

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

FURUNO
Innovative Marine-Elektronik



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

Im Westen nichts Neues

Nach dem Urteil zur Fahrrinnenanpassung streiten die Beteiligten munter weiter



DU WILLST DEN
JOB, DER PERFEKT
ZU DIR PASST?
www.birdiematch.de



BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB



ZOLLDEKLARANT SEIT 1878

Klappen im Waltershofer Hafen bald alle Containerbrücken hoch?

Nix war's mit dem Baubeginn zur Fahrrinnenanpassung der Elbe. Stattdessen sehen sich beide Seiten als Sieger und streiten fröhlich weiter. Hamburg und der Bund müssen in einem zusätzlichen Verfahren die monierten Mängel beseitigen. Die Umweltverbände geben sich kompromisslos, wollen nur verhandeln, wenn die Elbe nicht vertieft wird.

Zudem kommen aus Niedersachsen wenig freundliche Töne. Obwohl der Hamburger Hafen der zweitgrößte Arbeitgeber nach VW

ist, forderte Wirtschaftsminister Olaf Lies von der Hanseaten erneut mehr Kooperation ein. Auch, um den JadeWeserPort endlich

voll zum Laufen zu bringen. Die Opposition und Wirtschaftsverbände warnen indes vor irreparablen Schäden. **Seiten 4 und 6**

Umschlag-Stagnation

Der Umschlag des Hamburger Hafens stieg 2016 gerade einmal um 0,3 Prozent. **S.10**

Online-Spedition

Bei der Berliner Freight Hub GmbH kann man Container online verschicken. **S.12**

Flettner-Fähre

Die finnische Viking Line baut bei einer ihrer Fähren erstmals Flettner-Rotoren ein. **S.15**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

die Fahrrinnenanpassung der Elbe dürfte in den nächsten fünf Jahren nicht realisiert sein. Das ist die bittere Erkenntnis aus dem Leipziger Urteil. Obwohl Hamburg und der Bund in 43 von 46 beklagten Punkten Recht bekommen haben, kann mit den Arbeiten nicht begonnen werden.

Schuld hat zum einen die Hansestadt selbst, indem sie während des Verfahrens eine kardinale Dummheit beging und einen ohnehin schon als Ausgleichsfläche ausgewiesenen Bereich doppelt vergab. Zum anderen sind es die Umweltverbände, die mit ihrer absolut kompromisslosen Haltung jegliches Gespräch unmöglich gemacht haben.

Selbst jetzt, wo das Gericht sämtliche zentralen Einwände abgeschmettert hat, wähnen sie sich im Recht. Ähnlich argumentiert derzeit nur Donald Trump. NABU-Chef Porschke hat selbst zugegeben, dass es ihm nur um die Verhinderung der Elbvertiefung geht. Aus welchem Grund immer.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



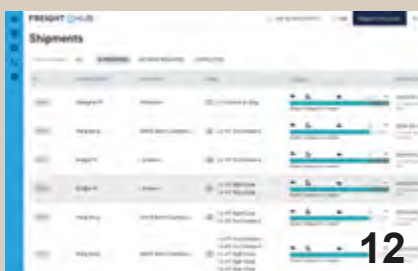
8



10

Frustum Fahrrinnenanpassung	4
Stimmen zum Urteil	6
NPorts investiert weiter	8
Hamburger Umschlagbilanz	10

Wirtschaft



12



14



15

Die digitale Spedition	12
Warsteiner mit eigenem Zug	14
Erstes Rotor-Passagierschiff	15
Wege aus dem Stau	16

Recht & Geld

Managerhaftung	18
----------------	----

Essen



20

La Quesadilla	20
---------------	----

DVD



21

The Accountant	21
----------------	----

Personal

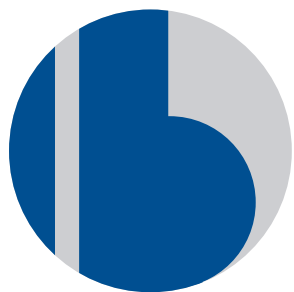
Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

Impressum

22

Meldungen

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



becker marine systems

Visit us at **CMA Shipping**,
Stamford, CT, USA, booth no. L4, 20th - 22nd March 2017



Picture © Harvey Barrison

RELIABLE



Our proven rudder systems are the perfect choice for all types of ships. A tough working environment requires a sturdy, well-customised design combined with superb manoeuvring capabilities. Seasoned captains trust in Becker rudders for their reliability, safety and exceptional manoeuvrability.

Above: *Vengsøy*

Ferry • built 2011 • LOA 40.6 m • 987 GT

Becker Flap Rudder with Closed Linkage (Heracles)



**Manoeuvring
Systems**



**Energy-Saving
Devices**



**LNG Hybrid
Concepts**

www.becker-marine-systems.com

Die unendliche Geschichte

Auch nach über vier Jahren geht der Rechtsstreit um die Fahrrinnenanpassung weiter



Foto: SLH

Noch kommen die großen Schiffe in den Hamburger Hafen – aber nach dem Leipziger Urteil wie lange noch?

Nix war es mit der Fahrrinnenanpassung. Während man sich in Hamburg schon stritt, dass die Ausschreibung für die anstehenden Arbeiten noch nicht ausreichend vorbereitet worden sein könnten, machten die Leipziger Richter den Hanseaten erst einmal einen Strich durch die Ausbaurechnung. „Die Planfeststellungsbeschlüsse für den Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe sind wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und nicht vollziehbar“, hieß es im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Drei Punkte haben die Richter moniert. Zum einen geht es um den Schierlings-Wasserfenchel, jener bedrohten Pflanzenart, die nur noch an der Unterelbe vorkommt und es liebt, einen Teil des Tages unter Süßwasser zu stehen. „Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Beeinträchtigungen des Schierlings-Wasserfenchels durch einen vorhabenbedingten Anstieg des Salzgehalts unterschätzt worden sind, weil den Prüfungen ein nicht ausreichend vorsorglicher Oberwasserabfluss zugrunde gelegt wurde“, so die Kritik. Zudem

fanden zwei Teilbereiche als Ausgleichsmaßnahmen („Kohärenz“) keinen Zuspruch. Vor allem das Hamburger Gebiet Spadenlander Busch/Kreetsand war schon während der Verhandlung auf den Unmut der Richter gestoßen. Diesen Bereich hatte der Senat schon für eine andere Ausgleichsmaßnahme planfestgestellt. Von „Etikettenschwindel“ hatten die Richter gesprochen. Im Urteil heißt es nun etwas feinfühler: „Eine Doppelverwertung als Standard- und Kohärenzmaßnahme ist habitatschutzrechtlich unzulässig.“

Daran schließt sich die Frage des Gerichts an, ob die Kohärenzmaßnahmen auf niedersächsischem Gebiet nicht durch ähnliche Trickserien ausgewiesen wurden.

Mängel können durch neues Verfahren beseitigt werden

Ausdrücklich heißt es jedoch: „Diese Mängel können aber geheilt werden und führen daher nicht zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.“ Das heißt: Hamburg und der Bund müssen in einem zusätzlichen Planergän-

zungsverfahren diese Punkte zur Zufriedenheit der Richter abarbeiten.

In der Hauptsache jedoch haben die Antragsteller Recht bekommen. „Die Planfeststellungsbeschlüsse leiden weder an beachtlichen Verfahrensmängeln noch an weiteren materiell-rechtlichen Fehlern“, so das Gericht. „Das Vorhaben ist planerisch gerechtfertigt, die Planfeststellungsbehörden durften angesichts der Entwicklung der Schiffsgrößen von einem entsprechenden Verkehrsbedarf ausgehen. Erhebliche Beeinträchtigungen weiterer geschützter Arten, etwa der Finte oder von Brutvögeln, haben die Planfeststellungsbehörden zu Recht verneint. Die habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung begegnet ebenfalls keinen Bedenken, namentlich mussten sich

die Vorhabenträger nicht auf eine Hafenkooperation verweisen lassen. Das Vorhaben verstößt auch weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot noch läuft es dem Verbesserungsgebot zuwider.“

Explizit erklärten die Richter auch, dass die möglichen Beeinträchtigungen von biologischen Qualitätskomponenten nicht so gravierend seien, „dass sie zu einer Verschlechterung im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union führen“.

Umweltverbände können erneut klagen

Was bedeutet das nun? Nach über vier Jahren vor Gericht müssen Hamburg und der Bund ein neues, ergänzendes Verfahren aufrollen, um die Mängel zu beseitigen.

