

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

HHLA kauft Terminal in Estland

Mit neuer Strategie wollen die Hamburger ein Netz von Regionalhäfen aufbauen



Das Terminal in Muuga schlägt derzeit rund 300.000 TEU im Jahr um

Das hat die gesamte Fachwelt überrascht: Die Hamburger Hafen- und Logistik AG (AG) hat den estnischen Terminalbetreiber Transidikeskuse AS übernommen. Zu dem Unternehmen gehören ein Containerterminal mit derzeit 300.000 TEU Umschlag und ein daran angrenzendes Multipurpose-Terminal. Muuga liegt nur rund 15 Kilometer von der estnischen Hauptstadt Tallinn entfernt. Die HHLA kündigte an, ein ganzes Netzwerk von Regionalterminals aufbauen zu wollen.

Für die HHLA bedeutet der Ankauf einen Strategiewechsel. Bislang hatte der alte Vorstand vor allem die Expansion innerhalb des Unternehmens forciert, indem die Eisenbahn hinterlandverkehre

ausgebaut wurden. Angela Titzrath setzt dagegen mehr auf die neuen Verkehrsströme, hier insbesondere auf die Neue Seidenstraße. Die Landverbindung von China nach Europa hat in den letzten Jahren

vor allem beim Transport hochwertiger Ladung an Bedeutung gewonnen. Hier will die HHLA stärker als bislang mitmischen. Zudem wird das Risiko breiter gestreut. **Seite 4**

HSH-Verkauf

Platzt der Deal? Die HSH müsste in den Haftungsverband der Privatbanken. **S.8**

Vereinbarung

Politik und Wirtschaft wollen beim Bau der neuen Schleuse Scharnebeck kooperieren. **S.10**

Bremsklotz

Die Kartellbehörden haben ein weiteres Wachstum von VTG massiv erschwert. **S.14**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die HHLA hat nach 13 Jahren wieder ein ausländisches Terminal gekauft. Sie folgt damit ein wenig dem Konkurrenten EUROGATE, der schon seit langem eine Reihe ausländischer Terminals betreibt und damit gut fährt. Auch die Aktionäre der HHLA hatten ein derartiges Umdenken gefordert.

Mit ihrem Engagement in der Ukraine hatte die HHLA bislang nicht allzu viel Glück. Erst die weltweite Wirtschaftskrise, dann der Russland-Konflikt. Estland ist da viel versprechender. Das Land ist vor allem bei der Digitalisierung ganz weit vorne.

Es wird sich zeigen, ob die HHLA der Stadt Hamburg mit dem neuen Engagement zu höheren Einnahmen verhilft. Diese bräuchte sie dringend, da das HSH-Nordbank-Fiasko zu jährlichen Mehrbelastungen von rund 150 Millionen Euro führen wird. Hier hat sich ein städtisches Unternehmen gründlich verzoockt.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

HHLA kauft Terminal	4
Gatechecker ausgebildet	6
Platzt der HSH-Deal noch?	8
Bündnis für Scharnebeck	10
Buchholz will mehr Tempo	12

Wirtschaft



14

VTG: Schluss mit Übernahmen	14
Wie gut ist kostenloser ÖPNV?	16

Recht & Geld

BGH kippt Knebelverträge	18
--------------------------	----

Essen



20

Louisiana	20
-----------	----

DVD



21

Star Wars - Die letzten Jedi	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

HHLA ändert Strategie

Ein neues Netz von Regionalhäfen soll unter Hamburger Führung entstehen



Anatoli Kanajev, Gründer und Eigentümer von Transiidikeskuse AS, mit HHLA-Chefin Angela Titzrath

Die Hamburger Lagerhaus- und Logistik AG (HHLA) hat in Estland den Terminalbetreiber Transiidikeskuse AS übernommen. Er ist in dem baltischen Staat mit Abstand Marktführer beim Containerumschlag und betreibt zudem einen Mehrzweckterminal für Stück- und Schüttgut- sowie RoRo-Umschlag. Derzeit werden auf dem Containerterminal rund 300.000 TEU im Jahr umgeschlagen. Hinzu kommt der Umschlag von Holz, Kakao und klassischer RoRo-Ladung in dem daneben gelegenen Multipurposeterminal. Der Hafen von Muuga verfügt über eine Wassertiefe von 18 Metern und liegt nur 15 Kilometer von der Hauptstadt Tallinn entfernt. Nach 1995 im ukrainischen Odessa ist dies die zweite Terminalbeteiligung der HHLA im Ausland. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

Die neue HHLA-Chefin Angela Titzrath hat damit eine Wende in der strategischen Ausrichtung der HHLA eingeleitet. Viele Aktionäre hatten dem vorherigen HHLA-Vorstand immer wieder vorgeworfen, zu einseitig mit Schwerpunkt Hamburg aufgestellt zu sein. Der Hafen Odessa performte nicht zuletzt auch wegen der politischen Eskalation mit Russland nur sehr mäßig. Bislang

hatte die HHLA dem seit Jahren stagnierenden Umschlag in Hamburg lediglich den Ausbau der sich prächtig entwickelten Eisenbahnhinterlandverkehre mit ihrem Vorzeigeunternehmen Metrans vorangetrieben. Es hat gerade auch das ponische Eisenbahngeschäft der HHLA, das bislang von der Tochter Polzug organisiert wurde, übernommen. Der Metrans-Umsatz schick-

te sich an, genauso groß wie das Terminalgeschäft zu werden.

Internationales Wachstum

Dagegen ist der deutsche Konkurrent EUROGATE schon seit langem mit diversen Häfen im Ausland engagiert. Neben Terminals in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven verfügt das Bremer Unternehmen

über Terminals in Italien (fünf), Portugal, Marokko, Russland und Zypern. Seit Jahren verzeichnet EUROGATE im Gegensatz zur HHLA steigende Umschlagzahlen. Etwaige Verluste an einem Standort werden andernorts mehr als kompensiert. Die HHLA verfolgt nun offenbar eine ähnliche Strategie.

„Die HHLA hat die Ambition, international zu wachsen“, erklärte

Titzrath nach Vertragsabschluss. „Die Akquisition eröffnet uns den Eintritt in einen vielversprechenden regionalen Markt, der durch seine geografische Lage und die Anbindung an die ‚Neue Seidenstraße‘ über Wachstumspotenziale verfügt.“ Die HHLA wolle künftig ein ganzes Netzwerk von Regionalhäfen aufbauen, hieß es aus dem Unternehmen dazu weiter. Dies sei nicht nur auf Osteuropa oder die Ostsee begrenzt, sondern schließt den Mittelmeerraum explizit mit ein. Für den Hafen Muuga rechnet

die HHLA nach entsprechenden Umbauten mit einem Umschlagvolumen von bis zu 800.000 TEU. Bereits jetzt ist der Hafen Marktführer im Land.

Neue Seidenstraße als Alternative

Die neue Seidenstraße gilt in der Logistikbranche als vielversprechende Alternative zu dem langen Seeweg von China um Indien herum, durch den Suez-Kanal über das Mittelmeer bis nach Nordeuropa. Zwar ist der Seeweg bedeutend günstiger, jedoch dauert

er mit rund 35 Tagen auch deutlich länger als die Eisenbahnverbindung von Zentralasien ins Baltikum. Dort könnten per Zug eingehende Container auf Feeder umgeladen und nach Hamburg transportiert werden. Dadurch würde sich ein Teil der Mehrkosten amortisieren. Zudem sind die Bahnverbindungen zwischen Deutschland und den Baltischen Staaten nicht die Besten.

Und auch in der Hasnstadt läuft es viel versprechend. Anfang März machte mit der „Antoine de Saint Exupery“ das größte Containerschiff

der Welt am Hamburger Burchardkai fest. Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte im Geschäftsjahr 2017 dank eines aufgrund der Verschiebungen durch die neuen Reedereiallianzen gestiegenen Containerumschlags und Containertransports Umsatzerlöse von insgesamt 1,22 Milliarden Euro (im Vorjahr: 1,15 Milliarden Euro) und ein Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von 157 Millionen Euro (+ 9 Millionen Euro). Die Dividende soll um 13,6 Prozent auf 0,67 Euro steigen.

