

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

LHG einigt sich mit Gewerkschaft

Der Dauerstreit des Lübecker Hafens mit ver.di scheint endlich beigelegt zu sein



Foto: SLH



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

BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Die Trailer-Verladung in Lübeck könnte einen neuen Rekordwert zielen

Endlich einmal wieder positive Nachrichten aus Lübeck. Die dortige Hafengesellschaft (LHG) hat sich mit der Gewerkschaft ver.di auf ein Sanierungskonzept geeinigt, das, wenn vertraglich festgelegt, bis zum Jahr 2020 gelten soll. Danach verzichten die Mitarbeiter auf Sonderleistungen wie Weihnachtsgeld, die LHG sieht im Gegenzug von weiteren Kündigungen ab.

Daneben hat die LHG aber auch neun neue Direktzugverbindungen akquirieren können. Sechs Abfahrten nach Herne und drei zusätzliche Züge in die Nähe von

Mailand. 30.000 zusätzliche Trailertransporte könnten aufs Jahr gerechnet möglich sein. 2016 wurden an den Lübecker Terminals rund 74.000 Trailer abgefertigt. Erst-

mals könnte die LHG damit im kommenden Jahr die Rekordmarke von 100.000 Trailern knacken und langsam ihre Verbindlichkeiten abbauen. Seite 8

Zeitenwende

Die HHLA-Aktionäre freuen sich über den neuen Aufsichtsratsvorsitzenden. S.4

Warteschleife

Das schriftliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts stellt Hamburg vor neue Aufgaben. S.6

Ausbau

BLG Logistics erweitert mit der Übernahme der Spedition Kitzing & Co. ihr Portfolio. S.12

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**





Liebe Leserinnen und Leser,

das schriftliche Urteil zur Fahr-
rinnenanpassung der Elbe zeigt
zwei Dinge deutlich:

1. Der Bund und die Stadt Ham-
burg haben in der Sache absolut
Recht. So ziemlich jedes Ar-
gument der Umweltverbände
wurde als unbegründet abge-
schmettert. Vor allem die stän-
dig wiederholte Forderung nach
einer Hafenkooperation. Die
Hansestadt tut hier schon alles,
was im gesetzlichen Rahmen
möglich ist.

2. Der Bund und die Stadt Ham-
burg haben handwerkliche Feh-
ler gemacht. Diese gilt es nun,
schnellstmöglich zu beseitigen.

Die Umweltverbände sollten nun
ein Einsehen haben und in der
Sache einlenken. Denn verhin-
dern können sie diese nicht mehr.
Vielleicht sollten sie sich mal ein
Beispiel an dem Bundesvorstand
von ver.di nehmen, der in Lübeck
helfend eingeschritten ist. Dort
kommt man endlich zum Wohle
beider Seiten voran.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



8

Neue Brücke zum Burchardkai 3
Zeitenwende bei der HHLA 4
Elbvertiefung dauert noch länger 6
Lübeck schafft den Turnaround 8

Wirtschaft



10



12



14



16

Die Cashcow von Salzgitter 10
BLG schluckt Kico 12
May & Co. expandiert 14
Revolutionäre Liefersoftware 16

Recht & Geld

Geschäftsführer-Haftung 18

Essen



20

L'Osteria 20

DVD



21

John Wick: Kapitel 2 21

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Zweite Brücke fertiggestellt

Die neue Anbindung des Burchardkais nimmt Gestalt an



Fotos: SLH

Nach der ersten Eisenbahnbrücke ist nun auch die erste Straßenbrücke fertig gestellt

Hamburg ist die Stadt der Brücken – und hat wieder eine erneuert. Der Altenwerder Damm ist nun über eine Stahlbogenbrücke befahrbar. Sie ersetzt eine 106 Jahre alte Vorgängerin und misst 45 Meter. Die 360 Tonnen schwere Konstruktion kostete 22,8 Millionen Euro und ist Teil eines Gesamtpakets zur Neuanbindung des Burchardkais. Bereits im vergangenen Herbst war der erste Neubau einer daneben liegenden Eisenbahnbrücke eingeweiht worden. Noch fehlen aber zwei Brücken.

Denn neben der neuen, derzeit nur eingleisigen Brücke entsteht bis zum Jahresende eine zweite Eisenbahnbrücke, die zweispurig sein soll. Auf sie wird aber zunächst der Straßenverkehr vom Waltershofer Damm geleitet, da dessen zweispurige Brücke ebenfalls abgerissen und durch einen dreispurigen Neubau ersetzt wird. Erst wenn dieser fertig gestellt ist, können die beiden neuen Gleise auf der zweiten Bahnbrücke verlegt werden. 2020 soll alles fertig sein. Zusammen mit dem Neubau der Rugenberger Schleuse werden dann 109 Millionen Euro verbaut sein.

Der Burchardkai wird damit zwei Zufahrten erhalten: Eine wie bisher über den Waltershofer Damm und eine über den Altenwerder Damm. Dazu muss aber

noch am südwestlichen Ende des Burchardkais eine zweite Einfahrt gebaut werden. Die dort ankommenden Lkws werden am äußersten Rand des Geländes nördlich der Bahngleise zu den Blocklagern geleitet. HPA-Chef

Jens Meier hob die Notwendigkeit der Maßnahme hervor. Immerhin seien 2016 am Burchardkai 3 Millionen TEU und damit ein Drittel des Hamburger Gesamtumschlags abgefertigt worden.

Text: Matthias Soyka



Karl-Heinz Pröpping, Jens Meier, Frank Horch und Andreas Hollmann (v.l.)

Zeitenwende bei der HHLA

Neue Vorstandsvorsitzende und neuer Aufsichtsratsvorsitzender überzeugen Aktionäre

Bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) scheinen die Uhren nun anders zu gehen. Erstmals seit Jahren waren die Aktionäre auf der Hauptversammlung mit dem Vorstand zufrieden. Und auch der neue Aufsichtsratsvorsitzende, Ex-Bahnchef Rüdiger Grube, und Michael Westhagemann, der als Präsident des Industrieverbands Hamburg als unabhängiges Mitglied erstmals auch in das Kontrollgremium der AG gewählt wurde, erhielten großen Zuspruch. Nicht so jedoch der scheidende Aufsichtsratschef Prof. Peer Witten und andere Aufsichtsratsmitglieder.



Prof. Peer Witten,
Ex-Aufsichtsratsvorsitzender



Rüdiger Grube,
Neuer Aufsichtsratsvorsitzender



Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende

Am deutlichsten wurde Hans-Martin Buhlmann, der institutionelle Aktienanleger vertrat. Die HHLA feiere Geburtstag (zehn Jahre an der Börse). „Aber warum feiert niemand?“ Wohl weil der Aktienkurs seit seiner Ausgabe für 53 Euro und einem kurzfristigen Anstieg auf über 60 Euro nun auf rund 20 Euro abgestürzt sei. Da nützt auch die Erholung der letzten Monate nicht. Der Tiefstkurs lag bei rund zwölf Euro. Der Aufsichtsrat habe der HHLA im Jahr 2015 schweren Schaden zugefügt, als der Vertrag mit dem damaligen Vorstand Stefan Behn mit veränderten Konditionen verlängert worden sei. Behn hatte kurz darauf den Wunsch ge-

äußert, von einer extra in diesen neuen Vertrag implementierten Ausstiegsklausel Gebrauch zu machen und zu seinem 60. Geburtstag im März 2017 aus dem Unternehmen auszuschneiden. Dadurch, so musste Witten auf Anfrage einräumen, erhielt Behn statt eines Grundgehalts von 325.000 Euro nun 350.000 Euro bei gleichzeitiger Deckelung der variablen Vergütung von 150 auf 100 Prozent. Für die Ruhebezüge sei aber nur das Grundgehalt ausschlaggebend. Behn erhält so jährlich 12.500 Euro mehr. Monatelang hatte die Opposition in der Bürgerschaft vergeblich versucht, diesen Sachverhalt durch Kleine Anfragen zu

klären. „Es ist unmöglich, jemandem der kurz vor seinem Abschied steht, einen neuen Vertrag zu geben. Wer so handelt, haftet für den Schaden“, wettete Buhlmann.