Allerdings gilt dies rechtlich als ein gänzlich neues Verfahren, das erneut beklagt werden kann. Wie lange sich dies noch einmal hinzieht, ist fraglich. Während Optimisten aus der Hamburger Politik von „mehreren Monaten“ sprechen, glauben andere wie Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) eher an weitere drei Jahre. Er forderte nicht nur eine engere Kooperation der großen deutschen Seehäfen bei der internationalen Vermarktung unter der Dachmarke „German Ports“ ein, sondern auch eine „Vernetzung“ der großen Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven zu einer „geschlossenen Logistikkette“ und als „digitalisierter Hafen Norddeutschland“. Hamburg müsse endlich von seinem „Kirchturmdenken“ abrücken.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

Stimmen zum Fahrrinnenentscheid

Erste Rücktrittsforderungen gegen die Verantwortlichen erhoben

Das Urteil zur Fahrrinnenanpassung hat unterschiedliche Reaktionen ausgelöst. Während Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz davon sprach, dass die Elbvertiefung nun definitiv kommen werde und Wirtschaftssenator Frank Horch sagte: „Wir haben jetzt endlich Rechtssicherheit. In der Sache haben wir Recht bekommen“, forderte der Wirtschaftsrat der CDU aufgrund der abermaligen Verzögerung personelle Konsequenzen und eine Änderung des ausgefertigten Verbandsklagerechts. „Das Urteil kann man nicht schönreden. Es ist eine Zäsur für den Wirtschafts- und Logistikstandort Hamburg. Der Hafen und die maritime Wirtschaft müssen ihre Strategie für die Zukunft jetzt hinterfragen“, erklärte Hauke Harders, Landesgeschäftsführer des Wirtschaftsrates Hamburg.



Frank Horch,
Hamburger Wirtschaftssenator



Alexander Porschke,
NABU-Hamburg



Michael Kruse,
Hafenpolitischer Sprecher FDP

Der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Frank Dreeke, ergänzte, dass durch derart lange Verfahren Deutschland seine Wettbewerbsvorteile verspiele. Auch die EU müsse ihr Planungsrecht reformieren. Ähnlich äußerte sich der Präsident des Unternehmensverbands Nord, Uli Wachholtz. Er sprach von einer „schweren Enttäuschung“. „Der Wohlstand und das Wachstum Hamburgs und auch Norddeutschlands sind zu einem guten Teil von der Fahrrinnenanpassung abhängig.“

Am vielschichtigsten ist das, was der Terminalbetreiber EUROGATE zu dem Urteil kommunizierte. Er spricht von einem „bedauerlichen Signal“ und einem „Wettbewerbsnachteil für den Standort Hamburg“. „Da die Zahl der Großcontainerschiffe stetig zunimmt, steht zu befürchten, dass Container-Ladung kurz- bis mittelfristig in andere Häfen abwandern könnte.“ Für EUROGATE bedeute dies, „dass wir weiterhin alle Anstrengungen unternehmen werden, um die Attraktivität unserer drei deutschen Standorte Bremerhaven,

Hamburg und Wilhelmshaven – und damit die Attraktivität des maritimen Standorts Deutschland – zu erhalten“.

Sicherheitslage auf der Elbe bleibt schwierig

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) forderte ein Aktionsprogramm, dass die „negativen Folgen für den Hafen“ abfedere. Dazu zähle die finanzielle Beteiligung der HPA an der bisher nur von der Hafenwirtschaft finanzierten Schiffssteuerung von

der Nordsee bis in den Hamburger Hafen, ein Verzicht auf Trassenpreiserhöhungen beim Bahninterlandverkehr und die Gewährleistung von Standortsicherheit für Hafenbetriebe.

Der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, Ben Lodemann, sieht in der erneuten Verzögerung des Ausbaus auch ein Sicherheitsproblem: „Begegnungen zwischen großen Schiffen bleiben auf weiten Teilen des Elbreviers schwierig. Das ist unter Sicherheitsaspekten, aber auch unter ökologischen Aspekten extrem bedenklich.“

Umweltverbände bleiben bei ihrer harten Haltung

Obwohl der Bund und die Stadt Hamburg in 43 von 46 beklagten Punkten Recht bekommen haben, erklärte der NABU Hamburg, dass das Gericht „überwiegend einer vom WWF unterstützten Klage der Umweltverbände BUND und NABU“ gefolgt sei. „Den Behörden ist es erneut nicht gelungen, eine rechtskonforme Planung für die geplante Elbvertiefung vorzulegen – und dies nach zehn

Jahren Verfahrensdauer. Die Planungsbehörden wären gut beraten, das Umweltrecht endlich ernst zu nehmen“, kommentieren die Verbände. Die Umweltverbände favorisierten weiterhin eine Kooperation der drei norddeutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven als ökologisch und volkswirtschaftlich beste Lösung. Ein Gesprächsangebot Horchs machte NABU-Chef Alexander Porschke von der Bedingung abhängig, dass die Stadt auf eine Vertiefung der Elbe generell verzichte und nur eine Verbreiterung anstrebe.

FDP mahnt NABU, seiner Verantwortung gerecht zu werden

Dem trat die FDP entschieden entgegen. Die Fraktionsvorsitzende in der Hamburger Bürgerschaft, Katja Suding, stellte das Verbandsklagerecht auf den Prüfstand: „Es muss wichtigen gesellschaftlichen Interessen dienen, nicht aber dem Geltungsdrang einzelner Verbände.“ Der wirtschaftspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Michael Kruse, sieht die Umweltverbände nun in

der Verantwortung, nun endlich von ihrer starren „Verhinderungshaltung“ abzuweichen und den selbst postulierten Anspruch der Wahrung der Umwelt ernst zu nehmen, indem die Verbände, nun, da sie die Fahrrinnenanpassung nicht mehr aufhalten können, an einer möglichst umweltgerechten Umsetzung mitarbeiten. Es könne nicht angehen, dass die Stiftung „Lebensraum Elbe“ jährlich mit Millionenbeträgen aus dem Hamburger Hafengeld gefördert werde, aber nichts anderes tue, als den Hafen zu bekämpfen. Mit Blick auf die Hafenkunden bewertete Kruse das Leipziger Urteil als ein „Desaster für den Hafenstandort Hamburg“. Der Senat habe das Verfahren nicht im Griff: „Wie gefährlich dieser vom Scholz-Senat zu verantwortende Rückschlag bei der Elbvertiefung ist, zeigen die zunehmenden Verlagerungen von Diensten in holländische Häfen.“ Um weiteren Ladungsverlust zu vermeiden, müssten Anreize für die Reeder geschaffen werden, die Hansestadt dennoch weiterhin anzulaufen.

Text: Matthias Soyka



NPorts investiert weiter

Die niedersächsischen Seehäfen mussten jedoch ein Minus von sechs Prozent hinnehmen

Die niedersächsischen Seehäfen haben im vergangenen Jahr ein Minus von sechs Prozent im Seegüterumschlag hinnehmen müssen. Insgesamt schlugen die neun Häfen 48,6 Millionen Tonnen um. Die Einbußen resultieren ausschließlich aus dem Massengut (-9 Prozent), weil in Kraftwerken und Produktionsanlagen Revisionen durchgeführt werden mussten, während die wertschöpfungsintensiveren Stückgüter wie Windenergiekomponenten und Forstprodukte, die knapp ein Viertel des Umschlages ausmachen, um drei Prozent zulegten.

Im Einzelnen verlor Wilhelmshaven fast 3 Millionen Tonnen auf 26,2 Millionen Tonnen, Brake 360.000 Tonnen auf 6,36 Millionen Tonnen, Nordenham 190.000 auf 2,5 Millionen Tonnen, Stade 150.000 auf 5,7 Millionen Tonnen, Papenburg 27.000 auf 560.000 Tonnen und Oldenburg 11.500 auf 70.500 Tonnen.

Gegen den Trend verbesserte sich Cuxhaven um 200.000 auf 2,84 Millionen Tonnen. Dabei wurden fast 480.000 Neufahrzeuge verschifft. Auch Emden verzeichnete ein minimales Plus von 40.000 Tonnen auf 4,33 Millionen Tonnen. Hier gingen 1,33 Millionen Neufahrzeuge über die Kaianten. Leer verbessert sich um 4.000 auf 42.700 Tonnen.

Das Land steckt 57 Millionen Euro in den Ausbau
t
Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) kündigte an, dass sein Land in diesem Jahr 57 Millionen Euro in den Ausbau der Häfen investieren wird. Rund 8 Millionen Euro sollen dabei in Brake in die Sanierung und Erweiterung der Südpier, die Modernisierung der Umschlaganlagen und die Schaffung eines neuen Bahnübergangs fließen. In Cuxhaven werden rund 30 Millionen Euro für die Fertigstel-



Ivo Banik, Inke Onnen-Lübben, Olaf Lies und Folker Kielgast (v.l.)

lung des Liegeplatzes 4 und die Offshore-Basis ausgegeben. Im Emdener Hafen werden für rund 16 Millionen Euro die Planfeststellung für den Großschiffsliegeplatz vorbereitet und die Nesserländer Schleuse saniert. Dort soll Ende 2017 die erste Durchfahrt im Probebetrieb möglich sein. „Wir setzen auf Wachstum durch Investitionen“, fasste Lies die Strategie zusammen.

