligten konnte nicht gestillt werden.“ Mit der Krise sei die Euphorie jedoch verflogen. Allein Hapag Lloyd habe in einem Jahr einen Umsatzrückgang von 3 Milliarden Euro (-16 Prozent) hinnehmen



Max Johns,
Geschäftsführer VDR



Peter Ganz,
Vorstand MPC



Werner Marnette,
Ex-Wirtschaftsminister



Prof. Morbert Diekmann,
EBC Hochschule Hamburg



Martin Ueck,
Geschäftsführer IPMS

müssen. Neben den Frachtraten seien zudem auch die Schiffswerte gefallen, so dass die Reedereien massive Abwertungen vornehmen mussten. Marnette ergänzte, dass nicht allein die Schiffsfinanzierungen für das Desaster der HSH Nordbank ursächlich seien. Sie machten derzeit etwa 40 Prozent der faulen Kredite (10 bis 12 Milliarden Euro) aus. Auch im Immobilienbereich seien unkontrolliert Gelder bewilligt worden.

Geplanter Börsengang hatte Druck aufgebaut

Dies sei laut Marnette auch darin begründet gewesen, dass die HSH Nordbank 2008 an die Börse gehen wollte. Sie habe unter enormen Druck gestanden, immer neue Kredite zu vergeben. Durch die Erträge der HSH hätten die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein ihre hoch verschuldeten Haushalte entlasten wollen. So sei eine „verhängnisvolle Liason“ zwischen den Reedern und der HSH Nordbank entstanden. „Jeder rationale Maßstab ist verloren gegangen.“

Zudem habe der deutsche Staat die Schifffahrt über die Tonnagesteuer und das steuerlich begünstigte KG-Modell gefördert. Dazu habe die Stadt Hamburg „gegen jedes marktwirtschaftliches Denken“ externe Investoren stets abgelehnt. Dies habe sich auch ungebremselt im Hamburger Hafen fortgesetzt. Die Politik solle sich aus den Geschäften lieber heraushalten.

Einen erfolgreichen Verkauf der HSH Nordbank sahen alle Beteiligten sehr skeptisch. Der Preis hänge von der Bewertung am Stichtag ab, sagte Ganz. Der Verkauf zu einem bestimmten Termin sei immer ungünstig, zumal die HSH gerade sehr hohe Abwertungen auf Assets habe hinnehmen müssen. Laut Diekmann sei ein Portfolio der Bank von 5 auf 2,6 Milliarden Euro zurückgestuft worden. Dies sei jedoch nur ein kleiner Teil. Marnette bezifferte den bis jetzt für die Steuerzahler entstandenen Schäden auf 7 bis 12 Milliarden Euro. Gerade die Stadt Hamburg müsse aufpassen, nicht im Hamburger Hafen ähnliche Fehler zu machen. Dort fehle es an Wettbewerb und

internationalen Partnern. Ebenso an einer Hafenplanung. Der Hafenentwicklungsplan von 2012 liege „irgendwo in der Mülltonne“. Zudem müsse die HHLA dringend weiter privatisiert werden.

Dem pflichtete Martin Ueck, Geschäftsführer der IPMS, bei. Der Hafen sei „schlecht geführt“. Die halbstaatliche HHLA Sorge für Wettbewerbsverzerrungen im Hafen, wo viele Betriebe von ihr abhängig seien.

Gesundung immer aus Unternehmen selbst heraus

Eine Abwicklung der HSH Nordbank hätte jedoch auch für den Hamburger Hafen erheblich negative Auswirkungen. Schon jetzt sei es sehr schwierig geworden, ohne die HSH neue Projekte zu finanzieren, sagte Ueck. Ganz schränkte jedoch ein, dass ein Betrieb mit einem guten Geschäftsmodell immer Geld bekommen werde. Eine Gesundung müsse immer aus einem Unternehmen selbst heraus erfolgen. Dies gelte auch für die HSH.

