

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

Hamburg hofft auf Elbvertiefung

HHLA und EUROGATE legen in der zweiten Jahreshälfte wieder zu

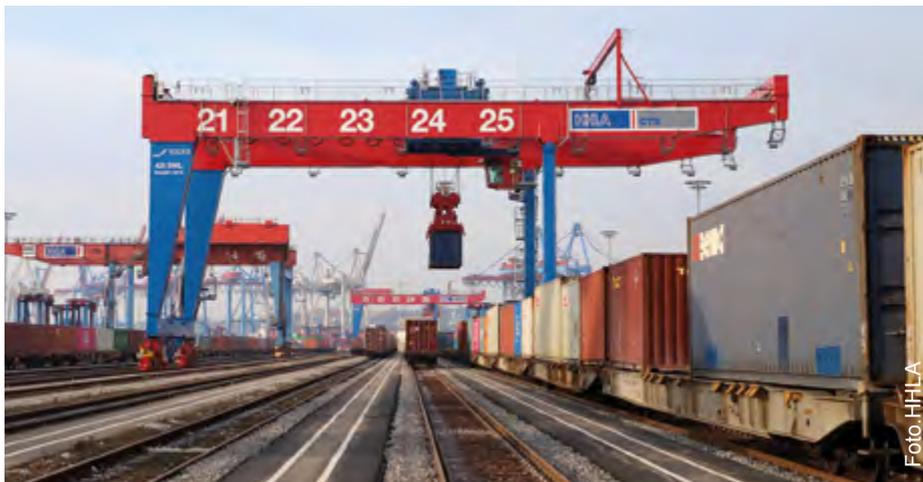


Foto: HHLA

**ERFAHRUNG +
ALGORITHMUS =
MEHRWERT**



BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

www.birdiematch.de
Das Traumjob-Matching-Portal
für Logistiker

Im Hinterlandverkehr legte die Hafenbahn erneut einen Rekord hin

Der Hamburger Hafen blickt optimistisch in die Zukunft, obwohl er im vergangenen Jahr ein Minus von einem Prozent einfuhr. Aber der Beginn des Fahrrinnenausbaus der Elbe sorgt bei den Verantwortlichen für eine Aufbruchstimmung.

Ungeachtet der Handelskonflikte, die vor allem durch die USA geschürt werden, und der unabseh-

baren Folgen des Brexits hofft das Hafen Hamburg Marketing beim Containerumschlag auf ein Plus

von bis zu vier Prozent. HHLA und EUROGATE scheinen wieder im Gleichschritt zu gehen. **Seite 4 bis 6**

Taufe

Annegret Kramp-Karrenbauer taufte ein LNG-Bunkerschiff in Hamburg. *S.8*

Nachwuchssorgen

Elblosen-Ältermann Ben Lodemann beklagt das Fehlen deutscher Kapitäne. *S.10*

Suche

Ein Startup benötigt einen Investor für eine neue Speditions-Software. *S.12*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**





Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen verliert weiter Ladung und Marktanteile – und die Verantwortlichen freuen sich. Ok, dass die Fahrinnenanpassung nun im Werden ist, ist in der Tat einmal eine gute Nachricht. Ein Selbstgänger, wie man das beim Hafen Hamburg Marketing (HHM) glaubt, ist das freilich nicht.

Es gibt nicht wenige, die sagen, dass die vertiefte Elbe Hamburg keinen einzigen neuen Container bringt. Dann wäre das HHM, das mit seinen Aktivitäten seit Jahren recht altbacken daher kommt, freilich in Erklärungsnot.

Rotterdam hat in der Hansestadt nun eine Dependence eröffnet, mit dem offensichtlichen Ziel, Hamburg weitere Kunden abzujagen. Die Reaktion des HHM-Marketing-Genies Ingo Egloff: „Was sollen wir in Rotterdam?“

Mit Arroganz allein kommt kein einziger neuer Container nach Hamburg.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



- Hamburg hofft auf Trendwende 4
- HHLA und EUROGATE-Bilanz 6
- AKK tauft LNG-Tanker 8
- Elblotsen sind analog 10

Wirtschaft



- Investor für Software gesucht 12
- Advertorial: REDDOXX 14
- Individualverkehr dominiert 16

Recht & Geld

- Geschäftsführerhaftung 18

Essen



- Steak Club 20

DVD



- Bad Times At The El Royale 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

„Wir greifen wieder an!“

Nach dem Umschlagrückgang in 2018 glaubt HPA-Chef Meier an einen Wiederaufstieg



Ingo Egloff (HHM), Jens Meier (HPA), Wirtschaftssenator Michael Westhagemann und Axel Mattern (HHM, v.l.)

