

# 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

## Schluss mit den Lkw-Staus

Das neue Slotbuchungssystem wird an den Hamburger Terminals verbindlich eingeführt

Der Hamburger Hafen macht nun Ernst mit der Digitalisierung. Ab 29. November werden Lastwagen an den vier Containerterminals der Hansestadt nur noch nach elektronischer Voranmeldung abgefertigt. Dazu werden über eine Datenschnittstelle (TR02) wie an Flughäfen Slots vergeben, die die Abfertigung der Lkws entzerren und lange Wartezeiten verhindern sollen.

Derzeit läuft ein Testbetrieb mit ausgewählten Fuhrunternehmen und Softwareanbietern. Die Terminalbetreiber raten allen Speditionen und Fuhrunternehmen dringend, sich mit den neuen



Foto: HHLA / Thies Rätzke

Lkws sollen künftig schneller an den Terminals abgefertigt werden

Abläufen vertraut zu machen. Lkw-Fahrer könnten im Vorwege schon eine Menge Zeit sparen, wenn sie an den Terminals eine Truckerkarte beantragen würden, ohne die künftig das Befahren der

Terminals nicht mehr möglich ist. Unternehmen, die den Hafen nur sporadisch anfahren, können zur elektronischen Voranmeldung eine kostenlose Software von DAKOSY nutzen. Seite 10

### Ausbau

Der Seehafen Kiel boomt und erweitert deshalb seine Kapazitäten. S.6

### Umzug

Auch bei Ancotrans laufen die Geschäfte prächtig. Man zog in ein größeres Büro. S.12

### Forschungsprogramme

Die BLG nimmt an gleich drei Forschungsprogrammen des Bundes teil. S.14

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

die Hamburger Terminalbetriebe wollen die Abfertigung von Lastwagen beschleunigen. Dazu wird nun nach langem Hin und Her ein elektronisches Slotbuchungsverfahren eingeführt. Kleinere Fuhrunternehmen, die ihre Touren noch auf Handzetteln organisierten, werden sich nun mit der Neuzeit anfreunden müssen.

Davor müssen sie aber keine Angst haben. Außer einem PC, einem Internetanschluss und ein paar Smartphones braucht man nicht viel dazu. Die Software wird von DAKOSY gestellt. Wer sich das Leben leichter machen will, sollte allerdings zu einem IT-System greifen, das auch die ganze Betriebssteuerung abwickelt und in dem die Slotbuchung integriert ist. Doch hier sollte man aufpassen. Nehmen Sie lieber ein Softwarehaus, das Komplettlösungen anbietet, als einen Konkurrenten, der sich jeden Vorgang einzeln bezahlen lässt. Meist funktionieren diese nur scheinbar günstigen Systeme auch schlechter.

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



6



8



10

HSH Nordbank vorder Rettung 4  
 Albis Leasing setzt Vorstand ab 5  
 Kiel baut seinen Hafen aus 6  
 Der Sinn des Fehmarnbelttunnels 8  
 Lkw-Slots gegen Staus 10

## Wirtschaft



12



14



16

Ancotrans vergrößert sich 12  
 BLG forscht für die Zukunft 14  
 Bei HOYER geht Sicherheit vor 16

## Recht & Geld

Buchauszug für Handelsvertreter 18

## Essen



20

Der Bauch von Kiel 20

## DVD



21

Wonder Woman 21

## Personal

Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23



# Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

**TCO Transcargo GmbH**

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

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

# HSH Nordbank vor der Rettung

Bei den Übernahme-Verhandlungen zeichnet sich eine überraschende Wende ab

**Die HSH Nordbank wird aller Voraussicht nach weiter bestehen. Das heißt es nach Abschluss des offiziellen Bieterverfahrens und mit Beginn der Detailverhandlungen mit möglichen Übernahmekandidaten aus internen Kreisen. Offensichtlich haben gleich mehrere kapitalkräftige Investoren Interesse an dem angeschlagenen Bankhaus bekundet, nachdem sich das Neugeschäft, das der neue Vorstand nach der Abspaltung der notleidenden Schiffs- und Immobilienkredite in eine Badbank in der verbliebenen Kernbank forciert hatte, hervorragend entwickelt hatte.**

Im vergangenen Jahr soll das Neugeschäft um gut ein Viertel auf 4,4 Milliarden Euro gestiegen sein, so dass der Überschuss allein im ersten Quartal dieses Jahres 104 Millionen Euro betrug. Schon 2016 hatte der Gewinn vor Steuern 173 Millionen Euro betragen, und das, obwohl aus der Badbank Verluste von 333 Millionen Euro zu verkraften waren. Die übrigen Geschäftsbereiche erzielten jedoch einen Gewinn von über einer halben Milliarde Euro. Dadurch sei es höchst wahrscheinlich, dass einer der Bieter sowohl die Kernbank als auch die Bad Bank mit übernehmen wird. Insgesamt sind fast 2.100 Angestellte bei der HSH beschäftigt.

Viele Hamburger Firmen  
hielten ihr die Treue

Dabei haben auch viele große Unternehmen der Hamburger Hafenwirtschaft wie zum Beispiel die Eurokai AG, Hapag Lloyd, die HHLA, die Raffinerie H&R AG oder das Immobilienunternehmen Albert Büll der Bank die Treue gehalten. Zu den weiteren Kunden zählen Börsenschwergewichte wie die VTG AG, die Jungheinrich AG oder die Chemieunternehmen Helm AG und Mabanft sowie die Spedition HOYER. „Wir wollen nicht lan-

ge auf Kreditentscheidungen aus Frankfurt warten, sondern erwarten schnelle und erkenntnisreiche Entscheidungen vor Ort“, erklärte ein Marktteilnehmer gegenüber dieser Zeitung.

Die neuen Eigentümer, die ab dem 1. März 2018 das Sagen haben werden, könnten für die HSH Nordbank durchaus ein Segen sein. Das zeigen Beispiele aus der Vergangenheit, wo als „Heuschrecken“ verschriene Unternehmen wie Flowers, Lonestar, Apollo oder Ceberus in Österreich und Deutschland bewiesen haben, dass sie im Gegensatz zur Öffentlichen Hand Banken erfolgreich fortführen und für Kunden unentbehrlich werden können. So war in Düsseldorf die hoch angesehene Industriekreditbank (IKB) in der Finanzkrise 2009 durch eine Übernahme vor der Schließung gerettet worden. Demnächst kommt die Aktie wieder an die Börse. Somit ist die IKB-Bank in der Geschäftswelt verblieben.

So soll das auch mit der HSH Nordbank geschehen. Ein Bonus ist der Qualitätsvorstand, der noch Jahre unter Vertrag steht. Die Kreditentscheidungen werden zügig getroffen. Ein Umstand, den die norddeutsche Kundschaft zu schätzen weiß.

Denn bei Großbanken mit dem Umweg über die Zentrale in Frankfurt dauern etwaige Zusagen erheblich länger. Auch die Berenberg Bank forciert eher das Provisionsgeschäft zu Lasten der Kreditvergaben. Ähnlich verfährt die Lampe-Bank. Gut für Hamburg ist da, dass die Haspa so stark und entscheidungsschnell mit dem agilen Vorstandschef Harald Vogel-sang und seinem Stellvertreter Frank Brockmann ist. Auf kleinerer Flamme ist auch die Hamburger Volksbank erfolgreich unterwegs.

Länder würden mehrere  
Milliarden Euro sparen

Vielleicht kann auch die HSH Nordbank in den nächsten Jahren wieder von Börsenpräsident Friedhelm Steinberg als Börsenkandidat begrüßt werden. Für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, die Hauptanteils-eigner der HSH Nordbank sind, wäre eine erfolgreiche Übernahme ein Glücksfall. Sie würden einige Milliarden Euro sparen. Der Gesamtverlust für beide Länder zusammen wird derzeit auf 10 bis 16 Milliarden Euro geschätzt und damit deutlich geringer als zuletzt.

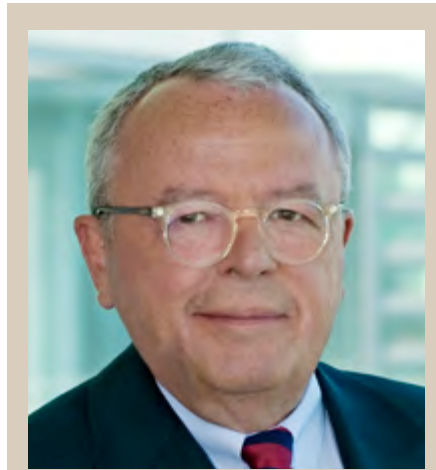
*Text:* Matthias Soyka

# Aufsichtsrat setzt Vorstand ab

Bei Albis Leasing wurde der Sohn des Firmengründers nach Aktionärskritik gefeuert

**Der Aufsichtsrat der Albis Leasing AG hat nach der heftigen Kritik der großen Mehrheit der freien Aktionäre und der beiden großen Aktionärsvereinigungen gehandelt und setzte John Mahn, den Sohn des Firmengründers Hans Otto Mahn, vor die Tür. Der Vorstandsvertrag mit Mahn jr. wurde „einvernehmlich“ aufgelöst.**

Sein Vater hatte den Filius dank seines Kapitalanteils von gut 30 Prozent in die Position gehievt. Für einen bisher eher erfolglosen Berufsanfänger erschien das Jahresgehalt von bis zu 340.000 Euro vielen Aktionären als exorbitant



**Hans Otto Mahn,**  
Firmengründer Albis Leasing

hoch. „Mehr als der Erste Bürgermeister Hamburgs“, berichtete die Börsen-Zeitung. Ein angesehener Hamburger Wirtschaftsprü-

fer hatte daraufhin eine Klage angekündigt, wovon er nun, da die Sache wieder vom Tisch ist, absehen will.