Erfreut zeigte sich Lies über die Zuwächse im Container- und Stückgutbereich. Der JadeWeserPort verzeichnete ein Plus von rund 13 Prozent und nähert sich nun der 500.000-TEU-Marke. Die Zeit arbeite für den JadeWeserPort. „Die Container-Schiffe werden immer größer und immer

mehr Reeder erkennen mittlerweile die Vorzüge dieses jungen Hafens.“ Jüngstes Beispiel sei die Entscheidung der weltgrößten Reeder-Allianz (OCEAN-Alliance), den JadeWeserPort ab April anzulaufen. Damit seien dann acht Reeder in Wilhelmshaven vertreten. Lies hoffte, dass der Containerumschlag bereits im nächsten Jahr 1 Millionen TEU erreicht, um dann mit den Planungen für die zweite Ausbaustufe zu beginnen.

Lies fordert Hamburg auf, Wilhelmshaven als Standort für ein LNG-Importterminal zu unterstützen. Hierfür stünden 10 Millionen Euro EU-Fördergelder bereit. Hamburg favorisiert jedoch Brunsbüttel.

Text: Matthias Soyka



Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir behandeln Ihre Ware wie ein rohes Ei!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Der Umschlag normalisiert sich

HHLA und EUROGATE schlugen 2016 in Hamburg annähernd genauso viel um wie 2015



Foto: HHM

240 Schiffe mit bis zu 19.000 TEU und 446 Frachter mit 10.000-14.000 TEU liefen 2016 Hamburg an

„Hamburger Hafen wieder auf Wachstums“. So überschrieb das Hafen Hamburg Marketing (HHM) seine Bilanz und verwies auf ein Plus im Containerumschlag von einem Prozent auf 8,9 Millionen TEU. Das klingt doch besser als der Anstieg um 0,3 Prozent auf 138,2 Millionen Tonnen im Gesamtumschlag. Bernhard Schmid von der DB Netz AG hatte da mit Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre eine klarere Einschätzung, die die HHM-Auguren zusammenzucken ließ: „Der Hafen stagniert.“ Da werde es der Bahn nicht leicht gemacht, in die Infrastruktur weiter zu investieren. Auch wenn die Hafenbahn mit 2,36 Millionen TEU einen neuen Rekord erzielt habe, sei dies nur durch eine höhere Auslastung erreicht worden. Die Bahn verkaufe aber Trassen.

Gleichwohl herrschte beim HHM Zufriedenheit, dass der Abwärtstrend der vergangenen Jahre gestoppt ist, zumal der Aufsichtsratsvorsitzende des HHM der HHLA-Vertriebsdirektor Thomas Lütje ist. Und gerade die HHLA, die in 2015 und noch Anfang 2016 kontinuierlich massiv Ladung verloren hatte, während Konkurrent EUROGATE deutlich Ladung gewann, hat ihren Abwärtstrend gestoppt. Sie steigerte ihren Umschlag wieder auf 6,4 Millionen TEU (+1,1 Prozent) und erwirtschaftete ein Betriebsergebnis von 147 Millionen Euro, was sogar die Prognosen übertraf. EUROGATE hingegen verlor 20.000 TEU oder 0,9 Prozent auf 2,27 Millionen TEU. Die Turbu-

lenzen der Schifffahrtsbranche hätten sich nun auch auf die Terminals ausgewirkt, begründet das Unternehmen. Dass HHLA und EUROGATE aber nun wieder in ihrer Entwicklung nahe beieinander liegen, halten Experten indes für positiv. Es zeige, dass keines der Unternehmen nun signifikante Fehler mache.

Abwanderung von Kunden verschwiegen

Während der Containerumschlag also Anlass zu verhaltener Freude gibt, musste die Hansestadt Einbußen in dem Bereich hinnehmen, der bislang den Gesamtumschlag stützte: dem Massengut. Mit 44,9 Millionen Tonnen ging es um 1,3 Pro-

zent zurück. Während der Import von Mineralölprodukten um fast 30 Prozent stieg, fiel der Getreideumschlag nach den Rekordernten von 2015 im vergangenen Jahr um fast ein Viertel. Auch der Export von Mineralölprodukten sank um gut ein Fünftel. Im nicht-containerisierten Stückgutumschlag mussten Verluste von elf Prozent auf 1,5 Millionen Tonnen hingenommen werden. Vor allem der Export von Kraftfahrzeugen nach Westafrika habe sich mit einem Minus von 25 Prozent schwach entwickelt, sagte HHM-Vorstand Axel Mattern. Was er verschwiegen ist, dass Hamburg in diesem Bereich Kunden verloren hat. Nach der Schließung des BUSS Hansa Terminals (BHT) ist die Du-

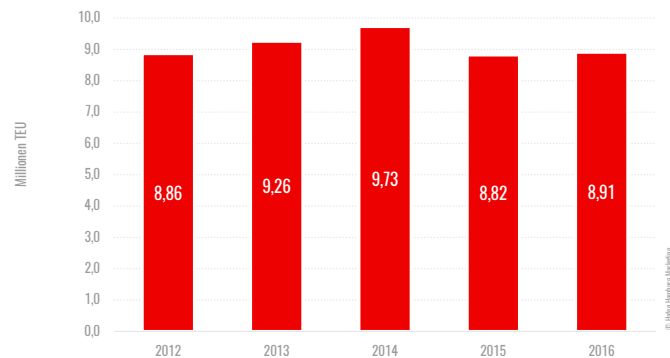
baier Reederei Sallaum Lines nach Bremen zum Egerland Car Terminal abgewandert. Die Hamburger hätten als Ausweichstandort nur UNIKAI angeboten, heißt es aus der Reederei. Das Terminal gehöre aber zur Hälfte der GRIMALDI Reederei, dem größten Konkurrenten von Sallaum Lines. „Da hätten wir unsere Kunden auch gleich abgeben können“, so die verärgerten Reeder. Zuvor habe die HPA Sallaum Lines sogar angeboten, einen Teil des BHT weiter zu betreiben, wie es der Papierimporteur Pohl & Co. derzeit auch noch tut. Selbst einen Mietvertragsentwurf habe es im Oktober schon gegeben. Dann sei die Sache aber von der Wirtschaftsbehörde ohne Angabe von Gründen gekippt worden. Laut Sallaum Lines will nun auch die Reederei MOL Hamburg nicht mehr anlaufen.

Im Containerverkehr war vor allem das vierte Quartal mit einem Plus von 4,3 Prozent der Rausreiber eines noch schwach begonnenen Jahres. Positiv hätten sich laut Mattern vor allem die zuvor stark gebeutelten Russlandverkehre entwickelt (+4,5 Prozent). Von dort komme vor allem Holz und Papier. Von herausragender Bedeutung bleibe aber der Asienverkehr. Er legte um 1,3 Prozent zu. Ein deutliches Plus gab es im Warenverkehr mit Großbritannien (+12,6 Prozent). Von dort kamen vornehmlich Leercontainer an die Elbe. Fast gleich gut entwickelte sich der Handel mit den USA, Hier wurden 11,1 Prozent oder 363.000 TEU umgeschlagen. Dagegen bereiteten die Direktanläufe von Großschiffen nach Göteborg und Danzig weiter Schwierigkeiten. Dort verlor die Hansestadt je rund zehn Prozent an Ladung.

