

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Keine Kaimauern in Steinwerder

Aus Geldmangel will die HPA den Rand des Mittleren Freihafens nur mit Felsen absichern

Es ist das Filetstück im Hamburger Hafen: Steinwerder Süd, das ehemalige Gelände des Buss Hansa Terminals und des Buss Ross Terminals. Wie „Stadt Land Hafen“ nun erfuh, soll die Fläche aus Geldmangel keine Kaimauer erhalten. Das würde bedeuten, dass kein Schiff an dem neuen, eigentlich als Umschlaggelände geplanten Terminal anlegen könnte.



Foto: Buss Ports Logistics

Der Oderhafen zwischen den Ex-Buss-Terminals soll verfüllt werden

Vor zehn Jahren hatte die Stadt viel Geld ausgegeben, um früher Zugriff auf die lukrativen Flächen zu erhalten. Allein Buss soll 118 Millionen Euro Abfindung erhalten haben. Dann kamen die Schifffahrtskrise und der Einbruch des globalen Containerverkehrs. Seitdem grübelt die Hamburg Port Authority, wie das rund 40 Hektar große Areal genutzt werden kann.

Die Realisierungsgesellschaft ReGe soll in einer internen Vorlage klar gemacht haben, dass mit der von

der HPA zur Verfügung gestellten Summe (rund 120 Millionen Euro) nur die Fläche des Oderhafens, die zwischen den beiden ehemaligen Buss-Terminals liegt, verfüllt werden kann. Der bestehende Kai am Rosshafen müsste jedoch für die Erweiterung des Wendekreises für große Containerschiffe, die am gegenüber liegenden Tollerort-Terminal festmachen, weichen. Falls ein Pächter einen funktionsfähigen Kai wünsche, müsse dieser von den Nutzern selbst finanziert werden. **Seite 4**

**ERFAHRUNG +
ALGORITHMUS =
MEHRWERT**



BIRDIEMATCH

FINDE DEINEN TRAUMJOB

www.birdiematch.de

Das Traumjob-Matching-Portal
für Logistiker

Aufforderung

Experten mahnten bei einer Tagung mehr Investitionen in alternative Kraftstoffe an. *S.10*

Überblick

FURUNO begeisterte bei der SMM mit einem 55-Zoll-Navigationsgerät für ECDIS. *S.14*

Ausbau

Das Jobportal BirdieMatch steht nun auch für gewerbliche Arbeitssuchende offen. *S.16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

eigentlich könnten im Hamburger Hafen die Sektkorken knallen. Immerhin besteht nach 17 Jahren nun endlich Baurecht für die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Doch was macht die Stadt daraus?

Statt nun in den Hafen ordentlich zu investieren, wird in Steinwerder Süd eine Minimallösung angestrebt. Ein Gelände, von drei Seiten von Wasser umgeben, aber keine Kaikante! Die kann ein Pächter auf Wunsch selbst bauen – für einen dreistelligen Millionenbetrag.

Die Stadt hat dann freilich keinen Einfluss mehr darauf, was dort entstehen wird. Mit dem Herauskaufen der früheren Pächter und der nun angestrebten bloßen Verfüllung des Oderhafens wird die Stadt rund eine Viertel Milliarde Euro investiert haben – für eine untaugliche Fläche.

Was für ein Trauerspiel!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8

Chaos um Steinwerder 4
 Horchwahre Rücktrittsgründe 6
 Brackmann über Digitalisierung 8

Wirtschaft



12



14



16

Alternative Treibstoffe 10
 Neue Hardware bei TCO 12
 Digitale Navigationstechnik 14
 Birdiematch im Steigflug 16

Recht & Geld

Neuordnung im Handelsregister 18

Essen



20

I Vigneri 20

DVD



21

Jurassic World 2 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

Chaos um Steinwerder

Weitere Planlosigkeit führt zu Ladungsverlusten in Hamburg



Foto: HHM Lindner

So sah das Buss Hansa Terminal einmal aus: Die Wasserfläche rechts (Oderhafen) soll nun verfüllt werden

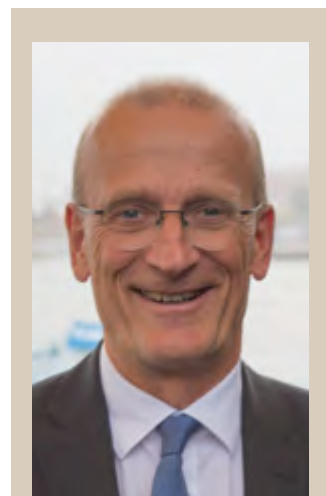
Die Hamburger Hafenwirtschaft blickt mit Fassungslosigkeit auf die Konzeptionslosigkeit bei der Hafenplanung. Diese sei neben der noch nicht umgesetzten Fahrrinnenanpassung der Elbe, der Benachteiligung bei der Entrichtung der Einfuhrumsatzsteuer und der schleppenden Zollabfertigung auch mit ursächlich für den immer stärker werdenden Ladungsverlust in Hamburg, hat der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, unlängst kritisiert. Der angekündigte Rücktritt des Wirtschaftssenators Frank Horch soll auch darin seine wahre Ursache haben (siehe Seite 6).

Ein neuer Höhepunkt scheint die Planung für das Gebiet Steinwerder Süd zu werden. Ende Oktober soll in einer Aufsichtsratssitzung der HPA eine Beschlussvorlage verabschiedet werden, wonach das beste freie Grundstück im Hamburger Hafen keine funktionsfähige Kaianlage erhalten soll. Eine Analyse habe ergeben, dass aus der Vermarktung der Fläche nicht mehr als gut 120 Millionen Euro erzielt werden könnten. Mehr Geld sei für die Neugestaltung

nicht vorhanden, heißt es aus der HPA. Eine Kostenschätzung der ReGe

hat angeblich ergeben, dass diese Mittel nicht ansatzweise ausreichen,

um neben der Verfüllung des Oderhafens auch den Bau einer Kaimauer zu finanzieren. Lediglich ein Hochwasserschutz könne gewährleistet werden. Die Ausschreibung der Fläche soll nun, anders als sonst üblich, auf nur sehr grober Basis erfolgen. Darin soll dem Investor frei gestellt werden, bei Bedarf selbst eine Kaimauer bauen. Da die Kosten in vermutlich dreistelliger Millionenhöhe nicht innerhalb der üblichen Pachtlaufzeit von 30 Jahren refinanzierbar wären, haben SPD und



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident



Michael Kruse,
FDP-Fraktionschef

Grüne in der Bürgerschaft einen Antrag eingebracht, um eine Erbpacht mit einer Laufzeit von bis zu 99 Jahren zu ermöglichen. Derzeit entwickelt die HPA ein Finanzmodell, welche Laufzeit sinnvoll wäre.

Letztlich bedeutet dies: Die HPA zieht sich aus der Bereitstellung von Infrastruktur zurück. Und das, obwohl der kommerzielle Bereich laut HPA-Geschäftsbericht Gewinne schreibt. Dieses Geld wird genommen, um den Geschäftsbereich Öffentliche Infrastruktur, der eigentlich komplett von der Stadt finanziert werden müsste, zu alimentieren, da die HPA seit Jahren zu wenig Geld von der Stadt bekam. Eine Fortsetzung des Prinzips „Hafen finanziert Hafen“, von dem sich der Senat nach offiziellen Aussagen abgewandt hat. Da die Hafentbahn laut Aussage des UVHH auch defizitär ist, zahlt der Hafen somit dreifach drauf.

Sieben Punkte, wo es hapert

Doch die Ladungsverluste der letzten Jahre haben noch weitere Gründe:

1. Ständige Staus. Wenn schon keine Fahrrinnenanpassung, muss wenigstens der Rest funktionieren, heißt es aus der Hafentwirtschaft.

Doch sowohl auf der A7 als auch rund um die Kattwykbrücke gibt es immer wieder Baustellenbedingte Behinderungen.

2. Mindertiefen im Hafen. Da die HPA seit Jahren nicht ausreichend die Sedimente ausbaggert, wollen Unternehmen wie der Getreidelagerbetrieb HaBeMa nicht mehr in Hamburg investieren. Sämtliche Einbußen im Massengutbereich seien auf nicht genügende Unterhaltsbaggerungen in der Fahrrinnen und den Liegewannen zurückzuführen, so der UVHH. Seit Jahren fehlt es hier an einem Konzept.