Text: Matthias Soyka



Foto: HHLA/Dietmar Haenpusch

Die „Antoine de Saint Exupery“ am Burchardkai





ZOLLDEKLARANT SEIT 1878



ERFOLGSFAKTOR ZOLLABWICKLUNG

IMPORT

- Abfertigung zum freien Verkehr
- Verwahrerwechsel
- Aktive/Passive Veredelung
- Übersiedlungsgut

EXPORT

- Ausfuhranmeldung
- Summarische Ausgangsanmeldung
- ZAPP / HDS / BHT / WHT
- Erstellung T2L + T2LF
- Präferenznachweise (EUR.1)

TRANSIT

- Versandverfahren in/aus Deutschland
- Versandverfahren in/aus Benelux
- NCTS TIR

WZC Riemann GmbH & Co. KG
Stenzelring 33 · 21107 Hamburg

p: +49 40 753 01 110
info@wzc-zoll.de · www.wzc-zoll.de

Selbst ist der Mann

Der Bundesverband für Seecontainer-Servicebetriebe bildet eigene Inspektoren aus



Fotos: SLH

Bei der Hamburger Container Service GmbH gibt es eine eigene Werkstatt für ramponierte Boxen

Wenn tonnenschwere Stahlboxen von A nach B bewegt werden, kann immer etwas passieren. Mal bekommt die Seitenwand eine Delle, mal wird durch verrutschende Ladung die Innenwand beschädigt. Bei Seecontainern ist dies zunächst Sache der Reedereien, denn sie sind in der Regel die Eigentümer. Doch die nehmen diejenigen in Regress, die für die Schäden verantwortlich sind. Um nicht unverschuldet in Haftung genommen zu werden, überprüfen deshalb Leercontainerdepots, wo die Boxen zwischenzeitlich gelagert werden, den Zustand eines jeden Containers. Da es für derartige Inspektoren aber keine allgemein geltenden Qualifikationsstandards gibt, hat sich der Bundesverband für Seecontainer-Servicebetriebe (BCSB) daran gemacht, für diese Anforderungen eigene Kriterien zu entwickeln und eine Zusatzausbildung zu organisieren. Seit Mitte letzten Jahres haben nun schon mehrere Dutzend Inspektoren einen Abschluss gemacht.

Dabei unterscheidet der BCSB drei Stufen. Der Gateinspektor checkt unmittelbar nach Eintreffen des Leercontainers dessen Zustand und dokumentiert etwaige Beschädigungen. Dazu zählt auch ein verdreckter Innenraum, was durch eine Reinigung relativ leicht zu beheben ist. Schwieriger wird es schon, wenn etwas an den Türen nicht mehr stimmt, vor allem die Verriegelung. Dazu gibt es bei den meisten Depots eigene Werkstätten, die die Schäden reparieren. Bevor dies geschieht, muss ein Reedereiinspektor einen Kostenvoranschlag erstellen. Dies ist die zweite Stufe der Ausbildung.



Roland Karnbach,
BCSB-Vorsitzender

Zuletzt gibt es noch den Fachinspektor für Seecontainer, der vor allem den Kundenkontakt hält und über kaufmännische Kenntnisse etwa bei der Abwicklung von Leasing- oder Mietcontainern verfügt.

Wie wichtig die Inspektoreneleistungen sind, zeigen diese Zahlen: Rund 40 Prozent aller Leercontainer weisen Beschädigungen auf, berichtet der BCSB-Vorsitzende Roland Karnbach. Seinen Betrieb (HCS) in Hamburg durchlaufen rund zehn Prozent der über 1 Million Leercontainer, die in der Hansestadt jährlich bewegt werden. „Wir sind für die Reeder das Bindeglied zwischen dem

Import-Container nach der Entladung und dessen erneuten Einsatz als Export-Container“, so Karnbach.

Die Ausbildung dauert rund drei Monate. Die Mitarbeiter werden dabei von betriebsinternen Kräften qualifiziert. Bislang sind nur Mitgliedsbetriebe an dem Programm beteiligt. Aber es wurden auch schon Zeitarbeitskräfte zum Gatechecker geschult. „Das erhöht deren Einstellungschancen“, so Karnbach.

Ziel des BCSB ist es, in möglichst allen Mitgliedsbetrieben Inspektoren zu qualifizieren, um so einen einheitlichen Standard zu generieren. Aufgrund der fehlenden übergeordneten Regelung, weder der Bund noch die International Convention für Safe Containers (CSC) haben diese formuliert, wäre eine Vereinheitlichung der Standards wünschenswert.

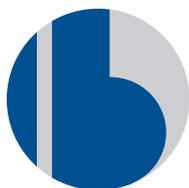


Jens Münkwitz checkt an der Einfahrt ankommende Container

Karnbach glaubt an eine Steigerung der Attraktivität der Betriebe durch den Zusatzservice, zumal einige Reedereien wie Hapag Lloyd und Hamburg Süd bereits eigene Programme (ACEP) aufgelegt

haben, die dem des BCSB ähnlich sind. Langfristig will der BCSB den Standard auch international etablieren. Der Bundesverband wäre dann Vorreiter.

Text: Matthias Soyka



becker marine systems



Below: *Liinsand* • Passenger catamaran
built 2017 • LOA 18.7 m • 50 PAX
2 x 50 kW COBRA Batteries
(Hybrid drive)

COMPACT BATTERY

COBRA is an advanced maritime battery system employing tried and tested 18650 lithium-ion cell technology. The lightweight battery system is designed for marine requirements, suited for seagoing and inland ships such as ferries, tugs, cruise ships, yachts, OSV and harbour/service vessels.

Any scale of power storage is possible due to modular battery units in standardised cabinets of up to 1,000 V DC including integrated cooling equipment. COBRA can be used for fully electric battery or hybrid drives, as emergency power source or as onboard energy supply, e.g. for peak shaving.



www.becker-marine-systems.com

Platzt der HSH-Deal noch?

Beim Verkauf der maroden Nordbank gibt es einen Knackpunkt

Der von der EU-Kommission den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein verordnete Verkauf der HSH Nordbank könnte noch in letzter Minute scheitern. Diese Einschätzung vertraten der Vorsitzende des Ausschusses für öffentliche Unternehmen der Hamburger Bürgerschaft, Joachim Seeler (SPD), und der FDP-Fraktionschef Michael Kruse bei einer Diskussionsveranstaltung der Friedrich-Naumann-Stiftung. Die Investmentgesellschaft Cerberus und der US-Amerikaner Christopher Flowers hatten Ende Februar für 1 Milliarde Euro den Zuschlag für das angeschlagene Bankhaus erhalten.

Allerdings müssen sechs Gremien zustimmen. Die Parlamente in Hamburg und Schleswig-Holstein, die BaFin, die EU-Kommission, die Europäische Zentralbank sowie der Haftungsverband der privaten Banken. Und genau hier könnte der Knackpunkt liegen. Bislang rangiert die HSH unter dem Haftungsdach des Sparkassen- und Giroverbandes. Und dies noch für zwei Jahre. Aus diesem müsse sie nun heraus gelöst werden, was es noch nie gab, so Seeler. Die Aufnahme in den Haftungsverband der privaten Banken dauere aber mindestens drei Jahre. Zudem sei dieser ein Verein, in dem der Vorstand für Fehlentscheidungen persönlich haften. Und die Aufnahme könne man nicht erzwingen. Sie erfolge freiwillig.

Cerberus ist der aggressivste Investor am Markt

So ganz wohl ist den Abgeordneten bei dem Verkauf allerdings nicht. „Cerberus ist der aggressivste Finanzinvestor am Markt“, gab Seeler zu bedenken. Während Banken mit einer Gewinnmarge von gut einem Prozent der Bilanzsumme rechnen, gehe Cerberus von 20 Prozent aus. Insofern müsse man genau prüfen, ob nicht eine Abwicklung der

Bank günstiger wäre. Diese Meinung vertrat auch Kruse, zumal die Länder an die neuen Eigentümer noch 10 Milliarden Euro überweisen müssten. Diese gigantische Summe stammt aus dem Jahr 2009, als Hamburg und Schleswig-Holstein auf dem Höhepunkt der Finanzkrise für die Bank eine Zweitverlustgarantie in dieser Summe ausstellten. Zuvor schon hatten die Länder bei zwei Kapitalerhöhungen einmal 2 und einmal 3 Milliarden Euro in die Bank gepumpt. Dies sei damals nötig gewesen, so Seeler, weil die Bank zwischen 2003, als sie als Zusammenschluss der Hamburgischen Landesbank und der Schles-

wig-Holsteinischen Landesbank entstand, und 2005 von den Ländern garantierte langfristige Kredite in Höhe von 30 Milliarden Euro vergeben hatte. Bei einer Insolvenz hätten die Länder damals für die Summe gerade stehen müssen. Das Vorgehen war von der EU-Kommission in einem ersten Beihilfeverfahren genehmigt worden. Die Bank machte 2011 jedoch den Fehler, die Garantiesumme auf 7 Milliarden zu verringern, um Teile der vierprozentigen jährlichen Garantiegebühr zu sparen. Dies mit der offiziellen Begründung, dass die Schiffahrtskrise vorbei sei. Als sich dies im Jahr darauf als falsch erwies, zog



Michael Kruse
FDP-Fraktionschef



Joachim Seeler
SPD-Bürgerschaftsabgeordneter

die Bank erneut die volle Garantiesumme, was in einem zweiten Beihilfeverfahren von der EU-Kommission abermals hätte genehmigt werden müssen. Die zog aber Ende 2016 die Reißleine und ordnete den Verkauf bis Ende Februar 2018 oder die Abwicklung der Bank an.