Text: Matthias Soyka

Recruting 2.0

Bernd Vögele will mit einem Job-Matching-Portal die Personalvermittlung revolutionieren



Bernd Vögele (l.) und Josef Schindler haben gemeinsam das Portal „BirdieMatch“ entwickelt

Wer bislang einen neuen Job bzw. einen neuen Mitarbeiter sucht, geht zur Bundesagentur für Arbeit, schaltet selbst Anzeigen in Zeitungen oder Onlineportalen oder geht zu einem professionellen Personalberater wie Dunkel, Vögele & Associates. Deren Geschäftsführender Gesellschafter Bernd Vögele ist nun dabei, gemeinsam mit seinen Partnern eine Idee umzusetzen, die den Arbeitsmarkt revolutionieren könnte: Ein Job-Matching-Portal nach dem Vorbild von Partnervermittlungen, das er „BirdieMatch“ getauft hat. Hier können Interessenten von beiden Seiten aus nach dem richtigen neuen Mitarbeiter/Arbeitgeber suchen.

Der Grundgedanke ist eigentlich ganz simpel. „Wenn wir für ein Unternehmen nach einem Mitarbeiter/Fachkraft, Expedienten oder Disponenten suchen, dann ist das angesichts des Fachkräftemangels ein erheblicher Arbeits-/Zeitaufwand, für den wir z.B. 8.000 Euro berechnen“, erklärt der Hamburger. Mit dem neuen Portal wird diese Suche nach Mitarbeitern in der Logistik, egal ob Land-, See- oder Luftfracht, Kontraktlogistik oder Kurier-, Export- oder Paketdienst (KEP), automatisiert und somit erheblich günstiger.

Die passenden Kriterien (Skills) werden von den Kandidaten oder Unternehmen nur per Klick abgehakt.

Per Mausclick zur neuen Stelle

An oberster Stelle steht dabei die ausgeschriebene Stelle, zum Beispiel „Abteilungsleiter Export See“. Darunter können Bewerber z.B. unter bisherige „Mitarbeiterführung“ zwischen zwei bis fünf, sechs bis zehn oder über zehn Mitarbeiter wählen. Nach dem gleichen Prinzip wird die Be-

rufserfahrung in Jahren abgefragt. Ein weiteres Kriterium ist die Ladungsart: Break Bulk, Anlagen/Projekte und/oder Container. Als ein frei wählbarer Punkt kann Anonymität ausgewählt werden. Manche Firmen wollen sich zunächst nicht outen, so Vögele, da sie intern nicht Mitarbeiter verunsichern wollen, indem sie frühzeitig erfahren, dass bestimmte Betriebsteile umorganisiert werden. Umgekehrt könne bei manchen Bewerbern die Sorge bestehen, dass sie sich bei ihrem eigenen Betrieb bewerben.

K.o.-Kriterien seien darüber hi-

naus die Bezahlung und die Mobilität. Beides müsse passen, erklärt Vögele. Vor allem bei mittleren Positionen würde ein Bewerber kaum für das gleiche Gehalt, das er vorher hatte, umziehen. Aus den eingegangenen Bewerbungen kann sich ein Unternehmen, z.B. bei der kostengünstigsten Variante (eine Lizenz), bis zu zehn Kandidaten im Monat kontaktieren. Auch haben die Firmen die Möglichkeit, Kandidaten aufgrund deren Profil direkt anzusprechen.

Schneller und günstiger am Ziel

Die Suche mit BirdieMatch ist somit nicht nur schneller sondern auch deutlich günstiger. 300 Euro im Monat muss ein Unternehmen für eine Lizenz bezahlen, bei einer Mindestmitgliedschaft von einem

Jahr. „Bei uns gibt es aber keine Abofalle“, versichert Vögele. Wenn die zwölf Monate abgelaufen sind, endet die Mitgliedschaft automatisch, es sei denn, das Unternehmen verlängert von sich aus. Umgekehrt zahlen Bewerber für das Portal monatlich um die 35 Euro bei drei Monaten Mindestlaufzeit. Die Preise stehen noch nicht ganz endgültig fest, da das Portal bislang nur in einer Probe-/Beta-Version online unter www.birdiematch.de steht. Mitte des Jahres soll es scharf geschaltet werden. So lange sind der Besuch und die Nutzung kostenfrei. Derzeit gibt es mehr als 700 Anmeldungen und über 500 aktive User für die Beta-Version.

Bislang will Vögele zusammen mit seinem Partnern, dem Softwareentwickler und Informatiker Josef Schindler, einem Program-

mierer und einem stillen Investor nur im deutschsprachigen Raum (D-A-CH) mit dem Portal antreten. Wenn alles aber gut läuft, soll zeitnah eine englische Version folgen. „Die Logistik ist nun mal ein globales Geschäft“, weiß er aus mehr als 20 Jahren Personalberatungserfahrung in dieser Industrie. Womöglich werde man auch mit der Bundesagentur für Arbeit kooperieren.