Die Wiederwahl einer anderen Aufsichtsrätin sah Corbin Fischer als „Beleidigung der Intelligenz der Aktionäre“ an. Dr. Sibylle Roggencamp, Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der Finanzbehörde, habe den drohenden Verlust von 18 bis 38 Milliarden Euro für die Stadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein durch die Fehlinvestitionen der HSH Nordbank mit zu verantworten. Grube rief er mit Blick auf die Verfilzung von

Parteien, Senat und Aufsichtsratsgremien zu: „Hier ist viel Unrat zu beseitigen.“

Bernd Günther von der Vereinigung der freien Aktionäre kanzelte Witten als „schlechtesten Aufsichtsrats aller norddeutschen Aktienunternehmen“ ab. Er gab ihm die Schuld, dass im Aufsichtsrat kein einziger freier Aktionär sitze, obwohl diese vor zehn Jahren 1,2 Milliarden Euro für den Erwerb ihrer Anteile gezahlt hätten. Die zehnjährige Amtszeit Wittens, der nun aus Altersgründen ausscheidet, sei kein Erfolg gewesen. Konkurrent Eurokai sei damals mit einer Dividendenausschüttung von 50 Cent angetreten und liege nun bei 1,50 Euro pro Aktie, die HHLA lag damals bei 1,50 Euro und nun bei 0,59 Cent. Günther rügte auch, dass die HHLA es in dieser Zeit nicht geschafft habe, ihre Standorte zu diversifizieren.

Diese bei der HHLA genannte „horizontale“ Weiterentwicklung strebe das Unternehmen weiterhin an, erklärte die neue Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath dazu. Allerdings habe man in der Vergangenheit trotz intensiver Prüfungen außer Odessa keinen weiteren Hafen gefunden, der zur HHLA passe. Bislang habe man sich dabei auf den Ostseeraum und die Adria konzentriert. Kurzfristig sei es das Ziel, die vertikale Konzernstruktur mit den prächtig laufenden Intermodalverkehren weiter auszubauen. Hierzu unterhält die HHLA nun 13 Terminals in Südosteuropa: Sechs in Tschechien, je drei in der Slowakei und Polen sowie neuerdings eines in Budapest. Zudem gehören ihr 60 Lokomotiven und 2.400 Waggons. Dies müsse ständig weiter ausgebaut werden. Denn die „Ausstattung der HHLA sei kein Anlass für dauerhafte Sicher-

heit“, warnte sie. Auch wenn die HHLA derzeit auf einem soliden Fundament stehe. Als perspektivisch interessant bezeichnete Titzrath auch die Bahnverbindung auf der alten Seidenstraße nach Asien.

Zudem wolle die HHLA Vorreiter bei der digitalen Vernetzung im Hamburger Hafen sein. Hierzu solle die Schieneninfrastruktur digital optimiert werden. Aber auch andere Bereiche wie die Slot-Vergabe für Trucker bei der Container-Abholung an den Terminals oder die bessere Steuerung von Mitarbeitern und Maschinen zählten dazu.

Für das laufende Geschäftsjahr hat die HHLA die Gewinnprognose auf 140 bis 170 Millionen Euro angehoben. Der Containerumschlag hatte im ersten Quartal 2017 aufgrund der Neuordnung der Reeder-Allianzen um über zehn Prozent zugelegt.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

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



Sysng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

Neue Ehrenrunde für die Elbe

Hamburg fragt wegen der Fahrrinnenanpassung abermals bei der EU-Kommission an

Nach der schriftlichen Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts wird nunmehr das deutlich, was „Stadt Land Hafen“ seit Monaten prognostiziert hat und von offizieller Seite stets geleugnet wurde: Die Fahrrinnenanpassung der Elbe wird noch weitere Jahre auf sich warten lassen. Noch unmittelbar nach Bekanntwerden des Leipziger Urteils hatte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) getönt, das von den Richtern eingeforderte zusätzliche Verfahren werde nur einige Monate in Anspruch nehmen. Jetzt räumte er selbst in einer Senatsbefragung des FDP-Bürgerschaftsabgeordneten Michael Kruse ein, dass die Vorbereitungen dafür erst zum Jahresende abgeschlossen sein werden und der Senat eigenständig noch einmal die EU-Kommission ob der veränderten Lage um die Ausgleichsflächen für den Schierlingswasserfenchel angerufen habe. Diese will die Wirtschaftsbehörde nun in zwei ehemaligen, sieben Hektar großen Absetzbecken der Wasserwerke auf der Billwerder Insel gefunden haben.

Aufgeschreckt hat den Senat dabei offenbar ein Satz, den die Richter am Ende ihres Urteils schrieben: „Ob die auf der Grundlage des Urteils erforderlichen Ergänzungen und Änderungen der Planfeststellungsbeschlüsse eine erneute Beteiligung der EU-Kommission erfordern, unterliegt zunächst der Beurteilung durch die Beteiligten.“ Die Richter folgen damit ihrem Hinweisbeschluss vom Oktober 2014, in dem sie bereits angedeutet hatten, dass eine widersprüchliche Darstellung der Ausgleichsflächen für den Schierlings-Wasserfenchel eine erneute Prüfung durch die EU-Kommission nötig machen könnte. Der Senat tritt nun offenbar die Flucht nach vorne an und ruft Brüssel freiwillig an, bevor er erneut von den Umweltverbänden dazu gerichtlich gezwungen wird.

Und darum geht es: Die Elbe soll zwischen Tinsdal (Kilometer 638,9) und Elbmündung (Kilometer 755,5) auf 116,6 Kilometern um bis zu 2,42 Meter (bei Cuxhaven) so vertieft werden, dass sie von einem Schiff mit 350 Meter Länge und 46 Meter Breite sowie einem Tiefgang von 14,50 Metern tideunabhängig befahren werden

kann. Dazu muss die Elbe zudem in Teilen um 20 Meter verbreitert werden. Insgesamt 42 Millionen Kubikmeter Baggergut müssen gehoben werden, wovon 30 Prozent in der Medemrinne nahe Cuxhaven verklappt werden sollen. Dies werde die Strömung in der Mündung verändern und zwischen 1,5 und drei Zentimeter weniger Tidehub bewirken.

In der Sache bekamen Bund und Stadt absolut Recht

Minutiös haben die Richter in ihrem Urteil auf 267 Seiten und in 597 Absätzen das Für und Wider der Fahrrinnenanpassung aufgelistet und dabei dem antragstellenden Bund und dem Hamburger Senat in der Sache absolut Recht gegeben. Keines der Argumente der klagenden Umweltverbände ziehe. Nur handwerklich hätten der Bund und die Stadt Hamburg Fehler gemacht. Und dies vor allem bei den Ausgleichsflächen für den Schierlings-Wasserfenchel.

Hauptkritikpunkt ist die Ausweisung von Kohärenzflächen für diese tideabhängige, vom Aussterben bedrohte Pflanze. Diese

Ausgleichsflächen müssten gemäß der Natura 2000-Richtlinie der EU mindestens die gleiche Größe aufweisen. Schon eine „verbal-argumentative Darstellung hätte genügt“, schreiben die Richter, dass das Vorhaben „naturschutzfachlich nachvollziehbar“ sei. Das heißt: In der mündlichen Verhandlung hätten Bund und Senat dieses Problem ausräumen können, taten es aber nicht.

Richter werfen Antragstellern schwere Fehler vor

An zwei Stellen werfen die Richter den Antragstellern schwere handwerkliche Fehler vor. Zum einen bei der Ausweisung der niedersächsischen Ausgleichsflächen. Dort sei nicht klar dargelegt worden, was Standardmaßnahmen und was verbessernde Maßnahme im Sinne der EU-Richtlinie seien. Niedersachsen habe sogar erklärt, erst im kommenden Jahr (2018) seine Erhaltungsmaßnahmen festzulegen. Erst dann könne eindeutig erklärt werden, was Standard sei und was eine verbessernde Maßnahme.

Völlig unzulässig sei zum Zweiten der Hamburger Weg gewesen,

den Bereich Kreetsand als verbessernde Maßnahme auszuweisen, da dieser zuvor schon als Standardmaßnahme für ein anderes Projekt ausgewiesen worden sei. Eine „Doppelverwertung“ (Standard- und Kohärenzmaßnahme) sei unzulässig. Zudem fehle eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Schließlich kritisieren die Richter auch eine mangelnde Abwägung zwischen den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Eingriffe in die Fahrrinne und dem übergeordneten Interesse, dies zu tun. Zu erwartende Umschlagverluste könnten so ein Argument sein, müssten jedoch mit den negativen Folgen abgewogen werden. Dies sei zu wenig in dem Antrag geschehen.