Der Hamburger Hafen hat mit 135,1 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr ein leichtes Minus von einem Prozent eingefahren. Mit 8,7 Millionen TEU ging der Umschlag auch in diesem Bereich im gleichen Maße zurück. Gegenüber der Konkurrenz aus Belgien und den Niederlanden verlor die Hansestadt weiter an Boden. Antwerpen verbuchte mit 11,1 Millionen TEU und einem Plus von 5,5 Prozent einen neuen Rekord, Rotterdam legte rund 600.000 TEU auf 14,4 Millionen TEU zu. Dennoch sind die Verantwortlichen in Hamburg optimistisch gestimmt.

Grund ist die Fahrrinnenanpassung, die nun endlich mit den vorbereitenden Baggerungen in zwei Bereichen der Unterelbe begonnen hat. Dort soll ab dem Sommer das Baggergut aus der Fahrrinne abgeladen werden. Hamburgs neuer Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) ist deshalb auch nach China gereist, um dem wichtigsten Handelspartner zu signalisieren, dass Hamburg bereit für größere Mengen ist. HPA-Chef Jens Meier bekräftigte, dass im Hafen selbst alle Ausbauarbeiten abgeschlossen sein werden, wenn die Fahrrinnenanpassung in gut zwei Jahren abgeschlossen sein wird. Er glaubt, dass mit der Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne bis zu 3.000 TEU mehr pro Schiff die Elbe hinauf gebracht

werden könnten. „Wir greifen wieder an“, sagte er kämpferisch.

Grund zur Freude gab wieder einmal die Hafenbahn, die mit 2,44 Millionen TEU oder 46,8 Millionen Tonnen erneut ein Rekordergebnis im Seehafenhinterlandverkehr hinlegte. Auch der Landtransport per Schiene die neue Seidenstraße entlang habe sich gut entwickelt, freute sich Westhagemann. Pro Woche verkehrten bereits 30 Züge zwischen Hamburg und China.

Mehr Stahlprodukte lassen Stückgutumschlag steigen

Erstmals seit langer Zeit hat sich der konventionelle Stückguttransport wieder positiv entwickelt. Mit 1,5 Millionen Ton-

nen gab es hier ein Plus von 5,8 Prozent, hauptsächlich, weil mehr deutlich schwerere Stahlprodukte verladen wurden. Dagegen gab es im Massengutbereich erstmals seit langem wieder ein leichtes Minus bei 44,2 Millionen Tonnen Umschlag. Ursache hierfür war vor allem die schlechte Getreideernte. Hier betrug der Rückgang zwölf Prozent. Die Rückgänge im Containerumschlag betrafen fast ausschließlich Leercontainer, berichtete der Vorstand des Hafen Hamburg Marketings (HHM), Axel Mattern.