Der Vorstand besteht nunmehr aus drei Personen und will sich zusammen mit den 110 Beschäftigten wieder verstärkt um das aktive Geschäft kümmern und für Kunden aus der Hamburger und übrigen norddeutschen Wirtschaft präsent sein. Im bisherigen Jahresverlauf ist das Geschäftsvolumen mit Neukunden erneut gestiegen. Nicht zuletzt deshalb ist die Firma nach Meinung von Branchenkennern weiter im Aufwind.

*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](mailto:heik@heik.de)

Website: [www.heik.de](http://www.heik.de)



Stellplatzkapazität in TEU



# Kiel baut seinen Hafen aus

17 Prozent Umschlagplus in den ersten drei Quartalen



Fotos: Seehafen Kiel

Am Schwedenkai soll die Hafensfläche um ein halbes Hektar ins Wasser hinein erweitert werden

**Im Seehafen Kiel boomen die Geschäfte. In den ersten drei Quartalen schoss der Umschlag um satte 17 Prozent in die Höhe. Auch der Kombinierte Ladungsverkehr legte zu und wird in diesem Jahr wohl erstmals 30.000 Einheiten erreichen. Allein das Neugeschäft des skandinavischen Holztransporteurs SCA steuerte neun Prozent zu dem Umschlagplus bei. Grund genug für den Seehafen-Geschäftsführer Dirk Claus, weiter in die Anlagen zu investieren.**

Ehrgeizigstes Projekt dürfte der Ausbau des Schwedenkais sein. Am Westufer der Kieler Förde soll am Liegeplatz 25 durch eine „Vorschuhung“ die bestehende Hafensfläche um ein halbes Hektar erweitert werden. Damit soll mehr Platz für die Ladungsmengen im Linienverkehr nach Schweden geschaffen werden, für den weitere Steigerungsraten prognostiziert sind. Der Antrag auf Planfeststellung ist gestellt. Baurecht wird im kommenden Jahr erwartet. Die Investitionssumme liegt bei 9 Millionen Euro. Parallel wird allerdings geprüft, ob andere Optionen bestehen, um zusätzliche Vorstauflächen am Schwedenkai zu schaffen. Eine Alternative hätte den Vorteil, dass der Liegeplatz Nr. 25

Bestand hätte. Um den Rangierbetrieb am Schwedenkai betrieblich zu optimieren (Vermeidung von Leerfahrten) und noch flexibler zu gestalten, wird der vorgelagerte Bahnhofskai in 2018 mit einem dritten Gleis ausgestattet. Durch diese Maßnahme können kürzere Ladezeiten erreicht und zusätzliche Slots angeboten werden.

## Zweites Terminalgebäude für Kreuzfahrer am Ostufer

Am Kieler Ostseekai wird zur Sommersaison 2019 ein zweites Terminalgebäude für Kreuzfahrtpassagiere und deren Gepäck entstehen. Der PORT OF KIEL baut seine Abfertigungsanlagen damit für 5,5 Millionen Euro weiter aus,

um sich im weiter wachsenden Kreuzfahrtmarkt zu positionieren. Geplant ist ein 4.000 Quadratmeter großes zweigeschossiges Terminalgebäude, mit dem vor allem mehr Kapazitäten für Gepäck geschaffen wird. In seiner Funktionsweise wird das neue Gebäude dem bestehenden Terminal ähneln. „Wir werden immer häufiger auch von Schiffen mit mehr als 4.000 Passagieren angelaufen. Kreuzfahrten sind ein wachsender Marktbereich für den Kieler Hafen“, sagt Claus. Baubeginn soll im September 2018 sein, so dass das neue Gebäude zur Saison 2019 in Betrieb gehen kann.

Bereits im Bau ist am Ostuferhafen der Ausbau des Schuppens Nr. 6. Die 7.000 Quadratmeter große Lagerhalle für vorwiegend

russische Forstprodukte wurde um zwei Felder erweitert. Anfang Juni hat man mit den Arbeiten begonnen, um gut 1.250 Quadratmeter zusätzlichen Schuppenraum zu schaffen. Im Zuge der Arbeiten wurden zudem die Vorstauffläche für die Klaipeda-Fähre um wenige Meter verlegt, Schilderbrücken angepasst und Lkw-Aufstellspuren neu markiert. Um der wachsenden Nachfrage nach geeigneten Lagerflächen für russische Forstprodukte auch langfristig zu entsprechen, wird der PORT OF KIEL eine weitere Holzhalle erreichen. Der 100 mal 50 Meter große Neubau des künftigen Schuppens Nr. 12 wird unweit des Liegeplatzes der St. Petersburg-Fähre errichtet, so dass kurze Wege zwischen Schiff und Halle bestehen. Er wird Anfang 2018 in Betrieb gehen.

Auch abseits der Terminals wird gebaut. Der Rangierbahnhof



**Dr. Dirk Claus,**  
Geschäftsführer Seehafen Kiel

Kiel-Meimersdorf dürfte bis 2019 auf 740 Meter lange Güterzüge erweitert werden. Bisher ist die Zuglänge auf 540 Meter begrenzt. Am Kieler Rangierbahnhof treffen die Kombizüge aus Hamburg-Bill-

werder sowie die Direktzüge aus Italien ein. In Meimersdorf erfolgen die Aufteilung und der Weitertransport der Züge zum Schwenkai und in den Ostuferhafen, wo Anschluss an die Fähren nach Skandinavien und ins Baltikum besteht. Zudem werden in Meimersdorf Ganzzüge mit Kohle, Rapsöl und Neufahrzeugen abgefertigt sowie Sonderzüge und Waggongruppen angenommen.

Um auch in Zukunft weiter wachsen zu können, prüft der Seehafen Kiel zudem im Rahmen der Flächenvorsorge, ob eine Erschließung des benachbarten Kraftwerkgeländes möglich ist, um den Ostuferhafen langfristig zu erweitern. Das Kieler Kohlekraftwerk soll in 2018 (bzw. 2019) außer Betrieb gehen und durch ein Gasmotorenkraftwerk ersetzt werden, das sich derzeit im Bau befindet

*Text:* Matthias Soyka

## EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

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

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

Mehr Infos auf [www.ancotrans.de](http://www.ancotrans.de) - Fordern Sie uns heraus.





# Das Prinzip Hoffnung

Der Femern A/S-Chef erklärte den wirtschaftlichen Nutzen des Fehmarnbelttunnels



Das Projekt: 18 Kilometer lang, 10 Milliarden Euro teuer, 12.000 Autos und 200 Züge am Tag

**„Eine ökonomische Gelegenheit“** hieß die Überschrift eines Vortrags, den **Claus F. Baunkjaer**, CEO der Femern A/S, vorm CDU-Wirtschaftsrat hielt. Doch statt harter Zahlen präsentierte der Däne hauptsächlich die Eckdaten eines für viele faszinierenden Projekts. Konkret wurde er selten (Baubeginn vermutlich 2020, Inbetriebnahme 2028). Häufig flüchtete er in die Floskel: „Trust me“ (Vertrauen Sie mir).

Denn die strittigen Punkte ließ Baunkjaer größtenteils unerwähnt. Zum Beispiel, dass der wirtschaftliche Nutzen von vielen angezweifelt wird. Derzeit überqueren auf den Scandlines-Fähren, die zwischen Puttgarden und Rödby verkehren, rund 9.000 Fahrzeuge die Ostsee-Meerenge. Wenn der 18 Kilometer lange Tunnel in Betrieb genommen wird, hoffen die Betreiber auf einen Sprung von gerade einmal 12.000 Fahrzeugen. Zum Vergleich: Die Köhlbrandbrücke wird täglich von 36.000 Fahrzeugen passiert, davon die Hälfte Lkws.

Gleichwohl hob Baunkjaer einen unbestreitbaren Vorteil

der neuen Querung hervor: Der Schienengüterverkehr muss nicht mehr über den Großen Belt geführt werden, sondern kann auf einer neuen Trasse 160 Kilometer Strecke einsparen (Güterwaggons dürfen nicht auf den Fähren transportiert werden) und auch erheblich schneller fahren. Die derzeitige Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterzuges zwischen Hamburg und Dänemark beträgt derzeit bei unter 20 km/h. Das liegt unter anderem daran, dass die Bahnstrecke in Dänemark teilweise nur einspurig und nicht elektrifiziert ist.