Dass mit dem neuen Angebot die herkömmliche Personalberatung/-vermittlung komplett überflüssig wird, glaubt Vögele nicht. Je höher die Position angesiedelt ist, umso selektiver sei das Verfahren. Jedoch könnte das Massengeschäft später einmal so abgewickelt werden. Vögele ist jedenfalls überzeugt: „Das ist die Zukunft der Jobvermittlung.“

Text: Matthias Soyka



Software, die passt...

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

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sys|ng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Zum Auftanken nach Rotterdam

Auflagen der Hamburger Umweltbehörde verderben LNG Power Barge das Geschäft



Fotos: Becker Marine Systems

Die „Hummel“ versorgt die „AIDA Sol“ mit umweltfreundlicher Energie

Als vor einem Jahr die LNG Power Barge in Betrieb ging, wurde sie auch von den Offiziellen als willkommene umweltfreundliche Alternative für die Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen gefeiert. Becker Marine Systems, eine der innovativsten Firmen der Hansestadt, hatte unternehmerischen Mut bewiesen und das Projekt für 17 Millionen Euro allein auf die Beine gestellt. Doch nun ist die Euphorie verflogen. Schuld sind aberwitzige Auflagen, die vor allem die Umweltbehörde gemacht hat. An einen wirtschaftlichen Betrieb ist kaum zu denken.

„Wir wurden mit einer Flut von Auflagen eingedeckt“, ärgert sich Dirk Lehmann, einer der beiden Geschäftsführer von Becker Marine Systems. Diese führten zu Mehrkosten von rund 35 Prozent. Da gleichzeitig die Bunkerpreise für Dieselkraftstoff im vergangenen Jahr weltweit auf Talfahrt gegangen waren, ist die Versorgung mit dem emissionsarmen Flüssiggasstrom derzeit unattraktiv. Statt der geplanten 60 Einsätze am HafenCity Kreuzfahrtterminal werden es in diesem Jahr nur zwölf. Einzig die „AIDA Sol“ wird mit dem saubereren Strom gespeist. Aufgrund der vielen unsinnigen Auflagen habe die Reederei AIDA Cruises die ursprünglich für dieses

Jahr geplante Nachrüstung einiger ihrer Schiffe verschoben, berichtet Lehmann.

Abgabe für die Entnahme von Kühlwasser

Was Lehmann besonders wurmt, ist, dass die „Hummel“, wie die Barge heißt, obwohl sie über eine Seeschiffzulassung verfügt, einem Emissionsschutzverfahren unterzogen wurde. Das habe es bislang mit keinem Schiff auf der Welt gegeben. Aber offenbar wird die „Hummel“ von der Umweltbehörde wie ein landgestütztes Kraftwerk behandelt. Das führt dazu, dass Becker Marine Systems für die Entnahme von Kühlwasser aus

der Elbe wie das Kraftwerk Moorburg eine Abgabe zahlen muss, die daneben liegende „AIDA Sol“ aber nicht. „Die geringeren Emissionen, die wir verursachen, werden dabei nicht gesehen“, schüttelt Lehmann den Kopf. Umgekehrt habe man ein teures Genehmigungsverfahren für die Entsorgung des Regenwassers durchlaufen müssen. Während bei der „AIDA Sol“ das Wasser schlicht an der Außenwand in die Elbe plätschert, muss das Wasser auf der „Hummel“ aufgefangen und über ein Rohrsystem in die Elbe geleitet werden.

Am aberwitzigsten ist jedoch die Auflage zum Nachtanken der Barge. Sie erhält das Flüssiggas aus einem Tankcontainer. Dieser

darf jedoch nicht, wie etwa die „AIDAprima“ am Kreuzfahrtterminal Steinwerder schlicht über einen am Kai stehenden Lkw betankt werden. „Wir müssen den Container am O'Swaldkai auf einen Feeder setzen und nach Rotterdam schicken, wo er betankt wird.“ Das ist umso merkwürdiger, als dass das wesentlich gefährlichere Flüssiggas Propan seit Jahrzehnten per Lkw an Tankstellen geliefert wird.