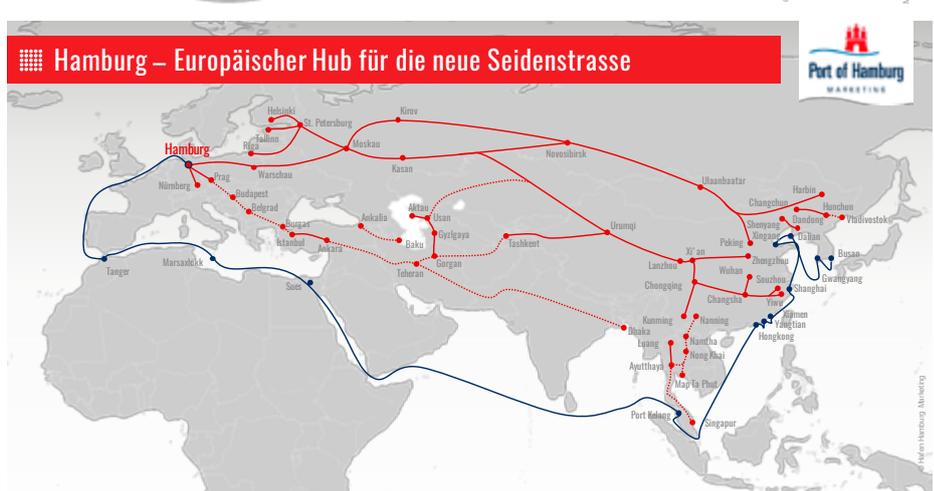
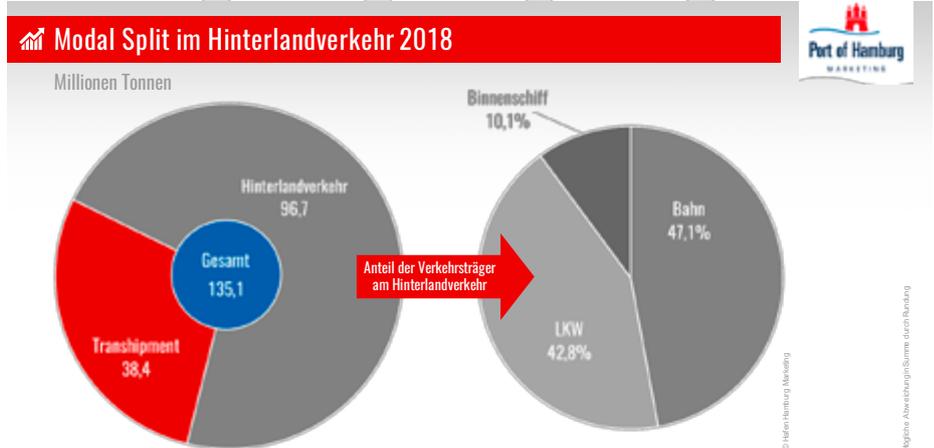
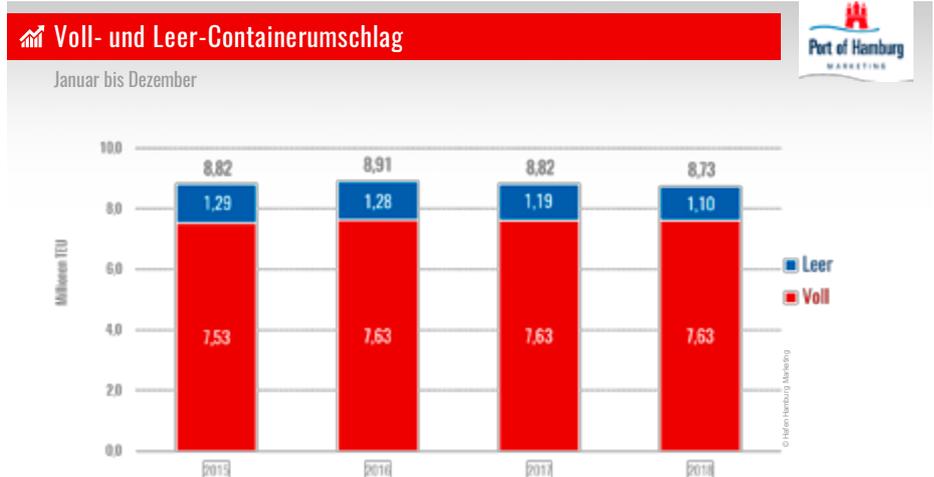
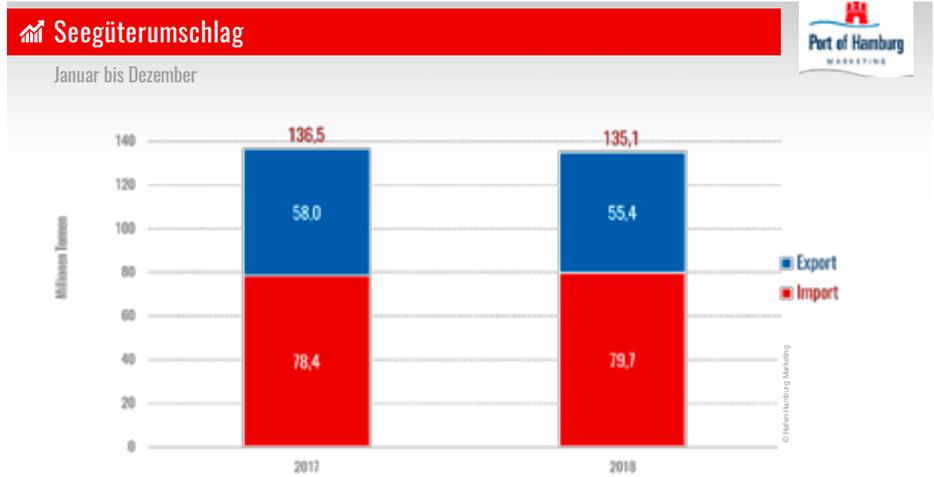
Die nun in Umsetzung befindliche Fahrrinnenanpassung habe ein positives Signal an Reeder und Verloader gegeben, so das HHM weiter. Die großen

Reederei-Allianzen hätten bereits angekündigt, Hamburg zum ersten Lösch- bzw. ersten Verladehafen in Nordeuropa zu machen. Vor allem die Verbreiterung mit der besseren Begegnungssituation vor Wedel werde den größten Schiffen eine bessere Ausnutzung ihrer Transportkapazität erlauben. Der Hamburger Hafen bereite sich nun bereits darauf vor, dass ihn auch 23.000-TEU-Schiffe anlaufen könnten.

Bis zu vier Prozent plus für dieses Jahr erwartet

Für dieses Jahr ist das HHM optimistisch. Das Reedereikonsortium THE ALLIANCE hat zum Jahresbeginn vier USA-Dienste nach Hamburg verlegt. Allein dies könnte ein Plus von 500.000 TEU pro Jahr bringen. Gleichwohl rechnet das HHM eher konservativ mit einem Plus von bis zu vier Prozent. „Man weiß nicht, was der Verrückte im Weißen Haus noch so alles anstellt“, sagte der für sein diplomatisches Feingefühl berühmte Mit-Vorstand des HHM, Ingo Egloff. US-Präsident Trump kostet Hamburg rund 500.000 TEU, ergänzte er. Diese seien auf Platz 18 der wichtigsten Handelspartner Hamburgs abgerutscht. Dies aber hauptsächlich deswegen, weil 2018 ein Dienst mit rund 150.000 TEU weggebrochen sei. Durch die vier neuen Dienste werde dies allerdings nun mehr als kompensiert. Zudem seien die Handelsstreitigkeiten und der Brexit Unsicherheitsfaktoren, die eine optimistischere Prognose beeinträchtigen. Im Massengutbereich glaubt das HHM an eine stabile Entwicklung.