Über 20 Milliarden Euro Gesamtschaden

Doch nicht nur die insgesamt 15 Milliarden Euro, die zwischen 2008 und 2009 in die Bank gepumpt wurden, scheinen nun verloren. Aus der Bank waren zudem faule Schiffskredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro herausgelöst und in das HSH Portfolio Management übertragen worden. Diese sei im Eigentum der Länder und umfasse mehrere 100 Schiffe. Somit sei die Stadt derzeit laut Seeler der größte Reeder des Landes. Allerdings habe es bereits zwei Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 541 Millionen Euro gegeben. Gut möglich, dass sich diese Summe bis auf den Schrottwert der Schiffe erhöht. Ferner müssen die Länder noch für die Pensionen der insgesamt 1.800 Mitarbeiter der Bank gerade stehen. Noch einmal 1,5 Milliarden Euro. Und schließlich laufe noch eine Gewährträgerhaftung über 3 Milliarden Euro bis zum Jahr 2041. Für das weitere Verfahren sagte Seeler größtmögliche Transparenz zu und kam damit einer Forderung Kruses entgegen. Die Verkaufsvertrag mit Cerberus werde offen gelegt. Zudem würden verschiedene Verkaufsszenarien vom Senat in einer Drucksache vorgelegt, in der auch eine Abwicklung der Bank kalkuliert werde. Hier könnte allerdings noch negativ zu Buche schlagen, dass die HSH Nordbank, wie schon seit ihrer Gründung, stets sehr kurzfristig refinanziert sei, so

Seeler. Tagesgeld in Höhe von 10 Milliarden Euro könnten adhoc fällig werden, für das die Länder gerade stehen müssten. Das ist genau die Summe, die Ceberus von den Ländern als Zweitgarantien kassiert. Kruse sagte, es bestehe die Gefahr, dass die US-Finanzinvestoren das Geld einfach kassierten und dann ihrerseits die Bank abwickelten. In diese Falle dürfe man nicht laufen. „Unter dem Strich steht aber eine finanzielle Katastrophe.“ Zudem wolle er prüfen, warum man nicht einen einen der beiden anderen Bieter verkauft habe.

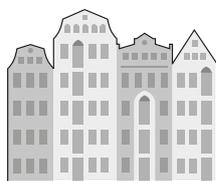
Jährlich 150 Millionen Euro zusätzliche Zinsbelastung

Die Neuverschuldung der Länder (Hamburg hat derzeit 32 Milliarden Euro Schulden, Schleswig-Holstein 28,2 Milliarden Euro) werde allerdings nicht mehr ganz so drastisch steigen. Von den 10 Milliarden Euro Garantien seien bereits 4,2 Milliarden gezahlt worden, rechnete Seeler vor. Allerdings dürften die zusätzlichen Zinsleistungen die Landeshaushalte für die nächsten Jahrzehnte mit jährlich rund 150 Millionen Euro belasten.

Bleibt noch die Frage, wie die Länder in so ein Desaster rennen könnten. „Die Bank wollte ein Global Player werden“, umriss Seeler die ehrgeizigen Ziele vor der Finanzkrise. Man wollte zu einer der zehn größten Banken weltweit werden. Das hätte eine Bilanzsumme von 1 Billion Euro bedeutet. Rund 240 Milliarden Euro habe man in der Spitze erreicht. Dieser Gigantismus habe nicht zu den kleinen Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein gepasst. Die Politiker in den Aufsichtsräten seien bei den Entscheidungen überfordert gewesen. Sie hätten den Vorständen Einhalt gebieten müssen. Zudem habe die Euphorie im Transportwesen mit zweistelligen Steigerungsraten bis 2008 die HSH innerhalb kürzester Zeit zum weltgrößten Schiffsfianzierer gemacht. „Schuster bleib bei deinen Leisten“, fasste es Kruse zusammen. Der Staat sei eben kein guter Banker.

Gegen sechs der damaligen Vorstände ermittelt die Staatsanwaltschaft. Nach einem Freispruch in erster Instanz wird das Revisionsverfahren demnächst vor dem OLG beginnen.

.Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Bündnis für Scharnebeck

Politik, Wirtschaft und Verwaltung wollen neue Schleuse in zehn Jahren realisieren



Fotos: SLH

Die neue Schleuse soll rechts direkt neben dem Schiffshebewerk entstehen

Soviel Einigkeit hat es im Vorwege eines Großprojekts in Deutschland lange nicht mehr gegeben. Politik, Wirtschaft, Verwaltung und selbst die Umweltverbände haben sich einmütig für den Neubau einer Schleuse neben dem Schiffshebewerk Scharnebeck ausgesprochen. Am Ort des Geschehens unterzeichneten deshalb zumindest die offiziellen Vertreter von Bund, Land, Verwaltung und Wirtschaft eine Kooperationsvereinbarung, das 325-Millionen-Euro-Projekt so schnell wie möglich zu realisieren.

Und dies dürfte mindestens zehn Jahre dauern. Vertreter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes rechneten vor, dass allein die Planung vier Jahre Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Und das, obwohl der Bund Gelder für 17 neue Planstellen bereit gestellt hat. Doch da derzeit im gesamten Norden ein infrastruktureller Investitionsstau abgebaut wird, sind Experten auf diesem Gebiet rar. Zudem stelle der Neubau nach den Worten des Präsidenten der WSV, Hans-Heinrich Witte, eine europaweit einzigartige Herausforderung dar. Ein weiteres Jahr rechnet die WSV für die Ausschreibungsmodalitäten. Und weitere fünf Jahre für den reinen Bau.

Dieser soll unmittelbar neben dem Schiffshebewerk entstehen, aber um über die Hälfte flussab-

wärts Richtung Geesthacht reichen. Dabei wird zunächst wie beim Schiffshebewerk die Zuführung der Schleuse über eine Brücke erfolgen, unter der eine der Ortszufahrten von Scharnebeck verläuft. Erst dann wird ein gewaltiges Loch

von 275 Metern Länge, rund 40 Metern Tiefe und fast 30 Metern Breite gegraben. Die Schleuse wird wie das Schiffshebewerk 38 Meter Höhenunterschied überwinden und ein Innenmaß von 225 Metern Länge und 12,50 Metern Breite bei



Einig: Andreas Althusmann, Enak Ferlemann und Andreas Rieckhof (v.r.)

einer Tiefe von vier Metern haben. Groß genug, um künftig Großmo-
togüterschiffe zu fassen.

Für diese ist das 42 Jahre alte
Schiffshebewerk zu klein. Es fasst
Schiffe mit einer Maximallänge von
100 Metern. Die Schleuse in Uelzen
am anderen Ende des 115 Kilome-
ter langen Elbe-Seitenkanals (ESK)
kann dagegen moderne Großschif-
fe aufnehmen. Der Anschluss des
Hamburger Hafens an das deutsche
Wasserstraßensystem ist dadurch
massiv eingeschränkt. Die Elbe
selbst gilt aufgrund der ständig
schwankenden Pegel und häufigen
Niedrigwassers als zu unzuverläs-
sig. Zudem bedeutet der ESK eine
Abkürzung von 33 Kilometern.

Immerhin trägt der ESK zu einem
Neuntel am Hinterlandverkehr des
Hamburger Hafens bei. Hauptsächlich
sind es Massengüter wie Kohle,
Eisenerz und Getreide, die per Bin-

nenschiff transportiert werden. Der
Anteil an Containern liegt bei ledig-
lich 2,2 Prozent. Dies wolle man,
so Hamburgs Wirtschaftsstaatsrat
Andreas Rieckhof (SPD), ändern.
Die Hansestadt habe ein großes In-
teresse, die Straßen beim Seehafen-
hinterlandverkehr zu entlasten. Bei
Großprojekten wie diesem sei es
wichtig, dass es Kontinuität in der
Planung und der politischen Zu-
stimmung gebe. Für Hamburg sei
der Ausbau auch wegen der immer
größeren Seeschiffe wichtig. Diese
führten zu enormen Spitzen beim Be-
und Entladen. Dem reibungslosen
Abtransport der Container komme
deshalb eine besondere Bedeutung
zu. Hier werde es gelten, die Binnen-
schiffe besser in die Transportkette
einzutakten. Ein zweiter, zusätzli-
cher Weg werde die komplette Digitali-
sierung der Warenströme sein.