Feuerwehr könnte aus Versehen Hafenschlick ansaugen

Doch es kommt noch besser. Die Barge muss nach jeder Stromabgabe aus der HafenCity weggeschleppt werden. Während sie in der HafenCity ist, muss während der gesamten Zeit ein Schlepper mit laufendem Motor bereit stehen, um die Barge im Brandfall vom Land weg zu ziehen. Das konterkariert nicht nur den positiven Umwelteffekt der Barge, die über keinen eigenen Antrieb verfügt, sondern sei auch rein technisch höchst fragwürdig. „Bis die Befestigungen vom Kai gelöst sind, kann locker eine halbe Stunde vergehen“, sagt Lehmann. Selbst wenn dies gelänge: Wo sollte die brennende Barge dann hin geschleppt werden? Jeder Schleppereinsatz koste sein Unternehmen 4.000 Euro. Lehmann versteht es überhaupt nicht, warum die Barge nicht während der gesamten Sommermonate am Kai liegen könne. Schließlich soll dies ja genau so am Rugenberger Damm in der Winterzeit geschehen. Dann soll die Barge ihre Energie ins Netz der HHLA am Burchardkai einspeisen und einen Teil der Verluste des Sommers wettmachen. Die baulichen Voraussetzungen wer-



Dirk Lehmann,
Becker Marine Systems

den derzeit geschaffen. „Es gibt im Hamburger Hafen zwei sehr leistungsstarke Löschboote“, gibt Lehmann zu bedenken. Die könnten im Ernstfall problemlos die Barge löschen.“ Doch das glauben die Behörden nicht. Sie verfügten, dass auf der Landseite noch ein Hydrant installiert wird. Die Begründung: Bei Niedrigwasser könnte die Feuerwehr ja Schlick vom Hafengrund ansaugen. Dass die Liegewanne der „AIDAsol“ jedoch weit über zehn

Meter tief ist und der Tidehub lediglich 3,50 Meter beträgt, hat sich offenbar nicht bis in die offiziellen Stellen durchgesprochen. „Jeder Dorfteich hält zum Löschen her, nur unsere Elbe nicht“, schimpft Lehmann.

Nach dem Genehmigungs-marathon vor der Inbetriebnahme hatte Lehmann für dieses Jahr auf Erleichterungen gehofft. „Man hatte uns gesagt, dass 2015 ein Beobachtungsjahr sei und man in 2016 die Auflagen reduzieren könne. Nun heißt es, dass einmal erteilte Genehmigungen laut dem Emissionsschutzgesetz nicht aufweichbar sind.“

Dennoch hat Lehmann die Lust an der Barge nicht verloren. Neben Rotterdam seien auch drei Häfen in Spanien an einer LNG-Barge interessiert. Gut möglich, dass Ende dieses Jahres eine Zweite gebaut wird. „Anderorts ist man wesentlich offener, will den umweltfreundlichen Strom günstiger anbieten, so dass er eine echte Alternative ist. Würde hier die HPA die Barge betreiben, gäbe es diesen Regulierwahnsinn bestimmt nicht“, resümiert Lehmann bitter.

Text: Matthias Soyka



Kostenintensiv: Zu jedem Einsatz muss die Barge geschleppt werden

Dilemma um Autopiloten

Wer haftet, wenn ein computergesteuertes Fahrzeug einen Unfall baut?



Hände weg vom Steuer: Viele Autohersteller arbeiten an Systemen, die das ermöglichen sollen

Autofahrer in Deutschland sollen künftig einen Teil ihrer rechtlichen Verantwortung an den Computer abgeben können, wenn sie autonome Fahrsysteme nutzen. Verursacht ein Autopilot einen Unfall, könnte der Fahrer dann nicht mehr beschuldigt werden, seine Sorgfaltspflicht verletzt zu haben. Diese und andere rechtliche Grundsätze sind Teil eines Strategiepapiers von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), das den Weg für autonomes Fahren in Deutschland ebnen soll. Außerdem sollen verbindliche ethische Regeln für die Computersteuerung von Fahrzeugen ohne Fahrer festgelegt werden.