Text: Matthias Soyka

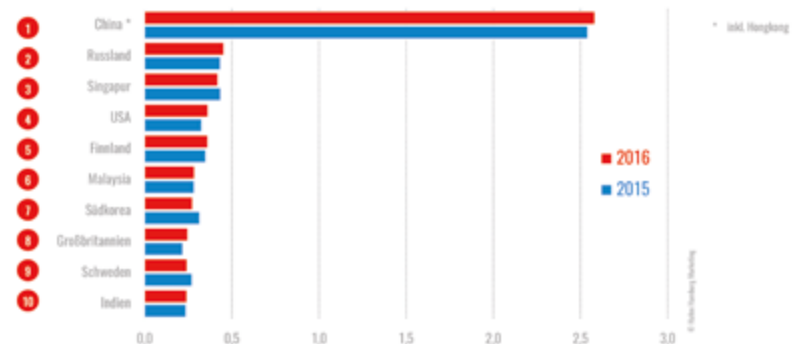
Containerumschlag

Januar bis Dezember 2016



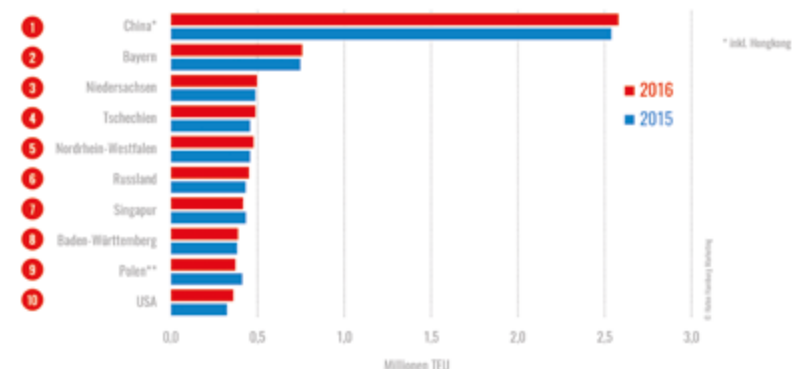
Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr

Januar bis Dezember 2016



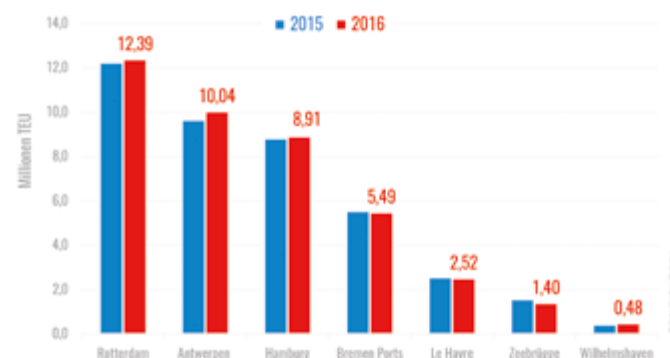
Top Destinationen im Containerverkehr

See- und Hinterlandverkehr Januar bis Dezember



Containerumschlag in den Häfen der Nordrange

Januar bis Dezember 2016



Die digitale Spedition

Mit ein paar Klicks lassen sich Container rund um die Welt schicken

ID	Origin/LOCODE	Destination	Cargo	Progress	Delivery Date	Tasks
00016	Shanghai Pt	Rotterdam	17 x 10cbm at 16kg	Ocean transport on vessel	2016-09-15 (20 days ago) at POD	1
00023	Hong Kong	10405 Berlin, Germany	1 x 40' Dry Standard	Ocean transport on vessel	2016-09-18 (17 days ago) at POD	1
00015	Ningbo Pt	Le Havre	1 x 40' Dry Standard	Ocean transport on vessel	2016-09-24 (11 days ago) at POD	1
00021	Ningbo Pt	Le Havre	1 x 40' High Cube 1 x 40' High Cube	Ocean transport on vessel	2016-09-24 (11 days ago) at POD	1
00023	Hong Kong	10405 Berlin, Germany	1 x 40' High Cube 1 x 20' Dry Standard	Ocean transport on vessel	2016-09-28 (7 days ago) at POD	1
00027	Hong Kong	10405 Berlin, Germany	1 x 20' Dry Standard 1 x 40' Dry Standard 1 x 40' High Cube 1 x 40' High Cube	Ocean transport on vessel	2016-09-29 (6 days ago) at POD	1

In der Bestellmaske sind alle Einzelheiten der Transaktion genau aufgeführt und beziffert

Wer bislang einen Container verschicken will, greift in der Regel zum Telefon und ruft eine der 15.000 deutschen Speditionen an. Meist bekommt der Kunde dann Stunden später einen Rückruf mit den Einzelheiten des Versandverfahrens und dem Preis. Zwei Brüder aus Berlin kamen nun auf die Idee, dies im Zeitalter der Digitalisierung zu vereinfachen und entwarfen eine Online-Maske, mit der man wie beim Buchen eines Fluges oder eines Hotels alle Daten selbst eingeben kann – mit einer sofortigen Antwort.

Darauf sind sämtliche Posten der Reise des Containers mit den jeweiligen Kosten vermerkt. „Wir haben dadurch totale Transparenz geschaffen“, sagt Ferry Heilemann, Geschäftsführer der Freight Hub GmbH, die seit knapp einem Jahr am Markt ist und mit ihren 30 Mitarbeitern immerhin schon 200.000 Euro im Monat erwirtschaftet. Neben der Datenbank mit rund 5 Millionen Einträgen bietet das System aber noch weiteren Service. So kann jeder Kunde am Computer die Reise seiner Ware mit verfolgen (Track and Trace). Zudem kann der Kunde sämtliche seiner Aufträge einsehen und deren Status abrufen. Und schließlich gibt es auch ein Analyse-Tool,

das den Preis pro Produkt errechnet. Beim Buchen kann der Kunde Wünsche äußern, etwa über welchen Hafen die Ware verschickt werden soll. Die jeweiligen Kosten stehen daneben. Auch die gewünschte Reisedauer ist variabel und wirkt sich auf den Preis aus.

Umsetzung übernehmen Vertragspartner

Freight Hub ist dabei der Vertragspartner für die Auftraggeber, haftet also auch bei eventuellen Schäden oder Ausfällen von Sendungen. Die Umsetzung des Deals indes nehmen Vertragspartner der Firma in die Hand. So arbeitet Heilemann zum Beispiel mit

der Reederei Hamburg Süd oder einer Reihe von Fuhrunternehmen zusammen. Die schätzen auch das neue System. Den Auftrag mit den genauen Abholzeiten erhalten sie direkt auf ihr Tablet.

Nach den erfolgreichen Anfängen mit dem Import von Containern, ist das junge Unternehmen nun auch dazu übergegangen, Exporte zu managen. Auch einzelne Paletten können nun über www.freighthub.com verschickt werden. Interessenten müssen sich nur einmal kostenlos mit ihren gesamten Firmendaten anmelden. „Wir lernen täglich dazu“, berichtet Heilemann. Deshalb man nun zusätzlich begonnen, auch den Zugverkehr über die alte

Seidenstraße mit in den Asienverkehr zu integrieren. Und auch vor der Organisation von Luftfracht schrecken die Berliner nicht mehr zurück.

Die Gewinnmarge liege zwischen zehn und 20 Prozent. Wenn Kunden größere Mengen zu bewegen haben, sinke der Preis natürlich. Gleichwohl, räumte Heilemann ein, sei man nicht der Günstigste am Markt. Aber die Kunden schätzten vor allem die Transparenz und problemlose Abwicklung der Aufträge.

Die nötigen finanziellen Mittel hat das junge Unternehmen von Heilemanns Bruder Fabian erhalten, der die Firma Earlybird gegründet hat, die vor allem Unternehmen fonds-basiert finanziert, die auf dem Sprung



Fabian (l.) und Ferry Heilemann

von der Old Economy in das digitale Zeitalter sind. Dazu zähle derzeit der Logistikbereich, der anderen Wirtschaftszweigen wie dem Versandhandel oder Reisebuchungen deutlich hinterherhinkte. Fabian Heilemann gab zu Bedenken, dass heute im Gegensatz zu vor 15 Jahren die fünf wertvollsten Firmen der Welt alle aus dem IT-Bereich kämen. Es gehe nicht mehr darum, wer das größte Equipment, sondern wer die meisten User habe. Das Taxiunternehmen „uber“, das die meisten Fahrgäste auf der Welt bewege, besitze kein einziges eigenes Taxi, der weltgrößte Ferienwohnungsvermittler „airbnb“ keine einzige Ferienwohnung. Und so sei dann auch die Idee zu Freight Hub entstanden.

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

Ellerholzdam 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

Alles in einem Zug

Die Warsteiner Brauerei schickt vom eigenen Terminal Container per Bahn nach Hamburg



Fotos: SLH

Auf dem Terminal von EUROKOMBI werden die Container für den Überseetransport umgeschlagen

Die Hamburger Hafenbahn hat 2016 einen neuen Rekord mit 2,36 Millionen TEU aufgestellt. Gegenüber 2007 hat sie dabei über das Jahr mit knapp 60.000 Zügen sogar 16 Einheiten weniger eingesetzt, aber 31 Prozent mehr transportiert. Die Auslastung ist schlicht höher geworden. Der Anteil der Bahn im Hinterlandverkehr beträgt nun schon 46,6 Prozent. Allerdings nicht nach NRW. Dort sind es nur 17 Prozent. Umso mehr freut man sich in Hamburg über das Engagement der Warsteiner Brauerei, die seit einem Jahr nach Verona und Berlin auch die Hansestadt in ihr Zugnetz aufgenommen hat. Rund 30 Millionen Euro hatte das Familienunternehmen 2005 investiert, als es einen Gleisanschluss bekam.