Wirtschaftliche Notwendigkeit steht außer Frage

Kein gutes Haar haben die Richter dagegen an der Argumentation der Umweltverbände gelassen. Der verkehrliche Bedarf stehe laut den Richtern außer Zweifel: Der Anstieg der Schiffsgrößen sei offensichtlich und maßgeblich für die Bewertung des Verkehrsbedarfs des Bundes. Auch entspreche das Ziel des Ausbaus, die Verbesserung des allgemeinen Schiffsverkehrs, der Vermeidung von Gefahren und die ungehinderte Erreichbarkeit der Häfen, dem Sinn des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Richter zeigen zudem die wirtschaftliche Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung auf. „Pro 1 Millionen weniger TEU droht der Verlust von 10.500 Arbeitsplätzen“, heißt es auf Seite 168. Zudem sei Hamburg im Zentrum des europäischen Netzes TEN-T.

Für abwegig halten die Richter dagegen die von den Umweltverbänden immer wieder vorgetragene

Idee einer Hafenkooperation. Diese würde ein anderes Planungsziel bedeuten und nicht das gleiche Ziel auf andere Weise erreichen. „Abgesehen davon fehlt es an den rechtlichen Grundlagen für eine verbindliche Kooperation“, machen die Richter unmissverständlich klar. „Ein länderübergreifendes Seehafenkonzept gibt es nicht. Ohnehin ist fraglich, welche Qualität eine Hafenkooperation überhaupt haben könnte. Wenn sie Nachfragesteuerung bewirken soll, kann dies in einer Marktwirtschaft nur indirekt, d.h. angebotsorientiert durch Schaffung und Bereitstellung von Infrastruktur geschehen, die von den Marktteilnehmern angenommen wird oder – wie das Beispiel JadeWeserPort zeigt – auch nicht bzw. nur in bescheidenem Umfang.“ Der JadeWeserPort sei mit seiner Maximalkapazität von 2,7 Millionen TEU nur ein Baustein eines nationalen Konzepts, nicht aber eine ernsthafte Alternative zu Hamburg.

Elbvertiefung „light“ würde das Ziel verfehlen

Eine von den Umweltverbänden geforderte „Elbvertiefung light“, mit nur einer Vertiefung von 50 Zentimetern statt einem Meter, würde dagegen laut den Richtern das Ziel der Fahrrinnenanpassung nur zu 35 Prozent erreichen.

Der zeitliche Ablauf, sieht nun so aus. Bis Ende diesen Jahres wird die Hansestadt alle vom Gericht beanstandeten Mängel aufarbeiten. Als Antwort auf eine Kleine Anfrage Kruses erklärte der Senat dazu, dass die Stadt bereits 70 andere Flächen geprüft habe und es daher „keiner weiteren Unterstützung in Gesprächen mit den Nachbarländern (Niedersachsen,

Schleswig-Holstein) oder Dritten bei der Suche nach alternativen Standorten“ bedurfte. Der Senat will also nicht auf Niedersachsen warten. Stattdessen hat er die geänderten Flächen der EU-Kommission von sich aus angezeigt. Beim letzten Mal kam eine Stellungnahme aus Brüssel nach einem Jahr. Gleichzeitig wird das Planergänzungsverfahren, falls die Umweltverbände dagegen erneut klagen, wieder dem Gericht in Leipzig vorgelegt. Die Richter werden aber erst das Okay aus Brüssel abwarten. Vor 2019 ist mit einem Beginn der Bauarbeiten kaum zu rechnen.

FDP fordert, Zahlungen an Umweltverbände zu prüfen

Kruse sagte dazu: „Es könnte sich als schwerer Fehler herausstellen, dass die Nachbarländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen bei der Suche nach geeigneten Flächen außen vor gelassen werden. Diese arrogante Haltung Hamburgs ist in der Vergangenheit bereits mehrfach aus den Nachbarländern kritisiert worden. Der Scholz-Senat sollte es sich hier nicht unnötig mit dem Umland verscherzen.“

Mit Blick auf die Umweltverbände ergänzte Kruse: „Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist klar, dass das Verbandsklagerecht dringend reformiert werden muss. Es muss gelingen, dass die Umweltverbände ihre Kompetenz einbringen, um Projekte zu verbessern – nicht um sie mit allen Mitteln bis ins letzte Detail zu bekämpfen. Dafür ist es wichtig, die Zahlungen an Umweltverbände an ihren positiven Beitrag zu Infrastrukturprojekten zu knüpfen.“

Text: Matthias Soyka

Lübeck schafft den Turnaround

Die LHG gewinnt neue Zugverbindungen hinzu und steht vor Einigung mit ver.di



Fotos: SLH

Am baltic rail gate wird ein Trailer auf den Zug in Richtung Norditalien gehoben

In den letzten Jahren hat es nicht sonderlich gut für den Lübecker Hafen ausgesehen: Ein Teil des Papierumschlages und somit nahezu zehn Prozent des Umsatzes gingen verloren, Stellen mussten abgebaut werden. Doch nun die Trendwende: Der Umschlag legt zu, nicht zuletzt durch neun neue Direktzugverbindungen. Und mit der Gewerkschaft ver.di scheint nach zehn Jahren Dauerstreit nun eine Einigung möglich.

Bisher fahren jede Woche 28 mit Trailern beladene Züge aus der Hansestadt ab. Hinzu gekommen nun sind sechs Abfahrten nach Herne und drei Abfahrten nach Novara bei Mailand. Während die Trailer-Züge nach Norditalien wegen des Brenner-Passes nur eine Länge von 500 Metern haben, sind die Züge von TX Logistik und der LHG-Tochter ECL (European Cargo Logistics) nach NRW 640 Meter lang. 40 Sattelzuganhänger können so transportiert werden. Allerdings ist die Rangieranlage nur 600 Meter lang. Deshalb überlegt die Lübecker Hafen-Gesellschaft, die sechs Gleise um 150 Meter zu verlän-

gern, um zusätzliche Rangierfahrten zu vermeiden.

„Neue Zugverbindungen haben eine gewisse Sogwirkung“, erklärt Antje Falk, Geschäftsführerin der LHG-Tochter Baltic Rail Gate GmbH. „Wenn ein Unternehmen eine neue Anbindung schafft, überlegen die anderen, das auch zu tun.“ Insofern glauben die LHG-Verantwortlichen, dass sich Lübeck als der Eisenbahnhafen an der Ostseeküste weiter etablieren kann.

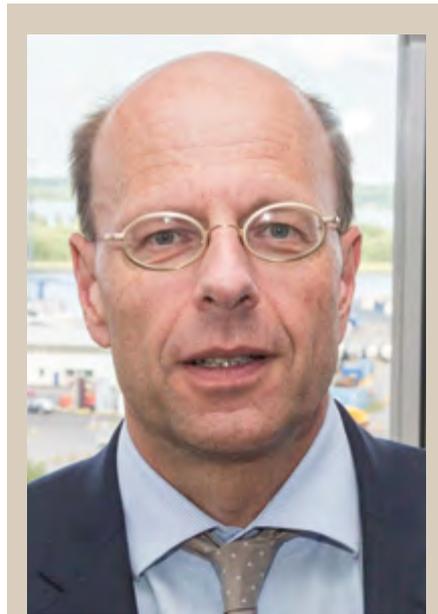
30.000 zusätzliche Trailer pro Jahr möglich

Die zusätzliche Ladung könnte der Jahresleistung in diesem Be-

reich zu einem neuen Rekord verhelfen. 74.000 Einheiten lautete die Vorjahresleistung. Auf's Jahr gerechnet könnten bis zu 30.000 Trailer hinzukommen und somit erstmals die 100.000-Marke geknackt werden, hofft LHG-Chef Sebastian Jürgens. Das könnte dazu beitragen, den Verlust der Vorjahre teilweise auszugleichen: „Wir arbeiten sehr an der umweltfreundlichen Transportkette Zug-Schiff.“

Um die Verluste der vergangenen Jahre, die 2016 rund 7 Millionen Euro betragen haben sollen, auszugleichen, legt die LHG zur Zeit bis zum Jahr 2020 ein Sanierungskonzept auf. Flankiert wird dies von einem Eckpunkte-Pa-

pier, auf das sich die Geschäftsleitung unter Beteiligung des Bundesvorstandes von ver.di mit der Arbeitnehmerseite geeinigt hat und das in einen Sanierungstarifvertrag münden soll. Im Wesentlichen geht es um einen Gehaltsverzicht der noch rund 500 Mitarbeiter, etwa Sonderzahlungen wie Weihnachtsgeld, und flexiblere Arbeitszeiten bei Schichtsystemen. „Dies ermöglicht uns eine deutlich einfachere Handhabung von Überstunden“, erläutert Jürgens. Insgesamt beliefen sich die von Arbeitnehmer erbrachten Leistungen auf 3,5 bis 5 Millionen Euro jährlich, stünden jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Eigentümerseite (62,5 Prozent Stadt Lübeck, 37,5 Prozent die RREEF Pan-European Infrastructure Two LUX S.à r.l., eine Finanzgesellschaft der Deutschen



Sebastian Jürgens,
LHG-Geschäftsführer

Bank) einen Beitrag in gleicher Höhe einbringen. Dafür verzichtet die LHG bis 2020 auf weitere betriebsbedingte Kündigungen. Rund 20 Prozent der Jobs waren

bei der LHG im Laufe der letzten Jahre verloren gegangen. Zudem wurden auch Arbeitskräfte durch die Pleite der Zeitarbeitsfirma HBV abgebaut.