Niedersachsens Wirtschaftsmini-

ster Andreas Althusmann (CDU)
betonte, dass gerade große Be-
triebe wie die Salzgitter AG oder
Volkswagen von dem Neubau in
Scharnebeck profitieren dürften.

Der parlamentarische Staatsse-
kretär im Bundesverkehrsministeri-
um, Enak Ferlemann (CDU), sagte,
dass die Mittel für den Bau bereit
stünden. Dieser sei in den neuen
Bundesverkehrswegeplan als vor-
dringlicher Bedarf aufgenommen
worden. Es werde sich nun zeigen,
inwieweit es die Umweltverbände
mit ihrer bislang signalisierten Zu-
stimmung ernst meinten. Es habe
sich auch bei ihnen die Einsicht
durchgesetzt, dass das Binnen-
schiff mit das umweltfreundlichste
Verkehrsmittel ist. Jährlich werden
etwa 10 Millionen Tonnen Güter auf
über 15.000 Binnenschiffen trans-
portiert auf dem ESK transportiert.

Text: Matthias Soyka



F. A. KRUSE jun.
UNTERNEHMENSGRUPPE - 25541 BRUNSBÜTTEL
SEIT 1902

Kapazitäten frei – Tanklager F.A.Kruse.

Im Industriepark Brunsbüttel

- 15 Tanks mit insgesamt 22.000 m³
- Tankgrößen von 250–5.000 m³
- z. T. beheizbar, Stickstoffüberlagerung möglich
- Möglichkeit der Verwiegung,
der Straßen- und Bahnverladung



Anfragen an: Harald Ertel
harald.ertel@spedition-kruse.de
Tel: 04852/881-160

F.A. Kruse jun.
Internationale Spedition e.K.
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Wie ein Hamster im Laufrad

Schleswig-Holsteins neuer Verkehrsminister Buchholz über die langen Planungszeiten

Seit knapp neun Monaten ist Bernd Buchholz (FDP) Wirtschafts- und Verkehrsminister in Schleswig-Holstein. Und was der ehemalige Gruner+Jahr-Chef in dieser Zeit zuerst gelernt hat, sind die Fallstricke, die Flora und Fauna bereit halten. Diese werden von Umweltverbänden stets bemüht, um Großprojekte aufzuhalten oder zumindest um Jahre zu verzögern.

Im Hamburger Hafen-Klub nannte der Freie Demokrat einige Beispiele: Bei der A20 hatten Verwaltungsrichter einen Baustopp bei Bad Segeberg verhängt, weil vom nahe gelegenen Kalkberg aus angeblich Fledermäuse nach Süden im Tiefflug über die geplante Trasse starten würden. Die ganze Population sei dort deshalb in Gefahr. „Mein Vorgänger hat daraufhin erwogen, hier nur Tempo 60 auf der Autobahn vorzuschreiben“, berichtete Buchholz. Sein Parteifreund Wolfgang Kubicki habe daraufhin gewitzelt, man solle lieber 180 km/h nehmen – das würde schneller gehen. Tatsächlich ist das Ministerium unter Buchholz nun aber empirisch vorgegangen. Man habe Hunderte von Leuchtbändern an den Fledermäusen befestigt und sich etliche Beobachter nächtens auf die Lauer legen lassen. Das Ergebnis: Die Fledermäuse starten im Tiefflug nach Norden in Richtung der A21, die es dort schon seit Jahren gebe. „Und noch nie ist dort eine tote Fledermaus gefunden worden.“ An anderer Stelle sei Buchholz zum Experte geworden, wie man Haselmäuse umbettet.

Mindestens sieben Jahre
Vorlauf für A23-Ausbau

All dies habe dazu geführt, dass Infrastrukturprojekte in Deutschland nur noch mit extrem langen Planungsphasen



Bernd Buchholz,
Verkehrsminister Schleswig-Holstein

umzusetzen seien. Würde man heute mit den Vorbereitungen für den sechsspurigen Ausbau der A23 vor Hamburg beginnen, der im neuen Bundesverkehrswegeplan unter „vordringlicher Bedarf“ vorgesehen ist, würde die Planungszeit mindestens sieben Jahre betragen. Denn zunächst einmal müsste der gesamte Bestand an Flora und Fauna kartiert werden. Diese Arbeiten müssten europäisch ausgeschrieben werden, was schon einmal ein halbes Jahr dauere. Die Kartierung selbst müsste über einen gesamten Vegetationszyklus erfolgen, also über ein weiteres Jahr. Zwei Jahre würden dann, so rechnete Buchholz vor, für die eigentliche Planung ins Land gehen.

Anschließend müssten die Unterlagen sechs Monate öffentlich ausliegen. Danach bräuchte man noch ein weiteres Jahr, um den eigentlichen Planfeststellungsbeschluss auszuarbeiten. Die mittlerweile schon üblichen Klagen würden in mindestens zwei weiteren Jahren abgearbeitet. Und wenn man dann am Ende durch sei, bestehe die Gefahr, dass die seinerzeit zu Grunde gelegten Kartierungsdaten nicht mehr zutreffend seien.

Beispiel Nummer drei: Der Bau von Stromtrassen Richtung Süden. Hier klagen Anwohner gegen Hochspannungsleitungen. Sie befürchteten „Elektrosmog“ und forderten zunächst, die Kabel in die Erde zu legen. Hierzu, so Buchholz, müsste jedoch ein Tunnel mit Einstiegsschächten alle 50 Meter gebaut werden. Zudem gebe es ein Wärmeproblem. Bei den frei hängenden Überlandleitungen Sorge die Luft für Abkühlung. In den Schächten gehe das nicht. Die Wärme werde ins Erdreich abgegeben und dringe nach oben. Das wollten die Anwohner auch wieder nicht...

Klagemöglichkeiten von
Verbänden einschränken

Buchholz kommt zu dem Schluss, das Planungsrecht zu vereinfachen und Klagemöglichkeiten von Verbänden an bestimmten

Punkten einzuschränken. Es könne nicht angehen, dass es für den Fehmarnbelttunnel in Dänemark nur 42 Einwendungen gegeben habe, in Deutschland dagegen aber 12.660. Der aktuelle Planungsstand sei hier, dass in diesem Jahr entschieden werde, wie die marode und insuffiziente Fehmarnsundbrücke ersetzt werden solle. Auch prüfe Buchholz' Ministerium derzeit zusammen mit DB Netz, wie der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübeck-Fehmarn aussehen könnte. Probleme bereitet vor allem Bad Schwartau. Hier muss die Trasse quer durch die Stadt führen. Eine Trog-Lösung sei im Gespräch.

Wenig Widerstand gebe es dagegen bei dem Ausbau des Glasfasernetzes. Zwar sei in Schleswig-Holstein nur knapp

ein Drittel aller Haushalte an die schnelle Datenleitung angeschlossen. Dennoch stelle dies in Deutschland einen Spitzenwert dar. Der Bundesdurchschnitt liege bei 7,4 Prozent. Bis 2020 will Buchholz einen Wert von 50 Prozent erreichen, bis 2025 soll das ganze Land flächendeckend angeschlossen sein. Aber selbst mit nur 90 Prozent wäre das ein Wert, mit dem man in Europa, anders als jetzt, ganz weit vorne wäre. Und die wirtschaftliche Zukunft liege eindeutig in der Digitalisierung.

EEG-Umlage sollte abgeschafft werden

Mit Blick auf den Hamburger Hafen sagte Buchholz, dass dort rund 15.000 Schleswig-Holsteiner be-

schäftigt seien. Sein Land habe also ein fundamentales Interesse an ihm. Er wünsche sich jedoch, dass man in Hamburg ein wenig vorausschauender mit der Verbringung von Sedimenten umgehe. Auf Zuruf werde man nicht mehr zusätzlichen Schlick an der Tonne E3 abnehmen. Zudem hofft er, dass die EEG-Umlage bald abgeschafft werde. Dies würde Landstrom- und LNG-Anlagen deutlich attraktiver machen. Eine Fährezahl in Oslo nur drei Cent pro Kilowattstunde, in Deutschland dagegen zwölf Cent. Kein Wunder also, wenn bei uns niemand den „sauberen“ Strom abnehmen wolle. Eine Abschaffung der Umlage würde mehr Wettbewerb bedeuten und die derzeitige Planwirtschaft beseitigen.