Seitdem verfügt die Brauerei aus dem östlichen Sauerland, die täglich 1 Million Liter Bier produziert, über ein eigenes kleines Kombiniertes-Verkehr-Terminal mit 200 Stellplätzen und einem automatischen Lager, von dem aus sie nicht nur einen Ganzzug mit den eigenen Containern bestückt. Die Spedition Conjoin vermittelt zudem weitere Kunden, die über das Warsteiner Terminal ihre Waren verschicken, darunter ein Elektronunternehmen, das fertige Produkte nach Übersee exportiert und Rohstoffe importiert.

In zehn Monaten wurden so



Ulrich Brendel vor seinem Zug

immerhin 5.500 TEU von der Westfälischen Landes-Eisenbahn transportiert, die die Traktion stellt. Der Umschlag erfolgt in Waltershof auf dem Gelände von EUROKOMBI. Für den Technischen Direktor der Brauerei, Ulrich Brendel, stellt der neue Direktverkehr eine ebenso günstige wie umweltfreundliche Alternative dar, die Produkte seines Hauses in insgesamt 60 Länder weltweit zu exportieren. Und ganz nebenbei wird natürlich auch der Großraum Hamburg auf diesem Wege mit Bier versorgt.

Text: Matthias Soyka

Das sauberste Schiff der Welt

Die „Viking Grace“ erhält einen 24 Meter hohen Flettner-Rotor als Zusatzantrieb



Simulation: Viking Line

Von weitem sieht das Rotor-Segel im hinteren Viertel des Schiffes wie ein Schornstein aus

Schon bei ihrem Stapellauf 2013 galt die „Viking Grace“ als umweltfreundlichstes Passagierschiff der Welt, wird es doch mit Flüssiggas (LNG) angetrieben. Jetzt setzt die norwegische Reederei Viking Line noch einen drauf und hat den Auftrag für den Einbau eines Flettner-Rotor-Segels erteilt. Es soll Mitte nächsten Jahres zu einer Energieersparnis von rund 20 Prozent führen. Dadurch dürfte der Kohlendioxidausstoß um jährlich 900 Tonnen und der Flüssiggasverbrauch um 300 Tonnen sinken. Der Umbau erfolgt bei der Norsepower Ltd. in Finnland während der Klassifizierungsarbeiten.

Für das fast 2.900 Passagiere fassende Fährschiff, das zwischen Schweden und Finnland verkehrt, wird dabei der Magnus-Effekt genutzt, der auch in den Flettner-Rotoren Anwendung findet. Dabei macht man sich das physikalische Phänomen zu nutze, das letztlich auch das Grundprinzip für den Flugzeugbau ist: Luft umströmt in unterschiedlicher Weise einen sich drehenden Zylinder. Auf der Vorderseite strömt sie schneller vorbei, auf der dem Wind abgewandten Seite muss sie erst den Zylinder umkurven.

Dadurch entsteht eine Art Sog hin zur dem Wind abgewandten Seite. Das gleiche Prinzip machen sich Tennisspieler beim Topspin oder Fußballspieler bei „Bananenflanken“ zu nutze.

Auf der 218 Meter langen „Viking Grace“ wird im Heckbereich ein Rotor von 24 Meter Höhe mit einem Durchmesser von vier Metern verbaut werden, der durch einen elektrischen Hilfsmotor in Rotation gesetzt wird. Die gewonnene Energie wird dabei direkt in Bewegung für die 57.500 BRZ-Fähre umgesetzt. Letztlich funktioniert

der Rotor wie ein Segel. Die Antriebstechnik dabei wird vollautomatisch in Gang gesetzt: Sobald die Sensoren einen genügend kräftigen Wind registrieren, springt der Rotor von selbst an, um Energie zu sparen – ohne dass die Mannschaft eingreifen muss.

„Zum ersten Mal wird hier ein derart moderner Zusatz-Antrieb mit Windkraft auf einer Passagierfähre installiert“, freut sich der Norsepower-Vorstandsvorsitzende Tuomas Riski. Der Umbau wird rund 600.000 Euro kosten.

Text: Matthias Soyka

Wege aus dem Stau

Neben guter Kommunikation ist auch ein Netz von Ausweichstrecken notwendig

Die Staustatistik 2016 des ADAC für die deutschen Autobahnen weist den Raum Hamburg erneut in einer Spitzenposition aus: Zweiter Rang hinter Berlin und 15 Prozent Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend dafür sind vor allem die umfangreichen Baustellen im Zuge der Autobahn A7 – trotz viel gepriesener Einsetzung eines Baustellen-Koordinators. Baustellen-Management bedeutet insbesondere auch eine minimal den Verkehr behindernde Organisation der Baustellen. Das ist nicht unbedingt eine Aufgabe für einen zwar engagierten aber eher fachfremden pensionierten Spitzenbeamten. Dasselbe gilt für eine in erster Linie auf Kommunikation ausgerichtete (Mini-)Stabsstelle Verkehrs- und Baustellenkoordination, deren Einrichtung nach Ausscheiden des A7-Koordinators öffentlichkeitswirksam zelebriert wurde.

Grundsätzlich spielt bei Baustellen bedingter Stauanfälligkeit allerdings auch die Struktur des Straßennetzes im Umfeld eine wesentliche Rolle. Das betrifft sowohl das Vorhandensein aufnahmefähiger naher Ausweichstrecken, als auch die großräumige Flexibilität des betroffenen Netzes, also die Möglichkeit des weiträumigen Ausweichens des überörtlichen Verkehrs. Bereits im Bundesraumordnungsprogramm von 1975 war die Entlastung der Nord-Süd-Verbindungen im Raum Hamburg im Zuge von zwei „großräumig bedeutsamen Achsen“ mit einer westlichen (bei Glückstadt) und einer östlichen (bei Geesthacht) Elbquerung vorgesehen. Als Rückgrat solcher Achsen sind primäre Bundesautobahnen ausgewiesen. Deren Realisierung ist in diesem Fall bis heute nicht erfolgt und nach wie vor nicht konkret absehbar. Das ist nicht zuletzt das Ergebnis eines unzureichenden Bemühens der Küstenländer darum.

Die Freie und Hansestadt ist aber ebenfalls führend im Bereich der innerstädtischen Stauverhältnisse. Maßgebliche Ursache dafür ist die große Anzahl gleichzeitig eingerichteter Baustellen und de-

ren mangelhafte Koordinierung. Dazu kommen fragwürdig ausgelegte Umbauten der Verkehrsflächen gerade von Schlüsselementen des städtischen Straßennetzes. Ziel sind dabei „Busbeschleunigungen“, Verbesserungen der Bedingungen des Fahrradverkehrs (zu Lasten des Kfz-Verkehrs) und/oder die Reduzierung des Parkraumangebotes, trotz nach wie vor weiter steigenden Pkw-Bestandes in Hamburg. Massive Fahrbahntrennungseinbauten reduzieren beträchtlich die Flexibilität der Nutzung des Straßenraumes und stehen häufig im Widerspruch zu den örtlichen Funktionserfordernissen. Vielfach unnötige, schlecht markierte/erkennbare Verkehrsinseln sind eher Verkehrshindernisse und/oder Verkehrsgefährdungen (vor allem bei schwierigen Sichtverhältnissen) als sinnvolle Lenkungsmaßnahmen.

Gewollte Einengung durch Verlagerung der Fahrradwege

Die Verlagerung des Fahrradverkehrs von den überwiegend seit Langem vernachlässigten „historischen“ Radwegen auf Hauptverkehrsstraßen führt dort durch massive Einengung der Ver-

kehrsflächen zu einer offensichtlich gewollten massiven Behinderung des Kfz-Verkehrs. Nicht selten kommt es dabei auch zu sicherheitskritischen Situationen durch auf den markierten Fahrradwegen haltende Fahrzeuge, die andernfalls zwangsläufig eine Fahrspur der nur noch zweispurigen Straße blockieren müssen. Teilweise erfolgt die Verlagerung des Fahrradverkehrs nur abschnittsweise und mit verwirrender Verkehrsführung in den Übergangs- und Kreuzungsbereichen. Bemerkenswert ist vor diesem Hintergrund der Umstand, dass die Fahrrad-Lobby dieses Vorgehen auch noch ausdrücklich begrüßt.