Konkret soll das Straßenverkehrsgesetz geändert und damit fit für autonome Autos gemacht werden. Künftig soll rechtlich kein Unterschied zwischen einem Autopiloten und einem menschlichen Fahrer gemacht werden. Damit werden automatisierte Systeme mit voller Kontrolle über ein Fahrzeug dem Fahrer rechtlich gleichgestellt. Auch die Straßenverkehrsordnung soll geändert werden, so dass die ordnungsgemäße Nutzung automatisierter und vernetzter Fahrzeuge keine Sorgfaltspflichtverletzung des Fahrers darstellt. Das ist vor allem deshalb wichtig, um den Fahrer – oder eher Insassen – kei-

nem zusätzlichen Haftungsrisiko auszusetzen. Zwar besteht bereits jetzt Einigkeit darin, dass zivilrechtlich auch bei einem selbstständig fahrenden Auto weiter die Versicherung des Fahrzeughalters

für Schäden aufkommen muss. Doch soll mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung klargestellt werden, dass ein Insasse nicht fahrlässig handelt, wenn er den Autopiloten wie vorgeschrie-



Fahrhilfen wie den Spurhalteassistenten gibt es bereits jetzt

ben nutzt und deshalb bei einem möglichen Unfall nicht rechtzeitig einschreiten konnte.

In welche Richtung bei Gefahr ausweichen?

Das Ausschalten des Faktors Mensch bei autonomen Autos schafft über die haftungstechnischen Fragen hinaus aber noch ganz andere Probleme, die nicht so leicht zu lösen sein werden. Denn die Automatisierung kann zu moralisch kaum lösbaren Problemen führen. So sind Situationen vorstellbar, in denen ein Fahrzeug zwar einen Unfall nicht mehr verhindern, aber noch die Entscheidung treffen kann, ob es nach links ausweicht, wo eine Gruppe Schulkinder steht, oder nach rechts, wo ein älterer Fußgänger gerade die Straße überquert. Hierzu will Dobrindt eine Kommission gründen, die klare Leitlinien für Algorithmen entwickelt, welche die Fahrzeugreaktionen in Risikosituationen bestimmen.

Lieber Sachschaden als Personenschaden

Allerdings will der Minister schon jetzt zwei Grundsätze für die Computersteuerungen vorgeben: Ein autonomes Auto müsse sich im Zweifel immer für den Sachschaden und gegen den Personenschaden entscheiden. Besteht also die Wahl, ob das Fahrzeug nach links steuert und einen Fußgänger überfährt oder rechts in parkende Autos lenkt, muss es immer den Blechschaden wählen. Das zweite Prinzip ist, dass eine Qualifizierung des Faktors Mensch unzulässig ist. Die Autos sollen also nicht so programmiert werden dürfen, dass sie entscheiden, einen ver-

meintlich weniger wertvollen Menschen statt den Top-Manager oder gar den Minister selbst zu überfahren.

Was nach einer Selbstverständlichkeit klingt, ist nach Dobrindts Auffassung ohne entsprechende Regulierung keineswegs sicher. Schließlich könnte der Besitzer eines autonomen Autos auf die Idee kommen, dass sein Fahrzeug so programmiert sein muss, dass es für ihn selbst und sein teures Auto den Schaden so gering wie möglich hält. Das will der Verkehrsminister auf jeden Fall verbieten.

Ethikkommission soll Probleme lösen

Doch gelöst sind die Probleme des autonomen Fahrens mit diesen Festlegungen natürlich noch nicht, denn nach irgendeinem Prinzip muss das Auto schließlich entscheiden, in welche Richtung es ausweicht, wenn ein Unfall unvermeidlich ist. Die korrekte Programmierung eines Autopiloten wird also in Zukunft auch unter ethischen Gesichtspunkten zu erfolgen haben. Dabei erscheint fraglich, ob die von Dobrindt ge-

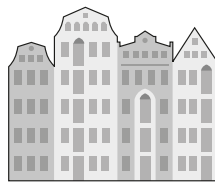


Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

plante Kommission in der Lage sein wird, allgemein gültige ethische Standards für alle denkbaren Unfallsituationen zu entwickeln.

Eins scheint jedoch bereits jetzt festzustehen: Die Automatisierung von Fahrzeugen wird den Straßenverkehr möglicherweise sicherer machen. Die Lösung von Streitigkeiten über die Verantwortlichkeit bei Verkehrsunfällen wird ohne den „Faktor Mensch“ eher komplexer werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



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

Echt scharf, der Chilli Club

In der Hamburger HafenCity kann man asiatische Küche und leckere Drinks genießen

Wer im Büro sitzt und dadurch naturgemäß tagsüber unter Bewegungsmangel leidet, ist in der Regel dankbar für leichtes Essen. In der HafenCity (aber auch in Bremen Überseestadt) bietet hierzu der „Chilli Club“ hervorragend Gelegenheit. Direkt an den Magellan-Terrassen gelegen, kommen hier nicht nur gestresste Hanseaten sondern auch reichlich Touristen vorbei, um leichte asiatische Küche (vorwiegend japanisch) und selbst gemixte Softdrinks in entspannter Atmosphäre zu genießen.