Auf dänischer Seite sei man bereits dabei, die Hinterlandanbin-

dungen auszubauen, bekräftigte Baunkjaer. Diese sei auf deutscher Seite eine der Hauptkritikpunkte, räumte er ein. Zwischen Puttgarden und Bad Schwartau muss eine neue zweispurige und elektrifizierte Trasse neben der bisher vorhandenen eingleisigen Strecke gebaut werden. Zudem muss die Fehmarnsundbrücke ersetzt und die Autobahnanbindung zum Teil ausgebaut werden. Das dürfte die deutsche Seite rund 3 Milliarden Euro kosten. Die dänische Seite rechnet für den Bau des Tunnels und dessen Anbindung mit rund 7 Milliarden Euro, wobei man ein Sicherheitspolster von 1 Milliarde Euro einkalkuliert hat. Der Bahn-



ausbau ist auch der Grund dafür, dass die EU rund 1 Milliarde Euro mit in das Unternehmen schießt. Die Fahrzeit der Personenzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen soll sich auf rund zweieinhalb Stunden fast halbieren.

### 66 Euro für eine Pkw-Passage

Diese Kosten und der Betrieb des Tunnels sollen sich durch die Mautgebühren für die passierenden Autos innerhalb von 36 Jahren abgebaut haben. Rund 66 Euro soll die Passage für einen Pkw kosten – egal, ob mit Anhänger oder als Campingbus. Für Lkws werden 281 Euro kalkuliert. „Trust me“, sagte Bunkjaer abermals. Die Wirtschaftlichkeit des Tunnels sei 15mal gecheckt worden. Sie sei stark. Was er dabei freilich verschwiegen ist, dass auf deutscher Seite eine erste Kosten-Nutzen-Analyse gerade mal ein Verhältnis von 1:1 ergab. Das bedeutet: Für jeden eingesetzten Euro erhält die Volkswirtschaft auch nur einen Euro Gewinn. Ein Verhältnis, das in Deutschland den Todesstoß für jedes Projekt bedeuten würde. Wenige Monate später kam eine neue Analyse zu dem wundersamen Ergebnis: 5:1.

Spätestens seitdem wittern Gegner hierzulande Ungemach. Bunkjaer, der auch ein Büro in Berlin und auf Fehmarn unterhält, gab auch zu, dass das Projekt auf deutscher Seite wesentlich kritischer als in Dänemark gesehen werde. Dort liege die Zustimmung bei 85 Prozent. Die Antragsunterlagen hätten auf dänischer Seite den Rekordwert von 1.600 Seiten erlangt, woraufhin es 42 Einsprüche gegeben habe. Die deutschen Unterlagen hätten zunächst 10.000



**Claus F. Baunkjaer,**  
CEO Femern A/S

Seiten umfasst, woraufhin 3.100 Einsprüche eingereicht wurden. Nach der zweiten Auslage im Jahr 2016 sei die Seitenzahl auf 14.000 gewachsen, die Zahl der Einsprüche auf 12.600 explodiert. Nur ein gutes Drittel der Deutschen sei für das Projekt, 43 Prozent seien dagegen, 14 Prozent neutral und neun Prozent ohne eine Meinung. Mit zwei Jahren Verzögerung rechnet Femern A/S aufgrund von Prozessen auf deutscher Seite. Sollte es länger dauern, würde das Projekt teurer.

### Allein die Bauarbeiten bringen viele Jobs

Natürlich würden die Bauarbeiten an dem Tunnel und dessen Betrieb Jobs auf beiden Seiten schaffen, so der Femern-Chef. Auf dänischer Seite werde ein Werk errichtet, in dem rund 200 Meter lange Teilstücke mit je fünf Kammern (zwei zweispurige Straßen, zwei Bahntrassen und ein Rettungstunnel) aus Beton in einem Trockendock gebaut werden. Nach deren Versiegelung an den Stirnseiten

wird das Dock geflutet, das Segment schwimmt auf und wird zur Baustelle geschleppt, um dort abgesenkt und luftdicht verbunden zu werden. Von deutscher Seite ist die Firma Max Bögl an dem Projekt beteiligt.

Es werde aber auch mehr Möglichkeiten zu grenzüberschreitenden Kooperationen geben. Nicht nur von Großbetrieben, sondern auch kleinen und mittleren Unternehmen aus der Region. Schließlich müsse man später mit seinem Wagen nicht mehr an den Fähren warten, wenn etwa schwere See oder in der Ferienzeit Großandrang ist.

### Chance auch für kleine Betriebe

Um die weiteren Vorteile der neuen Trasse aufzuzeigen, ging Baunkjaer in die Historie. Nach der Großen Belt-Querung 1998 und der Öresundquerung im Jahr 2000, die auch je rund 18 Kilometer lang seien, schließe sich mit dem Fehmarnbeltunnel der Kreis. Deutschland sei nicht nur der größte Handelspartner von Dänemark und Schweden. Umgekehrt sei Skandinavien immerhin auch der zehntgrößte Handelspartner Deutschlands. Gerade nach dem Bau des Öresundtunnels seien Dänemark und Schweden enger zusammen gewachsen. Viele Dänen hätten davor von ihren Nachbarn kaum etwas gewusst, weil sie schlicht keinen Kontakt gehabt hätten. Und die Zahl der Autos, die den Großen Belt passieren, habe sich von anfangs 6.000 entgegen allen Erwartungen auf mittlerweile 18.000 verdreifacht, sagte ein Mitarbeiter Baunkjaers hinterher am Rande. Auf diesen Effekt hoffe man auch hier...

*Text:* Matthias Soyka

# Freie Fahrt an den Terminals

Probelauf für das Lkw-Slotverfahren ist erfolgreich angelaufen



Foto: SLH

Rund 3.100 Lkws fahren täglich den Burchardkai an – mit Slot-Voranmeldungen bald viel geordneter

**Täglich fahren rund 10.000 Lkws die vier Hamburger Terminals an, um Container anzuliefern und/oder abzuholen. Immer wieder kommt es deshalb an den Zufahrten zu Rückstaus bis auf die Köhlbrandbrücke, vor allem Montagmorgen auch bis auf die A7. Damit soll nun Schluss sein. Eine Datenschnittstelle, intern TR02 genannt, soll den Truckern die Zufahrt auf die vier Hamburger Containerterminals mit Slots erleichtern. Seit Anfang Oktober läuft der Testbetrieb, ab 29. November soll kein Lastwagen mehr ohne Slotvoranmeldung auf die Terminalgelände kommen.**

17 Speditionen und Fuhrunternehmen mit über 140 Fahrzeugen sind an Testlauf beteiligt. Für Speditionen ohne Softwareanbindung wird von DAKOSY eine Webanwendung in mehreren Sprachen kostenlos bereit gestellt. Allerdings hat die Webmaske einen kleinen Schönheitsfehler. Die Fuhrunternehmen müssen den gesamten Vorgang mit Containernummer komplett eingeben. Das ist vor allem für Unternehmen, die viele Fahren organisieren, sehr zeitaufwändig und fehleranfällig. Für sie haben Softwarefirmen ihre Programme, mit denen die Fuhrunternehmen ihren gesamten Betrieb lenken, erweitert. Mit nur wenigen Klicks

kann ein Abholtermin (Slot) gebucht werden.

Das Ganze funktioniert so: Frühestens 72 Stunden vor dem gewünschten Anlieferungstermin kann das Transport-Unternehmen via Webmaske oder Speditonssoftware über DAKOSY unter Angabe der benötigten Daten wie zum Beispiel der Containernummer einem bestimmten Termin beantragen. Innerhalb von wenigen Minuten kommt die Antwort mit einer Buchungsnummer und der Zeitangabe, wann der Lkw abgefertigt wird. Dabei wird in drei Prioritätsstufen unterschieden:

In Stufe 1 beträgt das Zeitfenster plus/minus 30 Minuten. Hier wird der Fahrer sofort abgefertigt.

In Stufe 2 verspätet sich der

Fahrer um weitere 30 Minuten oder ist entsprechend früher da. Hier sind leichte Wartezeiten möglich.

In Stufe 3, jenseits einer Stunde Verspätung, verfällt der Slot.