Tatsächlich wurden auf diese Weise gerade in den Hauptverkehrszeiten in den betroffenen Bereichen nicht selten chaotische Zustände verursacht. Kfz-Verkehr (einschließlich Parksuchverkehr), Busverkehr, Lieferverkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr behindern sich auf verengten Räumen gegenseitig. Aus der „Busbeschleunigung“ wird dann eher eine Busverzögerung. In Verbindung mit schwer nachvollziehbaren Verkehrsführungen führt auch das zu sicherheitskritischen

Situationen. Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden hat Ende 2016 mitgeteilt, dass die Anzahl der Verkehrstoten auf Hamburger Straßen im Gegensatz zu durchweg rückläufigen Zahlen in allen anderen Bundesländern im Zeitraum Januar-Oktober 2016 gegenüber dem Vorjahr um 62,5 Prozent zugenommen hat. Allerdings ist bisher nicht bekannt, inwieweit das mit den Baustellen- und Umbauten-bedingten Verkehrsverhältnissen zusammenhängt.

Baustellenabfolge könnte optimiert werden

Aufgrund langjähriger Vernachlässigung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur und auch der darunter liegenden Leitungssysteme sind auf absehbare Zeit gleichzeitig zahlreiche Baustellen unvermeidbar. Dabei müsste und könnte allerdings insgesamt eine deutlich bessere Priorisierung, Koordinierung und Straffung der Abläufe erfolgen. Bis heute fehlt offenkundig ein auch nur annähernd komplettes Straßenzustandskataster. Zwischen Straßen- und Leitungsverwaltungen mangelhaft koordinierte Maßnahmen resultieren in „Flickschustereien“. Konsequenz daraus ist vielerorts eine Verschlechterung des Straßenzustands und Verteuerung des Erhaltungsaufwandes.

Selbst simple Fahrbahnreparaturen werden teilweise über Wochen oder gar Monate in die Länge gezogen. Nicht selten drängen sich Zweifel auf, ob eine Baumaßnahme überhaupt – zumindest zu dem Zeitpunkt und/oder in der gewählten Ausführung – erforderlich/sinnvoll ist oder ob es in erster Linie darum geht, die vorhandenen Mittel zu verbrauchen

und damit den Eindruck von Aktivität zu vermitteln. Den legt unter anderem auch der Vorgang nahe, dass die Verkehrsbehörde bei der Verkündung ihrer „Erfolgsbilanz“ zur Straßensanierung kurzerhand die Streckenlänge sanierter Straßen durch die Streckenlänge sanierter Fahrspuren ersetzte.

Ein spezieller Schwachpunkt bei der Baustellengestaltung und der Neugestaltung des Straßenraumes ist die vielfach mangelhafte Berücksichtigung der Belange der Anlieger. Das ist gerade auch in exponierten Geschäftsstandorten wie dem Mühlenkamp und der Osterstraße der Fall. Stichworte in der örtlichen Diskussion und Berichterstattung im Fall Osterstraße: „Verwirrende Beschilderung, unnütze Poller und ein umstrittener Mittelstreifen“. Letzterer firmiert im Fachjargon als „Multifunktionsstreifen“, vor Ort als „Dingsbums“. Die festgelegten Lieferzonen und -zeiten stehen teilweise im Widerspruch zu den Bedürfnissen des Gewerbes vor Ort. Die Reduzierung der Anzahl der Parkplätze bedroht dessen Geschäftsgrundlage etc. Originalton eines Anliegers: „Das Konzept ist hirnrissig“. Das Gesamtfazit lautet: „Chaos pur“.

Veddeler Fischgaststätte in Existenz bedroht

Ein singuläres Paradebeispiel für Gedankenlosigkeit bei der Baustellenorganisation ist die Blockierung der „Veddeler Fischgaststätte“. Das Kultlokal ist eines von nur fünf in Deutschland als „Historisches Wirtshaus“ zertifizierten Restaurants. Seit Beginn der Abriegelung durch eine Großbaustelle war dort der Umsatz drastisch zurückgegangen. Die Besitzer



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

standen vor der Pleite. Nur externe Unterstützung hat das vorerst abwenden können.

Das alles lässt vermuten, dass es um das Verständnis heutiger Verkehrsplaner von der Komplexität der Zusammenhänge nicht zum Besten steht und/oder dass zunehmend ideologische Kriterien bei der Planung in den Vordergrund geraten. Es ist zu wünschen, dass die Hamburger Verkehrsbehörde sich wieder einer sachgerechten Praxis zuwendet. Dafür galt die Baubehörde der Stadt auf nationaler Ebene in der Vergangenheit als führend. Gewollte sinnvolle Veränderungen des Verkehrsverhaltens sollten mit angemessenen und aufeinander abgestimmten Maßnahmen stimuliert werden und nicht durch „learning by doing“-Aktivitäten bzw. als „Verkehrsübungsplatz“ zu Lasten der Betroffenen. Die derzeitige Praxis führt nicht zuletzt auch zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und Problemen für die Logistik.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Wenn Manager Fehler machen

Wer haftet, wenn leitende Mitarbeiter im Job gründlich daneben hauen?

In den Führungsetagen deutscher Unternehmen herrscht heute ein rauer Wind. War man früher eher auf Diskretion bedacht, ist es heute in Zeiten von Compliance-Regeln und Ethik-Standards an der Tagesordnung, Manager bei Fehlverhalten fristlos zu entlassen. Und das oft medienwirksam. Viele Manager ziehen es deshalb vor, vorzeitig ihren Rücktritt zu erklären. Aus der Gefahrenzone sind sie damit heutzutage aber noch lange nicht. Das war früher anders.

Bestes Beispiel ist der aktuelle VW-Skandal. Gegen Martin Winterkorn ermittelt die Staatsanwaltschaft mittlerweile sogar wegen Betrugs und nicht nur wegen des Verdachts der Marktmanipulation. Auf Winterkorn könnten dabei üppige Schadensersatzforderun-

Tätigkeit einen Schaden, haftet dieser nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Dagegen können Organmitglieder bei vorwerfbaren Pflichtverstößen voll zur Kasse gebeten werden, sofern nicht die D&O-Versicherung eintritt. Auch leitende Angestellte können sich

männischer Leiter auf der Grundlage einer falschen Kalkulation erhebliche Fehlinvestitionen, kann er sich auf eine Haftungsprivilegierung nicht berufen. Begrenzt wird die Haftung von Organmitgliedern und leitenden Angestellten nur durch die in das Aktiengesetz ein-

forderungen hoch. Grob fahrlässig handelt der Arbeitnehmer zwar erst, wenn er die erforderliche Sorgfalt in einem besonders hohen Maße außer Acht gelassen hat. Diese Haftungsschwelle ist aber schnell überschritten und eine Haftungsbegrenzung nur unter besonderen Umständen möglich, z.B. wenn die volle Haftung zu einer Existenzgefährdung des Arbeitnehmers führen würde. Bei mittlerer Fahrlässigkeit haftet der Arbeitnehmer zumindest anteilig, etwa dann, wenn er mit dem Firmenwagen einen Unfall verursacht oder Kaffee über den Arbeitslaptop schüttet. Nur bei leichter Fahrlässigkeit findet keine Haftung statt.

Über Fahrlässigkeit entscheiden Gerichte

Ob einfache, mittlere oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt, entscheiden im Zweifel die Gerichte. Dabei können die vom Mitarbeiter verursachten Schäden den Arbeitgeber, andere Mitarbeiter



Foto: ARD Tagesschau

Der Ex-VW-Chef Martin Winterkorn steht im Kreuzfeuer der Kritik

gen zukommen. Ob seine Manager-Haftpflichtversicherung einspringt, auch D&O-Versicherung genannt (für: Directors and Officers), ist nicht bekannt.

Eine solche Police ist für Manager mittlerweile unabdingbar, denn für Vorstände und Geschäftsführer gilt die sogenannte Haftungsprivilegierung nicht, auf die sich einfache Arbeitnehmer berufen können. Verursacht ein Mitarbeiter durch seine

auf eine Privilegierung nur eingeschränkt berufen. Diese greift nämlich nicht, wenn die Führungskraft bei charakteristischer Tätigkeitsausübung einen Schaden verursacht. Wenn der leitende Angestellte z. B. leicht fahrlässig einen Verkehrsunfall verursacht, ist er bezüglich des Schadens am Fahrzeug gegenüber dem Arbeitgeber haftungsprivilegiert. Veranlasst er aber bei Ausführung seiner Tätigkeit als kauf-

geführten Grundsätze der Managerhaftung, die sogenannte Business Judgement Rule. Demnach liegt kein Pflichtverstoß vor, wenn sich die Führungskraft vor ihrer Entscheidung ausreichend informiert hat, kein Interessenkonflikt besteht und darauf vertraut werden kann, dass die Entscheidung zum Wohle des Unternehmens getroffen wurde.