Die bisherige Einigung mit ver.di bedeutet einen Meilenstein. Die örtliche ver.di-Vertretung hatte in den letzten zehn Jahren jedwede grundsätzliche Einigung mit der LHG blockiert. Jetzt gelang unter Beteiligung des Berliner Bundesvorstandes der Durchbruch. „Wir haben an unserer schwierigsten Baustelle erstmals was gehoben“, freut sich Jürgens. „Mit der angestrebten Einigung würde Lübeck mit einem Schlag zu dem deutschen Hafen werden, der über die langfristige Tarifregelung verfügt.“ Bisher galt Lübeck ob der Vorgeschichte in diesem Bereich eher als unsicherer Kantonist.

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

Hamburg ist die Cashcow

Chef der Salzgitter AG beziffert den Umsatz in der Hansestadt auf 2,5 Milliarden Euro



Hafen-Klub-Präsident Eckhard Rohkamm mit dem Chef der Salzgitter AG Prof. Heinz-Jörg Fuhrmann (r.)

Wer hätte das gedacht? Die Salzgitter AG ist allgemein bekannt als großer Stahlerzeuger mit Sitz in Niedersachsen. Im Hamburger Hafen besitzt der Konzern einen Mehrheitsanteil von 51 Prozent am HANSAPORT, über den jährlich bis zu 15 Millionen Tonnen Eisenerz und Kohle importiert werden, und 25 Prozent am Kupferproduzenten Aurubis. Hinzu kommt seit 2008 das Technologieunternehmen KHS Corpoplast, das Lösungen für Abfüllanlagen und Verpackungen im Bereich Glas und PET produziert. Gut 2.500 Mitarbeiter sind für die Salzgitter AG allein in Hamburg tätig, erklärte der Vorstandsvorsitzender Prof. Heinz-Jörg Fuhrmann im Hafen-Klub, und erwirtschaften einen Umsatz von jährlich rund 2,5 Milliarden Euro.

Das ist fast ein Drittel des Gesamtumsatzes von 7,9 Milliarden Euro. Und ein Großteil des Konzernergebnisses von 53,2 Millionen Euro stammt ebenfalls von der Elbe. Denn das eigentliche Kerngeschäft, die Stahlproduktion, die die AG immer noch zu 60 Prozent betreibt, ist längst nicht mehr profitabel. Gründe hierfür seien vor allem Überproduktionen in China, wo jährlich 350 Millionen Tonnen Stahl zu viel auf den Markt geschwemmt werden, und in der Ukraine (35 Millionen Tonnen). Die Salzgitter AG mit ihren Werken in Salzgitter und Peine sowie den Duisburger Klöckner

Werken und dem Röhrenproduzenten Mannesmann, die mit zum Konzern gehören, verarbeitet dagegen gerade einmal 6,8 Millionen Tonnen. Neben den Billigimporten aus Asien verderben laut Fuhrmann steigende Strompreise und ständig wachsende Klimaschutzauflagen das Geschäft.

Ausbau von Stahl-fremden Technologien

Deshalb sei der Konzern schon seit langem dabei, seinen Anteil an stahl-fremden Technologien im Konzern auf eine Höhe mit dem Anteil der Stahlproduktion

zu bringen. Gerade in Hamburg sei dabei die Entwicklung eines Verkaufsschlagers geglückt: KHS Plasmax. Dahinter verbirgt sich eine Kombination aus Glas- und PET-Flasche. Glas hat den Vorteil, absolut gas-dicht zu sein, PET-Flaschen sind dagegen deutlich leichter, allerdings nicht ganz gas-dicht. Bei Corpoplast wurde nun eine PET-Flasche produziert, die im Inneren über eine hauchdünne aufgedampfte Glasschicht verfügt, wodurch auch sie absolut gas-dicht wird. Eine Weltneuheit, die sogar recycelbar ist.

Dennoch sei Stahl laut Fuhrmann auf Dauer nicht aus der

industriellen Produktion wegzudenken. In der Automobilindustrie beträgt der Wert der verbauten Stahlprodukte immerhin 13 Prozent des Gesamtumsatzes der Branche (278 Milliarden Euro), beim Maschinenbau sogar 21 Prozent (von 159 Milliarden Euro), in der Stahl- und Metallverarbeitung 59 Prozent (von 79 Milliarden Euro) sowie jeweils zehn Prozent in der Elektrotechnik und im Baugewerbe. Hauptkunden der AG seien dem entsprechend vor allem die Automobilindustrie (25 Prozent), die Bauindustrie (20 Prozent), die Getränkeindustrie (15 Prozent) und der Energiesektor (10 Prozent). Denn über den HANSAPORT, bei dem den dort beschäftigten 100 Mitarbeitern aufgrund des im Hamburger Hafen geltenden Hafentarifs die mit Abstand höchsten Löhne im Konzern gezahlt werden, werden auch

Konzern-externe Versorgungsunternehmen mit Kohle beliefert.

„Perspektiven muss man sich als Industrieunternehmen in Deutschland erkämpfen“, fasste Fuhrmann die schwierige Gesamtlage zusammen. Immerhin sei es den deutschen Industrieunternehmen als Einzige in Europa gelungen, ein Niveau zu erreichen, das oberhalb der Vorkrisenzeit von 2008 liegt. Länder wie Großbritannien und Frankreich lägen dagegen noch zehn Prozent darunter, Italien sogar fast 20 Prozent und Spanien nahezu 25 Prozent. Nur in Deutschland werde das von der EU angestrebte Ziel von 20 Prozent Anteil der Industrie an der Bruttowertschöpfung eines Landes überschritten (23 Prozent). In Frankreich liegt er bei 18 Prozent, in Italien bei 16 Prozent, in Großbritannien nur bei zehn Prozent. Der EU-Durchschnitt beträgt 16

Prozent. Ein gewisser Anteil an Industrieproduktion sei aber laut Fuhrmann mit ausschlaggebend für den Wohlstand eines Landes.

Nicht zuletzt deshalb sei der Handel mit Stahlprodukten auch international recht schwierig. Rund 40 Prozent aller weltweiten Handelsbeschränkungen betreffen den Bereich Stahl. Wettbewerbshemmend seien zudem die sich ständig verteuernenden CO₂-Zertifikate, die es nirgendwo sonst auf der Welt gebe. Diese würden laut Fuhrmann auch die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien behindern: „Man fordert von uns Lösungen, entzieht uns aber die Mittel dafür.“ Sein Konzern habe deshalb mit einem stringenten Programm zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung auf die Herausforderungen reagiert.

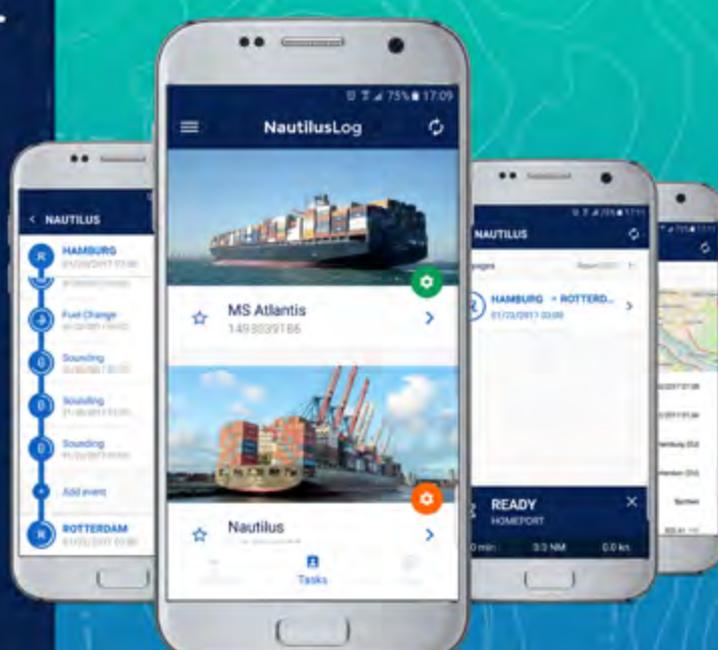
Text: Matthias Soyka



Das digitale Logbuch für die Schifffahrt

- Protokolliert Verbrauch & Emissionen
- Keine teure Hardware nötig
- Kinderleichte Handhabung
- Tracken von Positionen & Routen
- Alarmmeldung beim Zielerreichen
- Benachrichtigungen bei Events
- Flottenmanagement per Smartphone

securizon GmbH - Neuer Kamp 30 - 20357 Hamburg
info@nautiluslog.com - www.nautiluslog.com



BLG schluckt KICO

Die Bremer Logistiker wollen ihr Speditionsgeschäft weiter ausbauen

BLG LOGISTICS hat einen weiteren Schritt in den Ausbau seines Tür-zu-Tür Services getätigt. Rückwirkend zum Jahresbeginn übernehmen die Bremer das Hamburger Speditionsunternehmen Kitzinger & Co. sowie dessen Tochtergesellschaft Arno Rosenlöcher. Beide Firmen sind unter der Dachmarke KICO seit vielen Jahren im Markt bekannt. BLG-Chef Frank Dreeke sieht in der Übernahme einen „entscheidenden Baustein für den Ausbau des Geschäftsfelds Spedition der BLG“.