3. Arroganz gegenüber Kunden. Nach der Schließung des Buss Hansa Terminals wurden den dortigen Kunden keine akzeptable Angebote gemacht. Die isländische Reederei Samskip ist nach Bremerhaven abgewandert. Sallaum Lines, die Gebrauchtwagen nach Afrika exportieren, wurde schlicht gesagt, man wolle ihre Ladung nicht mehr in Hamburg haben.

4. Schadhafte Kai-mauern. Im Hafengebiet sind etliche Bereiche derzeit für Schiffe gesperrt. Betriebe wie etwa MAN Energy Solutions, die eigentlich Schiffsmotoren reparieren, können ihre Wasserfläche nicht mehr nutzen,

um die Antriebe aus den Schiffen zu heben.

5. LNG komplett verschlafen. Das angebliche Tor zur Welt ist alles andere als weltoffen. Für LNG gibt es bis heute keine Vorgaben der Stadt, wie mit der neuen Technik umgegangen werden muss.

6. Verhinderung von Investitionen. Am Kleinen Grasbrook wartet Unikai immer noch auf eine Verlängerung des Pachtvertrags, der Voraussetzung für eine Investition von Edeka in Höhe von über 100 Millionen Euro ist. Offenbar, unkt man in der Hafent-

wirtschaft, besteht immer noch in Teilen der Senatskanzlei die Hoffnung, dort eine Wohnbebauung voranzutreiben.

7. Zeitverschwendung bei Fahrrinnenanpassung. Obwohl seit Wochen Baurecht besteht, sind noch nicht einmal Ausschreibungsunterlagen für die Uferbefestigung östlicher Teil Köhlbrand fertig. Lediglich die Leistungsbeschreibung für die Kampfmittelsondierungen liegen vor, heißt es in einer Antwort auf die Kleine Anfrage des FDP-Fraktionschefs Michael Kruse.

Text: Matthias Soyka





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

Die wahren Gründe des Rücktritts

Die Krankheit seiner Frau ist von Frank Horch nur vorgeschoben

Frank Horch ist ein angesehener Mann. Fast sieben Jahre stand der ehemalige Handelskammer-Präses der Wirtschaftsbehörde vor. Freundlich, eloquent. Nun will er in den Ruhestand gehen. Seiner Frau zu liebe, die erkrankt ist, so die offizielle Begründung. Doch in Wahrheit, so hört man aus Rathauskreisen, war der parteilose Senator schon seit langem in den Regierungsfractionen höchst umstritten. Und auch in Hafenkreisen wird Horchs Leistungsbilanz als äußerst mager angesehen.

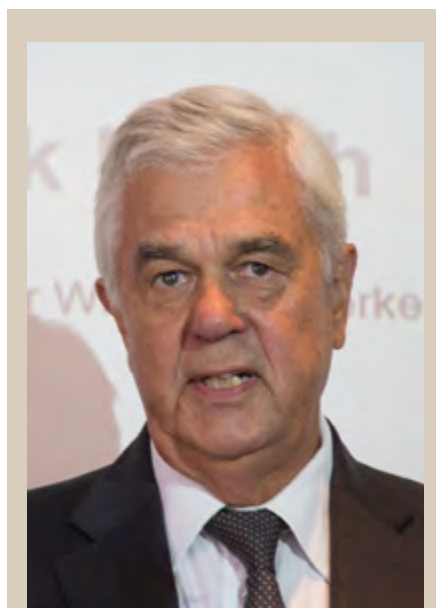
Die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist noch immer nicht umgesetzt, wesentliche Vorarbeiten sind nicht erledigt (siehe Seite 4). Innerhalb der SPD-Fraktion soll es auch erheblichen Unmut über Horch gegeben haben. Zum einen wird er für die schwachen Umschlagzahlen im Hamburger Hafen mit verantwortlich gemacht. Die fehlende Fahrrinnenanpassung allein könne es nicht sein, heißt es aus der Fraktion. Schließlich sei Bremerhaven von einer Vertiefung der Weser noch weiter entfernt, habe aber bessere Zahlen.

Viele Staus wurden dem Senator angelastet

Zum ändern ist da die Verkehrspolitik. Dass Hamburg nun als Deutschlands Staustadt Nummer 1 gilt, wird vor allem Horch angelastet. Niemand bezweifelt, dass sich in den letzten zwei Jahrzehnten, weil der Bund den Aufbau Ost voran getrieben hat, im Westen Deutschlands ein Investitionsstau gebildet hat. Notwendige Ausbauten und Sanierungen standen hinten an. Doch nun im Hau-Ruck-Verfahren alles auf einmal umzusetzen, bringt die Stadt an ihre Leistungsgrenzen. Zumal wenn Ersatzstrecken für Großbaustellen selbst mit Baustellen verengt werden. So wird

bei Speditionen mit Kopfschütteln registriert, dass an der A7 und der A1 gleichzeitig gebaut wird. Bei innerstädtischen Straßen ist dies kaum anders.

Horch ist ein guter Kommunikator, aber kein Macher. Das zeigt sich allein schon, wenn der ehemalige Hafenmanager frei spricht und sich bei seinen mäandrischen Satzkonstruktionen grammatikalisch verhäddert und den Hauptsatz nicht beendet. „Wie soll ein Mann, der nicht mal seine eigenen Gedanken zu einem sinnvollen Ende bringt, komplexe Verfahren, die ein klares Handlungsvorgehen notwendig machen, umsetzen?“, fragten Kritiker immer wieder.



Frank Horch,
Hamburger Wirtschaftssenator

Eines der wenigen Projekte, die unter Horch wirklich umgesetzt wurden, ist der Bau des 3. Kreuzfahrterminals. Die Anlage wurde aus dem Boden gestampft, um den Großkunden Aida Cruises an Hamburg zu binden. Mit dem Bau, der nicht einmal im nur ein Jahr zuvor verabschiedeten Hafenentwicklungsplan erwähnt war, gab der Senat seine ursprüngliche Planung für den Entwicklung des Mittleren Freihafens auf. Was auf dem restlichen Gelände im Süden passieren soll, ist trotz gewaltiger Vorinvestitionen bis heute unklar (siehe auch Seite 4). Die Wirtschaftsbehörde selbst war von dem neuen Terminal wohl auch nicht 100-prozentig überzeugt. Es sei nur als Übergang für die nächsten 15 Jahren konzipiert, hieß es anfangs. Gut 60 Millionen Euro für eine Übergangslösung – eine klare Konzeption ist etwas anderes, zumal Kreuzfahrtschiffe deutlich weniger Wertschöpfung als Warenumsatz generieren.

Landstrom im Hafen
höchst umstritten

Es gibt viele Stimmen in Hamburg, die das Kreuzfahrterminal lieber auf dem Gelände des Überseezentrums nahe der Elbbrücken gesehen hätten. Die Kreuzfahrtschiffe hätten einen auch das Stadtbild

prägenden Riegel zu den dahinter befindlichen Hafenbetrieben schaffen können. Doch hier soll nun Wohnbebauung stattfinden. Wieder eine Niederlage für Horch.

Mit Kopfschütteln wurde auch Horchs Festhalten an Landstrom gesehen. Die Pilotanlage in Altona funktioniert nun zwar. Jedoch machen dort kaum Schiffe fest. Gute innovative Ideen, wie etwa die LNG Power Barge, wurden dagegen mit Auflagen überschüttet. Die Barge, um die sich laut dem Betreiber Becker Marine Systems andere Häfen reißen, fristet ein Schattendasein als Stromlieferant für das CT Burchardkai, seitdem die Anlegestelle für die Kreuzfahrtschiffe wegen des Neubaus des Hafen-City Cruise Centers geschlossen werden musste.

Bund favorisiert eher LNG-Lösungen

Bei der Vorstellung des LNG PowerPacs, einer containerisierten kleinen Lösung eines leistungsfähigen Stromerzeugers, musste sich Horch dann auch vom Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), anhören, dass Landstrom zum einen ökologisch gar nicht so sauber ist, zum anderen technische Probleme mit sich bringt, da ein abruptes Anschließen mehrerer großer Schiffe das Stromnetz der Hansestadt in die Knie zwingen könnte. Zudem sei die Verkabelung der Kaianlagen schlicht zu teuer. Man spricht von einem dreistelligen Millionenbetrag. Das PowerPac sei wesentlich günstiger, mobil einsetzbar und quasi, im Gegensatz zu den Landstromanlagen, ständig ausgelastet.