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



Das Ende der Fahnenstange

Die Übernahme der Nacco-Gruppe bedeutet für VTG den Schlusspunkt des Wachstums



In Zentraleuropa gehören VTG rund 74.000 Eisenbahnwaggons – über ein Zehntel des Markts

Die VTG AG wird im Laufe dieses Jahres die französische Nacco-Gruppe übernehmen. Allerdings haben die Kartellbehörden Auflagen gemacht, denn VTG besitzt schon jetzt 83.000 Waggons, wovon nur 3.000 in Russland und 6.000 in den USA verkehren. Das Gros ist in Zentraleuropa angesiedelt. Und hier gibt es insgesamt nur rund 700.000 Güterwaggons. Weitere 14.000 der Nacco-Gruppe waren den Wettbewerbshütern zuviel.

So muss VTG 4.000 Waggons verkaufen, um nicht in bestimmten Teilen Europas eine marktbeherrschende Stellung zu erlangen. Der VTG-Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer fasste zusammen, dass sein Unternehmen nach 20 Jahren als Marktkonsolidierer nun in neue Phase eintreten werde. „Wir können so nicht weitermachen“, hätten die Kartellbehörden signalisiert. Also sei die Phase des Wachstums in Europa erst einmal vorbei. Man werde allenfalls aus innen heraus weiter zulegen, falls der Markt selbst wieder wachsen werde. Derzeit seien in manchen Bereichen jedoch Überkapazitäten zu registrieren.

Stattdessen werde VTG in

den nächsten Jahren qualitativ weiter zulegen. Bereits 14.000 Waggons habe man mit digita-

len Scannern versehen, die über Position und Zustand der Einheit ständig Informationen ge-



Heiko Fischer,
VTG-Vorstandsvorsitzender



Kai Kleeberg,
VTG-Finanzvorstand

ben. Ziel sei es, in den nächsten drei Jahren die gesamte Flotte so auszurüsten. Vor allem Ausfallzeiten könnten so minimiert werden. Die sind allerdings jetzt schon extrem niedrig. In 2017 erreichte VTG eine Auslastung von 92,1 Prozent – der höchste Wert seit zehn Jahren.

Mit gut 1 Milliarde Umsatz hat VTG das vergangene Jahr abgeschlossen. Das ist ein Plus von 2,8 Prozent. Bereinigt um Sondereffekte kletterte das EBITDA im gleichen Maße auf 343,4 Millionen Euro. Das Ergebnis je Aktie stieg um 37 Cent auf 1,93 Euro. Der Gewinnprung kommt nicht zuletzt durch die Steuerreform in den USA zustande. Dort wurden die Unternehmenssteuern drastisch gesenkt. Die Steuerquote fiel deshalb auch drastisch von 34,8 auf 24,5 Prozent. Bis zum nächsten Jahr will

Finanzvorstand Kai Kleeberg den Gewinn pro Aktie auf 2,50 Euro erhöhen. Vor allem Nacco könnte hier ab 2019 eine entscheidende Rolle spielen. Abzüglich der verkauften Waggons dürfte der Umsatz um 85 Millionen Euro steigen. Insgesamt wird die Übernahme rund 780 Millionen Euro kosten.

Vor allem das letzte Quartal 2017 war sehr stark

Der gute Geschäftsabschluss 2017 ist laut Fischer vor allem auf ein sehr starkes letztes Quartal zurückzuführen. Das leicht negative EBITDA habe sich aus den Anlaufkosten für die Übernahme von Nacco ergeben. Diese habe man auch nicht durch eine positive Steuerprüfung auffangen können. Kerngeschäft bleibt die Waggonvermietung, die mit 520,7

Millionen Euro zum Umsatz beitrug. Das EBITDA lag hier bei 343,6 Millionen Euro. Ein Marge von 66 Prozent! Die Schienenlogistik verbesserte sich erstmals seit längerem kräftig (+7,7 Prozent) auf 336,4 Millionen Euro. Das EBITDA lag bei 8,3 Millionen Euro (+42,9 Prozent). Der Tankcontainerumsatz blieb mit 157,3 Millionen Euro nahezu unverändert, ebenso das EBITDA mit 11,3 Millionen Euro.

Da die Eisenbahnlogistik generell immer ein wenig der Konjunktur hinterher laufe und diese seit geraumer Zeit brumme, erwartet Fischer auch in diesem Jahr ein weiteres moderates Wachstum. Für das abgelaufene Geschäftsjahr sollen die Aktionäre 90 Cent pro Aktie erhalten. Das sind 20 Prozent oder 15 Cent mehr als 2016.

Text: Matthias Soyka



Eigene Schienenlogistik ist für VTG bislang nur ein Nischengeschäft

Wie sinnvoll ist kostenloser ÖPNV?

Der Vorschlag der Bundesregierung ist nicht sonderlich durchdacht

In Reaktion auf drohende Vertragsverletzungsstrafen der EU im Zusammenhang mit nicht eingehaltenen Vorgaben zur Luftreinhaltung (nicht zuletzt auch in Hamburg) hat die Bundesregierung die Einführung der Kostenfreiheit für die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) benannt. Das war allerdings offensichtlich weder mit der Nahverkehrswirtschaft, noch mit den Kommunalverbänden oder den Bundesländern abgestimmt. Zudem war es weder finanzpolitisch noch hinsichtlich der Umsetzung auch nur annähernd sachgerecht untermauert.

Maßgeblich verursacht wird die heutige schlechte Luftqualität vor allem in den Großstädten und Metropolen durch ein bereits Jahrzehnte langes Versagen der Verkehrspolitik sowie die inzwischen offenkundig gewordenen, im wahrsten Sinne des Wortes sträflichen Manipulationen der Automobilindustrie – Stichwort: Diesel-Skandal. Laut Angaben der EU sterben in den Mitgliedsländern der Union jährlich 400.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Hier geht es also nicht um übertrieben komfortable Maßstäbe von Öko-Aktivist*innen, sondern um Grenzwerte, deren Vertretbarkeit mit guten Gründen in Frage gestellt werden kann.

Vorschläge sind nicht wirklich neu

Dabei sind die Bedenken und Warnungen in diesem Zusammenhang alles andere als neu. Bereits im Jahr 1973 hatte beispielsweise das damalige „Bundesministerium für Forschung und Technologie“ (BMFT) ein „Statusseminar“ zu den Förderungsgebieten „Neuartige Antriebe“ und „Katalysatoren“ im Kfz-Sektor veranstaltet. Die Beiträge und Diskussionen anlässlich des Seminars wurden noch im selben Jahr in Buchform

veröffentlicht. Der Titel lautete: „Auf dem Weg zum Auto von morgen“. Im seinem Vorwort hat der zuständige Minister Horst Ehmke den „unbestreitbaren Vorzügen (des Kraftfahrzeugs) für den einzelnen Bürger, für unser öffentliches Leben und für unsere Volkswirtschaft“ ausdrücklich auch die „gewichtigen Nachteile“ gegenüber gestellt:

- Der Verkehrsraum, besonders in den Städten, wird übermäßig in Anspruch genommen.
- Die Belastung der Umwelt nähert sich kritischen Grenzen.
- Der Energieverbrauch ist bedenklich hoch.
- Die Gefährdung von Leben, Gesundheit und Sachwerten hat fast untragbare Ausmaße angenommen.

In den anschließend dokumentierten „Grundsätzen des BMFT für die Förderung von Forschung und Entwicklungsvorhaben“ heißt es: „Die heute fast ausschließlich mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Kraftfahrzeuge führen zu Umweltbelastungen durch schädliche Abgasbestandteile wie Kohlenmonoxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe, Ruß und Blei sowie Lärmentwicklung.“ Aus diesen Erkenntnissen sind seither offenkundig nicht auch nur annähernd die erforderlichen Konsequenzen gezogen worden. Tatsächlich war

eher das Gegenteil der Fall. Zwar war ein kostenloser ÖPNV in den 1970er tatsächlich auch bereits ein Thema. Auslöser dafür war allerdings weder die Luftreinhaltung, noch die Reduzierung des Automobilverkehrs, sondern waren primär aus der Studentenschaft geltend gemachte soziale Gesichtspunkte.

Der Individualverkehr wächst stärker als Busse und Bahnen

Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr ist seit Jahrzehnten ein erklärtes Ziel kommunaler Verkehrspolitik. Das soll vor allem mit der Verbesserung der Angebote und der Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erreicht werden. Tatsächlich verzeichnet der ÖPNV in vielen Regionen der Bundesrepublik und in der Summe auf Bundesebene seit Jahren Zuwächse bei den Passagierzahlen, die dann auch regelmäßig mit Stolz geltend gemacht werden. Unterschlagen wird dabei allerdings in der Regel, dass diese praktisch latent geringer waren, als die Zuwachsraten des MIV.