Bereits Anfang 2016 hatte BLG LOGISTICS mit der Übernahme der FORTRAGROUP einen ersten großen Schritt in diese Richtung getan. Zu der niederrheinischen Gesellschaft gehören das Speditionsunternehmen LOGFORTRA GmbH Logistic, Forwarding & Transport und INFORTRA GmbH INTERNATIONALFORWARDING & TRANSPORT. Die Gruppe hat ihre Kernkompetenzen in der internationalen See- und Luftfrachtspe- dition, ergänzt um Landverkehrs- transporte, Projektgeschäfte, Zoll- dienstleistungen und Logistik- konzeptionen. Die FORTRA beschäftigte 40 Mitarbeiter in acht Niederlassungen: Berlin, Ham- burg, Düsseldorf, Duisburg, Mön- chengladbach, Frankfurt, Stutt- gart, München und am Hauptsitz Niederkrüchten.

Verstärkung der See- und Luftfrachtspe- dition

Für Christian Marnetté, Geschäfts- führer Spedition bei der BLG, bedeutete die erste Übernahme bereits einen Ausbau „unserer na- tionalen und internationalen spe- ditionellen Angebote als komple- mentäre Dienstleistung für unsere Geschäftsbereiche Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik“. Die Übernahme von Kitzinger/ KICO bedeutet nun die consequen-



Ein Kico-Laster verlässt das Bremer Hafengelände

te Fortführung des Ausbaus der internationalen See- und Luftspe- dition, ergänzt um Dienstleistun- gen rund um temperatur-geführte Transporte.

Durch die Übernahme der 130 Mitarbeiter verdoppelt die BLG ihren Personalstamm im Bereich Logistik. KICO ist in Hamburg dreimal vertreten, dazu je einmal in Bremerhaven, Köln, Düssel- dorf, Frankfurt, Stuttgart, Mün- chen, wo das Unternehmen ebenso wie in Hamburg auf ein eigenes Lager unterhält. Marnetté: „Die Niederlassungen passen ideal in das vorhandene Netz der BLG und sind an strategisch entscheidenden

Kundenmärkten platziert.“ Für ihn bietet die abermalige Übernahme vor allem die Möglichkeit, den Bereich Kontraktlogistik weiter auszubauen. Hierzu gehören Tem- peratur-geführte Güter ebenso wie Projektladungen und Stückgüter aller Art. Lediglich Massengüter sind bislang nicht im Portfolio.

Die BLG hat im vergangenen Jahr 1,047 Milliarden Euro umge- setzt (+11,4 Prozent) und erwirt- schaftete einen Gewinn vor Steuern von 30,8 Millionen Euro (+3,7 Pro- zent). Die Mitarbeiterzahl stieg um 15 Prozent auf 10.046. Die Dividen- de lag erneut bei 40 Cent pro Aktie.

Text: Matthias Soyka

DIE MAY & CO. LOGISTIK GMBH ERÖFFNET EIN BÜRO IM HERZEN HAMBURGS.



MAY & CO.
— LOGISTIK —

WACHSTUM BRAUCHT PLATZ

INVESTIEREN • ENTWICKELN • VERMIETEN

Unser Fokus: Projektentwicklung & Revitalisierung von modernen Logistik- und Industrieflächen in Deutschland.

Unser Ankaufsprofil senden wir Ihnen gern persönlich zu. Alternativ können Sie dieses auf unserer Internetseite herunterladen
www.mayundco.de

Bevor wir mit der Realisierung Ihres Projekts beginnen, wollen wir Sie und Ihr Unternehmen verstehen, denn:

ERFOLG BEDARF DER PLANUNG

- Standortsuche und – analyse
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Nutzerspezifische Projektentwicklung in allen Größenordnungen
- Revitalisierung von Bestandsimmobilien
- An – und Verkauf von Bestandsimmobilien
- Vermietung von eigenen Bestandflächen
- Verkauf von fertiggestellten Projektentwicklungen
- Service Development für Eigennutzer

*„Geschäfte werden
zwischen Menschen
gemacht.“*



Stefan Harder
Geschäftsführer

Esplanade 41 – Finnlandhaus – Telefon: 040 - 740 770
20354 Hamburg

Mobil: 0171 36 36 338

E-Mail: harder@may-gruppe.de

Immobilienentwickler expandiert

May & Co. eröffnet seine erste Dependence im Herzen Hamburgs



Foto: May & Co.

An der A92 bei Dingolfing realisierte May & Co. dieses Zulieferzentrum für den Automotive-Bereich

Die May & Co. Unternehmensgruppe hat in Hamburg ihre erste Zweigniederlassung eröffnet. Vom achten Stockwerk des „Finland Hochhauses“ an der Esplanade aus werden zunächst fünf Mitarbeiter neue Projekte im Bereich der Logistik-, Handels- und Hotelimmobilien entwickeln. Die May & Co. Logistik GmbH wird dabei vom neuen Geschäftsführer Stefan Harder angeführt, der zuvor bei Grossmann & Berger Prokurist war. Schwerpunkt wird Norddeutschland sein, jedoch erstrecken sich die Aktivitäten auf das gesamte Bundesgebiet, wie zuletzt auf ein Projekt in Dingolfing. An der A92 realisierte May & Co. eine 30.000 Quadratmeter große Immobilie, die von der Rudolph Logistik Gruppe aus Baunatal für den Automotive-Bereich genutzt wird.

Die May & Co. Unternehmensgruppe wurde 1983 gegründet und hat ihren Sitz im schleswig-holsteinischen Itzehoe. Seither realisierte das Familienunternehmen mehr als 300 Projekte. Der Schwerpunkt der Tätigkeit liegt in der Entwicklung von Einzelhandels-, Logistik- und Hotelimmobilien. Die Erschließung von großflächigem Wohnbauland komplettiert das Angebot.

Am Anfang steht dabei stets die Projektidee. Jede der Projektentwicklungen beginnt mit dem konkreten Wunsch, etwas Neues zu schaffen. Sei es die Entwicklung von zukunftsorientierten Einzel-

handelsflächen, flexiblen Logistikimmobilien, modernen Hotelkonzepten oder die Erschließung von Wohnbauland für junge Familien – die May Gruppe ist Realisierungspartner sowohl für Eigennutzer als auch für Städte und Kommunen.

Investitionen meist in Bestandsobjekte

May investiert neben dem Ankauf von unbebauten Gewerbegrundstücken auf unterschiedliche Art in Bestandsimmobilien. Neben der Spezialisierung auf den Ankauf von großflächigen

Einzelhandelsobjekten stehen vor allem Logistik- und Industrieimmobilien mit Aufwertungspotenzial im Fokus. Für Verkäufer gilt May & Co. als verlässlicher Partner. „Unser eingespieltes Team strukturiert neben Einzelobjektankäufen auch komplexe Portfolioankäufe innerhalb kürzester Zeit“, erläutert Harder. „Wir entscheiden unabhängig von Investitionsgruppen.“ Somit seien schnelle Entscheidungswege für den Verkäufer garantiert. Ein Vorteil, den auch etliche namhafte Kunden bereits zu schätzen wussten.