Das Fass zum Überlaufen soll nun die Reise des neuen Ersten Bürgermeisters Peter Tschentscher (SPD) in die Partnerstadt Marseille gebracht haben. Beim HHLA-Großkunden CMA CGM hatte Tschentscher eine Beteiligung der französischen Reederei am Burchardkai ins Gespräch gebracht. Mit dabei der ebenfalls neue Wirtschaftsstaatsrat Torsten Sevecke und wohl auch die Leiterin des Sportamtes. Das soll bei der HHLA zu erheblichem Unmut geführt haben. Der Vorstoß Tschentschers war offenbar nicht mit der HHLA abgestimmt. Dass noch jemand Externes mit dabei war, soll bei Hamburgs größtem Hafenbetrieb für reichlich Ärger gesorgt haben. Die HHLA ist stets um Vertraulichkeit bemüht, bewahrt sämtlich Verträge in einem Safe auf. Die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath soll ein langes Gespräch mit Tschentscher gehabt haben. Als kurz darauf Hapag Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen einen möglichen Teilverkauf des Burchardkais öffentlich kritisierte, soll Tschentscher den Entschluss gefasst haben, anlässlich der ohnehin anstehenden Neubesetzung

seiner Senatskanzlei gleich reinen Tisch zu machen. Der „freiwillige“ Abschied Horchs ermöglicht diesem einen ehrenvollen Abgang.

Eine Frau soll Nachfolgerin werden

Wer soll nun Nachfolger werden?

Joachim Seeler, hafenpolitischer Sprecher der SPD, hätte das Fachwissen, soll aber schon abgewunken haben. Auch er ist in der Fraktion nicht unumstritten. Dem Vernehmen nach soll die SPD bundesweit nach einer Frau suchen, um den Geschlechterproporz im Senat aufzuhübschen. Dass die Dame, wer immer es auch sein mag, keine Ahnung von Hamburger Hafenpolitik haben dürfte, scheint klar. Sie wäre dann von ihren Staatsräten, vor allem Sevecke, abhängig. Der ist auch kein wirklicher Hafenkennner. In Marseille bei CMA CGM hat er sich nicht gerade mit Ruhm bekleckert. Blicke als ultima ratio der HHLA-Aufsichtsratschef Rüdiger Grube. Der Ex-Bahnchef wäre dann wieder, wie Horch, ein Quereinsteiger.

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



5G ist nichts für jedermann

Der neue Maritime Koordinator Norbert Brackmann skizzierte die digitale Zukunft

Der Hamburger Hafen-Klub ist immer bemüht, hochkarätige Vortragende zu gewinnen. Folgerichtig war nun der neue Maritime Koordinator der Bundesregierung, der Bundestagsabgeordnete Norbert Brackmann (CDU), an den Landungsbrücken, um der Hafenwirtschaft die Möglichkeiten der digitalen Zukunft vor Augen zu führen. Bei einem, gerade von HPA-Chef Jens Meier sehr favorisierten neuen System machte der Lauenburger, der erstmals kein Staatssekretär als Maritimer Koordinator ist, jedoch eine erhebliche Einschränkung. Die 5G-Mobikfunk-Technologie, die im Hamburger Hafen derzeit im Rahmen eines EU-Projekts getestet wird, ermögliche zwar eine Datenübertragung in Echtzeit, führe aber auch zu erheblich höheren Kosten.

Schuld daran sei die enorme Datenmenge, die übertragen werde. Bei dem derzeit gängigen LTE-Standard seien die Sendemasten über Funk miteinander verbunden, erklärte Brackmann. Bei 5G müssten die Masten mit Glasfaserkabeln gekoppelt werden. Das dürfte die Kosten verfünffachen. Insofern sei es fraglich, ob diese Technologie für jedermann erschwinglich sei, wenn sich die Mobiltelefonkosten vdrastisch erhöhen würden. Für Unternehmen, die im Hafen oder landesweit logistisch tätig seien, biete der neue Standard freilich erhebliche Vorteile.

Vernetzung ermöglicht Einsparpotenziale

Wenn einmal alle Verkehrsteilnehmer, Behörden und Organisationen miteinander vernetzt seien, böte sich der Logistikwirtschaft eine Fülle von Einsparpotenzialen, führte Brackmann weiter aus. Schiffe könnten bei der Anfahrt eines Hafens schon auf hoher See die Geschwindigkeit verringern, wenn absehbar sei, dass der Liegeplatz noch besetzt ist. Die Abholung von Containern



Norbert Brackmann,
Maritimer Koordinator

durch Lkws könnte passgenau geplant werden. Die Trucker würden nicht mehr nach Gutdünken zum Terminal fahren und dort warten, sondern erhielten genaue Abholzeiten. Die Daten der aktuellen Tide könnten an Schiffe übermittelt werden und erhöhten so die Sicherheit. Grundsätzlich gelte: „Wenn die Abläufe in einem Hafen schneller laufen sollen, muss das auch die Datenverarbeitung.“

Brackmann sagte weiter, dass die Digitalisierung eigentlich eine Erfindung des ausge-

henden letzten Jahrhunderts sei. „Neu ist allerdings, was wir nun damit alles tun können.“ Das Platooning von Lkws, also das in extrem kurzen Abständen Hintereinanderfahren von automatischen Lastern, sei keine Vision mehr. Auch würden heute schon Schiffe mit Lasern millimeter-genau geschweißt. Navigationssysteme auf Schiffen seien mittlerweile weltweit an Bord. Jedoch fehle es in vielen Bereichen noch an internationalen Industriestandards.

Eine grundlegende Veränderung der weltweiten Transporte könnte der 3-D-Druck bringen, sagte Brackmann. Endprodukte würden näher am Kunden produziert. Nicht mehr die Waren würden dann um den Globus transportiert, sondern die Grundprodukte, also eher Massengüter.

Wachstumsprognosen sind weiter intakt

Ziel aller Digitalisierung müsse aber die Effizienzsteigerung sein. Die langfristigen Prognosen für den Welthandel und die Schifffahrt seien trotz aller Krisen weiter intakt. „Der Handel nimmt weiter zu.“ Zumal die Weltbevöl-

kerung weiter wächst. Deutschland dürfe da nicht zurückstehen. „Stillstand ist der Beginn von Rückschritt, da alle anderen sich weiter nach vorne bewegen“, warnte Brackmann. Selbstgesteuerte Schiffe seien keine Fiktion mehr, sondern würden in Norwegen nun Realität. Dort werde ein Schiff gebaut, das sich innerhalb der Zwölf-Meilen-Zone unbemannt zwischen drei Häfen be- wege.

Die moderne Technik werde es den Schiffsführern künftig er- lauben, in Sekundenschnelle das Fahrverhalten eines Schiffes zu simulieren und so in Echtzeit zur Kollisionsvermeidung beitragen. Zudem könnten die Schiffsbe- wegungen in engen Häfen wie in Hamburg besser gesteuert wer- den. Auch im Umweltbereich könne die weitere Digitalisierung weitere Erkenntnisse bringen.

So könnten Gewässersohlen und Schiffsemissionen besser über- wacht werden.

Brackmann forderte die Ver- antwortlichen für den Hambur- ger Hafen auf, auch die Binnen- schiffahrt mehr in die digitale Steuerung einzubeziehen. Dies sei umso notwendiger, als dass durch die Sanierung der A 7 in den nächsten zehn Jahren und den anstehenden Neubau der Köhl- brandquerung sowie das abseh- baren Erreichen der Kapazitäts- grenze der Alpha-E-Bahnstrecke in Richtung Süden der Zu- und Abfluss von Waren erheblich er- schwert werde.