Text: Matthias Soyka



HHLA und EUROGATE nähern sich an

Beide Umschlagbetriebe blicken in Hamburg wieder in eine positive Zukunft



Am Container Terminal Altenwerder fertigt die HHLA seit Jahresbeginn vier neue USA-Dienste ab

Die beiden mit Abstand größten deutschen Terminalbetriebe, HHLA und EUROGATE, haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr zum ersten Mal seit geraumer Zeit in Hamburg wieder angenähert. Während zunächst EUROGATE in Hamburg, wo sich beide als einziger Standort in Konkurrenz gegenüberstehen, jahrelang zugelegt und die HHLA kontinuierlich verloren hatte und nach dem Umbruch durch die neuen großen Reederei-Allianzen EUROGATE einen massiven Einbruch hatte hinnehmen müssen, während die HHLA im gleichen Maße dazu gewann, normalisiert sich die Lage nun allmählich. In Hamburg schlug die HHLA rund 7 Millionen TEU um, genauso viel wie 2017, EUROGATE brachte es auf 1,65 Millionen TEU. Das sind zwar noch drei Prozent weniger als 2017, aber im zweiten Halbjahr 2018 schaffte der Bremer Konzern einen Turnaround mit einem zweistelligen Plus.

In diesem Jahr dürfte also auch EUROGATE wieder zulegen. Am EUROKAI ist seit Jahresbeginn ein CMA CGM-Dienst angesiedelt, der zuvor am Burchardkai abgefertigt wurde. Zudem hat EUROGATE die Reederei Hyundai Merchant Marine als neuen Kunden gewinnen können. Der Negativtrend sei damit gestoppt, heißt es aus dem Unternehmen.

Dem gegenüber hat die HHLA mit dem Wegfall des CMA CGM-Dienstes zwar einen Verlust hinnehmen müssen, kann diesen jedoch mehr als kompensieren

durch vier neue USA-Dienste, die künftig in Altenwerder abgefertigt werden und rund 500.000 TEU mehr Umschlag bringen dürften. Mit dem neu in den Konzern integrierten Hafen im estnischen Muuga und der Anlage im ukrainischen Odessa zusammen schlug die HHLA 2018 insgesamt 7,3 Millionen TEU um, 1,9 Prozent mehr als 2017. Der Umsatz in der Hafenlogistik stieg um drei Prozent auf 1,29 Milliarden Euro, das Betriebsergebnis des Konzerns sogar um 18 Prozent von 173 auf 204 Millionen Euro.

EUROGATE schnitt in seinen anderen beiden deutschen Häfen besser ab. In Bremerhaven betrug das Minus gerade einmal 1,3 Prozent. Dort wurden 5,48 Millionen TEU umgeschlagen, 60.000 weniger als 2017. Wilhelmshaven indes setzte seinen Aufwärtstrend auch im dritten Jahr in Folge fort. Dort gingen über 650.000 TEU über die Kaikante, ein sattes Plus von 18,3 Prozent. Insgesamt ergibt sich damit für die deutschen Terminals ein stabiles Ergebnis von 7,76 Millionen TEU, 0,2 Prozent weniger als 2017.

Zusammen mit seinen ausländischen Standorten hat EUROGATE mit 14,1 Millionen TEU in 2018 ein stabiles Ergebnis hingelegt, wenngleich die Entwicklung in den einzelnen Häfen sehr unterschiedlich war. Der italienische Hafen Cagliari wurde wie der Eurokai vor Jahren von den Verschiebungen der Liniendienste der großen Reedereien getroffen. Er büßte fast die Hälfte seines Umschlages ein. Giaro Tauro sackte zwar auch um 4,5 Prozent ab, schaffte aber immer noch 2,29 Millionen TEU. Leicht im Plus waren dagegen La Spezia mit 1,35 Millionen TEU und Salerno mit 332.000 TEU (+5,6 Prozent). Das voll ausgelastete Terminal in Marokko brachte es erneut auf 1,38 Millionen TEU, in Lissabon führte ein Streik zu einem Umschlagrückgang von 30 Prozent auf 137.000 TEU. Der zyprioti-

sche Hafen Limassol verbuchte dagegen ein Plus von 14 Prozent auf 394.000 TEU, während das Terminal in Ust-Luga immer noch unter den Russland-Sanktionen leidet und abermals um 7,1 Prozent auf 69.000 TEU absackte.