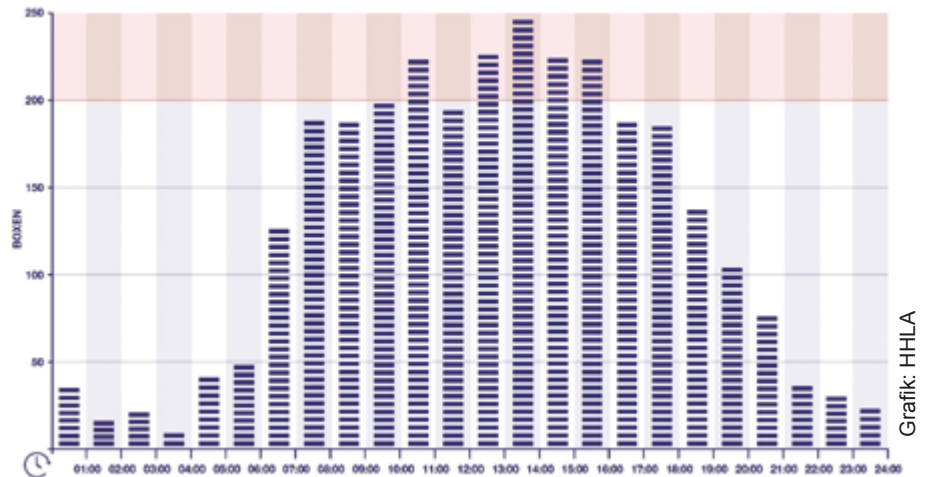
Es gibt zudem auch Container, die abseits dieser Einteilung bevorzugt abgefertigt werden. Atomtransporte etwa.

Das eigentliche Abholverfahren ist denkbar einfach. Der Lkw-Fahrer holt sich einmalig an einem der vier Terminals eine Truckerkarte ab, die ihn künftig als zugangsberechtigt ausweist. Mit dieser lockt er sich am Terminaltor (OCR-Gate) ein. Gleichzeitig gibt er die sechsstellige Tourenplannummer (TP-Nr.) ein, die ihm zuvor von seiner Zentrale über das IT-System



auf sein Tablet übermittelt wurde. Schon am Terminaltor wird ihm der Übergabepplatz genannt, wo er den Container anliefern oder abholen kann. Rund 60 Prozent der Container sind dabei 40-Fuß-Boxen, der Rest sind kleine 20-Fuß-Boxen. Im Extremfall kann ein Fahrer also vier Punkte anfahren, wenn er zwei 20-Fuß-Container anliefert und zwei wieder abholt. Für manche Container besteht zudem immer noch eine manuelle Prüfung der Unterlagen. Hierfür gibt es einen Abfertigungsschalter am Terminal.

„Bislang läuft der Testbetrieb bei uns problemlos“, sagt Kay Siegmeier vom Softwarehaus SysIng IT Port Solutions. Er betreut drei Firmen (Liermann Transporte GmbH, Meta & Peter Beeken, Hanse Container Logistik HCL), bei denen alles einwandfrei funktioniert. Bei



Lkw-Anfahrten am Burchardkai erreichen gegen 14 Uhr den Höhepunkt

manchen Anbietern hakt es dagegen noch ein wenig, Siegmeier hat das TR02-Verfahren seinen Bestandskunden kostenlos zur Verfügung gestellt. „Das fällt bei uns unter die Systemaktualisierung.“

Wer ab Ende November keine TP-Nr. mit gültigem Slot besitzt, muss sich auf lange Wartezeiten

gefasst machen. Die verpflichtende Voranmeldung wurde schon vor zwei Jahren eingeführt und ist Voraussetzung für die Abfertigung, heißt es von Seiten der HHLA.

In Rotterdam läuft das Slotsystem bereits seit fünf Jahren für alle Trucker – ohne Probleme.

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

# Ancotrans baut aus

Rekordmonate und Umzug in ein größeres Büro



Foto: Ancotrans

Die Ancotrans Deutschland-Flotte umfasst 40 eigene Lkws, weitere 140 Trucks kommen aus Subunternehmen

**Spediteure können sich in den letzten Monaten nicht über mangelnde Arbeit beklagen. Vor allem die Monate Juli und August haben zu Spitzenumsätzen geführt, so auch bei Ancotrans Deutschland. Das auf das Transportieren von Containern spezialisierte Unternehmen, das bislang im westlichen Teil von Hamburg-Wilhelmsburg firmierte, war zwei Monate lang ausgebucht. Kunden haben bis zu drei Wochen auf die Abwicklung warten müssen und dies trotzdem akzeptiert. Nicht zuletzt deshalb hat sich Ancotrans vergrößert und ist ein paar Kilometer weiter Richtung Osten jenseits der Wilhelmsburger Reichsstraße umgezogen.**

Der 2015 erbaute Bürotrakt ist nicht nur deutlich größer als der Alte, Ancotrans hat auch eine Mietoption auf die daneben liegenden Flächen, falls die schon auf Expansion ausgelegten Büros abermals zu klein werden. Für Ancotrans-Chef Arne Kraeft könnte also alles in Butter sein, wären da nicht ein paar Wermutstropfen, die die ganze Branche betreffen.

Da wäre zum einen der chronische Fahrermangel. 40 eigene Lkws hat Ancotrans in Deutschland laufen und ist längst dazu übergegangen, diese auch mit rumänischen Fahrern zu bestücken. Doch selbst das reicht nicht. „Allein im September sind bei uns 90 Produktionstage ausgefallen,

weil wir kein fahrendes Personal haben“, erklärt Kraeft. Neue Mitarbeiter würde er sofort einstellen. Wenn es sie denn gäbe.

## Mehrkosten durch neue EU-Regelung

Zum anderen ist die seit Mai geltende neue 45-Stunden-Regelung der EU wenig hilfreich. Diese besagt, dass ein Fahrer alle zwei Wochen mindestens 45 Stunden am Stück Pause machen muss – und das nicht, wie bisher bei Ferntouren üblich, in seinem eigenen Lkw, sondern an demnorts. „Wir bezahlen dann ein Hotelzimmer“, berichtet Kraeft. „Meist buchen wir von Freitag bis Sonntag. Es bleibt die auch recht-

lich unbeantwortete Frage, was er in den übrigen Stunden vom Check-out sonntags bis Sonntagabend 22 Uhr macht, bis er wieder in seinem Truck sitzen darf. Die Mehrkosten durch diese Neuregelung betragen für unsere Flotte rund 50.000 Euro im Jahr.“

Mit der Konzentration der Reedereien haben sich für Speditionen weitere Herausforderungen ergeben. „Die Probleme durch die Fusionen werden an die Speditionen weiter gegeben. Die Mitarbeiterzufriedenheit unserer Disponenten ist im vergangenen Jahr drastisch gesunken“, berichtet Kraeft. „Grundsätzlich sind wir das letzte Glied der Kette. Alles, was auf Kundenseite aufgrund von



Engpässen, Zusammenlegungen, Schnittstellenproblemen etc an Problemen entsteht, landet final hier und muss hier aufgelöst werden, bevor wir produzieren können. Wir fassen höchstens nur noch zehn Prozent unserer Aufträge nur einmal an.“ Oft müssten bis zur Abwicklung allerhand Fragen geklärt werden, die eigentlich selbstverständlich sind: Wo steht der Container, wann muss er abgeholt werden etc. Um dieser neuen Situation Herr zu werden, hat Ancotrans nicht nur vier neue Mitarbeiter eingestellt, sondern neben acht Disponenten nun sieben Kräfte im neu gebildeten Customer Support, die die Aufträge für die Disponenten vorprüfen und bestmöglich vorbereiten. Neben den eigenen Wagen beauftragt Ancotrans noch rund 140 Fremdfahrzeuge.

Mit dem Customer Support hat die dänische Muttergesellschaft in Aarhus schon vor einem Jahr gute Erfahrungen gemacht. Innerhalb des Konzerns, der jährlich rund 80 Millionen Euro umsetzt, wächst Hamburg weiterhin am schnellsten. Dennoch überlegt die Gruppe, im kommenden Frühjahr auch eine Niederlassung in Rotterdam zu eröffnen.

### Baustellenmanagement ist in den Niederlanden besser

Bleibt da noch das Dauerproblem Stau. Die Ancotrans-Wagen verlieren teilweise bis zu einer Gesamtfahrzeit von neun Stunden in der Woche Zeit, in der sie bis zu 500 Kilometer mehr zurücklegen könnten. Kraeft kritisiert die deutsche Art, Autobahnbaustellen zu betreiben. In den Niederlanden seien diese wesentlich kürzer als hierzulande, würden auch vielfach im Mehrschichtbetrieb nachts sa-



Fotos: SLH

Arne Kraeft in dem neuen Ancotrans-Großraumbüro

nieren und seien somit schneller wieder befahrbar, meint Kraeft. Einzige positive Ausnahme sei die A7 zwischen Hamburg und Bordesholm. Hier werde sehr effektiv gearbeitet. Die Behinderungen hielten sich in Grenzen.

Für das kommende Jahr erwartet Kraeft Preissteigerungen im Güterverkehr. Nicht nur, weil die Fahrer höhere Löhne verlangen dürften, sondern weil die Unternehmen auch in neue IT investieren müssten. Hier liegt Kraeft vor allem die Automatisierung

der Disposition am Herzen. Ein Programm könnte aus Daten wie verfügbarer Lkw, Fahrer und Verkehrslage eine Lösung errechnen, die der Disponent nur noch frei geben müsste. Das würde ihn deutlich entlasten und Druck von ihm nehmen. Zudem gibt es auch hier kaum Nachwuchs. „Im Hinblick auf die Summe der Herausforderungen liegen die derzeitigen Preise definitiv am unteren Rand. Containertrucking ist halt ein Volumengeschäft“, sagt Kraeft.