LTE-Netz auch für die Außenelbe wichtig

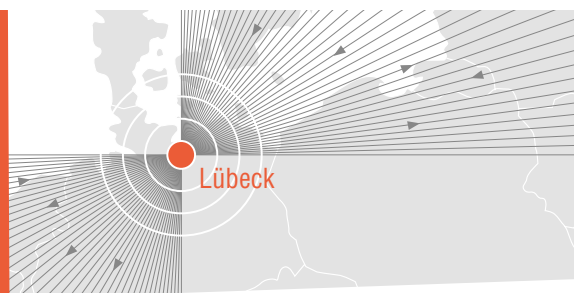
Dass noch immer nicht al- les so ist, wie es sein sollte, machten zwei Anmerkungen

aus dem Auditorium deut- lich. Ein Lotse bemängel- te, dass es auf der Außen- elbe immer noch kein LTE-Netz gebe. Die großen Container- schiffe hätten die Dimension von vier Fußballfeldern. Bug und Heck seien von der Brücke kaum zu sehen. Da sei Kom- munikation besonders wichtig.

Der Geschäftsführer von Vopak-Dupec Hamburg stellte verwundert fest, dass er neulich eine Bedarfsanforderung für eine Schreibmaschine erhalten habe. Diese sei damit begründet worden, dass der Hamburger Zoll immer noch Formulare mit vier Durchschlägen zur Geneh- migungsbedingung mache. Zu- mindest hier versicherte Brack- mann, dass da die Kollegen in anderen Häfen deutlich weiter seien.

Text: Matthias Soyka

LÜBECK BÜNDELUNGSPUNKT DER OSTSEE



Die **Lübecker Hafen-Gesellschaft** ist Deutschlands größte RoRo-Hafenbetreiberin an der Ostsee.

Wir bieten Ihnen:

- Hochfrequente Verbindungen ins Baltikum, nach Skandinavien, Finnland und Russland
- Herausragende intermodale Hinterlandanbindungen nach Mittel- und Südwesteuropa
- Logistische Komplettlösungen aus einer Hand – gemeinsam mit unseren Tochterunternehmen



www.lhg.com

Shaping Baltic Shipments



Die Technik ist da

Experten fordern Bau von Anlagen zur Produktion alternativer Kraftstoffe

Die Zukunft der maritimen Antriebe liegt eindeutig in alternativen Treibstoffen. Dies ist das Ergebnis einer Fachtagung des Maritimen Clusters Norddeutschland und der Schiffbautechnischen Gesellschaft, bei der rund 80 Experten die Möglichkeiten und Probleme von umweltfreundlicheren Antreiben diskutierten. Prof. Rolf Bank von MAN Energy Solutions sagte: „Die Technik ist da. Wir müssen sie nur endlich einsetzen.“ Außer LNG sei derzeit noch kein anderer Treibstoff in ausreichender Menge auf absehbare Zeit verfügbar. Die dazu nötigen Investitionen seien jedoch gigantisch.



Stefan Höner,
Bureau Veritas



Gerd-Michael Würsig,
DNV GL



Prof. Rolf Bank,
MAN Energy Solutions

Am vielversprechendsten seien die Treibstoffe, die durch Sektorenkopplung (Power to X) erzeugt werden, waren sich die Vortragenden einig. Dort gebe es nur zwei Möglichkeiten: Die Speicherung durch Komprimierung oder durch Verflüssigung. Allerdings nützen die besten Treibstoffe nichts, wenn nicht auch die Schiffsmotoren auf diese umgestellt seien, ergänzte Bank. Besonders weit sei man bei der Erzeugung von synthetischem Gas. Hier habe MAN bereits 2013 zusammen mit Audi eine Anlage gebaut, die 6,3 MW Gas aus Wasser und CO₂ produziert. Mittlerweile habe sein Unternehmen eine weit aus größere Anlage als Baukasten produziert, die 50 MW Leistung

hat bzw. 1,85 Tonnen Gas in der Stunde produziert. Damit könnten zwei 40.000-Tonnen-Carrier oder 2.500 Busse oder 23.000 Autos ein Jahr lang betrieben werden. Das spare 40.000 Tonnen CO₂ ein. Die Anlage hat einen Wirkungsgrad von gut 50 Prozent, was bedeutet, dass bei der Erzeugung des synthetischen Gases die Hälfte der hinein gesteckten Energie verloren geht. Das Werk benötige eine Fläche von 100 mal 100 Meter und koste rund 80 Millionen Euro. Allerdings sei die Bauzeit mit drei Jahren noch recht lang. Ein großer Vorteil des synthetischen Gases sei, dass es in das bestehende Gasnetz problemlos eingeleitet werden könne, da das Netz im

Sommer kaum genutzt werde und Raum für zusätzliche Energie für bis zu drei Monate berge.

Bank räumte ein, dass die Industrie womöglich viel stärker an den alternativen Energien interessiert sein dürfte als die Schifffahrt. Die Erklärung hierfür lieferte Stefan Höner von Bureau Veritas. Denn die Schifffahrt erzeuge nur 2,2 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. Der große Rest werde durch die Industrie, Landwirtschaft, Hausbrand und übrige Mobilität verursacht. Dem gegenüber steht die globale Transportleistung der Schifffahrt von rund 90 Prozent. Wie günstig schon jetzt Schiffe im Vergleich zu anderen Fortbewegungsmitteln ab-

schneiden, zeigte dieser Vergleich: Eine Boeing 747 erzeugt pro Kilometer und Tonne 435 Gramm CO₂, ein Lkw 80 Gramm, ein Zug 35 Gramm und ein Schiff um die drei Gramm. Dennoch müsse auch die Schifffahrt sauberer werden, da sich die globalen Handelsrouten vor allem zwischen Asien und Europa bis 2035 verfünffachen dürften. Die Weltschifffahrtsorganisation IMO hat deshalb die Umweltregeln für die nächsten Jahre verschärft. Ziel sei es, bis zum Jahr 2030 die Emissionen um 40 Prozent und bis 2050 um 70 Prozent im Vergleich zum Jahr 2008 zu reduzieren. Besonders die Containerschiffe hätten durch die vielen Neubauten der letzten Jahre und durch die verminderte Höchstgeschwindigkeit bereits fast drei Viertel der angestrebten Werte erreicht. Andere Schiffstypen wie etwa Bulker seien von diesem Ziel

aber noch weit entfernt. Wie in anderen Wirtschaftsbereichen auch, könnten deshalb in der Schifffahrt Emissionszertifikate drohen, die sauberere Schiffe bevorzugten und zu höheren Kosten bei emissionsstärkeren Schiffen führen sollen.

Gerd-Michael Würsig von der Zertifizierungsgesellschaft DNV GL machte klar, dass bis 2050 genug elektrische Energie vorhanden sein dürfte, um Power to X zu ermöglichen. 45 Prozent des weltweiten Energiebedarfs werde bis dahin durch Elektrizität gedeckt werden, rund zwei Drittel davon aus Wind- und Sonnenkraft erzeugt. Allerdings dürften sich die Kosten für die neuen Kraftstoffe deutlich über den jetzigen bewegen. Statt 700 Dollar je Tonne müsse man dann mit gut 2.000 Dollar rechnen. Würsig erwartet, dass noch in dieser Legislaturperiode von der Politik große Projekte in Richtung Power to X

angeschoben werden. Vor allem die Produktion von synthetischem Diesel sei für die Schiff- und Luftfahrt interessant. Die Motorenhersteller seien angesichts der Möglichkeit, klima-neutrale Kraftstoffe in herkömmlichen Motoren einzusetzen, geradezu euphorisch.

Im Moment sei jedoch nur LNG im Überfluss vorhanden. Das Flüssiggas decke rund zehn Prozent des Gasmarktes ab und dürfte auch in Zukunft nicht teurer als das Pipeline-gas sein. Dem gegenüber stehe die Notwendigkeit, bereits schon heute im Überfluss vorhandene elektrische Energie zu speichern. Das Nichtvorhandensein solcher Speichermöglichkeiten verursache derzeit einen jährlichen Schaden von 1,4 Milliarden Euro in Deutschland. „Power to Fuel kann zu einer dramatischen Reduktion des fossilen Fußabdrucks der Schifffahrt sorgen.“

Text: Matthias Soyka



becker marine systems



EFFICIENT

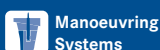
Our proven rudder systems are the perfect choice for all types of ships. A tough working environment requires a sturdy, well-customised design combined with superb manoeuvring capabilities. Seasoned captains trust in Becker rudders for their reliability, safety and exceptional manoeuvrability.