Es ist ein Frühlingstag und die Sonne lacht, also nehmen wir draußen auf einem der vielen dunklen Stühle Platz. Auf der Terrasse gilt: Wer zuerst kommt, malt zuerst. Für den trendigen Innenraum mit seinen Lederbänken und dunklen Holzstühlen kann man reservieren.

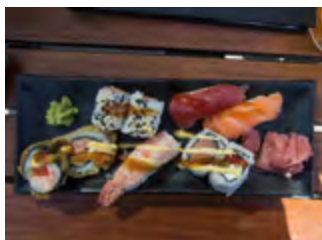
Mittags gibt es von Montag bis Freitag eine vergünstigte kleine Karte, wobei die Preise zwischen acht und knapp zehn Euro liegen. Dafür bekommt man beispielsweise Spinat in einem Curry Wok, Zanderfilet



Blick auf Elbphilharmonie



Hipper Innenraum



Sushi als Mittagstisch

mit Cocos Sauce, Curryhähnchen mit Wokgemüse (je 8,50 Euro) oder eine kleine Sushiplatte bzw. einen Champignon-Burger (je 9,90 Euro) als Reverenz an die ganz konservativen Esser. Wer es lieber á la carte mag, muss knapp das Doppelte anlegen, hat dann aber auch die Wahl, eines der zahlreichen Sashimi, Wok- oder Currygerichte zu ordern.

Die Bedienung ist dem Wetter entsprechend freundlich und flink zur Stelle. Wir bleiben beim Mittagstisch, zu dem es leider,



Bei schönem Wetter sitzt man draußen perfekt

wie andernorts durchaus üblich, keinerlei Appetizer wie etwas Brot oder Ähnliches gibt. Insofern ist die exzellent aussehende Sushiplatte zwar geschmacklich auch vorzüglich, aber nichts für den ganz großen Hunger. Für einen gepflegten Mittagshappen ist sie aber allemal ausreichend. Zumal auf der Getränkekarte neben den übliche Verdächtigen auch hausgemachte Limonaden (0,4 Liter für 3,90 Euro) mit Zitronengras/Limetten, Waldhimbeeren/Orange oder Holunder/Minze locken.

Wer lieber abends nett ausgehen möchte, dem sei der Dienstag ans Herz gelegt, an dem ab 17 Uhr ein Sushi Mix für 12,90 Euro und alle Cocktails (außer Champagner) für nur 6,55 Euro angeboten werden.

Text: Nils Knüppel

Chilli Club

Am Sandtorkai 54
20457 Hamburg
Tel: 040/35 70 35 80
info@chillclub.de
www.chillclub.de

Öffnungszeiten:

täglich ab 12 Uhr,
Küche bis 23 Uhr

Ein Western als Kammerstück

Quentin Tarantinos achter Streich „The Hateful 8“



Mysteriöser Südstaatler



Der Galgen wartet auf sie



Wer die Knarre hat, hat hier das Sagen



Undurchsichtiger Outlaw



Postkutschenstation

An ihm scheiden sich die Geister: Für die einen ist er einer der brilliantesten Filmemacher unserer Zeit, für die anderen ein überschätzter Plagiator. Wie man auch zu Quentin Tarantino steht, er lässt niemanden kalt. Noch polarisierender als bisher erweist sich sein neuester Film, ein kammerstückartiger Western, der die Insignien des Regisseurs auf die Spitze treibt: Noch mehr Dialog, noch mehr Blut.

Wyoming im Winter, einige Jahre nach dem Sezessionskrieg. Auf dem Weg nach Red Rock stranden zwielichtige Personen in einer Postkutschenstation im verschneiten Nirgendwo. Zwei Kopfgeldjäger (Samuel L. Jackson und Kurt Russell), eine Gefangene (Jennifer Jason Leigh), der neue Sheriff von Red Rock, ein Brite, ein Cowboy, ein Mexikaner und ein alter Südstaaten-General warten in Minnies Kurzwarenladen darauf, dass es weitergehen kann. Während des Wartens bauen sich zwischen den verschiedenen Charakteren immer mehr Spannungen auf, bis klar wird, dass nicht jeder im

Raum der ist, der er vorgibt zu sein. Von irgendjemandem geht eine Gefahr für die anderen aus, soviel ist sicher. Doch wer ist hier der Schurke? Und ist er allein?