Aber auch für normale Angestellte sind die An-

oder Dritte treffen. Bei Personenschäden unter Arbeitskollegen zahlt die gesetzliche Unfallversicherung, wenn der Schaden nicht vorsätzlich verursacht wurde. Eine persönliche Haftung ist in diesen Fällen ausgeschlossen. Angestellte brauchen deshalb im Regelfall auch keine Berufshaftpflichtversicherung. Bei allen nicht betrieblichen Tätigkeiten haften dagegen auch sie persönlich. Beschädigt ein Arbeitnehmer z.B. fahrlässig Sachen eines Arbeitskollegen, wie Kleidung oder Brille, muss er für den Schaden aufkommen. Dieses Risiko lässt sich nur durch eine private Haftpflichtversicherung ausschließen.

Bei Pfusch haftet nur die Firma

Wenn ein Schaden bei Dritten entstanden ist, muss differenziert werden. Denn bei schuldhafter Verletzung vertraglicher Pflichten haftet nur der Betrieb. Bei Pfusch am Bau muss also die Baufirma einstehen. Anders liegen die Dinge bei der sogenannten deliktischen Haftung. Wer fahrlässig oder vorsätzlich das Eigentum oder die Gesundheit eines Dritten schädigt, ist persönlich und unbeschränkt verantwortlich und muss zahlen. Darunter fällt zum Beispiel ein Unfall

durch ein ungesichertes Baugerüst. Dabei trifft die deliktische Haftung nicht nur den Betrieb, sondern auch den Arbeitnehmer. Beide haften als Gesamtschuldner gegenüber dem geschädigten Dritten. Allerdings hat der Arbeitnehmer einen Freistellungsanspruch gegenüber seinem Arbeitgeber, wenn er im betrieblichen Auftrag und nicht grob fahrlässig gehandelt hat. Die Betriebshaftpflichtversicherung deckt dabei auch Schäden ab, die Dritten entstehen, allerdings nicht, wenn sie vorsätzlich herbeigeführt wurden. Bei grober Fahrlässigkeit tritt die Betriebshaftpflicht nur ein, wenn dies ausdrücklich im Vertrag vereinbart wurde. Mitunter liegt die Schuld nicht allein beim Arbeitnehmer. Den Arbeitgeber kann eine Mitschuld treffen, etwa wenn er sein Personal nicht ordnungsgemäß eingewiesen hat. Auch wenn er versäumt hat, eine betriebliche Haftpflichtversicherung abzuschließen, muss er den entsprechenden Teil der Schadenssumme selbst übernehmen. Denn Arbeitnehmer dürfen darauf vertrauen, dass ihr Arbeitgeber entsprechende Vorkehrungen getroffen hat.

Neben der Haftung für verursachte Schäden müssen Manager und Arbeitnehmer zudem mit weiteren Konsequenzen

rechnen. Schlimmstenfalls mit einer Kündigung oder gar strafrechtlicher Verfolgung. Arbeitnehmer sollten daher ihre arbeitsvertraglichen Pflichten mit größtmöglicher Sorgfalt erledigen und sich im Zweifelsfall genaue Anweisungen ihres Chefs einholen. Für Manager ist es unerlässlich, dass sie ihre Handlungen sorgfältig dokumentieren, um eine Haftung nach Maßgabe der Business Judgement Rule zu vermeiden. Unternehmen dagegen müssen die Pflichten ihres Führungspersonals klar und unmissverständlich

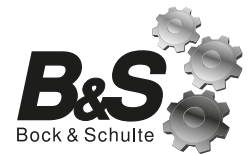


Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

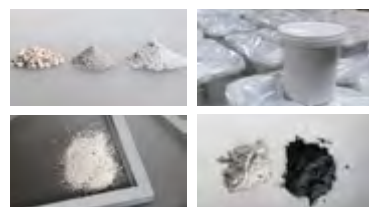
formulieren, beispielsweise in einer Compliance-Richtlinie, um Verstöße zweifelsfrei nachweisen zu können. Wie schwer dies sein kann, zeigt der Fall Win-

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

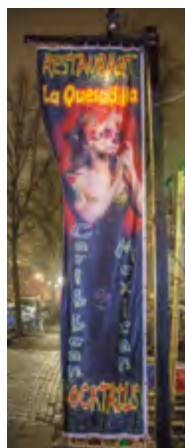
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

Voodoozauber und Karibikflair

Im „La Quesadilla“ gibt es mexikanisches Essen in ungewohnter Atmosphäre



Bunte Beleuchtung in Hamburg-Hoheluft

Werbefahne

Der Gastraum fasst nur rund 30 Plätze

Wir haben an dieser Stelle gerne italienische, gut bürgerlich deutsche oder asiatische Küche hochleben lassen. Doch irgendwann ist Schluss. Wir brauchen etwas Abwechslung. Nach mexikanisch ist uns der Sinn und verfallen auf einen Geheimtipp in Hamburg-Hoheluft. Das „La Quesadilla“ ist ein von weitem schon farbenfroh einladendes Kleinod, das einen Hauch von James Bond verspricht. Zumindest wenn man den Film „Leben und sterben lassen“ kennt, in dem sich Roger Moore mit Voodoo-Zauberern herumärgern muss.

Zumindest im Gastraum, der gerade einmal 30 Sitzplätze fasst, sind diverse Totenköpfe um die Bar drapiert. Magisch, verspricht der Kellner, sei indes vor allem die Guacamole-Sauce, die zu den meisten Speisen gereicht wird und auf einem alten Hausrezept basiert. Mittags sind einige Gerichte für 7,50 bis 10,50 Euro (inklusive eines Softdrinks) zu haben, abends liegt alles ein bis zwei Euro höher, wenn man nicht gerade ein üppiges Steak- oder Fischgericht ordert, wo man zwischen 22,50 und 24,50 Euro investieren muss.

Natürlich gibt es unterschiedliche Variatio-

nen des Namensgebers, den gefüllten Weizentortillas: Quesadillas mit pulled Beef, ausgelöstem Hähnchen oder viel Avacado-creme. Natürlich kann man auch Burritos, Enchiladas oder die frittierten Varianten (Flautas und Tostadas) haben. Zu allen gibt es diverse Saucen und eine ordentliche Portion Salat. Und das Beste: Es schmeckt alles wunderbar leicht und würzig.

Wenn man vorher ei-



Burritos mit Rind

nige Nachos (6,50 Euro) mit den besagten Saucen zum Stippen ordert, dürfte nach dem Hauptgang auch der größte Hunger gestillt sein. Man sollte aber auch auf einen der selbstgebrauten Drinks zurückgreifen, egal ob mit oder ohne Alkohol.

Abends unbedingt einen Tisch reservieren

Auf jeden Fall ist es ratsam, ob des begrenzten



Überbackene Enchiladas

Platzangebots im Winter vorher telefonisch einen Platz zu reservieren. In der warmen Jahreszeit vervielfachen sich Tische und Stühle übrigens auf der bunt beleuchteten großen Terrasse vor dem Eingangsbereich. Spätestens dann sollte man den Abend mit einer Margarita (7,50 Euro) in der Hand ausklingen lassen.

Text: Nils Knüppel

La Quesadilla

Falkenried 30
20251 Hamburg
Tel. 040 89 72 13 72
www.laquesadilla.de
info@laquesadilla.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr.. 11 bis 23 Uhr
Sa. und So. 10 bis 23 Uhr

Rain Man mit Wumme

In „The Accountant“ spielt Ben Affleck einen autistischen Buchhalter der Mafia



Das Böse naht



Der Steuerfahnder



Irgendetwas stimmt bei den Zahlen nicht



Ordnung muss sein



Nächtliches Versteckspiel

Es gehört seit dem legendären „Rain Man zu den Lieblingsklischees von Hollywood, dass Autisten Inselbegabungen haben müssen, vorzugsweise auf mathematischem Sektor. Bruce Willis beschützte in „Das Mercury Puzzle“ einen autistischen Jungen, der ein unmögliches Rätsel löst und so einen Geheimdienst auf sich aufmerksam macht. „The Accountant“ dreht den Spieß um: Hier beschützt nicht der Mann mit der Kanone den Autisten, der nimmt sie gleich selbst in die Hand. Das Resultat ist ein sehenswerter Film, in dem der als Schauspieler noch immer unterschätzte Ben Affleck mal so richtig zeigt, was er kann.