Right: Barzan
Container • built 2015 • LOA 400,0 m • 18,800 TEU
Becker Performance Package
(Becker Twist Rudder & Becker Mewis Duct® Twisted)



Picture © Alf van Beem



Manoeuvring
Systems



Energy-Saving
Devices



Alternative
Energies

www.becker-marine-systems.com

Der Stapler, der sich klein macht

TCO Transcargo ist beim Umschlag von Schwergut nun noch flexibler



Fotos: SLH

Mit tonnenschwerer Ladung kann der Teleskopstapler problemlos in einen normalen Container fahren

Neue Hardware bei TCO Transcargo. Der Hamburger Lagerspezialist hat einen Teleskopstapler angeschafft, der besonders für den Umgang mit Schwergut bestens geeignet ist. Das Besondere an dem 18-Tonner ist, dass er seine Fahrerkabine knapp einen Meter nach oben bzw. umgekehrt fast bis auf Bodenhöhe absenken kann. Überdies kann der Verladebaum so eingefahren werden, dass der Stapler in einen Container hineinfahren kann. Zudem verfügt der Ladebaum über eine Teleskopvorrichtung, die das Ladegeschirr bis zu drei Meter nach vorne ausfahren kann. Letztlich bedeutet das eine massive Erleichterung beim Ladevorgang.

Aber auch das Stapeln von schweren Gegenständen wie Stahlcoils wird so einfacher. Denn der Stapler kann über vor ihm liegende Ware hinweg greifen. Rund 250.000 Euro, rund 30 Prozent mehr als für einen her-

kömmlichen Stapler, legte TCO-Geschäftsführer Thomas Wolnewitsch für das Modell der finnischen Firma Meglift hin. Eine Investition, die sich lohnt, ist Wolnewitsch überzeugt. Schließlich hat in

diesem Jahr der Umschlag mit schweren Stückgütern weiter um rund zehn Prozent zugenommen. Nicht zuletzt deshalb, weil TCO mit der Ladung pfleglich umgeht. „Früher mussten wir uns Spezialvorrichtun-

gen basteln, um schwere Gegenstände tief in einen Container zu schieben“, sagt Wolnewitsch. Mit dem neuen Stapler sei die Ladungsfürsorge nun viel größer.

Text: Matthias Soyka



Einfach nach hinten herübergreifen



Zwischen 1,5 und 5 Tonnen wiegen die Coils

Reach your destination.

Since 1975, **Mares Shipping GmbH** has been your specialist partner for the procurement of spare parts for ships and industrial equipment.



Quality that pays off.

We're specialised in spare parts suitable for:

MaK, MAN B&W, Crepelle (diesel engines)

Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka, Behrens, IRON, Azcue (pumps)

Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (compressors)

Alfa Laval, RWO, B+V Turbulo, DVZ, Westfalia, Mahle NFV, Jowa (separators), **Boll & Kirch, Moatti** (filters)

Alfa Laval/ Nirex, Sondex, Jets Vacuum, EVAC, Jowa, Ueberall (water treatment plants)



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

WWW.MARES.DE

Im Handumdrehen um die Welt

FURUNO revolutioniert das Navigieren auf hoher See und in Häfen



Fotos: SLH

Das ist die Zukunft der Navigation: Per Touchscreen die Schiffsroute bestimmen

Auf der Schiffsmaschinenmesse SMM sorgte der japanische Brückenausrüster FURUNO mit seinen digitalen Neuheiten vor allem unter norddeutschen Reedern für große Beachtung. Highlight war die Voyager Planning Station, ein 55 Zoll Multi Touch Screen, mit der man per Fingerschnippen Routen um die ganze Welt festlegen kann. „Dies ist eine ideale Ergänzung zur elektronischen Seekarte ECDIS“, sagt FURUNO-Deutschland-Chef Claus Frederiksen. Bislang mussten Kapitäne auf 21- und 23-Zoll-Schirmen ständig scrollen, wenn sie größere Distanzen planen wollten.

Noch ist die Voyager nicht im Handel zu haben. „Wir wollen noch Wünsche unserer Kunden berücksichtigen“, ergänzt Frederiksen. Auf jeden Fall wird die große Anzeige auch offen für andere Aufgaben wie etwa die Notfallsteuerung oder wichtige Schiffsdaten sein und so als Info-plattform dienen. Bis 2020 soll Voyager aber auch eine Zulassung der Weltschifffahrtsorganisation IMO als Navigationsinstrument haben. Dann werden auf dem Schirm alle Schiffsbewegungen auf den gewählten Routen zu sehen sein und eventuelle Gefahren angezeigt. Der Kurs kann anschließend auf dem Track Pilot per Knopfdruck bestätigt werden und das Schiff fährt automatisch.

Ganz billig ist das Gerät nicht. Wohl um die 30.000 Euro wird es kosten. Dafür soll es einmal eine der beiden ECDIS-Anlagen, die auf jedem Schiff Vorschrift sind, ablösen können. Bei einigen Kunden wird das Pilot-Modell derzeit getestet. Die Auslieferung der nicht von der IMO zugelassenen Version soll Mitte 2019 beginnen,

die erweiterte zugelassene ECDIS Planning Station ein Jahr später.

Viel Beachtung fand auch ein Headup-Display, das auf Brückfenstern virtuelle Bilder („Augmented Reality“) von der derzeit befahrenen Route zeigt. Sie werden aus Informationen des Radars und einer Batterie von Kameras zusammengesetzt, die rund um das Schiff



Augmented Reality-Präsentation



INS mit Multifunktionsbedienung

angebracht sind und sogar auf Wärme reagieren. Dabei werden etwaige Gefahrenherde rot markiert. Zudem ist das Display auch an das ECDIS-System gekoppelt, das fehlende Markierungen im Wasser, etwa abgetriebene Bojen, ergänzt und so das Navigieren erleichtert.

Das SMM-Highlight stellte das neue FURUNO-Radar dar. Das FAR 2xx8 series löst die series 7 ab, die FURUNO rund 65.000-mal verkaufte und zum Weltmarktführer auf diesem Gebiet machte. Natürlich ist auch die neue Generation deutlich leistungsfähiger als die Alte.

Und schließlich wurde das WASSP präsentiert, ein Multibeam-Echolot, das bereits auf dem Markt ist und in der Fischerei sowie auf Vermessungsschiffen eingesetzt werden kann. Das Schuhkarton-große Gerät stellt eine günstige Alternative zu Konkurrenzmodel-



Rüdiger Engel zeigt die Bilder des Fächerecholots Wassp

len dar. Es ist mobil und mit Wifi ausrüstbar, so dass das Empfängergerät auch in größerer Entfernung platziert wird. Eine Wassertiefe von bis zu 500 Metern kann in einem Winkel von 120 Grad mit 224 Beams unter dem Schiff abgetastet

werden. Das mit hydrografischer Software kompatible System erzeugt anschließend 2- oder 3D-Bilder mit Höhen und Tiefen des Gewässerbodens sowie Angaben zur Bodenbeschaffenheit.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft. Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordrange und auf Wunsch auch alle anderen europäischen Seehäfen. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr oder große Mengen auf innerdeutschen Strecken. In Hamburg und zusammen mit unseren Kollegen in Aarhus, Kopenhagen und Göteborg finden wir für jede Herausforderung eine Lösung, und das schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

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



BirdieMatch im Steigflug

Das Job-Portal für Logistik-Berufe baut sein Angebot deutlich aus

Vor drei Jahren hatte Bernd Vögele die Idee, die konventionelle Mitarbeitersuche, die er seit fast 20 Jahren mit der Hamburger Agentur Dunkel, Vögel & Associates betrieb, auch digital anzubieten. Zusammen mit Josef Schindler erfand er das Online-Matching-Portal „BirdieMatch“, das ähnlich wie Partnervermittlungsportale aufgebaut ist. Arbeitgeber und Arbeitnehmer können bestimmte Fähigkeiten, Anforderungen und Wünsche anklicken. Für jede Übereinstimmung gibt es Matching-Punkte. So wird für alle die Suche schnell, zielgerichtet und transparent. Bei hohen Übereinstimmungen können Arbeitgeber und Arbeitnehmer direkt Kontakt aufnehmen. Bislang galt das Angebot überwiegend für kaufmännische Berufe. Doch die mittlerweile rund 1.000 Unternehmen, die BirdieMatch regelmäßig nutzen, hatten den Wunsch, dass auch gewerbliche Berufe mit in das Portfolio aufgenommen werden sollten.