*Text: Matthias Soyka*



Der erst zwei Jahre alte Bürokomplex liegt in der Jaffestraße

# BLG arbeitet an der Zukunft

In Bremerhaven nimmt das Unternehmen gleich an drei Forschungsprogrammen teil



Fotos: BLG

Das Bremerhavener Autoterminal der BLG ist eines der größten der Welt

**Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) erwartet auch in diesem Jahr ein starkes Umschlagergebnis. Allein der Autoumschlag in Bremerhaven stieg im ersten Halbjahr um 11,8 Prozent auf rund 1,1 Millionen Fahrzeuge. Damit gehört der Standort zu den größten Autohäfen der Welt. Um den immer größer werdenden Aufgaben gewachsen zu sein, beteiligt sich die BLG an drei Forschungsprojekten des Bundes, in dem vor allem der Einsatz von IT zur effizienteren Arbeit führen soll. Die Projekte hören auf so klangvolle Namen wie ISABELLA, IRiS und Kali und belaufen sich auf insgesamt rund 8 Millionen Euro, von denen der Bund je rund drei Viertel trägt. Einsatzschwerpunkt ist Bremerhaven.**

Dort laufen jedes Jahr mehr als 1.400 Autoschiffe das BLG-Terminal an. Es hat eine Gesamtfläche von 240 Hektar, was der Größe von 350 Fußballfeldern entspricht. Die Stellflächenkapazität beträgt 95.000 Pkw. Von den Wagen werden 45.000 offen und 50.000 in acht Parkregalen überdacht gelagert. Dort den Überblick zu behalten, ist nicht ganz einfach. Das gesamte Gelände umfasst zudem 18 Schiffs-liegeplätze, drei Technikzentren und eine Lackierhalle sowie 16 Gleisanschlüsse und Kopframpen. Hier wird an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr gearbeitet.

Unzählige, in ihrer Gesamtheit

kaum noch überschaubare Faktoren und Unwägbarkeiten beeinflussen die logistischen Prozesse in diesem Megahafen. Die Wagen werden zum Teil aufbereitet, gewartet oder vernetzt. Simple Fragen wie: Wo befindet sich gerade was und wie kann es auf dem besten Weg zur richtigen Zeit am gewünschten Ort zur Verfügung stehen? werden zum Problem. Genau hier greift das Projekt ISABELLA, das für „Interaktive und simulationsgestützte Betriebsplanung, dynamische und kontextbasierte Steuerung der Gerät- und Ladungsbewegungen“ steht. „Bis 2020 soll das virtuelle Spiegelbild eines Autoterminals

soweit ausgebaut sein, dass mittels Echtzeitmeldungen, Materialflusssimulation und systemgestützter Kommunikation mit den Fahrern eine neue Ebene von Planung und Steuerung erreicht wird“, erklärt Andrea Eck, Vorstand Automobile bei der BLG.

Drei Partner sind an dem Vorhaben beteiligt: Zum einen bringt das Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität Bremen (BIBA) sein Wissen in den Bereichen der Planung und Steuerung logistischer Prozesse sowie der autonomen Entscheidungsfindung in das Projekt ein. Das BLG AutoTerminal Bremerhaven ist



zum anderen Anwendungspartner und Gesamtprojektleiter. Hier wird das System pilotiert, bevor dann im Binnenterminal in Kelheim die Übertragbarkeit der Ergebnisse getestet wird. Der Bremer Technologieanbieter 28Apps verantwortet schließlich die Entwicklung der Software-Anwendung für einen Multi-Touch-Tisch und darüber hinaus die Umsetzung des Steuerungskonzepts in eine mobile Anwendung (App). Über den großen Bildschirm lassen sich einfach per Fingergesten Informationen abrufen und Befehle eingeben. Er ist neben den mobilen Geräten ein zentrales Bedienelement des Systems.

### Individuelle Planung in Abhängigkeit vom Standort

„Eine simulationsgestützte Planung soll eine reaktionsschnelle Anpassung der Planung bei auftretenden Änderungsbedarfen und auf Basis von Simulationen das Überprüfen von Alternativen ermöglichen“, erläutert BIBA-Leiter Prof. Dr.-Ing. Michael Freitag. Für die Steuerung der Fahrzeugbewegungen auf dem Terminal wird ein Algorithmus entwickelt, der eine individuelle Prozesssteuerung auf dem Terminal in Abhängigkeit des Standorts der Fahrzeuge erlaubt. Die Zuordnung von Aufträgen mittels einer mobilen Anwendung ermöglicht eine Optimierung der Fahrwege auf dem Terminal und eine kurzfristige Reaktion auf etwaige Ablaufänderungen. Die Realisierung der interaktiven Planung und Steuerung erfordert auch die Entwicklung eines Ortungssystems, um den Standort von Fahrzeugen in Echtzeit zu erfassen. Eine Herausforderung ist dabei die Ortungsgenauigkeit, die eine exak-



Wo steht das richtige Auto? Ein neues IT-Programm soll helfen

te Lokalisierung der Fahrzeuge bis hin zum einzelnen Stellplatz gewährleisten muss.

Letztlich soll ISABELLA zu einer verbesserten Nutzung der Ressourcen wie der Flächenbelegung oder den Mitarbeiterkapazitäten führen. Anstelle einer intuitiven Planung bietet es eine umfassende Bewertung verschiedener Planungsalternativen. Diese berücksichtigt auch logistische Zielgrößen wie Termintreue oder Kapazitätsauslastung. Damit unterstützt die Simulation das Personal dabei, die für die jeweilige Situation am besten geeignete Planungsalternative auszuwählen. Die standortabhängige Steuerung der Fahrzeugbewegungen führt unter anderem zur Reduzierung der Leerfahrten auf dem Autoterminal und trägt damit zur Effizienzsteigerung bei.

Hinter dem zweiten Forschungsprojekt (IRiS) verbirgt sich ein interaktives Robotiksystem zur Entleerung von Seecontainern. Diese können bis zu 1.800 Kartons mit einem Einzelgewicht von 35 Kilogramm beinhalten und werden der-

zeit noch per Hand entladen. Hier soll ein Roboter für Entlastung von der scheren körperlichen Arbeit sorgen. Er wird neben der BIBA von der Schulz Systemtechnik und der FRAMOS GmbH entwickelt. Kern des Systems soll eine interaktive Mensch-Roboter-Schnittstelle sein. Das System soll den Ladungsinhalt analysieren, eine geeignete Entpackmethode identifizieren und umsetzen.

Zusammen mit dem Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz und der YOUSE GmbH wird bei der BLG auch das dritte Projekt entwickelt. Kali steht für ein kraftunterstützendes mobiles System für den Güterumschlag und die Logistikkette. Es soll quasi Einsatzmöglichkeiten von speziellen Geräten, wie sie im IRiS-Projekt entwickelt werden, identifizieren und zu einem Gesamtkonzept vereinen. Am Ende soll auch hier die körperlich Belastung der Terminalmitarbeiter minimiert und der Umschlagablauf optimiert werden.

Alle drei Projekte werden vom TÜV Rheinland überwacht.

*Text:* Matthias Soyka

# Safety first

Beim Gefahrgutlogistiker HOYER steht Sicherheit an erster Stelle



Fotos: Hoyer GmbH

Das weltweite Verschiffen von Tankcontainern gehört zur Kernkompetenz von Hoyer

**Wenn in Mittel- und Nordeuropa irgendwo gefährliche Flüssigkeiten transportiert werden, stößt man schnell auf Fahrzeuge mit der Aufschrift „HOYER“. Der Familienbetrieb, der kurz nach dem Zweiten Weltkrieg als Fuhrunternehmen für Milch gegründet wurde, ist heute ein weltweit operierender Konzern mit über 6.000 Mitarbeitern und auf den Transport von Chemikalien, Gas, Mineralölprodukten sowie flüssigen Lebensmitteln spezialisiert.**

Das Kerngeschäft besteht dabei aus der Vermietung und dem Transport von Tankcontainern. Über 37.000 Einheiten gehören mittlerweile der Hamburger HOYER Group, die damit der zweitgrößte Tankcontainerbetreiber weltweit ist. Nur eine norwegische Reederei verfügt über einige Boxen mehr. Knapp die Hälfte des Umsatzes von rund 1,2 Milliarden Euro erzielt das Unternehmen mit diesem Geschäftszweig. Doch die Zeiten sind schwierig, sagt Gerd Peters, Chief Financial Officer. In den letzten Jahren hätten Überkapazitäten am Markt zu ei-

nem Preisverfall geführt. Begünstigt sei diese Entwicklung durch niedrige Stahlpreise und Zinsen worden. Kostete früher ein Tankcontainer noch rund 20.000 Dollar, muss man heute dafür nur etwa 13.000 Dollar investie-

ren. Wer vor Jahren gekauft habe, habe deshalb nun mit höheren Abschreibungen kämpfen. „Gleichzeitig investieren wir aber auch kräftig in neues Equipment“, erklärt Peters. Dazu zählen so genannte Intermediate

Bulk Container (IBC) für kleinere Produktmengen, von denen Hoyer über 41.000 besitzt. Das sind kleinere Edelstahlbehälter, die etwa die Grundfläche einer Europalette haben.