Als Instrument für substantielle Verlagerungen des MIV auf den ÖPNV werden durchaus zu Recht immer wieder attraktive-

re Fahrpreise genannt. Dabei ist allerdings in Betracht zu ziehen, dass der ÖPNV bereits heute in beträchtlichem Umfang vom Steuerzahler subventioniert wird – trotz überwiegend nicht gerade niedriger Fahrpreise. Allein im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) betragen die Fahrgeldeinnahmen aufgrund dessen pro Jahr derzeit immerhin rund 850 Millionen Euro. Die müssten im Falle der Einführung eines Null-Tarifs dann zusätzlich vom Steuerzahler getragen werden. Dazu kämen erhebliche Mehrkosten für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, um die erhoffte/erwartete zusätzliche Nachfrage bewältigen zu können.

Zu fragen ist allerdings, ob ein ÖPNV-Nulltarif – oder zumindest eine Annäherung daran – mit den Grundprinzipien einer sozialen Marktwirtschaft in Einklang zu bringen bzw. überhaupt vertretbar wäre, wenn er in vollem Umfang aus den allgemeinen Steuerhaushalten oder generellen Sonderabgaben kompensiert werden müsste. Dies gilt umso mehr, als eine Vielzahl von anderen Instrumenten zur Verfügung steht, die angemessener und in der Summe wirkungsvoller wären. Statt sich damit auseinander zu setzen, steht aber seit dem Vorstoß aus Berlin der kostenlose ÖPNV im Mittelpunkt der Diskussion um städtische Verkehrspolitik – nicht zuletzt auch in Hamburg.

Warum nicht ein Euro pro Tag für Jedermann?

Der stellvertretende Vorsitzende des „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Hamburg“, Jens Deye, fordert in diesem Zusammenhang immerhin nicht einen Nulltarif, sondern die Übertra-

gung des Tarif-Modells der „Wiener Linien“. Dort kostet ein Jahres-Abonnement 365 Euro – also faktisch ein Euro je Tag. In der Metropolregion Hamburg sieht er „potentiell 5 Millionen Abo-Kunden“. Dadurch könnte das gegenwärtige Einnahmenvolumen mehr als ausgeglichen werden. Wie das allerdings mit der Tatsache vereinbar ist, dass die Einwohnerzahl im gesamten HVV-Gebiet (einschließlich Kleinkinder – und Radfahrer!) unter 3,4 Millionen und in der Metropolregion (bei Abgrenzung nach internationalen Maßstäben) um rund 2.6 Millionen liegt, ist schwer nachvollziehbar.

Tatsächlich ernsthaft in Betracht zu ziehen ist unter anderem die ebenfalls in der Metropolregion Wien schon seit 1970 geltende „Dienstgeberabgabe“. Das betreffende Modell fällt unter den Komplex „Nutznießer-Mitfinanzierung“, wie sie seit Jahrzehnten weltweit zunehmend und erfolgreich praktiziert wird. In der Größenordnungsmäßig mit Hamburg vergleichbaren Metropolregion Portland/Oregon wird beispielsweise durch erhöhte Grundstücks- und Gewerbesteuern im Einzugsbereich der Stationen der städtischen Bahnen das Tarifniveau gezielt niedrig gehalten, um den ÖPNV attraktiv zu machen. Portland gilt als europäischste Metropole in den USA. Das dortige ÖPNV- und Verkehrs-System wird weltweit als exemplarisch eingestuft.

Es gibt auch andere Instrumente

Grundsätzlich geht es aber darum, das gesamte Instrumentarium der Gestaltung des städti-



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

schen Verkehrs – einschließlich der Kfz-Technik – im Sinne einer nachhaltigen, sicheren und lebenswerten Umwelt konzentriert einzusetzen. Das ist nicht zuletzt Gegenstand der international seit Jahren an Bedeutung und Wirkung zunehmenden sowie in ihren Zielsetzungen eng verzahnten Bewegungen unter den Logos „New Urbanism“ und „Vision Zero“. Beim „New Urbanism“ steht die Stadtgestaltung im Vordergrund, bei „Vision Zero“ die drastische Reduzierung der Personenschäden im Straßenverkehr – Letzteres in jüngster Zeit nicht mehr lediglich die Folgen von Verkehrsunfällen betreffend, sondern ausdrücklich auch die Auswirkungen der Luftverschmutzung. Es wäre sehr zu wünschen, dass Hamburg endlich konkret und sachgerecht dem Beispiel der Metropolen folgt, die sich den betreffenden Zielen verschrieben haben und deren Verfolgung intensiv betreiben.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

BGH schränkt Knebelverträge ein

Die Macht der Einkäufer von Großkunden eingeschränkt

Im Geschäftsbereich des Groß- und Einzelhandels, insbesondere im Lebensmittelhandel, haben Einkäufer bis heute immer noch eine große Macht. Diese nutzen sie gegenüber ihren Zulieferern gerne durch entsprechend hart formulierte Allgemeine Einkaufsbedingungen bzw. Geschäftsbedingungen (AGB) und insbesondere auch durch sogenannte Qualitätssicherungsvereinbarungen (QSV) leidlich aus. Hier hat aber der Bundesgerichtshof (BGH) mit einem neuen Urteil die Macht der Einkäufer nunmehr wesentlich eingeschränkt.

QSV nehmen Lieferanten gehörig in die Pflicht, denn sie sollen dafür Sorge tragen, dass der Lieferant vorgegebene Regeln einhält, z.B. die Etablierung eines anerkannten Qualitätsmanagementsystems nachweist, Informationspflichten einhält etc.. Aber auch, dass er alle notwendigen Anstrengungen unternimmt, damit keine fehlerhaften Produkte geliefert werden. Viele Lieferanten fühlen sich durch die oftmals rigiden Vorgaben ihrer Kunden gegängelt und geknebelt. Sie sehen vor allem den riesigen Aufwand, die Pflichten umzusetzen und einzuhalten. Und sie fürchten einen Mängelmehraufwand, also die vertragsmäßigen Kosten und sonstigen Folgen, die auf sie zukommen, wenn es dann doch zu Mängeln kommt. In einem kürzlich veröffentlichten Urteil vom 18.10.2017 (Az. VIII ZR 86/16) musste sich der BGH mit der AGB-rechtlichen Wirksamkeit von Inhalten in einer von einer Käuferin vorgegebenen Qualitätssicherungsvereinbarung auseinandersetzen.

Wassereis war
schimmelig geworden

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde: Die

beklagte Lieferantin lieferte an die Käuferin und spätere Klägerin Wassereis. Die Klägerin vertrieb dieses unter ihrer eigenen Marke weiter. Die Klägerin hatte der Vertragsbeziehung eine Muster-Qualitätssicherungsvereinbarung zugrunde gelegt. In dieser QSV war die folgende Klausel enthalten: „Mehraufwand bei dem AG (= Klägerin), der aus Mängeln von Liefergegenständen entsteht, geht in angefallener Höhe zu Lasten des AN (= Beklagte). Der Mehraufwand ist dem AN durch den AG nachzuweisen.“ Zudem verwies die QSV ergänzend auf die mitgeltenden Einkaufs-AGB der Klägerin.

Beklagte zahlte
einen Teilbetrag

Die Beklagte unterrichtete die Klägerin im August 2010 darüber, dass ihre Wassereisprodukte wegen eines Schimmelpilzbefalls reklamiert worden seien. Darauf wurde mittels einer Presseerklärung ein Produktrückruf durchgeführt. Die ausgelieferten Warenbestände nahm die Klägerin von Einzelhandelskunden und Verbrauchern zurück und sandte sie an die Beklagte. Der Klägerin entstanden

hohe Kosten für Gutschriften für zurückgenommene Ware, für Belastungen von Rückrufkosten ihrer Kunden, für Transport und Lagerung sowie für weitere Rückabwicklungspositionen, die im Einzelnen zwischen den Parteien streitig waren. Die Beklagte zahlte ohne Anerkennung einer Rechtspflicht insgesamt 300.000 Euro an die Klägerin. Die Klägerin verlangte mit ihrer Klage jedoch weitere 283.000 Euro.