Auch Intermodalverkehre legten zu

Auch im Hinterlandverkehr gehen HHLA und EUROGATE im Gleichschritt. Das Volumen der intermodalen Containertransporte bei den Bremern ist um 2,8 Prozent auf rund 1,05 Millionen TEU gestiegen. Die HHLA-Intermodalaktivitäten konnten mit einem Transportvolumen von 1,48 Millionen TEU das starke Vorjahresergebnis wiederholen. Getragen wurde dies durch die Bahntransporte, die Straßentransporte waren rückläufig.

Der Vorsitzende der EUROGATE-

Gruppengeschäftsführung, Michael Blach, sagte dazu: „Wir können mit den Umschlagzahlen zufrieden sein. Vor allem die Tatsache, dass wir in Deutschland ein sehr stabiles Niveau halten konnten, ist erfreulich und zeigt, dass wir im Wettbewerb mit den Westhäfen und den neuen Konkurrenten an der Ostsee bestehen können.“

Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath kommentierte: „Die HHLA hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr ungeachtet eines sich in der zweiten Hälfte eintrübenden Marktumfeldes sehr erfolgreich entwickelt. Die von uns vor einem Jahr prognostizierten anspruchsvollen Ziele wurden erreicht und teilweise sogar übertroffen. Diese Ergebnisse bestätigen unsere auf die Stärkung der Gestaltungskraft und Zukunftsfähigkeit der HHLA ausgerichtete Strategie.“

Text: Matthias Soyka

HYBRID PORT ENERGY

Clean energy in port

The **Becker LNG PowerPac**® supplies clean power to ships in port such as container vessels, car carriers and ferries. Compared to using on-board diesel engines to produce power, the system's power supply dramatically reduces harmful emissions.

Another product, the floating **LNG Power Barge**, is an environmentally friendly cold ironing solution for cruise ships in port.

A company of  **becker marine systems**



www.hybrid-port-energy.com

Schwinnende LNG-Tankstelle

Nauticor-Taufe des weltweit größten Flüssiggas-Bunkerschiffes



Fotos: SLH

Gleich knallt's: Annegret Kramp-Karrenbauer tauft die „Kairos“ im Hamburger Hafen

Wie passen Annegret Kramp-Karrenbauer, die neue CDU-Bundesvorsitzende und ehemalige saarländische Ministerpräsidentin, das weltgrößte LNG-Bunkerschiff und Hamburg zusammen? Eigentlich gar nicht. AKK, wie die designierte Kanzlerkandidatin allseits genannt wird, kennt Schiffe nur vom Hörensagen, und in Hamburg haben im vergangenen Jahr gerade einmal 13 mit Flüssiggas betriebene Schiffe (von über 9.000) festgemacht. Dennoch war am Kreuzfahrtterminal Steinwerder Taufe der „Kairos“, die von der Linde-Tochter Nauticor betrieben wird.

Vielleicht lag es ja daran, dass die „Kairos“ der Hamburger Reederei Bernhard Schulte gehört. Am ehesten dürfte es jedoch an Hamburgs Ex-Bürgermeister Ole von Beust gelegen haben, der seit gut vier Jahren die Maritime LNG-Plattform leitet. So hat der CDU-Politiker, der häufiger in der Hauptstadt als in der Hansestadt ist, seine Kontakte spielen lassen, und AKK kam, um als Taufpatin der „Kairos“ allzeit eine Handvoll Wasser unter dem Kiel zu wünschen.

Dabei hat Nauticor nichts dem Zufall überlassen. Da die Taufe von einem längsseits gegangenen Schiff aus erfolgte, durfte aus Si-



Mahinde Abeynaike,
CEO Nauticor

cherheitsgründen nicht die übliche Taufvorrichtung, eine Art Klappe, verwendet werden, sondern die Flasche an einem Kranausleger hängend an den Schiffsrumpf geschleudert werden. Nicht selten ist das jedoch in der Vergangenheit schief gegangen. Die Flasche war schlicht nicht zerdeppert. Um AKK die Peinlichkeit zu ersparen, hat Nauticor die Sektflasche vorher an einer Sollbruchstelle angesägt, und zwar so gut, dass bei der Übergabe an Bord die erste Flasche sofort zerbrach. Doch irgendwann hing die nächste Flasche am Haken und tat, was sie sollte.

„Du kannst mich Goodie nennen“, hatte AKK noch vorher

Wirtschaftsstaatsrat Torsten Sevecke zugeflüstert. So würden Taufpaten im Saarland gerne bezeichnet. Der sprach dann auch gleich von einem „großen Tag für Hamburg“, da die Elbstadt im Gegensatz zu London, Rotterdam oder New York ihren Hafen nicht aus dem Stadtgebiet verbannt habe, was besondere Anforderungen an die Emissionen mit sich bringe. So gab er der Hoffnung Ausdruck, dass die „Kairos“ nicht nur, wie derzeit geplant, in der Ostsee verkehren, sondern auch in Hamburg Schiffe mit LNG von der Wasserseite aus betanken werde.