Vögele und Schindler suchten für ihr Startup weitere Investoren, um den Mehraufwand zu finanzieren. Im Sommer wurde nun die A-Finanzierungsrunde abgeschlossen. „Wir haben jetzt das Kapital, um in die Wachstumsphase einzutreten“, sagt Vögele. Die Gesellschaft, die bereits 20 Mitarbeiter hat, will im kommenden Jahr ihre Belegschaft nahezu verdoppeln.

Neben den rund 1.000 Unternehmen, die bei BirdieMatch eine Mitgliedschaft haben, nutzen der-



Foto: SLH

Bernd Vögele (l.) und Josef Schindler haben neue Investoren gefunden

zeit schon rund 11.000 Kandidaten das Portal. Die Premium-Mitgliedschaft kostet rund 300 Euro im Monat. Darin ist eine Jobanzeige gleich mit enthalten. Jede weitere kostet dann 150 Euro. Bewerber zahlen nur 20 Euro im Monat für die aktive Jobsuche als Premium-Mitglied. Gesucht und gefunden werden kann man jedoch schon als kostenfreies Basis-Mitglied. Und die Zahl der User steigt kräftig. „Wir haben jeden Monat rund 1.000 neue Nutzer“, berichtet Schindler.

Bislang werden jede Woche etwa 100mal Kontakte vermittelt. Wie erfolgreich diese sind, wissen Schindler und Vögele freilich nur in Einzelfällen, wenn sich jemand persönlich meldet. „Wir stellen die Kommunikation zwischen passenden Partnern her – und das zum Flatrate-Tarif“, erläutert Vögele. Gerade für kleine und mittlere Betriebe sei das Portal interessant. „Diese Firmen haben bei uns die Möglichkeit, sich positiv und konkurrenzfähig darzustel-

len“, so Vögele weiter. Sie hätten den Vorteil, vor mit klarem Profil und zusätzlichen weichen Faktoren, sogenannte „Heart-Skills“, bei Kandidaten zu punkten. Flexible Arbeitszeiten, Weiterbildungsmaßnahmen oder Benefits, wie die Erlaubnis, den Hund mit zur Arbeit zu bringen, sind bei vielen Arbeitssuchenden sehr beliebt.“

550 verschiedene Faktoren können bislang bei BirdieMatch angeklickt werden. Neben Firmen aus der Logistik, Transport, Spedition sowie Kurier- und Expressdiensten sind auch Handels- und Industrieunternehmen als Anbieter vertreten. Fachlich, sachliche Skills speziell aus der Logistik bilden davon den größten Teil.

An „Heart-Skills“ sind neben den Haustieren viele weitere Punkte wie z.B. das Vorhandensein einer Kantine, die Bereitstellung eines Dienstwagens oder

Coaching-Angebote gefragt. BirdieMatch funktioniert damit wie ein digitaler persönlicher Headhunter, der Wünsche, Kenntnisse und Anforderungen in Sekunden-schnelle miteinander abgleicht und den Kontakt herstellt.

BirdieMatch bietet aber noch eine weitere Neuheit an: Den Recruiting Manager. Damit können Firmen, die derzeit keine Kapazitäten oder Ressourcen für aktive Personalsuche („Active Sourcing“) haben, die BirdieMatch-Experten beauftragen, ihre Ausschreibung zu optimieren und ideal passende und wechselwillige Arbeitnehmer vorzuselektieren. „Die Human Resources-Abteilungen von Betrieben haben meist nicht die Zeit, aktiv suchend zu agieren“, erläutert Vögele die Idee. „Der Recruiting Manager nimmt ihnen diese Arbeit ab und selektiert

die ideal passenden Kandidaten für die ausgeschriebene Vakanz, sodass einzig die Kontaktaufnahme noch durch die Kunden zu tun ist.“

Bei dem Ausbau des Portals haben Schindler und Vögele Kinderkrankheiten längst ausgemerzt und im September die Version 2.0 gelauncht. BirdieMatch gibt es zudem auch als kostenfreie Smartphone-App und ist zudem in englischer Sprache am Markt, der bislang auf Deutschland, Österreich und der Schweiz fokussiert ist.

Weitere Sprachen sollen folgen. Den Wunsch der Unternehmen, noch stärker die gewerblichen Logistik-Berufe zu adressieren und in das Online-Matching aufzunehmen, will BirdieMatch nun schnellstmöglich umsetzen.

Text: Matthias Soyka



Ökologie oder Ökonomie? Wir haben Energie für beides.

MAN Energy Solutions
Future in the making

Wir investieren unsere ganze Kraft in Lösungen für nachhaltigen Fortschritt und Wohlstand. Daher auch unser neuer Name: Aus MAN Diesel & Turbo wird MAN Energy Solutions.

Schritt für Schritt bringen wir Schifffahrt, Energieerzeugung und Industrie voran. So entsteht Zukunft. Für unsere Kunden, Stakeholder und für die Gesellschaft.

www.man-es.com

Mehr Ordnung im Handelsregister

Neuerungen bei Änderungen in der Gesellschafterliste in Kraft getreten

Kurz vor knapp, nämlich am 28. Juni, wurde die Gesellschafterlistenverordnung (GesLV) im Bundesgesetzblatt verkündet (BGBl. I 2018, S. 870) und ist damit am 1. Juli 2018 in Kraft getreten. Die neuen Vorgaben müssen nun immer dann beachtet werden, wenn aufgrund von Veränderungen eine neue Gesellschafterliste zum Handelsregister einzureichen ist. Was bedeutet das?

Im Zuge der Einführung des Transparenzregisters sowie zur Ausführung der EU-Geldtransferverordnung und zur Neuorganisation der Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen vom 23. Juni 2017 (BGBl. I 2017, S. 1822) wurden auch Änderungen an § 40 Abs. 1 GmbHG vorgenommen. Diese Änderungen haben zu einem erweiterten Inhalt der Gesellschafterliste und teils großen Anwendungsunsicherheiten in der Praxis geführt. Mit dem Ziel, Klarheit zu den sich aus dieser geänderten Vorschrift ergebenden registerrechtlichen Fragestellungen zu schaffen, ermächtigt § 40 Abs. 4 GmbHG das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Bestimmungen über die Ausgestaltung der Gesellschafterliste zu treffen. Dies ist durch die vorliegende Verordnung nunmehr geschehen

Höchste Zeit also,

sich mit den neuen Vorgaben vertraut zu machen. Denn nach der Übergangsvorschrift des § 5 GesLV findet die Verordnung auch auf vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens gegründete GmbHs Anwendung. Allerdings erst dann, wenn aufgrund einer Veränderung nach § 40 Abs. 1 S. 1 GmbHG eine neue Gesellschafterliste beim Handelsregister einzureichen ist. Aufgrund der vielen nicht zwingenden Regelungen ist die Verordnung zwar in vielen Fällen lediglich eine Hilfestellung für die Praxis. Einige zwingende Regelungen finden sich aber dennoch.

Nummerierung von Geschäftsanteilen

Gemäß § 1 Abs. 1 GesLV besteht fortan die Pflicht, die Geschäftsanteile fortlaufend und in eindeutiger Zuordnung zu den Gesellschaftern mit ganzen arabischen Zahlen (Einzelnummern) (Bsp.: 1, 2, 3 oder 1-3) oder, in den durch die Verordnung

bestimmten Fällen, mit ganzen arabischen Zahlen in dezimaler Gliederung (Abschnittsnummern) (Bsp. 1.1, 1.2, 1.3) zu nummerieren. Unzulässig ist hingegen die Gliederung unter Zuhilfenahme von römischen Zahlen (Bsp.: I.1), von Dezimalzahlen (Bsp.: 1,1) oder von Buchstaben (Bsp.: 1.a).

Gemäß § 1 Abs. 2 GesLV darf eine für einen Geschäftsanteil einmal vergebene Nummer nicht für einen anderen Geschäftsanteil verwendet werden (Grundsatz der Nummerierungskontinuität). Eine Ausnahme gilt nur in den durch die Verordnung bestimmten Fällen, wie in § 1 Abs. 4 GesLV, wenn die Gesellschafterliste aufgrund der bisherigen Nummerierung unübersichtlich werden würde oder geworden ist. In diesen Fällen dürfen die Geschäftsanteile in einer Bereinigungsliste abweichend nummeriert werden.