Text: Matthias Soyka

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

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

Revolutionäre Liefersoftware

Die Heikendorfer Fast Lean Smart – FLS GmbH plant Touren in Sekundenschnelle um



Foto: Fast Lean Smart

Britta Blömke ist Geschäftsführerin des Unternehmens, das nahe Kiel seinen Hauptsitz hat

Im logistischen Alltag passieren oft unvorhersehbare Dinge, die den Arbeitsablauf auf den Kopf stellen: Da wird ein Fahrer krank, am Zielort wird gestreikt, die Zugmaschine gibt den Geist auf oder das Entladegerät spinnt. Die Liste der Imponderabilien ist lang. Für Betriebe, die im Wesentlichen mit der Auslieferung zu tun haben, heißt es da, rasch umzudisponieren. Für all die gibt es jetzt eine Software, die in Sekundenschnelle die betriebswirtschaftlich günstigste Alternative errechnet: DISPATCH NOW.

Die Software wurde von der Heikendorfer Fast Lean Smart – FLS GmbH entwickelt, die der ehemalige Logistikberater und Mathematiker Thomas Brechtel vor 25 Jahren in Köln gegründet hatte. Seit fast 20 Jahren sitzt das Unternehmen mit seinen 85 Mitarbeitern nun nahe Kiel (und Niederlassungen in Großbritannien, Dänemark und den Niederlanden), nur einen Steinwurf vom Ostseestrand entfernt. Erste Kunden mit der Ursprungsoftware waren die damaligen Kampffmeyer-Mühlen (Aurora), später folgten Großbetriebe wie Bahlsen oder Wiesenhof. Mittlerweile zählen auch große börsennotierte Werte wie Allianz, EnBW, Jungheinrich oder IBM zum Kundenstamm.

Zielgruppe für die neue Software sind Betriebe, die mindestens 15 Fahrzeuge im ständigen Einsatz haben. Besonders Kurier- und

Expresspaket-Lieferanten dürften Interesse zeigen. „Das Programm ist cloud-basiert, das heißt dass die Software sehr schnell in das bestehende IT-Umfeld integrierbar ist. „Wir sind sofort betriebsbereit“, erklärt FLS Geschäftsführerin Marketing & Personal Britta Blömke. „DISPATCH NOW“ basiere auf TomTom-Kartenmaterial, das in eine Bürosoftware umgewandelt worden sei. Die Software wird auf Smartphones oder Tablets installiert und erkennt über GPS, wo sich jedes Fahrzeug gerade befindet.

Das System ist sofort einsatzbereit

Die Cloudlösung sei sofort einsatzbereit. Die mobile Anwendung werde z.B. auf Smartphones oder Tablets installiert und ermögliche durch Statusrückmeldungen eine permanente Echtzeit-Tourenop-

timierung. Im Normalfall liefere das Programm „eine schlanke Vereinbarung von Terminen“, so Blömke. Ein Zeitvorschlag und die anfallenden Kosten würden sofort ausgeworfen, indem im Webportal der Kunde aus einer Reihe von touren- und kostenoptimierten Terminen den für sich Passenden auswählen kann. Damit ist die Terminvereinbarung und die folgende Tourenplanung vollständig digitalisiert. Zentraler Ansatz sei, dass nunmehr der Kunde hierbei das Lieferszenario mit Zeit und Ort vorgeben könne. Aber eben auch eine Neuberechnung noch während der Auslieferung und somit eine Steuerung der mobilen Ressourcen, wie z.B. Außendienstmitarbeiter, sei möglich. In Sekundenschnelle könne der Lieferplan auch mehrerer Fahrzeuge umgeworfen und auf die kostengünstigste Weise geändert werden. Der Distributeur weiß

so sofort, was ihn die Änderung kostet. „Das ist das Intelligenteste der Lösung: Nicht nur sture Tourenplanung sondern auch Kostenmanagement.“ Die neuen Touren werden dabei automatisch auch im gekoppelten Navigationssystem der Lieferfahrzeuge angezeigt und so zum neuen Zielort geleitet.

Für die Fahrer bedeutet dies eine deutliche Umstellung des Alltags. „Der Alltag wird wesentlich dynamischer“, sagt Britta Blömke. Nach Erledigung eines Auftrags muss der Fahrer eine Statuts-Rückmeldung abgeben, woraufhin ihm das nächste Ziel angezeigt wird. Die Berechnung der Touren und deren Dauer erfolgt dabei auf Straßenniveau, nicht per Luftlinie oder Knotenpunkte, wie dies bei anderen Systemen der Fall ist. Das erhöhe die Alltagsgenauigkeit entscheidend.

Bei Unternehmen, die zuvor manuell geplant haben, sind Einspa-



Die Firmenzentrale von Fast Lean Smart liegt idyllisch

rungen bis zu 50 Prozent möglich, meint Blömke. Im Schnitt können Unternehmen 20 Prozent Kostensenkungen realisieren – durch eingesparte Dispositions- und Kilometerkosten. FLS-Großkunden wie REWE, die größter Online-Lieferant im Lebensmittelbereich werden wollen, oder Media-Saturn steuern ihre Lieferprozesse mit FLS-Soft-

ware bereits nach diesem Prinzip. DISPATCH NOW ist auf praktisch jedem Mobilgerät einsetzbar, unabhängig vom Betriebssystem. Selbst Barcode-Scanner sind kompatibel. Bislang wird die Software als Mietmodell vertrieben. Neben einem Basispreis werden nutzungsabhängige Gebühren fällig.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

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

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

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11
 Telefonnummer: +49 40 789 16-211
 E-Mail: heik@heik.de
 Website: www.heik.de



Neun goldene Regeln für Firmenchefs

Was Sie zur GmbH-Geschäftsführer-Haftung unbedingt wissen sollten

GmbH-Geschäftsführer leben rechtlich gefährlich. Bei Pflichtverletzungen haften sie für jede Form der Fahrlässigkeit, auch für leichte Fahrlässigkeit. Nicht die Gesellschafter müssen nachweisen, dass der Geschäftsführer konkret falsch gehandelt hat. Es genügt, dass die Gesellschafter erklären, sie hätten den Verdacht, er könne falsch gehandelt haben. Hier neun Tipps.

1. GmbH-Geschäftsführer müssen die Risiken erkennen und ihre Lösung dokumentieren:

Der Geschäftsführer sollte insbesondere im Fall von Geschäften mit Risikopotenzial eine ausreichende Dokumentation anlegen. Dazu gehören neben den Entscheidungsgründen für das jeweilige Geschäft, sofern vorhanden, Ausschnitte aus Fachzeitschriften, schriftliche Empfehlungen von Banken oder sonstigen Finanzdienstleistern, Renditeberechnungen oder die Stellungnahme des Steuerberaters. Außerdem sollte das Risiko deutlich beschrieben und überlegt werden, ob es zu vermeiden oder zu mindern ist. Eine Haftung scheidet aus, wenn der Geschäftsführer annehmen durfte, auf der Grundlage angemessener Informationen zum Wohle der Gesellschaft zu handeln.

2. Bei mehreren GmbH-Geschäftsführern hilft eine Geschäftsordnung, die Ressorts festlegt:

Grundsätzlich ist ein Geschäftsführer für alles zuständig. Das bedeutet, dass er auch für alles haf-

tet. Mehrere Geschäftsführer haften gemeinsam als sogenannte „Gesamtschuldner“. Anerkannt ist, dass von Gesellschaftern aufgestellte Zuständigkeitseinteilungen haftungsbegrenzend wirken. Dies geschieht meistens im Rahmen einer Geschäftsordnung. Wenn also außerhalb des eigenen Ressorts ein Haftungsfall entsteht, ist nur derjenige haftbar, der das entsprechende Ressort auch verantworten muss. Eine Gesamtverantwortung sämtlicher Geschäftsführer ist jedoch immer gegeben für die wirtschaftlichen und finanziellen Daten der Gesellschaft, wenn ein Geschäftsführer den Verdacht haben muss, dass im Nachbarressort etwas schief läuft.

3. Weisungen von Gesellschaftern an GmbH-Geschäftsführer sollten genau dokumentiert werden:

Geschäftsführer sind den Weisungen der Gesellschafter unterworfen. Diese entscheiden meist durch Gesellschafterbeschluss mit einfacher Mehrheit. Dabei dürfen die Gesellschafter auch

Weisungen im Tagesgeschäft geben. Der Geschäftsführer, der aufgrund einer Weisung der Gesellschafter handelt, haftet allerdings nicht für hieraus resultierende Schäden. Daher sollten die Weisungen dokumentiert werden, im Idealfall durch Unterschrift der Gesellschafter. Kann diese nicht erreicht werden, sollte sich der Geschäftsführer wenigstens eine entsprechende Notiz machen oder im Rahmen eines Mailverkehrs die Weisung erläutern. Dabei muss er sich nicht an Weisungen halten, die dazu führen, dass der Geschäftsführer strafbar handeln oder sich schadenersatzpflichtig machen würde. Weisungen sind nur zulässig, wenn ein Gesellschafterbeschluss vorliegt. Die bloße Anweisung eines Mehrheitsgesellschafters genügt nicht. Weisungen der Gesellschafter dürfen auch „wirtschaftlich unsinnig“ sein bis zur Grenze der Insolvenz. Der Geschäftsführer muss dabei auf die wirtschaftlichen Nachteile des Weisungshandelns hinweisen,

dann aber die Weisung ausführen.