Gut 100 Millionen Euro investiert Hoyer jedes Jahr in das Unternehmen. „In den nächsten 20 bis 25 Jahren wird sich die Chemieproduktion verdoppeln“, ist Peters überzeugt. Das sei der Wachstumsmarkt. Neue Firmenstandorte und sogar ein eigenes Gefahrgutlager bei Mannheim zählen neben weiterem Equipment zu den Investitionsposten. Denn der



Bei großen Distanzen sind Tankcontainer erste Wahl



benachbarte weltgrößte Chemieproduzent BASF gehört zu den Stammkunden von Hoyer, ebenso wie das übrige Who-is-who der Branche wie Bayer oder Dow Chemical. Im Gasbereich ist HOYER für Linde oder Air Liquide tätig, im Mineralölsektor für BP, Shell und Exxon. Wobei dieser Bereich seit Jahren rückläufig ist. „Die Verbrennungsmotoren werden immer effektiver und verbrauchen somit weniger Kraftstoff“, gibt

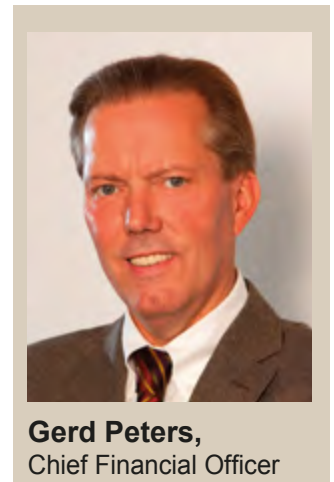
Auftrag zur Disposition und kompletten Tankstellenbelieferung erhalten. Und auch in Skandinavien beliefert Hoyer ein Tankstellennetz.

Mittlerweile ist das Unternehmen in über 115 Ländern vertreten. In Rotterdam, Antwerpen, Huddersfield, Mannheim, Dormagen oder Schkopau mit größeren Niederlassungen, andernorts auch mit Agenten.

Doch egal wo, an erster Stelle steht die Sicherheit. Die nur zweiköpfige

die Sicherheit bekommt HOYER in der Regel von dem Kunden vergütet, da diese von ihrem Logistikpartner sehr hohe Standards erwarten.“ Gleichzeitig führe die Mitarbeiterorientierung – u. a. im Bereich der Sicherheit – auch zu einer hohen Identifikation der Angestellten mit dem Unternehmen.

Jetzt wird das Unternehmen in dritter Generation geführt. Auch hier ist Hoyer um Identifikation bemüht. Für die jungen Gesellschafter gibt es eine Art Eigentümerpass. Alljährlich wird die Familie in eine der Niederlassun-



**Gerd Peters,**  
Chief Financial Officer

gen eingeladen und erhält Einblick in den Betrieb. Zudem muss sich jeder der jungen Miteigentümer der Familienverfassung verschreiben, in der unter anderem steht, dass die Fima immer vor geht.

*Text: Matthias Soyka*

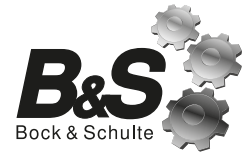


Auch flüssige Lebensmittel werden transportiert

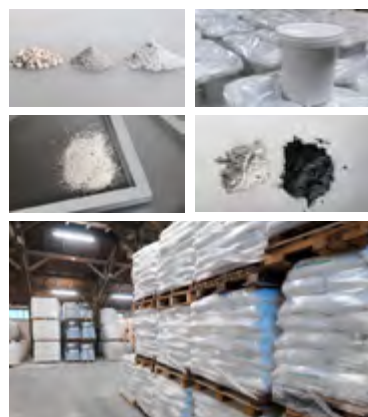
Peters zu bedenken. Die logische Konsequenz sei, dass weniger Kraftstoff benötigt werde, vor allem in gesättigten Märkten wie Europa. Dennoch hat Hoyer 2015 die Disposition von Esso für England, Norwegen und Deutschland übernommen. Der Logistiker verfügt über rund 2.500 eigene Tankzüge, die u. a. Tankstellen mit Nachschub beliefern. In Großbritannien hat Hoyer im vergangenen Jahr zudem von BP den

Geschäftsführung wird von einem Beirat kontrolliert, dem neben zwei Familienmitgliedern vier hochrangige Wirtschaftsvertreter angehören. Bei den regelmäßigen Sitzungen werde stets als erstes abgefragt, ob es irgendwelche Unfälle gegeben habe. „Beim Umgang mit Gefahrgütern ist die Sicherheit alles. Wir investieren deshalb sehr viel in diesen Bereich“, so Peters weiter. „Die Aufwendungen für

## 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

# Ordnung ist das halbe Leben

Keine Angst vor der Erstellung eines Buchauszugs für Handelsvertreter

**Ein Unternehmer, der Handelsvertreter in seinem Vertrieb einsetzt, muss bei Beendigung des Handelsvertretervertrages damit rechnen, dass der Handelsvertreter von ihm einen Buchauszug gemäß § 87c HGB verlangt. Der Buchauszug soll dem Handelsvertreter die Möglichkeit geben, die ihm erteilten Provisionsabrechnungen zu überprüfen und so über die ihm zustehenden Provisionsansprüche Klarheit zu gewinnen. Beim Buchauszug handelt es sich um einen zwingenden Anspruch, den der Handelsvertreter jederzeit verlangen kann. Ein Horror für jeden Unternehmer, dessen EDV nicht in der Lage ist, einen den gesetzlichen Anforderungen genügenden Buchauszug auf Knopfdruck zu erstellen.**

Aber auch ein gut organisierter Unternehmer, der von einem Handelsvertreter auf Erteilung eines Buchauszugs in Anspruch genommen wird, sollte zunächst prüfen, ob der Anspruch tatsächlich begründet ist. Nach ständiger Rechtsprechung bedarf es für die Begründung eines Anspruchs auf Buchauszug zwar keiner Darlegung seitens des Handelsvertreters, dass Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erteilten Abrechnungen bestehen. Trotzdem sind Konstellationen denkbar, in denen ein Buchauszugsbegehren unbegründet ist.

## Kein Anrecht bei vorheriger Einigung

So kann der Handelsvertreter keinen Buchauszug fordern, wenn er sich über seine Provisionsansprüche mit dem Unternehmer geeinigt hat. Dies sollte schriftlich erfolgen. Hat ein

Handelsvertreter in der Vergangenheit die ihm erteilten Provisionsabrechnungen stets geprüft und dann, wenn es Anlass zur Beschwerde gab, diese auch vorgetragen und sie anschließend mit dem Unternehmer geregelt, wird man einem späteren Verlangen des Handelsvertreters auf Buchauszug entgegenhalten können, er habe sich mit dem Unternehmer über den Inhalt der Provisionsabrechnungen geeinigt.

## Anspruch gilt nur für drei Jahre

Haben sich Handelsvertreter und Unternehmer in der Vergangenheit nicht über den Inhalt der erteilten Provisionsabrechnungen geeinigt, kann ein Handelsvertreter grundsätzlich nur für drei Jahre rückwirkend noch Ansprüche auf Provision und Buchauszug geltend machen (§195, 199 Abs. 1 BGB). Etwas anderes gilt nur dann,

wenn der Handelsvertreter Umstände vorträgt, die ihm bisher unbekannt waren und die Ansprüche auf Provision begründen, die vom Unternehmer bisher nicht abgerechnet worden sind. Für derartige, dem Vertreter unbekannt gebliebene Ansprüche gilt eine verlängerte Verjährungsfrist von zehn Jahren (§ 199 Abs. 3 BGB). Aber allein mit einer ins Blaue hinein aufgestellten Behauptung, es könne ja zusätzlich zu den bekannten und abgerechneten Vorgängen auch unbekannt gebliebene Vorgänge geben, kann der Handelsvertreter den Zeitraum, auf den sich der Buchauszug erstrecken muss, nicht auf zehn Jahre ausdehnen. Dafür bedarf es konkreter Anhaltspunkte, dass der Unternehmer tatsächlich in der Vergangenheit nicht über alle provisionspflichtigen Geschäfte abgerechnet hat. Es empfiehlt sich deshalb für jeden Unter-

nehmer, stets akribisch darauf zu achten, dass alle für einen Handelsvertreter provisionspflichtigen Vorgänge vollständig und richtig abgerechnet werden, um derartige Weiterungen zu vermeiden.