Eigentlich wollte Tarantino das von ihm geschriebene Drehbuch gar nicht verfilmen, da es noch vor Produktionsstart illegal im Internet kursierte. Zum Glück entschied er sich anders und gab so seiner vorzüglichen Darstellerriege die Gelegenheit, in ihrer Kunst zu brillieren. Der Film ist pures Schauspielerkino. Zwar verzichtet Tarantino nicht auf die für ihn typischen drastischen Gewaltdarstellungen, allerdings liegt der Schwerpunkt

auf der Inszenierung, die Tarantino dazu nutzt, die Spannungsschraube nach und nach anzuziehen. Dabei ist auch „The Hateful 8“ eine Fundgrube für Film-Nerds. Überall wimmelt es vor Anspielungen auf alte Filme. Tarantino hat sogar einen Filmkanon zusammengestellt, den man seiner Meinung nach abarbeiten müsste, um sein neues Werk richtig verstehen zu können. Das ist aber letztlich nicht nötig. Auch wenn man nicht alle Anspielungen mitbekommt, steht der Film immer noch für sich.

Die größte Überraschung des Films, der vollmundig als der erste seit Jahrzehnten in Ultra Panavision 70 gedreh-

te Streifen angekündigt wurde, ist sein auf praktisch einen Schauplatz konzentrierter Handlungsort. Das superbreite Film-Format entfaltet seine Opulenz in erster Linie bei Panoramaaufnahmen. Nur gibt es hiervon im Film nicht eben viele.

Text: Dr. Martin Soyka



Seit 30. Mai im Handel

IGS Intermodal Container Logistics:



Harald Rotter (45) ist neuer Geschäftsführer der IGS Intermodal Container Logistics. Gemeinsam mit dem langjährigen Geschäftsführer Bernd Trepte verantwortet er die Weiterentwicklung und den Ausbau der intermodalen Verkehre, Kombi-Terminals und Depots der IGS Gruppe. Rotter blickt auf 16 Jahre Erfahrung im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße zurück. Von 2000 bis 2009 war er bei Kombiverkehr verantwortlich für die Entwicklung intermodaler Terminalstandorte. Als Geschäftsführer der Kombiverkehr-Tochter Optimodal Neder-

land leitete er von 2006-2008 den Aufbau ihrer Westhafenverkehre.

DAF Trucks Deutschland GmbH:



Michael Neuenfeldt übernimmt die Vertriebsleitung im Deutschlandgeschäft. Der Rheinländer ist gelernter Bankkauf-

mann und absolvierte zudem eine technische Ausbildung. Er ist seit 14 Jahren im Finanzierungssektor bei führenden Nutzfahrzeugherstellern tätig. Der 39-Jährige will vor allem das Fahrgestellsegment weiter ausbauen.

HSH Nordbank AG:

Stefan Ermisch (50), bislang Finanzvorstand und stellvertre-

tender Vorstandsvorsitzender, rückt auf den Chefsessel der Bank auf. Constantin von Oesterreich (63) wird zum 10. Juni sein Amt niederlegen, seine Bezüge allerdings weiter beziehen. Neuer Finanzvorstand wird Oliver Gatzke (47), ehemaliger Wirtschaftsprüfer bei KPMG.

Technische Universität Hamburg:

Die TUHH hat zusammen mit der HPA eine Juniorprofessur am Exzellenzkolleg eingerichtet. Sie wird von Dr. Christian Renner besetzt, der die Brücke zwischen Wissenschaft in der Informatik und praktischer Anwendung schlagen soll. Das Exzellenzkolleg wurde vor zwei Jahren zusammen mit der Wirtschaft ins Leben gerufen und beinhaltet sechs Juniorprofessuren.