4. Entlastung des GmbH-Geschäftsführers durch die Gesellschafter:

Meistens wird bei Vorlage eines Jahresabschlusses nicht nur dieser festgestellt, häufig mit einem Gewinnausschüttungsbeschluss versehen, sondern auch der Geschäftsführer entlastet. Diese Entlastung bedeutet Ausspruch von Vertrauen in sein zukünftiges Handeln, aber auch Verzicht auf Schadenersatzansprüche, soweit diese zum Zeitpunkt der Entlastungsentscheidung erkannt werden oder aber hätten erkannt werden können. Diese Entlastung ist für den Geschäftsführer von großer Bedeutung, weil nach einer entsprechenden Entlastung die Gesellschafter keinen Schadenersatz mehr für die Fälle einklagen können.

5. Vereinbarung von Haftungsbegrenzungen und Haftungshöchstsummen im Dienstvertrag:

Die Haftung für Vorsatz kann nie eingeschränkt werden. Die Haftung für (einfache) Fahrlässigkeit kann aber eingeschränkt

werden. Bei der Haftung für grobe Fahrlässigkeit ist dies umstritten. Dementsprechend könnte die Haftung für leichte Fahrlässigkeit ganz ausgeschlossen werden. Schadenersatzansprüche gegen den Geschäftsführer müssen innerhalb von sechs Monaten nach Fälligkeit und bei Beendigung des Dienstvertrags innerhalb von drei Monaten nach dessen Beendigung schriftlich geltend gemacht werden, andernfalls sind sie erloschen. Welche Schadenersatzbegrenzungen maximal zulässig sind, ist höchstrichterlich nicht entschieden. Anerkannt ist aber in jedem Fall die Haftung der Höhe nach zu begrenzen etwa auf zehn Prozent des Schadens bzw. das Eineinhalbfache der festen jährlichen Vergütung.

6. D&O-Versicherung für Fremd-Geschäftsführer:

Seit einigen Jahren gibt es eine Spezial-Vermögenshaftpflichtversicherung für Geschäftsleiter und Aufsichtsräte. Da sie aus Amerika kommt, hat man die dortige Bezeichnung „D&O“, also „Directors and Officers“-Haftpflichtversicherung, übernommen. Dabei werden die Vermögensschäden der Gesellschaft wie auch die Anwaltskosten zur Anspruchsabwehr ersetzt (bis zu einem Höchstbetrag). Damit werden Haftungsansprü-

che gegen den Geschäftsführer ersetzt, was nicht nur für den Geschäftsführer hilfreich ist, sondern regelmäßig auch für die GmbH, weil die Ersatzansprüche oft über das Vermögen eines Geschäftsführers hinausgehen.

7. Unangemessene Leistungen dürfen nicht an Gesellschafter fließen, soweit sie nicht durch Gewinn oder Rücklagen gedeckt sind:

Ein Geldabfluss an die Gesellschafter darf nicht dazu führen, dass der GmbH ein Verlust entsteht. Das kann z. B. geschehen, wenn Forderungen gegen Gesellschafter begründet werden, die wirtschaftlich wertlos sind oder dass verdeckte Gewinnausschüttungen an den Gesellschafter gewährt werden. Wenn diese Zahlungen nicht von den Gesellschaftern zurückverlangt werden können, haftet der Geschäftsführer oder Prokuristen dürfen keine Darlehen gegeben werden, falls diese Darlehen nicht rechnerisch vom Gewinn oder freien Rücklagen gedeckt sind.

8. Bei Anzeichen einer Krise ist eventuell sachverständiger Rat nötig:

Der Geschäftsführer hat die Pflicht, die wirtschaftliche Lage der GmbH laufend zu beobachten und sich bei Anzeichen einer krisenhaften finanziel-

len Entwicklung durch Aufstellung einer Zwischenbilanz (oder ähnliches) einen Überblick über den Vermögensstand zu verschaffen. Kann der Geschäftsführer dies selbst nicht erledigen, so hat er einen Sachverständigen zu beauftragen.

9. Arbeitnehmerbeiträge zur Sozialversicherung sind immer bei Fälligkeit zu zahlen:

Diese Beträge sind vorrangig zu leisten. Dabei ist ausschließlich die Fälligkeit der Beiträge maßgeblich, nicht etwa die Auszahlung des Lohns an Arbeitnehmer, auch nicht etwaige Teilauszah-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

lung. Geschäftsführer, die dies nicht beachten, haften persönlich. Zudem ist die Vorenthaltung von Arbeitnehmerbeiträgen zur Sozialversicherung strafbar.

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



„Soll ich den Rest einpacken?“

In der „L'Osteria“ haben die Pizzen fast schon die Größe von Wagenrädern



Viele Plätze im Außenbereich am Winterhuder Markt



Rustikales Inneres für die weniger sonnigen Momente

In unserer letzten Ausgabe schrieben wir über Deutschlands wohl beste Pizzeria, die sich im fränkischen Fürth angesiedelt hat. Heute haben wir eine Restaurant-Kette im Visier, die ihren Hauptsitz unweit davon in Nürnberg hat, aber allein in Deutschland über 58 Filialen verfügt, davon zwei in Hamburg: „L'Osteria“ an der Staatsoper und am Winterhuder Marktplatz. An letzteren setzen wir uns an einem sonnigen Tag und wollen sehen, wie wohl eine der größten Pizzas Deutschlands schmeckt. Denn mit 46 Zentimetern Durchmesser hat sie fast schon Wagenradgröße. Doch Größe ist bekanntlich nicht alles. Schmeckt das Riesenteil auch?

Wir nehmen an einem der vielen Tische Platz und haben auf der umfangreichen Karte die Wahl zwischen zwei Dutzend ebenjener Mafiatorten, die zwischen 7,75 und zwölf Euro kosten. Im gleichen Preisfenster bewegen sich übrigens die zwölf Pasta-Gerichte. Natürlich kann man auch die üblichen italienischen Vorspeisen ordern. Bruschetta beispielsweise gibt es für 5,50 Euro. Dafür erhält man auch vier belegte Scheiben mit den zerstückelten Tomaten. Wer freilich ernsthaft anstrebt, zumindest die Hälfte der nachfolgenden Pizza zu schaffen, sollte dies Gericht mit seinem hoffent-

lich Gegenüber teilen. Als Getränk empfehlen wir eine der selbstgemixten Limonaden, die in einer Mischung aus Bierhumpen und Einmachglas serviert werden und sehr fruchtig frisch schmecken.

Doch nun zur Hauptsache: Wie schmeckt nun die Pizza, die nach ein paar Minuten von der sehr flinken und freundlichen Bedienung serviert wird? Ok, sie ist riesig. Ein Gutteil lappt seitlich über den Teller, was auch erklärt, warum man vorher einen großen Papieruntersatz auf den Tisch gelegt bekommt. Und die Geschmacksprobe: Bestanden! Die Pizza ist wirklich lecker, könn-

te hier und da ein wenig üppiger belegt sein, aber allein die Basisversion (Margherita) kann sich sehen lassen. Natürlich ist es für einen Normalsterblichen illusorisch, dieses kulinarische Ungetüm allein zur Gänze in sich hineinzuzwängen, auch wenn es noch so schmeckt. Die Standardfrage der Bedienung ist denn am Ende auch: „Soll ich den Rest einpacken?“

Text: Nils Knüppel



46 Zentimeter Pizza



Selbstgebraute Limo

L'Osteria

Winterhuder Marktplatz 17
22299 Hamburg
Tel.: 40 36 03 51 10
winterhude@losteria.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Di. 11 bis 14 Uhr
und 17 bis 24 Uhr
Do. bis So. 11 bis 14 Uhr
und 17 bis 24 Uhr
Mittwoch Ruhetag

Die Lunte brennt wieder

Auch in „John Wick: Kapitel 2“ lässt es Keanu Reeves wieder gewaltig krachen



Ein Freund weiß Rat



Taubstumme Killerin



Wenn's gefährlich wird, sind die Bilder eiskalt



Geballte Gegnerschaft



Wieder ein harter Tag

Es war die Überraschung des Filmjahres 2014/2015: Keanu Reeves, der seine erste Karriere mit Teenager-Komödien begonnen, mit „Speed“ massiv beschleunigt und der Matrix-Trilogie faktisch abgeschlossen hatte, kehrte als wortkarger und verdammt rachsüchtiger Ex-Killer John Wick im gleichnamigen Film ins Kino zurück und startete mit 50 im Action-Fach noch einmal fulminant durch. Der Film war ein Hit, so dass die Fortsetzung schnell beschlossen war. Und die hält, was der erste Teil versprach.