## Form ist nicht geregelt

Welche Informationen in einem Buchauszug geschuldet sind, haben weder der Gesetzgeber noch die Rechtsprechung generell geregelt. Es kommt vielmehr auf die Umstände jedes Einzelfalls an und zwar insbesondere auf die zwischen den Parteien geltenden Provisionsregelungen. Der Buchauszug muss alle für Grund, Höhe und Fälligkeit der Provision maßgeblichen Umstände in übersichtlicher Form enthalten. Eine bestimmte Form des Buchauszuges wird hingegen nicht geschuldet. Solange alle Daten, die nach den zwischen



den Parteien geltenden Provisionsregelungen erforderlich sind, in den als Buchauszug überreichten Unterlagen vollständig und übersichtlich enthalten sind, können auch entsprechend sortierte Kopien von Aufträgen, Auftragsbestätigungen und Rechnungen in Summe einen Buchauszug darstellen.

Besteht Streit über Form und Inhalt eines Buchauszuges, ist der Unternehmer daher gut beraten, den seiner Meinung nach geschuldeten Buchauszug zu erteilen, um dann in einem möglichen Klageverfahren Klageabweisung mit dem Hinweis darauf beantragen zu können, dass er den Anspruch bereits erfüllt hat. Entspricht der erteilte Buchauszug tatsächlich den formalen Anforderungen, so ist der Anspruch erfüllt. Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit und Vollständigkeit des Buchauszuges ändern daran nichts. In diesem Fall kann der Handelsvertreter jedoch die Ergänzung des Buchauszuges oder Bucheinsicht gemäß § 87 c Abs. 4 HGB verlangen.

#### Begründeter Zweifel reicht schon aus

Hat der Unternehmer den Buchauszug verweigert oder hat der Han-

delsvertreter begründete Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Abrechnungen oder des erteilten Buchauszuges dargelegt, kann der Unternehmer einer gerichtlichen Entscheidung über die Bucheinsicht allerdings nicht mehr dadurch entgehen, dass er den Buchauszug bis zur mündlichen Verhandlung nachreicht oder die vom Handelsvertreter vorgetragenen Zweifel durch Ergänzung des erteilten Buchauszuges ausräumt. Denn für den Anspruch auf Bucheinsicht reicht aus, dass begründete Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der Abrechnungen oder des Buchauszuges bei Klageerhebung bestehen haben.

#### Kosten bleiben beim Unternehmer

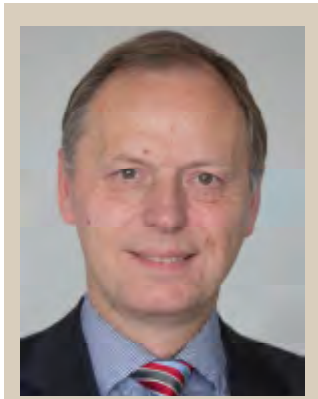
Ein Urteil auf Buchauszug kann der Handelsvertreter dadurch vollstrecken, dass er einen Buchsachverständigen mit der Erstellung des Buchauszuges in den Räumlichkeiten des Unternehmers beauftragt (§ 87c Abs. 4 HGB). Die Kosten für den Buchsachverständigen muss der Unternehmer als Vollstreckungskosten dem Handelsvertreter vorstrecken. Diese Kosten sind für den Unternehmer selbst

dann verloren, wenn der Buchauszug ergibt, dass alle Provisionen ordnungsgemäß abgerechnet und gezahlt worden sind.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Forderung nach einem Buchauszug für einen Handelsvertreter nur dann Sinn ergibt, wenn er begründete Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der erteilten Abrechnungen hat. Nur dann kann er damit rechnen, dass der Unternehmer bei der Erteilung des Buchauszuges sorgfältiger agiert und eventuelle Fehler der Vergangenheit korrigiert, weil ihm sonst die Bucheinsicht und die damit verbundenen erheblichen Kosten drohen. Als bloßes Druckmittel des Handelsvertreters, z. B. bei den Verhandlungen über die Höhe seines Ausgleichsanspruchs, taugt der Buchauszugsanspruch regelmäßig dann nicht, wenn der Unternehmer seine EDV so eingerichtet hat, dass er problemlos in der Lage ist, einen Buchauszug jederzeit zu erteilen.

#### Frist schriftlich reduzieren

Unternehmern ist hingegen anzuraten, die Verjährungsfrist von Ansprüchen im Han-



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

delsvertretervertrag möglichst kurz zu halten. Zum Beispiel hat das OLG Stuttgart unlängst eine individualvertragliche Verkürzung auf einen Zeitraum von zwölf Monaten ab Kenntnis des Handelsvertreters von denjenigen Umständen, die die Entstehung des Anspruchs begründen bzw. eine Verjährung spätestens nach Ablauf von zwei Jahren nach Fälligkeit des Anspruchs für zulässig erachtet (Urteil vom 17.2.2016, Az. 3 U 118/15). Damit erreicht der Unternehmer, dass er den Buchauszug nicht mehr für den Zeitraum der gesetzlichen Verjährungsfrist von drei Jahren, sondern nur für den kürzeren vertraglich festgelegten Verjährungszeitraum erstellen muss, womit der Umfang des Buchauszuges und die damit einhergehenden Kosten und Risiken erheblich reduziert werden.

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

# Hier isst Kiels Justiz

„Der Bauch von Kiel“ hat einen ungewöhnlichen Namen und satte Portionen



Nur ein paar Schritte vom Kleinen Kiel entfernt



Das Mittagstischangebot steht auf der Tafel

**Wer in Kiel essen gehen will, ist nicht gerade gesegnet mit einem üppigen Angebot an vorzeigbaren Lokalitäten, in denen auch noch gutes Essen serviert wird. Eine Ausnahme bildet „Der Bauch von Kiel“, der allein schon ob seines ungewöhnlichen Namens unsere Aufmerksamkeit erregt hat. Er liegt in einem Altbau in der Legienstraße, die vom Kleinen Kiel hinauf zum Knoop Weg führt. Gleich um die Ecke befindet sich das Justizministerium, und so ist es nicht verwunderlich, dass man hier recht viele Mitarbeiter der Gerichte und Staatsanwaltschaften mittags hier findet. Denn das Essen ist durchaus empfehlenswert.**

Zwei Gerichte stehen in der Regel auf der Tafel gleich am Eingang, die es für fünf bis sieben Euro zu haben gibt. Man kann natürlich auch etwas von der die wesentlich reichhaltigeren Karte bestellen, doch dann geht die Preisschere schon bis 25 Euro (Hirschmedaillons im Baconmantel) auf. Bei Pasta-Gerichten werden die üblichen acht bis zwölf Euro fällig, sofern man nicht Tiger-Garnelen mitordert, dann werden es gleich vier Euro mehr. Wer abends hierher kommt, kann vor allem unter diversen Steak-Gerichten (Rind, Ente, Huhn) und einigen Fischspezialitäten

(Dorade, Lachs) wählen. Vorweg lockt eine reichhaltige Vorspeisen- und Salatkarte mit Dingen wie Bruschetta mit Ziegenkäsen und Feigen (6,50 Euro).

## Kein großer Schnickschnack

Doch zunächst gilt es erstmal, einen Platz zu finden. 90 Stühle vor großen Schaufensterscheiben gibt es, die sich zur Mittagsstunde rasch



Kalbsgeschnetzeltes

füllen. Der Chef serviert hier bisweilen selbst und kommt auch recht zügig. Wir entscheiden uns für das Kalbsgeschnetzelte mit Penne und Salat. Nach nur wenigen Minuten kommt dann auch das Essen. Schnickschnack wie Brot oder Ähnliches vorneweg vermisst man hier nicht wirklich. Dafür kommt ein picke packe voll geladener Teller daher, auf dem sich zur einen Hälfte ein bunter Salat mit einer extra im Glas befindlichen Sauce auftürmt. Die ist dank diverser Kräuter überaus frisch und lecker. Daneben stapeln sich die Nudeln auf, über denen sich die Kalbsschnitzel breit machen.

Das alles sieht nicht nur sehr üppig aus, sondern ist es auch. Dazu weiß die Kombination von Geschnetzeltem und Nudeln zu gefallen, obwohl Reis hier eigentlich üblicher ist. Am Ende jedenfalls sind wir ganz dankbar, dass es nichts vorneweg gab, denn die Portion reicht auch für einen ausgewachsenen Dickhäuter.

*Text:* Nils Knüppel

## Der Bauch von Kiel

Legienstraße 16  
24103 Kiel  
Tel. 0431 51 215  
[www.derbauchvonkiel.de](http://www.derbauchvonkiel.de)

**Öffnungszeiten:**  
Mo.-Fr. ab 11.30 Uhr  
Sa. -So. ab 18 Uhr



# Der Überraschungshit des Jahres

„Wonder Woman“ ist der erfolgreichste Film, der je von einer Frau gedreht wurde



Auch als Mensch chic



Aufbruch zum Kampf



Hereinspaziert ins Land der Amazonen



Der Pilot klärt Diana auf



Ludendorff als Böser

Während Marvel mit seinen Superheldenfilmen sowohl künstlerisch als auch kommerziell von Erfolg zu Erfolg eilt, hat man beim Erzrivalen DC, dem Heim von Superman und Batman, noch nicht so recht den Nagel in die Wand bekommen. „Man of Steel“ und „Batman vs. Superman“ haben zwar schon einiges eingespielt, aber der ganz große Wurf war noch nicht dabei. Bis jetzt. Denn ausgerechnet der von der eher unbekanntem Regisseurin Patty Jenkins inszenierte historisch angehauchte Film um eine Amazonenprinzessin stellte sich als der Überraschungshit des Jahres heraus.