Klausel für
nicht erkannt

Das Landgericht Bonn und das Oberlandesgericht Köln gaben der Klage statt. Hiergegen legte die Beklagte Revision zum BGH ein, und zwar mit Erfolg, denn der BGH beurteilte die Klausel zur Erstattung des Mehraufwandes der Klägerin bei Mängeln als AGB-rechtswidrig und erklärte diese für nichtig. Nach Ansicht des BGH benachteiligt eine solche Klausel den Verkäufer unangemessen, da sie ohne sachlichen Grund in einer Weise vom gesetzlichen Gewährleistungsrecht abweicht, die nicht mit den Grundgedanken des Gesetzes zu vereinbaren ist. Die streitige Klausel in

der QSV stellt nach Ansicht des BGH eine Anspruchsgrundlage zur Geltendmachung von Schadensersatz zugunsten der Klägerin dar. Aber nicht nur das, sondern es fehlt auch noch das Erfordernis eines Verschuldens auf Seiten der Beklagten. Einen solchen verschuldensunabhängigen Schadens- oder Aufwendungsersatzanspruch kennt das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) jedoch nicht. Denn Schadensersatzansprüche im BGB setzen stets zumindest fahrlässiges Handeln voraus. Daher weicht die Klägerin in ihrer QSV erheblich vom gesetzlichen Grundgedanken ab. Nach Ansicht des BGH ist eine solche Abweichung deshalb unangemessen und führt so zur Unwirksamkeit der Klausel. Als weiteren Grund für die Unwirksamkeit führt der BGH an, dass nach der Klausel in der QSV die Höhe der Aufwendungen nicht beschränkt ist. Der BGH fordert, dass deren Anfall unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen nach objektiven Maßstäben billigerweise notwendig und angemessen war.

Mehraufwand muss beschränkbar sein

Nach der Klausel kann die Klägerin stattdessen im Falle einer mangelhaften Lieferung nach Belieben oder subjektiven Zweckmäßigkeitserwägungen Mehraufwandskosten verursachen oder zur Beseitigung oder Milderung der Mangelfolgen veranlassen und diese Kosten der Verkäuferin weiterbelasten. Der BGH sieht hierin einen Verstoß gegen das Gebot der Ge-

rechtigkeit, das in §§ 284, 439 Abs. 2 BGB verankert ist. Nach Auffassung des BGH muss ein Mehraufwand in Art und Umfang beschränkbar sein. Schließlich monierte der BGH noch, dass die Klausel in der QSV der Verkäuferin den Einwand abschneidet, dass der Käuferin im Hinblick auf Entstehung und Höhe ihres Mehraufwandes ein Mitverschulden angelastet werden könnte.

Qualitätssicherungsanspruch beschränkt

Mit der Entscheidung des BGH liegt erstmalig ein Urteil vor, welches dem Gestaltungsspielraum eines Käufers bei der Verwendung einer Qualitätssicherungsvereinbarung Grenzen setzt. Das BGH-Urteil ist daher zu begrüßen. Zum einen, weil höchstrichterliche Urteile zu QSVs selten sind. Und zum anderen, weil in der juristischen Literatur schon oft die Auffassung vertreten wurde, dass Klauseln in QSVs unter AGB-Gesichtspunkten kritisch zu beurteilen sind, wenn sie einem Käufer weitreichende Rechte einräumen. Dies betrifft Kostenerstattungsansprüche im Allgemeinen und im Besonderen die Schaffung einer Anspruchsgrundlage zum Ersatz von Mangelfolgekosten, Produktrückrufkosten etc.. Das gesetzliche Leitbild, also das System der Kaufvorschriften der §§ 433 ff. BGB, gibt dem Käufer bei Mängeln der Kaufsache bestimmte Rechte. Hierbei handelt es sich zum einen um den Anspruch auf Nacherfüllung (Mangelbeseitigung oder Lieferung einer mangelfreien Sache)



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

und die Pflicht des Verkäufers, die zum Zwecke der Nacherfüllung erforderlichen Aufwendungen zu tragen, insbesondere Transport-, Wege-, Arbeits- und Materialkosten. Zum anderen hat der Käufer unter bestimmten Voraussetzungen das Recht zum Rücktritt vom Vertrag oder zur Minderung des Kaufpreises und im Falle des Verschuldens gegebenenfalls auch Anspruch auf Schadensersatz und Ersatz vergeblicher Aufwendungen.

Eigene Muster-AGBs sind unwirksam

Dieses System reicht nach zutreffender Ansicht des BGH aus. Darüber hinausgehende Anspruchsgrundlagen, die sich der Käufer in seinen AGB, Muster-QSVs oder sonstigen Musterverträgen selber einräumt, schießen über das Ziel hinaus und sind unwirksam.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Essen wie in den Südstaaten

Im „Louisiana“ im Mundsburgcenter gibt es ur-amerikanisches Fastfood



Nicht vorbei laufen: Hier gibt es gute Burger



Im Innenraum ist reichlich Platz

Okay, kulinarisch begibt man sich auf dünnes Eis, wenn man über Fastfoodketten berichtet. Doch es gibt durchaus einige löbliche Ausnahmen, die weit entfernt vom Einheitsbrei von Schnellrestaurants mit schottischen Namenswurzeln rangieren. Die Kette „Louisiana“ gehört dazu. Sie ist u.a. im Hamburger Mundsburg-Center angesiedelt (dazu in Othmarschen und Volksdorf sowie viermal in NRW und einmal in Frankfurt). Unmittelbar neben dem Kinoeingang liegt unser Ziel – und das schon seit über 20 Jahren. Ein Indiz also, dass hier nicht alles schlecht sein kann.

Wir finden zügig in dem üppig bestuhlten Gasträum Platz. Man kann aber auch am Durchgang sitzen und dem munteren Treiben im Center zuschauen. Auf der Karte finden wir das, was zu erwarten war: Viele Burgervariationen (alle um die gut zehn Euro), die mit besonders breiten Fritten und Krautsalat serviert werden, sowie echte Südstaaten-Spezialitäten wie Barbecue-Rippchen oder in Knoblauch und Zitrone marinierte Hähnchenbrust. Vorneweg kann man noch Tacos mit Dipps ordern, so dass die Wartezeit bis zum Hauptgang nicht so lange erscheint. Denn die Burger werden alle

frisch zubereitet und sie handgemacht.

Die Burger sind echte Maulsperrn

Wir entscheiden uns für einen Pulled Pork-Burger und ei-



Schmucker Longdrink

nen klassischen Cheeseburger, die nach einiger Zeit vor uns landen und eine gewaltige Höhe haben. Da sie mit relativ kugeligen Brötchen gereicht werden, werden sie zu einer Maulsperrn, die per Hand nicht mehr unfallfrei den Mund findet. Wir greifen also zu Messer und Gabel – noch ein Unterschied zu konventionellen Fastfoodläden. Und beim Geschmack sticht das „Louisiana“ endgültig heraus. Die Burger sind einfach nur lecker.

Bei den Getränken sollte man übrigens unbedingt eine der selbstgemachten Limonaden probieren. Die

kommen auch noch in sehr schicken Gläsern daher. Zudem gibt es vor allem während der happy hour preisgünstige Longdrinks, die auch sehr zu empfehlen sind.

Text: Nils Knüppel



Burger mit Breitfritten

Louisiana

Hamburger Straße 1-15
22083 Hamburg
Tel. 040 - 227 59 678
www.louisiana.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Do. 10 bis 24 Uhr
Fr. bis Sa. 10 - 1 Uhr
So. 12 - 24 Uhr

Luke wird zu Yoda

„Star Wars – Die letzten Jedi“ erzählt Skywalkers Geschichte zu Ende



Luke schmolzt



Rebellen warten auf Hilfe



Lass uns die Schwerter kreuzen, Schurke!



Der böse Kylo Ren



Rae hofft auf Luke

Nach dem fulminanten Comeback der Sternenkrieger-Saga mit „Das Erwachen der Macht“, dem ersten Film ohne Mastermind George Lucas, war es nun an Regisseur Rian Johnson, die Geschichte weiterzuerzählen. Sein Zeitreise-Thriller „Looper“ war intelligentes Sci-Fi-Kino ohne Schnörkel. Dennoch ist es durchaus beachtlich, dass Disney den neuen Film – nebst Drehbuch – in seine Hände legte, denn Johnsons bisherigen Werke sind eher schmal budgetiert gewesen. Nicht alle waren mit dem Ergebnis einverstanden, aber kalt lässt der Film keinen.

Die erste Ordnung hat mit dem Verlust der Star-killer-Basis einen herben Verlust erlitten, ist aber dennoch auf der Jagd nach den Rebellen. Diese können zwar in letzter Sekunde eine waghalsige Flucht realisieren, in der Star-Pilot Poe Dameron (Oscar Isaac) zeigt, was er kann, aber Kylo Ren (Adam Driver) und die Schergen des Obersten Anführers Snoke (Andy Serkis) sind ihnen auf den Fersen. Währenddessen hat Rae (Daisy Ridley) auf dem entfernten Planeten Ahch-To Luke Skywalker (Mark Hamill) gefunden und bittet diesen darum, ihr Men-

tor zu werden, so wie es Yoda früher für Luke war. Aber der will nicht. Er ist verbittert, weil er seinen letzten Schüler an die dunkle Seite verloren hat. Doch Rae gibt nicht auf. Ohne Luke ist die Rebellion zum Scheitern verurteilt. Währenddessen rückt die Erste Ordnung dem Konvoi der Rebellen auf die Pelle...