Für rund 50 Millionen Dollar in Südkorea gebaut

Die „Kairos“ wurde von der Hyundai Mipo Dockyard im südkoreanischen Ulsan gebaut. Der Kaufpreis soll bei rund 50 Millionen Dollar gelegen haben. Das 117 Meter lange Schiff hat ein Fassungsvermögen von 7.500 Kubikmetern und ist speziell für die Betankung von Schiffen von der Wasserseite aus konzipiert. Es ist damit das größte seiner Art weltweit. Bislang müssen LNG-Schiffe an bestimmten Bunkerstationen in einigen aussuchten Häfen festmachen, um neuen Treibstoff zu laden. Die „Kairos“, die hauptsächlich von Klaipeda aus agieren wird (Klaipėdos nafta ist zu zehn Prozent an der Charter beteiligt), ist da deutlich flexibler. Bis zu ein Dutzend Schiffe kann sie mit Nachschub versorgen, bevor sie selbst nachtanken muss.

Noch ist die Zahl der Schiffe mit LNG-Antrieben in der Ostsee überschaubar. Doch in den Orderbüchern der großen Werften stehen fast nur noch LNG-Schiffe,



117 Meter lang, 13 Knoten schnell und bis zu 20 Mann Besatzung

nicht zuletzt, weil ab dem kommenden Jahr die Schwefelgrenzwerte weltweit von 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent drastisch gesenkt werden. Schweröl darf dann nur noch verfeuert werden, wenn die Schiffe mit aufwändigen Reinigungsanlagen (Scrubbern) ausgerüstet sind. Fast alle Containerschiff- und Kreuzfahrtschiffsneubauten sind nun mit LNG-Hybrid-Antrieben konzi-

piert. Herkömmlicher Marinediesel wird nur als Backup benutzt, falls der andere Antrieb ausfällt.

Neben dem Baltikum soll die „Kairos“ aber auch Stockholm und Rostock regelmäßig anlauen. Gespräche mit Cuxhaven und Brunsbüttel habe es zudem gegeben. Gut möglich also, dass Hamburg die „Kairos“ einmal wiedersehen wird.

Text: Matthias Soyka



Blumen für AKK und Kapitän Slawomir Karczewski vom CEO

„Wir sind analog!“

Elblotsen verlassen sich lieber auf ihre fünf Sinne als auf digitale Hilfsmittel



Fotos: SLH

Lotsen müssen bei jeder Tages- und Nachtzeit an Bord von Schiffen gehen

Es war ein Zufall, dass der Ältermann der Lotsenbruderschaft Elbe, Ben Lodemann, gut eine Woche nach dem ersten schwereren Unfall auf der Elbe seit langem im Hamburger Hafen-Klub über die alltägliche Arbeit seiner Kollegen referierte. Den Unfall vom 9. Februar erwähnte er nur kurz. Die Ursache sei noch nicht klar, die Einschätzung der Wasserschutzpolizei, es habe sich um einen Fehler des Kapitäns gehandelt, recht voreilig.

Und doch mache der Vorfall die grundsätzliche Problematik an Bord eines Schiffes deutlich: Die Lotsen, 804 gibt es in ganz Deutschland, davon allein 296 auf der Elbe, beraten den Kapitän nur. Sie sind wie ein Navigationsgerät. Die Leitung des Schiffes bleibt beim Kapitän. Bei außergewöhnlich großen Schiffen wie der „Ever Given“, die an jenem Sonnabendvormittag in die Hadag-Fähre „Finkenwerder“ am Anleger Blankenese gekracht war, seien sogar zwei Lotsen an Bord. Einer bleibt in der Mitte der Brücke, um die Peilung für so ein 400 Meter langes Schiff zu behalten, der andere passt an den Seiten des 60 Meter breiten Kolosses auf. Warum das 20.000-TEU-Schiff letztlich vom

Kurs abkam, muss noch geklärt werden. Von starken Winden war die Rede. Die „Ever Given“ wurde nur leicht am Heck beschädigt, die 150.000 Tonnen waren für die Hadag-Fähre zu viel. Sie ist ein Totalschaden. Rund 4 Millionen Euro dürfte der Unfall gekostet haben. Glück nur, dass zu dem Zeitpunkt (9.30 Uhr) niemand an Bord war.

Traue keinem elektronischen Hilfsmittel

Womöglich hat auch die Technik versagt. Ein kurzzeitiger Ausfall der Ruderanlage wurde zunächst angenommen. Dass man sich nie auf die Technik allein verlassen darf, machte Lodemann

eindringlich klar. „Wir sind analog!“, sagte er. „Wir brauchen eine Brücke und ein klares Fenster. Dann kann ich lossten.“ Die elektronische Seekarte ECDIS sei zwar ein gutes Hilfsmittel, jedoch nur dann, wenn das Schiff richtig auf die Anlage justiert sei. Ist dies nicht der Fall, fahre das Schiff an einem anderen Punkt, als eigentlich angenommen. Darum gelte immer noch: „Never trust an electronic device.“ Traue nie einem elektronischen Hilfsmittel. Die Digitalisierung könne nicht improvisieren.