Der Erste Weltkrieg tobt. Nur auf der paradiesischen und nur von Frauen bewohnten Insel Themyscira bekommt man nichts davon mit. Bis eines Tages der Pilot Steve Trevor vor der Küste abstürzt und von der jungen Diana (perfekt besetzt: Gal Gadot) gerettet wird. Dieser öffnet nicht nur ihr die Augen über die Lage der Dinge, sondern bringt den Krieg unmittelbar zu den Amazonen. Überzeugt davon, dass Kriegsgott Ares für das große Töten verantwortlich ist, beschließt Diana, in die Welt der

Menschen zu ziehen, um ihn mit einem eigens dafür bestimmten Schwert zu töten. Gesagt, getan. Aber die Welt der Menschen mit ihren seltsamen Kleidern und Bräuchen bereitet der stets für eine Auseinandersetzung bereiten Kriegerin dann doch Schwierigkeiten. Denn was soll eine Sekretärin sein, als die sie vorgestellt wird? Und wie soll Frau in diesen seltsamen Kleidern nur kämpfen?

Die Figur Wonder Woman wurde Anfang der 1940er Jahre als feministischer Gegenentwurf zu Superman und

Batman erschaffen und ist – hierzulande eher unbekannt – in Amerika eine klassische Heldin. In die heutige Filmwelt wurde sie durch den Film „Batman vs. Superman“ eingeführt und war für viele das Beste an dem Streifen. „Wonder Woman“ ist witzig, toll ausgestattet, bietet aufregende Action-Szenen und dreidimensionale Figuren. Unschön ist zwar, dass der Film mit historischen Figuren wie Erich Ludendorff nicht korrekt umgeht, aber das ist Quentin Tarantino in seinem Kriegsfilm „Inglorious Basterds“

auch nicht. Wer sich gut unterhalten lassen will, dem sei der Film jedenfalls empfohlen, der der Erfolgreichste ist, der je von einer Frau gedreht worden ist. Was wiederum auch passt.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort im Handel

**Unternehmensverband  
Hafen Hamburg:**

Der Haferrat des UVHH hat Gunther Bonz (EUROGATE) als Präsidenten in seinem Amt bestätigt. Neu in das Präsidium wurde Jaana von Kleinschmidt (ADM) gewählt. Heinz Brandt (HHLA), Ulfert Cormelius (Oiltanking), Rainer Fabian (C. Steinweg) und Holger Jungerberg (K+S Transport) gehören ihm abermals an.

**Bundesamt für Seeschiff-  
fahrt und Hydrografie:**

Thomas Dehling ist neuer Leiter der nautischen Abteilung. Der Diplomingenieur für Vermessungswesen tritt damit die Nachfolge von Dr. Mathias Jonas an, der als Generalsekretär der Internationalen Hydrographischen Organisation nach Mo-

naco wechselte. Dehling leitete zuletzt in Rostock das Referat Seevermessung und Geodäsie (Erdvermessung) und war stellvertretender Leiter der nautischen Hydrografie.

**DSV A/S:**



Jörg Rössler ist neuer Personalleiter bei dem Krefelder Transport- und Logistikdienstleister. Er löst Kerstin

Wrobel ab, die das Unternehmen verlassen hat. Der 47-Jährige war bereits zwischen 2010 und 2014 für das dänische Mutterhaus in dieser Position tätig. Zwischenzeitlich bekleidete der Diplom-Betriebswirt bei der TX Logistik AG das Amt des Geschäftsbereichsleiters für die Human Resources.

**Hafen-Klub Hamburg:**

Die Mitgliederversammlung hat ihre Gremien neu gewählt und teilweise verjüngt. Präsident bleibt Prof. Eckard Rohkamm, sein Erster Stellvertreter Dr. Christian Breitzke. Vizepräsident und Schatzmeister wurde abermals Claus Brandt. Zudem sind im Präsidium vertreten: Robert Eckelmann, Eckhardt Fechtner, Heiko Fischer, Hans Oestmann sowie nun auch Christian Rychly (Leonhardt Blumberg Shipmanagement) und Olav Sellhorn (Sellhorn Holding). Im Beirat sitzen abermals Jan Dreyer, Jan-Peter Meyer und Thomas Rheder. Neu in das Gremium wurden Patrick Eckelmann (ReSHIP), Nadine Kloska (Kloska Group), Dominik Lucius (Fr. Meyer's Sohn) und Georg Mecke (Airbus Operations) gewählt.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor GmbH  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

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

Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel  
Martin Soyka

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.26 09 84 79  
E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.36 09 84 79

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**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 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:

**5. Dezember 2017**





## Siemens-Vorstand weckt Lust auf Windkraft



**Hamburg** – Siemens bleibt ein solider Wachstumswert. Die Aktie eignet sich besonders zur langfristigen Kapitalanlage. Dies ist die Quintessenz einer Präsentation des Siemens-Finanzvorstands Ralf P. Thomas im Hotel „Vier Jahreszeiten“. Auf der Veranstaltung, die von Bernd Günther, Geschäftsführender Gesellschafter der IDUNAHALL Verwaltungs-GmbH moderiert wurde, waren neben institutionellen Kapitalanlegern und Investoren auch die Vorstandsvorsitzenden der Mater-nus-Kliniken AG (Ilona Michels, unten l.), der HHLA (Angela Titz-rath, Mitte) und der Effekten-Spie-gel AG (Marlis Weidtmann). Tho-mas referierte über ein starkes Geschäftsjahr. Allein im dritten Quartal wurde ein solider free Cashflow von 900 Millionen Euro erreicht. Im Blickpunkt der späte-ren Diskussion standen Siemens Gamesa (Windkraft) und die Ge-sundheitssparte Healthliners, die demnächst separat an die Börse kommen.



## Hafengeld mit neuer Umweltkomponente

**Hamburg** – Die Hamburg Port Authority (HPA) erhöht zum neuen Jahr ihre Nutzungsentgelte um 1,4 Prozent. Erstmals wird dabei ein Teil des Hafengeldes nach Umweltbeeinflussungen berechnet. Schiffe, die kein Zertifikat zur Vermeidung von Luftverschmutzung (IAPP) vorweisen können oder in dem Zertifikat schlechte Emissionswerte attestiert bekommen, müssen mit Zuschlägen rechnen. Sauberere Schiffe dagegen erhalten Vergünstigungen. Andere Umweltkomponenten, die bereits seit fünf Jahren bestehen, gelten weiterhin und werden in das neue Bewertungssystem mit eingebunden. Nach dem internationalen Umweltschutzindex (ESI) sind weltweit bereits rund 6.000 Schiffe von rund 55.000 Handels- und Kreuzfahrtschiffen zertifiziert.

## Containerverbindung von China nach Prag



**Prag** – Der österreichische Transport- und Info-Logistik-Anbieter cargo-partner hat eine neue Zugverbindung vom chinesischen Yiwu nach Prag in sein Programm aufgenommen. Über Kasachstan, Russland, Weißrussland und Polen benötigt der Zug mit 88 Containern

16 Tage. Die Verbindung wird vom Betreiber YXE International Container Train organisiert.

## Im Taxiboot durchs Wattenmeer



**Husum** – Die Watten Fährlinien GmbH hat mit der „Liinsand“ ihr erstes Wattenmeertaxi in Betrieb genommen. Der 18,70 Meter lange Katamaran bietet 50 Personen Platz und ist bis zu 16 Knoten schnell. Er kann über [www.wattentaxi.de](http://www.wattentaxi.de) gebucht werden und bringt seine Gäste an ihr gewünschtes Ziel. Davon abhängig ist auch der Fahrpreis. Bei 30 Gästen kostet beispielsweise eine Fahrt von Dagebüll nach Wyk nur fünf Euro. Der Antrieb erfolgt sowohl auf Batteriebasis als auch per Dieselmotor.

## Eigene BSH-Abteilung für Offshore-Windkraft

**Hamburg** – Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) hat eine neue Fachabteilung „Ordnung des Meeres“, in der vor allem die Planung und Überwachung von Offshore-Windparks beheimatet ist. Das BSH trägt damit den neuen gesetzlichen Anforderungen und der hohen Nachfrage Rechnung und hat mehrere Teilbereiche in der neuen Abteilung zusammengelegt.

seit 1962  
**GÜHH**

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten  
europaweit via  
**Palletways**  
We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



### Transporte / *Transport:*

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

### Fahrten / *Tours:*

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

### Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51  
*(Zufahrt über Bredowbrücke)*  
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: [ingo.kock@guehh.de](mailto:ingo.kock@guehh.de)

Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)