Der Aufbau der Geschichte – Flucht auf der einen, Ausbildung zeitgleich auf der anderen Seite – erinnert an den Über-Klassiker „Das Imperium schlägt zurück“. Dort verbrachte Luke lange Zeit auf Dagobah, um von Yoda zum Jedi ausgebildet zu wer-

den, während Han und Leia im Millennium Falcon auf der Flucht waren. Aber „Die letzten Jedi“ erinnert nicht so stark an Episode V wie der Vorgänger an den Ur-Film. Der letzte Film gehörte neben den neuen Figuren in erster Linie Han Solo, während der neueste Teil Lukes Film ist. Seine Geschichte wird endlich zu Ende erzählt. Der kommende neunte Film der Saga sollte eigentlich Leia gewidmet sein, wozu es aber nicht mehr kommen kann, weil Carrie Fisher plötzlich während der Produktion verstarb. Auf diese Weise ist es also ein doppelter Abschied, und der kann sich insbesonde-

re aus der Sicht von Mark Hamill sehen lassen. Seine Neuinterpretation des alten kauzigen Luke, der noch einmal seinem missratenen Schüler zeigt, was ein echter Jedi kann, gehört zu den stärksten Momenten der gesamten Reihe.

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

Hapag-Lloyd AG:



Der Aufsichtsrat der Hamburger Reederei hat eine Neuaufteilung der Vorstandsressorts beschlossen.

Demnach übernimmt der Vorstandsvorsitzende Rolf Habben Jansen die Verantwortung für die weltweiten Vertriebsaktivitäten. Neues Vorstandsmitglied der Hapag-Lloyd AG wurde zum 1. April Joachim Schlotfeldt (Foto). Er übernimmt unter anderem als Arbeitsdirektor den Bereich Human Resources (bisher verantwortet durch den Vorstandsvorsitzenden) sowie die Verantwortung für den weltweiten Einkauf. Diese lag bisher beim Vorstand Operations. Schlotfeldt ist seit 2007 Mitglied des Exekutivkomitees, in dem

Vorstand und die Top-10 Manager des Unternehmens viermal im Jahr gemeinsam die wichtigsten Themen diskutieren und Entscheidungen treffen. Zuletzt war er Geschäftsführer der Regionen Asia und Europe. Davor war Schlotfeldt auf verschiedenen anderen Führungspositionen in Europa und Asien für Hapag-Lloyd tätig.

WTM Engineers GmbH:

Nach über drei Jahrzehnten gibt Dr.-Ing. Karl Morgen seine Unternehmensverantwortung als geschäftsführender Gesellschafter an die nächste Generation weiter. Zur Verstärkung des Teams sind Dr.-Ing. Thomas Schadow und Dr.-Ing. Gerhard Zehetmaier als geschäftsführende Gesellschafter in das Unternehmen eingetreten. Schadow ist bereits seit vielen Jahren in verantwortlicher Position als

Prokurist und Bereichsleiter Hochbau bei WTM Engineers tätig. Zehetmaier bringt nach langjähriger nationaler und internationaler Tätigkeit in einem großen deutschen Bauunternehmen seine Erfahrungen im Ingenieurbau ein. Morgen bleibt WTM Engineers als Berater der Ingenieur sowie als Prüflingenieur für Bautechnik und als EBA-Prüflingenieur erhalten.

Landeskommando Hamburg:

Kapitän zur See Michael Giss (53) hat das Landeskommando der Bundeswehr in der Hansestadt von seinem Kollegen Kapitän zur See Michael Setzer übernommen, der in den Ruhestand gegangen ist. Giss war Kommandant der Fregatte „Emden“, ehe er für das Verteidigungsministerium in Berlin und Brüssel tätig war.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK 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

Dr.-Ing. Andreas Kossak

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

Auflage:

Print: 1.200

Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:

Print: 54 Euro

Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket

(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

8. Mai 2018

96,5 Millionen Euro für Sedimentbaggerei

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat im vergangenen Jahr 96,5 Millionen Euro für das Ausbaggern und Deponieren von Sedimenten ausgegeben. Dies geht aus einer Kleinen Anfrage der FDP an den Senat hervor. Den größten Anteil dabei hat die landseitige Entsorgung von schwer belasteten Sedimenten, die 27,6 Millionen Euro kostet. 24,4 Millionen Euro müssen für das Ausbaggern und die Verklappung von Sedimenten an der Tonnen E3 aufgewendet werden. Das Verbringen und Verklappen vor Neßsand schlägt mit 10,9 Millionen Euro zu Buche. 8,5 Millionen Euro zahlt die Hansestadt an Ausgleichszahlungen an die Nationalparkstiftung Schleswig-Holstein. Weitere 5,8 Millionen Euro mussten für Instandhaltungsarbeiten ausgewendet werden. Die Analyse und das Monitoring der Ablagerungen kostete 1,1 Millionen Euro. Über den Restbetrag von 18,2 Millionen Euro wurden keine Angaben gemacht. 2017 wurden insgesamt 10,9 Millionen Tonnen ausbaggert, um die Wassertiefe im Hafen zu halten. 2016 waren es 11 Millionen Tonnen. Ein gutes Drittel der Menge wird vor der Tonne E3 abgekippt. Ein Cuxhavener Ingenieur hat zur Senkung der laufenden Kosten vorgeschlagen, die HPA möge das Baggern künftig selbst übernehmen. Vor allem bei der Verbringung zur Tonne E3 ließe sich viel Geld einsparen. Derzeit fahren holländische Bagger den ganzen Weg, anstatt das Baggergut auf Transportschiffe umzuladen. Die

Effektivität des Baggers liege so nur bei 20 Prozent. Mit LNG-betriebenen Schiffen ließen sich diese Kosten auf 16 Millionen Euro minieren. Die HPA indes winkte ab, da die Investitionen bei 128 Millionen Euro liegen würden und der Betrieb in Eigenregie zu risikoreich wäre.

60 Millionen Euro für die Hafeninfrastruktur

Oldenburg – Niedersachsen Ports (NPorts) investiert 2018 rund 33 Millionen Euro in seine Hafenstandorte. Zusätzliche rund 27 Millionen Euro fließen in die Instandhaltung der vorhandenen Hafenanlagen. In Brake an dem Großschiffsliegeplatz an der Südpier wird eine neue Anlegemöglichkeit für zwei Schiffe mit einer Länge von 270 Metern und einem Tiefgang von bis zu 11,90 Metern gebaut. Auch die Hinterlandverbindung des Hafens per Schiene wird erheblich verbessert. Hier bauen Niedersachsen Ports, die Deutsche Bahn und die Stadt Brake derzeit gemeinsam eine neue Brücke, die den bisherigen Bahnübergang ersetzen soll. In Cuxhaven wird am Liegeplatz 9.3 eine neue Landstromanlage eingeweiht. Parallel dazu feiert NPorts die Fertigstellung des Liegeplatzes 9.1 und den Neubau einer Rampe am Kopfende des Hansakais, erklärte Holger Banik, Geschäftsführer NPorts. In Emden läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren für den Großschiffsliegeplatz zwischen Empsper und Emskai. Weitere 5,5 Millionen Euro fließen in die Emdener Hafenbahn. In Wilhelmshaven werden die Niedersachsenbrücke, der Helgoland- und

Wangeroogkai saniert. Insgesamt gibt es in Niedersachsen 45.350 hafenabhängig Beschäftigte, davon allein 700 bei NPorts.

Formel 1-Technik auf Containerterminal



Muuga – Der gerade von der HHLA übernommene estnische Terminalbetreiber Transiidikeskuse AS hat von der Firma Skeleton Technologies in seine Portalkrane eine neue Technik einbauen lassen, die auch aus der Formel 1 bekannt ist. Ein kinetisches Energierückgewinnungssystem (KERS) reduziert die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch um je ein gutes Drittel, indem über Ultra-Kondensatoren beim Absenken von Ladung Energie zurück gewonnen wird und beim Anheben der Ladung wieder verwendet wird.

Mehr Splitumschlag in Dortmund

Dortmund – Im Dortmunder Hafen, mit 2,7 Millionen Tonnen Umschlag der größte Kanalfhafen Europas, werden künftig erhebliche Mengen Split umgeschlagen. Dies ist Folge einer Kooperation zwischen dem Terminalbetreiber Rhenus sowie der Mimberg Spedition und Baustoffe GmbH. Künftig werden täglich 2.000 Tonnen Split im Kohlenhafen umgeschlagen.

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