Ansonsten trete der Lotse in Interaktion mit allen Ebenen. Die nautische Zentrale und das Radar gäben Hinweise auf den

Schiffsverkehr. Jedoch gelinge dies nicht immer. Im Außenbereich der Elbmündung gebe es nicht einmal Handyempfang. Das AIS-Signal habe zwar eine Reichweite von 30 Meilen, funktionieren aber nicht immer.

70.000mal rücken er und seine Kollegen im Jahr aus. Seit kurzem sind auch zwei Frauen im Team. Zwei Drittel aller Einsätze beginnen durch ein Versetzen, also das Umsteigen von einem Zubringerboot an Bord eines Schiffes. Bei jedem Wetter, bei jeder Tageszeit. Dazu liegt ein Lotsenboot unweit der Tonne E3 ganzjährig in der Elbe, um die Anfahrzeit abzukürzen. Die Lotsenversetzschiffe gehören alle dem Bund. 2018 wurden nach 40 Jahren zwei Schiffe ersetzt, zwei andere seegangsresistente Swathschiffe sind über 20 Jahre alt. Sie waren für 40.000 Meilen pro Jahr konzipiert, legen aber derzeit 180.000 Meilen zurück. Betrieben werden sie von dem Lotsenbetriebsverein.

Versetzen auch per Helikopter

Bei schwerem Wetter dreht das Schiff dazu in Lee, damit das kleine Lotsenversetzschiff im Windschatten längsseits gehen und der Lotse die steile Leiter bis zur Gangway hochsteigen kann. Meist begrüße einen dort ein Philippino mit den Worten „Sorry, no elevator.“ Das heißt: Zwölf Stockwerke zu Fuß hoch bis zur Brücke. Dort werde dann nur Englisch gesprochen. Wenn das nicht funktioniert, helfen nur noch sicheres Auftreten und klare Handanweisungen. 47.000 Versetzungen gab es im vergangenen Jahr, einige sogar per Helikopter.



Ben Lodemann,
Ältermann Elblotsen Bruderschaft

Von Hamburg aus gehen die Elblotsen bei den größten Schiffen bereits am Kai zusammen mit den Hafenslotsen mit an Bord, da ein „Leemachen“ im weiteren Elbverlauf bis vor Brunsbüttel nicht möglich ist.

Oft werde die Gefahr, die gerade von den außergewöhnlich großen Schiffen ausgeht, unterschätzt. „Diese Schiffe verdrängen bis zu 150.000 Tonnen Wasser. Das ist ein kleiner Tsunami.“ Immer wieder komme es vor, dass Segler sorglos vor dem Bug eines Megacarriers kreuzen oder Kinder am Elbstrand im Wasser hocken, wenn so ein Schiff mit 220.000 BRZ mit acht Knoten an ihnen vorbeigleitet. „Wenn wir dann Hupen, winken die Eltern nur vom Strand zurück“, erzählt Lodemann kopfschüttelnd. Sie ahnen nicht, dass gleich eine mächtige Welle die Kinder umwerfen könnte. Die Wucht sei umso größer, je näher das Schiff an ein Ufer gerate. Es entstehe dann ein regelrechter Sog.

Um mit ungewöhnlichen Situationen klar zu kommen, trainieren

alle Lotsen jährlich im Simulator. Was tun, wenn die Maschine ausfällt, was, wenn das Ruder nicht mehr geht. Wie navigiere ich in dichtem Nebel? Grundsätzlich gelte an Bord: Nur keine Schwäche zeigen. „Wir leben davon, positiv zu überzeugen.“ Unsicherheit übertrage sich auf den Kapitän und seine Mannschaft.

Die Elblotsen haben indes Nachwuchssorgen. Es sei weniger die 49-Stunden-Woche, die abschrecke. Es gebe kaum noch deutsche Kapitäne, klagt Lodemann. Dies sei aber Voraussetzung, dass jemand Elblotse werde. Zwei Jahre müsse ein Kapitän ein Schiff geführt haben, zuvor nach einem vierjährigen Studium zwei Jahre Steuermann gewesen sein. Erst dann könne er nach einer achtmonatigen Zusatzausbildung Elblotse werden. Zunächst auf kleineren Schiffen, nach weiteren drei Jahren auf großen Schiffen. 80 Lotsen gingen in den nächsten Jahren in Rente. Ausländische Kapitäne seien keine Option, solange sie nicht Deutsch sprechen. Dies sei zwar an Bord nicht wichtig, aber im Krisenfall absolut notwendig, da die Einsatzkräfte an Land nun einmal Deutsch sprächen.

Auslaufen nur noch mit Schleppleine am Heck

In Sachen „Ever Given“ hat die HPA derweil reagiert. Bis auf weiteres müssen alle großen Schiffe beim Auslaufen am Heck von einem Schlepper gesichert sein. Normalerweise ist dies nur beim Einlaufen vorgeschrieben, weil ein Schiff mit langsam werdender Fahrt schwerer zu manövrieren ist.