Christian Wolff (Affleck) ist ein Buchhalter. Bereits als Kind hatte er einen Drang zur Logik und zum Mathematischen. Sein Vater, ein Soldat, hatte keine Neigung, seinem Sohn lediglich zu einem Zaungast des Lebens zu erziehen, sondern brachte ihm bei, sich gegen Leute, die ihn drangsaliieren, mit Gewalt zu wehren, Behinderung hin oder her. Als Erwachsener hat Wolff den für sich perfekten Job gefunden, denn in dem, was er tut, ist er spitze. Und den erledigt er nicht nur für legale, sondern auch für illegale Organisationen, wobei

auch der Umgang mit der Waffe für ihn selbstverständlich ist. Ihm auf den Fersen ist der kurz vor dem Ruhestand stehende Ray King (J. K. Simmons), der als Leiter der Steuerfahndung auf den sogenannten Accountant aufmerksam geworden war, ihn aber noch nicht festnehmen konnte. Der neueste Auftrag führt Wolff zu der Firma von Lamar Blackburn (John Lithgow). Hier hat eine junge Buchhalterin Unstimmigkeiten entdeckt, die nur durch die genialen Analysekünste des Accountants aufgedeckt werden können. Aber

überraschender Weise wird Wolff durch den Auftraggeber selbst daran gehindert, den Auftrag fertig zu stellen. Und als plötzlich ein Mördertrupp hinter ihm und seiner jungen Kollegin her ist, ist es für Christian Wolff Zeit, seine anderen Qualitäten zu zeigen....

Die Kritiken gingen nicht zimperlich mit dem Film um, aber wer diese Seite häufiger liest, dem wird aufgefallen sein, dass hier auch Filmen eine Chance gegeben wird, die nicht alle mögen. Ein Klassiker wird „The Accountant“ sicher nicht, aber er bietet zwei Stun-

den lang mal etwas anderes. Die Welt, die sich die Hauptfigur geschaffen hat und in der sie sich sicher fühlt, steht im krassen Gegensatz zu dem, was ihm in seiner Arbeit mit Stift und Knarre begegnet. Ordnung trifft Chaos.

Text: Dr. Martin Soyka



Seit 2. März im Handel

Hamburger Hafen und Logistik AG:



Jens Hansen wird Nachfolger von Stefan Behn als Vorstand. Der 48-Jährige wird die Bereiche Container Betrieb und Technik sowie Informationssysteme leiten. Für den Vertrieb wird Angela Titzrath zuständig sein.

BLG Logistics Group:

Christian Dieckhöfer (52) verstärkt die Geschäftsführung der BLG Industrielogistik und übernimmt dort die Verantwortung für den Ausbau des Europageschäfts. Der gebürtige Dortmunder ist seit über 20 Jahren in Bremen ansässig und war lange Vorsitzender der Geschäftsleitung der STUTE Logistics KG.

Hyster Deutschland GmbH:



Timo Anthony (48, l.) ist neuer Area Business Director Central Europe. Der Marketingspezialist verantwortet den Vertrieb und Service des Flurförderzeugeherstellers.

May & Co. Logistik GmbH:



Der Projektentwickler von Gewerbeimmobilien hat Stefan Harder zum Geschäftsführer seiner Logistiksparte berufen. Der 36-jährige Immobilienwirt war zuvor bei Grossmann & Berger Prokurist.

Crown Gabelstapler GmbH & Co. KG:



Anette Walter ist neue Direktorin Marketing beim weltgrößten Unternehmen für Materialflusslösungen. Sie leitet die europäische Kommunikation sowie das Marketing und ist Schnittstelle zur US-Zentrale.

Anhalt Logistics GmbH:



Armin Richter-Aiwanger ist für den neugegründeten Bereich der strategischen Entwicklung zuständig. Der 56-Jährige wird für den Ausbau von kundenspezifischen Logistiklösungen verantwortlich sein.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 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
Dr-Ing Andreas Kossak
Martin Soyka

Fotos:

Stadt Land Hafen

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH Philip Becker

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 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist
Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

11. April 2017

STADT LAND HAFEN

EUROGATE-Gruppe mit stabilem Ergebnis

Bremen – Die EUROGATE-Gruppe hat 2016 mit 14,6 Millionen TEU genauso viel Container wie 2015 umgeschlagen. Nachdem die erste Jahreshälfte 2016 vielversprechend begonnen habe, hätten sich in der zweiten Jahreshälfte die Turbulenzen der Schifffahrtsbranche auf den Gesamtumschlag der Gruppe ausgewirkt, teilte das Unternehmen mit. In Bremerhaven sank der Umschlag um 0,6 Prozent auf 5,49 Millionen TEU, in Hamburg blieb er mit 2,27 Millionen TEU nahezu unverändert, In Wilhelmshaven kletterte er um 12,9 Prozent auf 482.000 TEU. In Italien verbesserte sich das Ergebnis um gut 200.000 TEU auf über 5 Millionen TEU. Herbe Verluste musste die Gruppe in Portugal hinnehmen, wo der Umschlag um nahezu ein Viertel auf 155.000 TEU sank. Auch Marokko schloss mit -8,4 Prozent und 1,127 Millionen TEU schwächer ab, in Russland lag das Minus bei 4,3 Prozent (82.000 TEU).

ZEABORN übernimmt Rickmers-Linie

Bremen – Die ZEABORN Gruppe will den Geschäftsbetrieb der Schwergutreederei Rickmers-Linie übernehmen, zu der auch das Tramgeschäft von NPC Projects gehört. Dadurch wird die Flotte auf rund 50 Mehrzweckschiffe mit 7.500 bis 30.000 Tonnen Tragfähigkeit wachsen. Das weltweite Team wird auf 200 Mitarbeiter wachsen. Die 2013 gegründe-

te ZEABORN Gruppe erhält durch die Rickmers-Übernahme ein Netzwerk von Büros in Belgien, China, Dänemark, Japan, Korea, Singapur, Thailand, den USA und Deutschland.

Erstes Windrad für Wikinger-Park steht



Sassnitz – Die erste von insgesamt 70 Fünf-Megawatt-Windkraftanlagen für den Offshore-Windpark „Wikinger“ ist von der Iberdola Renovables Offshore Deutschland GmbH erfolgreich installiert worden. Sämtliche Jacket-Fundamente und deren Verkabelung sind bereits fertig gestellt. Das Unternehmen, das bereits einen Windpark in der Irischen See betreibt, investiert nördlich von Rügen insgesamt 1,4 Milliarden Euro in den 350-Megawatt-Windpark, dessen Leistung einem Fünftel des jährlichen Stromverbrauchs Mecklenburg-Vorpommerns entspricht.

DSV Road und Carlsberg starten Zusammenarbeit

Bremen – Die Carlsberg-Brauerei und die ebenfalls dänische Spedition DSV A/S starten nun auch in Deutschland eine Zusammenarbeit. Bislang hatte DSV 50 internationale Routen für die Brauerei bedient. Nun soll auch ein Pendelver-

kehr zwischen Stavenhagen und Hamburg aufgenommen werden.

Wasco übernimmt Ummantelungswerk

Mukran – Die Wasco Coatings Germany GmbH hat die Anteile der mutares Holding-16, zu dem das Röhren-Ummantelungswerk in Mukran auf Rügen gehört, von der Mutares AG für 19,5 Millionen Euro übernommen. In Sassnitz-Mukran sollen nach Nordstream 1 auch die Rohre für die 1.200 Kilometer lange Ostseepipeline Nordstream 2 mit einer Betonummantelung zum Beschweren versehen werden.

Yusen Logistics schluckt Transfreight Automotive

Düsseldorf – Yusen Logistics BV hat die Transfreight Automotive Europe übernommen. Damit stärkt das Unternehmen vor allem seine Präsenz in Nordfrankreich. Yusen versorgt vor allem Automobilzulieferer zwischen Polen und Portugal sowie Großbritannien und der Ukraine mit jährlich rund 1,3 Millionen Tonnen Material.

Hamburger Festmacher vierfach zertifiziert

Hamburg – Die Hamburg Lines Men sind von der Klassifizierungsgesellschaft DNVGL und der Berufsgenossenschaft Verkehr zertifiziert worden. Damit erfüllen die Hanseaten nun auch offiziell die höchsten ISO-Sicherheitsstandards und sind als einzige Festmacher in Nordeuropa vierfach zertifiziert.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!
We satisfy your desire!



Transporte / *Transport:*

- Straße / *Road*
- Luftfracht / *Airfreight*
- Schiene / *Rail*
- Seefracht / *Seafreight*

Fahrten / *Tours:*

- Nahverkehr / *Local traffic*
- Fernverkehr / *Long distance traffic*

Service / *Services:*

- Lagerhaltung / *Storekeeping*
- Kommissionierung / *Picking*
- Zollabfertigung / *Customs clearance*

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de