Gemäß § 1 Abs. 3 GesLV sind neue Einzelnummern zu vergeben, wenn neue

Geschäftsanteile geschaffen, Geschäftsanteile zusammengelegt oder Geschäftsanteile geteilt werden. Dabei muss jeweils die nächste freie ganze arabische Zahl vergeben werden. Bei Teilung von Geschäftsanteilen oder Schaffung neuer Geschäftsanteile können für die neu entstandenen Geschäftsanteile auch Abschnittsnummern vergeben werden (z.B. bei Teilung: Geschäftsanteil Nr. 1 wird zu Geschäftsanteilen Nr. 2 und 3 oder zu Geschäftsanteilen Nr. 1.1 und 1.2).

Veränderungsspalte beachten

Gemäß § 2 Abs. 1 GesLV werden Veränderungen nach § 40 Abs. 1 S. 1 GmbHG im Vergleich mit der zuletzt im Handelsregister aufgenommenen Liste nach Maßgabe der Absätze 2-4 in eine Veränderungsspalte eingetragen. Dies gilt zwingend bei Bereinigungslisten. Abseits von Bereinigungslisten ist die Veränderungs-

spalte fakultativ, aber aus informatorischen Gesichtspunkten in vielen Fällen empfehlenswert.

Gemäß § 3 GesLV fallen die bisherige Nummer und die bisherigen Angaben, die in der Gesellschafterliste in Verbindung mit der bisherigen Nummer eingetragen waren, weg, wenn eine Veränderung vorliegt, die zur Vergabe einer neuen Nummer geführt hat. Überholte Angaben sind somit fortan vollständig zu entfernen und nicht etwa nur zu streichen oder als „aufgehoben“ kenntlich zu machen.

Aufpassen bei Prozentangaben

Gemäß § 4 GesLV ist nun klargestellt, dass die Prozentangaben nach § 40 Abs. 1 S. 1 und S. 3 GmbHG nach dem kaufmännischen Prinzip bis auf eine Dezimalstelle gerundet werden dürfen. Dabei ist innerhalb einer Gesellschafterliste grundsätzlich nach demselben kaufmännischen Prinzip, d.h. einheitlich, zu verfahren (Konsistenzgebot). Unzulässig ist jedoch (aufgrund des Querbezugs zu den geldwäscherechtlich relevanten Beteiligungsschwellen) eine Abrundung

auf 0,0, 25,0 oder 50,0 Prozent. Erwähnenswert ist auch, dass es nun ausdrücklich zulässig ist, Kleinstbeteiligungen von weniger als ein Prozent nur als solche zu kennzeichnen (z.B. < 1 %). Und: Die Summe der Prozentangaben braucht nicht zwingend 100 Prozent zu betragen.

Weitere Änderungen dürften folgen

Es wäre zwar durchaus zu begrüßen gewesen, in der nun geltenden Gesellschafterlistenverordnung die notwendigen IT-Parameter für die Vorstrukturierung der Daten der Gesellschafterliste zur Übermittlung in maschinenlesbarer Form an das Handelsregister gleich mit zu regeln. Dazu gibt es bereits den am 25. April 2018 von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlag für eine „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf den Einsatz digitaler Werkzeuge und Verfahren im Gesellschaftsrecht als Teil des „Company Law Packages“. Der Gesetzgeber hat es jedoch vorgezogen, möglichst zeitnah nach Einführung des § 40 Abs. 1 GmbHG n.F. Klarheit im Hinblick auf die sich aus

dieser Vorschrift ergebenden registerpraktischen Fragestellungen zu schaffen und somit zur Vereinheitlichung der Registerpraxis beizutragen. Die Gesellschafterlistenverordnung schafft dies durch einige zwingende Regelungen, ohne dabei jedoch zu starre Vorgaben aufzustellen. So können bestimmte individuelle, aber in der Vergangenheit bewährte Gestaltungen der Gesellschafterliste, jedenfalls vorerst, erhalten bleiben. Eine darüber hinausgehende Weiterentwicklung der

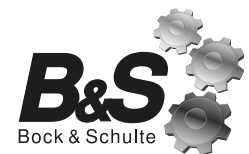


Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

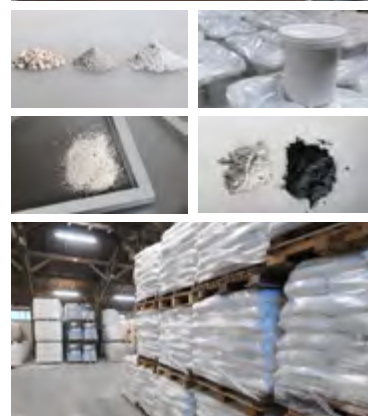
Vorgaben zur Gesellschafterliste ist jedoch wahrscheinlich und bleibt abzuwarten.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

Hier aß schon Mick Jagger

Das „I Vigneri“ bietet in der Nähe des Hamburger Rathauses feine italienische Küche



Große Fenster und Sitzgelegenheiten rechts außen



Hohe Lederstühle, weiße Stoffdecken und viel Licht

Lange Zeit war die Gegend rund um das Hamburger Rathaus essens-technisch eher eine Diaspora. Doch in den letzten Jahren strichen etliche Einzelhandelsgeschäfte die Segel, um moderner Gastronomie Platz zu machen. So auch ein Werkzeuggeschäft an der Ecke Große Bäckerstraße/Kleine Johannisstraße. Corrado Falco, der schon seit 1999 das „Nero Gallo“ in Eppendorf betreibt, eröffnete hier 2010 das „I Vigneri“, was soviel wie Weingut bedeutet. Wie in seinem ersten Restaurant stehen auch hier exquisite italienische Küche und ausgesuchte Weine im Zentrum des Angebots. Ganz billig ist das freilich nicht.

Spätestens seit Mike Jagger auf der letzten Europatournee der Rolling Stones hier einmal einkehrte, ist das „I Vigneri“ angesagt. Nicht zuletzt, weil man vor dem Lokal an der kaum befahrenen Seitenstraße auch draußen sitzen kann. Im Inneren sorgen tiefe Fenster und große bunte Gemälde an den Wänden für eine edle und freundliche Atmosphäre.

Die Mittagskarte ist eigenartigerweise identisch mit der Hauptkarte. Sie enthält drei Pasta- und je zwei Fleisch- und Fischgerichte sowie drei Vorspeisen zwischen 15,90 und 27,50 Euro. Gegrilltes sizilianisches Sommergemüse mit

Büffelmozzarella oder gegrillter Caciocavallo-Käse mit Tomatensalat lauten die günstigsten Angebote. Rindertartar, Kalbskotelett, Scampi mit Jacobsmuscheln oder Zanderfilet die Hauptspeisen.

Da es immer noch sehr warm draußen ist, entscheiden wir uns für Safran-Risotto, was eigentlich nur als Beilage vorgesehen war, aber auf unseren Wunsch hin kurzum als Hauptspeise



Bunter Salatteller

mit einem bunten Salatteller serviert wurde.

Doch vorneweg gibt es erst einmal krosses Weißbrot mit selbst gepresstem Olivenöl. Wie beim „Nero Gallo“ legt Corrado Falco auch hier großen Wert darauf, dass bis auf den Fisch möglichst alle Zutaten – und natürlich auch der Wein – aus seiner sizilianischen Heimat importiert werden. Kein Wunder, dass man gar nicht aufhören will, das leckere Brot mit Salz und Öl zu futtern. Doch dann kommt auch schon der Hauptgang. Und das Risotto ist so, wie es sein soll und dazu völlig ausreichend portioniert.

Wir fühlen uns also

hier bestens aufgehoben, Zumal wir einen der edlen Rotweine probiert haben, die allein schon das Kommen wert sind.

Text: Nils Knüppel



Safran-Risotto

I VIGNERI

Große Bäckerstraße 13
20095 Hamburg
Tel: 040 386 708 50
E-Mail: info@ivigneri.de
www.ivigneri.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. 11.30 bis
23.30 Uhr

Rettet die Dinos!