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.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Preis:

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

Abonnement:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich 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:

5. Juli 2016



Umschlaggeschirr für Spezialladungen

Hamburg – Die Hamburger Geschirrbude weitet ihr Geschäft aus. Bislang war das Gemeinschaftsunternehmen der Carl Tiedemann Verwaltungsgesellschaft und der Buss Ports Logistics GmbH ausschließlich für die beiden Gesellschafterfirmen tätig. Nun soll das Umschlaggeschirr auch über die Grenzen der Hansestadt hinaus verliehen werden. Für besondere Projektladung wird zudem neues Umschlaggeschirr auf Kundenwunsch entwickelt. Auch die Vergabe von Prüfsiegeln und Mitarbeiterschulungen werden angeboten.

HOYER erweitert Terminal in Schkopau

Leipzig – Die Hamburger Logistikgruppe HOYER hat ihr Logistikzentrum in Schkopau massiv ausgebaut. Es wurde um 220 Meter verlängert und mit einem zweiten Portalkran versehen. Die beiden Bahngleise sind nun 620 Meter lang. Zudem wurden neue Umschlagsplätze (+2.000 Quadratmeter) und neue Lagerkapazitäten (+3.500 Quadratmeter) geschaffen. Der öffentliche Terminal kann somit zukünftig bis zu 110.000 Umschlagvorgänge pro Jahr bewältigen. Durch die Erweiterung können nun deutlich mehr Züge in Ganzzuglänge angestellt und Abfertigungszeiten verkürzt werden. Damit lassen sich 25.000 Ladeeinheiten im Jahr mehr abfertigen. Insgesamt investierte HOYER 9 Millionen Euro.



40 Jahre Kohleumschlag an Niedersachsenbrücke

Wilhelmshaven – Rhenus Midgard feiert Jubiläum. Seit 40 Jahren wird am Bulk Terminal Wilhelmshaven Kohle umgeschlagen. Insgesamt waren es in dieser Zeit 60 Millionen Tonnen, zuletzt 3,65 Millionen Tonnen im Rekordjahr 2015. Nachdem die Anlage in den Jahren 2008 und 2013 massiv modernisiert und ausgebaut worden war, peilt Rhenus in den nächsten Jahren einen Umschlag von 5 Millionen Tonnen an.

H&R AG schafft den Turnaround

Hamburg – Die H&R AG blickt auf ein überaus erfolgreiches Geschäftsjahr 2015 zurück. Das Unternehmen ist auf die Entwicklung und Herstellung chemisch-pharmazeutischer Spezialprodukte auf Rohölbasis und die Produktion von Präzisions-Kunststoffteilen spezialisiert. Zu den 80 Produkten, die auf dem alten Gelände der BP-Raffinerie hergestellt werden, gehört auch Schweröl für Seeschiffe. Im vergangenen Jahr kehrte das Familienunternehmen, dessen Anteile auch im freien Handel erhältlich sind, in die Gewinnzone zurück. Nach einem Minus von 7,8 Millionen Euro in 2014 war es nun ein

Plus von 34,8 Millionen Euro. Der Umsatz sank wegen des fallenden Rohölpreises knapp unter die Milliardengrenze. Die Zahl der Mitarbeiter stieg um 15 auf 1.568.

16-Punkte-Plan gegen Fluglärm

Hamburg – Der Senat hat einen 16 Punkte umfassenden Maßnahmenkatalog gegen den Fluglärm vorgelegt. So soll die Einflugschneise im Nordosten des Flughafens Fuhlsbüttel schmaler und länger werden. Außerdem sollen laute Flugzeuge höhere Gebühren als leise zahlen. Bei Verstößen gegen das Nachtflugverbot drohen Bußgelder bis 10.000 Euro. Die Gebühren für Ausnahmegenehmigungen von Nachtflugbeschränkungen werden von 500 auf 1.300 Euro fast verdreifacht. Dies gilt vor allem für Flugbewegungen nach 24 Uhr. Zudem schafft die Hansestadt als erstes Bundesland ein Fluglärmschutzbeauftragten-gesetz, und der Flughafen wird monatlich auf seiner Internetseite eine Verspätungsstatistik veröffentlichen.

Mehr HPA-Geld für Elbe-Stiftung

Hamburg – Die „Stiftung Lebensraum Elbe“ soll mehr Geld bekommen. Bislang gab es jährlich als Zuwendung vier Prozent des Hafengelds, künftig sind es fünf Prozent, für das laufende Jahr rund 500.000 Euro. Das zusätzliche Geld bringt die Hafenverwaltung HPA auf, ohne die Reedereien zusätzlich zu belasten.



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
Internet: www.guehh.de