Eigentlich ist John Wick durch mit allem. Na gut, erst muss er sich sein im ersten Film gestohlenen Auto noch zurückholen, aber das ist schnell erledigt. Nun aber tritt ihm ein alter Freund entgegen, der ihn an eine alte Schuld erinnert und diese jetzt einfordert: Santino D'Antonio (Riccardo Scamarcio) will, dass John seine Schwester ermordet, denn die hat statt Santino einen Sitz in der hohen Kammer der Verbrecher erhalten. John lehnt zuerst ab. Als daraufhin sein Haus gesprengt wird, beugt er sich und macht sich widerwillig auf den Weg

nach Rom, um seine mörderische Pflicht zu tun...

Das Sequel wurde beim Publikum und der Kritik gut aufgenommen. Es liegt in der Natur von Fortsetzungen, dass sie nicht mehr das Erfrischende und Überraschende des Erstlings haben können. Also macht das Drehbuch das Beste draus und erweitert die faszinierende Schattengesellschaft um Mörder mit Kodex, Verbrecherhotels und Goldmünzen, bis sie um die ganze Welt reicht. Die Killer sind überall und ihre Anzüge sind schussicher. Die Handlung

ist mit Anachronismen durchsetzt, die sich nahtlos einfügen, z. B. Kommunikation über Rohrpost. Natürlich wird auch hier wieder das bekannte Gun-Fu, also die Synthese aus Schusswaffeneinsatz und Kampfkunst, auf die Spitze getrieben. Die Waffen werden größer, die Schusswechsel ausgedehnter, und wenn man Wick eine Pistole mit nur sieben Kugeln gibt, dann weiß der Zuschauer, dass jede einzelne ihr Ziel finden wird. Wer mit dem ersten Teil nichts anfangen konnte, sollte lieber zu etwas anderem greifen. Wer damals allerdings gut

unterhalten war, ist hier richtig (auch wenn nicht ganz einleuchten will, warum der zweite Film eine FSK 18-Freigabe erhalten hat, während der Erste frei ab 16 war). Teil 3 ist jedenfalls bereits in der Entstehung.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

Zum Verladen eigenen Kran mitgebracht



Ueckermünde – Die dänische DSV Air & Sea GmbH hat für die Eisengießerei Torgelow im Industriehafen Ueckermünde-Bendsdorf diverse Rotornabenteile verladen. Da der Hafen selbst über kein geeignetes Gerät verfügte, organisierte DSV einen Kran, der die bis zu 35 Tonnen schweren Teile heben konnte, um sie dann

nach Dänemark zu bringen. Die Verschiffung war notwendig geworden, da Baustellen auf der A20 einen Landtransport der insgesamt 500 Tonnen unmöglich machten.

Hamburg erhält Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Hamburg – Die Hansestadt wird als weltweit drittgrößter Produktionsstandort für zivile Luftfahrtindustrie Sitz des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Es soll im Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) angesiedelt werden, das auch von Airbus und Lufthansa Technik sowie diversen kleinen und mittleren Betrieben getragen wird. Bisher waren nur zwei kleinere Bereiche des DLR in Hamburg angesiedelt. Der Hauptsitz war in Köln. Etliche Bereiche

waren über das Bundesgebiet verstreut. Der Bundestag hatte nun die Mittel für das Zentrum um 42 Millionen Euro erhöht. Schwerpunkte der Forschung sollen der 3D-Druck und die virtuelle Gesamtentwicklung (Industrie 4.0) sein.

Trafos für Heizkraftwerk ausgetauscht

Wedel – Die Firma Gustav Seeland hat im Auftrag von Siemens zwei Trafos beim Heizkraftwerk Wedel ausgetauscht. Sie wogen 105 und 40 Tonnen und kamen aus dem Werk im österreichischen Weiz. Der Transport erfolgte an Land bis Dresden, von dort aus per Binnenschiff. Auch der Abtransport der alten Trafos (150 und 40 Tonnen) mit einem Zwölfachser wurde von der Firma organisiert.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
 Norddeutsches Medienkontor GmbH
 Minsbekkehre 14
 22399 Hamburg
 Telefon +49.40.36 09 84 80
 Fax +49.40.37 50 26 03
 E-Mail
 info@norddeutschesmedienkontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.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:

Stadt Land Hafen (SLH)

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 incl. 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:

8. August 2017



Bock & Schulte jetzt bio-zertifiziert

Hamburg – Die Firma Bock & Schulte, ein Spezialist für das Lagern, Mahlen, Sieben und Abfüllen von Rohstoffen, ist seit April bio-zertifiziert unter der Nummer DE-ÖKÖ-006. Damit kann das Unternehmen seinen Kunden garantieren, dass die komplette Bio-Lieferkette eingehalten wird. Hierfür sind auf dem Gelände in Hamburg-Billbrook extra gesonderte Bereiche ausgewiesen, auf denen ausschließlich Bioprodukte gelagert und verarbeitet werden. Eine Vermischung mit Resten von normalen landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist damit ausgeschlossen.

13 Windkraftanlagen komplett verladen



Brunsbüttel – Im Elbehafen wurden 13 komplette Windkraftanlagen, die aus Reußenköge bei Husum stammen, nach Crotone (Italien) verschifft. Üblich ist eigentlich die Verladung einzelner Komponenten. Hier wurden jedoch pro Anlage eine Gondel, eine Nabe, drei Flügel und drei Turmteile verladen. Insgesamt mussten 130 Teile bewegt werden, wozu auch je ein Container mit Zubehör gehörte. Das Gesamtgewicht betrug 3.250 Tonnen.

Flügelteile für Airbus verschifft



Stade – Auf dem Buss Terminal Stade wurden erstmals Bauteile für den A350 und den A380 verladen. Sie kommen aus dem Airbuswerk Stade und werden von dort aus nach Hamburg-Finkenwerder gebracht. Dabei verlassen die 32 mal sechs Meter langen Flügeloberschalen für den A350 und die Druckkalotten für den A380 nicht den Lkw. Stattdessen wird dieser über eine hydraulische Rampe komplett an Bord gebracht. Bislang erfolgte der Transport auf der Straße per Schwertransporter.

Blue Water Shipping verlädt Gasröhren

Mukran – Den Transport der Pipeline-Röhren für die Gasleitung Nord Stream 2 wird von Blue Water Shipping A/S übernommen. Der dänische Transportspezialist hat den Zuschlag für das 40-Millionen-Euro-Projekt von der malayischen Wasco Coatings GmbH erhalten. Die Röhren werden in Finnland und auf Rügen mit Beton ummantelt und müssen dann zur Baustelle in die Ostsee gebracht werden. Blue Water ist für das Abholen der Röhren aus den Werken, das Zwischenlagern und die Beladung der Errichterschiffe verantwortlich.

Modernste Anlage für Schiffsabwässer läuft

Kiel – Am Ostseekai wurde Europas modernste Annahmereinrichtung für Schiffsabwasser in Betrieb genommen. Die 1,8 Millionen Euro teure Anlage kann bis zu 300 Kubikmeter in der Stunde aufnehmen, zehnmal so viel wie die alte Vorrichtung. Acht Anschlüsse mit 225 Millimeter starken Druckrohrleitungen wurden geschaffen, die das Schmutzwasser in einen 75 Kubikmeter großen Speicher führen, der mit Analyse- und Behandlungstechnik ausgestattet ist. In der Ostsee müssen Kreuzfahrtschiffe ab 2021 ihre Abwässer an Land entsorgen.

Öl-Plattform zum Abwracken geschleppt



Rotterdam – Die niederländische Schleppreederei KOTUG International, die auch in Deutschland tätig ist, hat erfolgreich die Shell Bohrplattform „Pioneering Spirit“ auf einer Barge zum Abwracken nach Großbritannien gebracht. Dabei waren vier Schlepper im Einsatz. Sie manövrierten zunächst die Barge unter die Plattform und schleppten sie nach der Fixierung zu dem Fluss Tees, von wo aus sie zum Zersägen gebracht wurde.

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