In „Jurassic World: Das gefallene Königreich“ bedroht ein Vulkan die Urzeitwesen



Die Großwildjäger



Das gute Gewissen



Der T-Rex: Da kommt man sich richtig klein vor



Die Enkelin



Der Auftraggeber

Die Dinos ziehen immer noch. 1993 detonierte der erste Film, der auf einem Buch von Michael Crichton basierte, in den Kinosälen und wurde ein legendärer (und bis heute gut anzusehender) Welterfolg. Nebenbei brachte er auch computergenerierte Tricks (CGI) den Start, die die traditionellen Puppentechnik verdrängten. Dass ein solcher Film zu Fortsetzungen führt, ist nicht verwunderlich. Dass aber die letztlich doch recht einfache Formel „Menschen rennen vor Dinos weg, um nicht gefressen zu werden“ für nicht weniger als fünf Filme ausreicht, ist dann doch erstaunlich. Und das Publikum bekommt einfach nicht genug. Auch das von den wenig bekannten J. A. Bayona inszenierte Sequel war ein Hit. Und das nicht zu Unrecht, denn der Film unterhält wirklich gut.

Drei Jahre sind seit den Ereignissen in Jurassic World vergangen. Die Isla Nublar mit den Dinosauriern ist sich selbst überlassen worden. Die damaligen Protagonisten sind in alle Himmelsrichtungen verstreut. Als der auf der Insel befindliche Vulkan wieder aktiv wird und auszubrechen droht, stellt die Welt sich die Frage, ob die Dinos zu retten sind - oder eben nicht, denn sie hatten ja bereits ihre evolutionäre Chance. Claire Dearing (Bryce Dallas Howard) setzt alles daran, die Tiere in Sicherheit zu bringen. Gerade als alles vergeb-

lich erscheint, kommt das Angebot eines ehemaligen Geschäftspartners von John Hammond, dem Erschaffer des legendären ersten Parks: sie soll an eine Rettungsexpedition auf die Insel teilnehmen, um möglichst alle Spezies vor dem Untergang zu retten. Besonders abgesehen hat es Benjamin Lockwood (James Cromwell) auf einen ganz speziellen Velociraptor: den besonders intelligenten Blue. Der einzige, der eine Chance hätte, den Raptoren zu fangen, hat allerdings gar keine Lust mitzukommen: Owen Grady (Chris Pratt),

der Ex von Claire, arbeitet lieber an seinem Blockhaus in den Bergen. Aber natürlich kommt es letztlich dann doch ganz anders als gedacht...

Jurassic World 2 erscheint vor allem im ersten Teil als Remake des zweiten Teils von „Jurassic Park: Vergessene Welt“. Natürlich sind die Tricks besser, die Dinosaurier lebensechter, an die Spannung, die die ersten beiden Filme von Steven Spielberg erzeugten, kommt der Film aber nicht heran. Trotzdem macht die Fortsetzung Laune und unterhält gut. Chris Pratt ist nicht ganz so cha-

risamatisch wie in den „Guardians of the Galaxy“-Filmen. Bryce Dallas Howard hat hier mehr zu tun als im ersten Film und muss nicht die ganze Zeit in hohen Schuhen herumlaufen.

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

Hamburger Hafen- und Logistik AG:



Heinz Brandt, seit 2009 Arbeitsdirektor, wird Ende März 2019 seinen Vorstandsposten aus persönlichen Gründen vorzei-

tig aufgeben. Sein Vertrag hätte Ende 2021 geendet. Anfang 2019 sind in Bremen Bürgerschaftswahlen. Brandts Ehefrau ist dort Senatorin, tritt jedoch nicht erneut zur Wahl an.

Deutscher Speditions- und Logistikverband



Axel Plaß (Foto) ist neuer Präsident des DSLV. Der 52jährige Geschäftsführer der Hamburger

Firma Zippel löste Mathias Krage ab, der nach neun Jahren nun die Ämter des Vizepräsidenten und Schatzmeisters übernommen hat. Das Präsidium wurde von fünf auf drei Mitglieder verkleinert. In seinem Amt bestätigt wurde Johannes Offergeld.

Lübecker Hafengesellschaft:



Hasko Behrens verantwortet ab sofort die operativen Planungen am neuen Forstprodukteterminal am Skandinavienkai, dessen Hallen mit Beginn des neuen Jahres gebaut werden. Hierzu soll der 46-Jährige zunächst Betriebskonzepte erstellen. Anschließend wird er sich um

das Lagermanagement und um die Ausbildung neuer Mitarbeiter, die in den Papierumschlag wechseln, kümmern.

Allgemeine Fahrzeugübernahme Gesellschaft:



Stefan Schönbrunn (Foto) leitet ab sofort neben Egon Christ die zur Kirchheimer MO-SOLF-Gruppe gehörende AFG. Schönbrunn tritt die Nachfolge von Bernhard Ewe an, der Ende des Jahres in den Ruhestand gehen wird. AFG ist spezialisiert auf den Transport von Fahrzeugen für die Automobilindustrie. Schönbrunn gilt als IT-Experte und soll die Vernetzung sowie die Visualisierung und Überwachung des Versandprozesses vorantreiben.

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

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:

13. November 2018



Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

Liegeplatz 4 in Cuxhaven eingeweiht



Cuxhaven – Am Europakai ist der Liegeplatz 4 eingeweiht worden. Östlich der bereits vor Jahren gebauten, 50 Meter breiten Schwerlastplattform stehen nun weitere 240 Meter Kaimauer und 85.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Diese soll vor allem für das Verladen von Offshore-Komponenten und den Automobilumschlag genutzt werden. Insgesamt vier Schwerlastblöcke wurden entlang der Kaikante in den Boden eingelassen. Auf ihnen können später Schwerlastkräne positioniert werden.

Katamaran sammelt Plastikmüll



Lübeck – Die Lübecker Hafengesellschaft hat einen acht Tonnen schweren Katamaran per Kran zu Wasser gelassen, der Plastikmüll sammeln kann. Die „Seekuh“ war zuvor in acht großen Einzelteilen in Hongkong gewesen und hatte dort bei einer Präsentation in nur fünf Minuten mittels eines Unterwasser-

netzes 50 Tonnen Müll gesammelt. Das Schiff war vor einem Jahr in Lübeck gebaut worden und ist nun nach Kiel gefahren. Geplant ist, in den nächsten vier Jahren ein Containerschiff umzubauen, das gesammelten Plastikmüll direkt an Bord in Öl umwandelt. Eine Tonne Plastikmüll reicht für 800 Liter Öl.

Zugbildungsanlage in Betrieb genommen



Halle – 42 Kilometer Gleise, 133 Weichen, 75.000 Schwellen, 100.000 Tonnen Stahl. Die Deutsche Bahn hat in Halle nach viereinhalb Jahren Bauzeit die modernste Zugbildungsanlage Europas in Betrieb genommen. Auf 36 Richtungsgleisen können hier Züge bis 650 Meter Länge zusammengestellt werden. Ab Dezember sollen täglich 2.400 Güterwaggons sortiert werden.

Größter Schiffspopeller der Welt verladen



Hamburg – Die HHLA hat mit ihrem Schwimmkran „HHLA IV“ die größte Schiffsschraube

der Welt verladen. Der 110-Tonnen-Koloss hatte einen Durchmesser von 10,50 Metern und kam von der Mecklenburger Metallguss GmbH in Waren. Im Waltershofer Hafen wurde er auf das 5.000-TEU-Containerschiff „Hyundai Supreme“ gehoben, das den Propeller ins südkoreanische Busan bringt.

Kaum Emissionen am Kreuzfahrerkai messbar

Kiel – Der Seehafen Kiel hat in einem zertifizierten Messverfahren am Ostseekai über mehrere Monate die Emissionen von Kreuzfahrtschiffen überprüfen lassen. Dabei stellten die Experten fest, dass es kaum nennenswerte Emissionen gebe. Alle Grenzwerte seien eingehalten worden. Lediglich bei Ostwinden seien während der An- und Ablegemanöver leichte Ausschläge registriert worden.

Minisauger filtert Schleiwasser



Arnis – Ein Oberflächenabsauger der australischen Firma Seabin wurde im Sportboothafen in Betrieb genommen. Er ist vom finnischen Schiffsmotorenhersteller Wärtsilä finanziert worden und kann 25.000 Liter pro Stunde reinigen. Dabei filtert er Plastikmüll aus dem Schleiwasser.

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