Text: Matthias Soyka

Softwarebauer sucht Investor

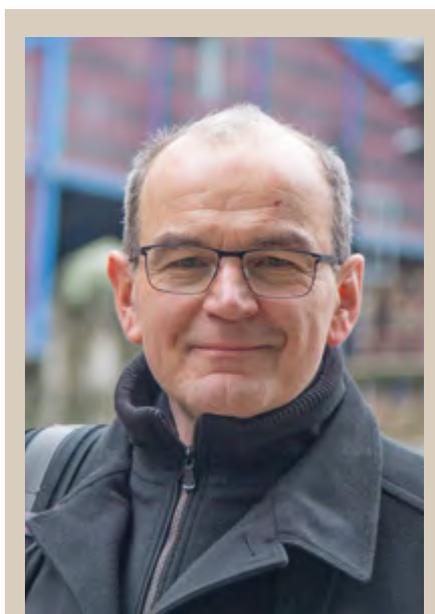
„CargoBee“ will die Abwicklung von Speditionsaufträgen vereinfachen

Georg Völker hat schon vielen Firmen aus der Klemme geholfen. Der Freiburger, der nun bei Amsterdam lebt, hat sich als Sanierer angeschlagener Unternehmen einen Namen gemacht. So auch bei einem Betrieb, der sich auf die Auslieferung von Möbeln spezialisiert hatte. Dort war ihm aufgefallen, dass die Fuhrunternehmen, die die Aufträge letztlich ausführten, teilweise Monate auf ihre Bezahlung warten mussten. Diesen Missstand will Völker nun mit einem in Hamburg angesiedelten Start up beseitigen: CargoBee heißt es, und dahinter verbirgt sich eine Software, die die Abwicklung von Speditionsaufträgen deutlich beschleunigen und sicherer machen will.

Seit drei Jahren sind Völker und seine sieben Mitarbeiter nun dabei, die Software zu bauen. Einen potenten Partner für die Abwicklung des Zahlungsverkehrs hat er bereits: die Bertelsmann-Tochter Arvato Financial Services. Nun fehlt ihm noch ein Investor, der zusätzliche 1,5 Millionen Euro in das junge Unternehmen pumpt, um die Server-Plattform aufzubauen und die Testphase zu starten.

Digitaler Marktplatz für Frachten

Mit CargoBee würde eine Software an den Start gehen, die wie ein digitaler Marktplatz funktioniert. Um diesen zu besuchen, müssen sich sowohl der Anbieter von Ladung als auch die Fuhrunternehmen, die diese transportieren könnten, bei CargoBee einmalig kostenlos anmelden, „Wir fordern dabei alle wichtigen Daten wie Bankverbindung, Versicherungen, Firmendaten und Zertifikate an und verifizieren sie anschließend“, erklärt Völker. So hätten beide Seiten die Garantie, dass es sich um einen seriösen Partner handele. Bei anderen Online-Portalen sei es nämlich schon vorgekommen, dass ein



Georg Völker,
CEO CargoBee

Verlader seinen Frachtauftrag ins Netz gestellt habe und die Ladung von einem Auftragnehmer zwar abgeholt, aber nicht an den Zielort gebracht worden war. Die Ladung sei schlicht geklaut worden. Dies könne mit CargoBee nicht passieren.

Vorteile bestehen für beide Seiten

Von der neuen Software hätten beide Seiten etwas, so Völker weiter. Der Auftraggeber habe die Sicherheit, dass es das Fuhrunternehmen in dieser Form

auch wirklich gibt, der Fuhrunternehmer wiederum hat einen schnellen Ladungsverkehr.

Und das funktioniert so: Wenn ein Verlader einen Frachtauftrag auf die Plattform gestellt hat, informiert CargoBee automatisch per Push-Mitteilung Fuhrunternehmen, für die dieser Auftrag interessant sein könnte, weil sie beispielsweise zur angegebenen Zeit einen Lkw in der Gegend haben.

Direkte Angebotsabgabe der Fuhrunternehmer

Das Fuhrunternehmen kann ein Angebot direkt beim Verlader abgeben. Nimmt der dies an, wird der Auftrag sofort aus dem Netz genommen. Für den gesicherten Ablauf der gesamten Transaktion sorgen zwei Codes, sogenannte Token, für die CargoBee sogar ein Patent hat. In diesem Code sind alle wichtigen Daten wie Sendungsnummer, Absender und Zielort hinterlegt. Ein Token wird an den Verlader, ein Zweites an das Fuhrunternehmen geschickt. Der Token kann über die Foto-Funktion eines Smartphones gespeichert werden. Kommt der Lkw-Fahrer zum Abholort, muss er den Abholtoken vorlegen. Der Verlader

schickt den Token zu CargoBee, das in Sekundenschnelle die Echtheit prüft. Nun kann der Verlader seine Fracht beruhigt aushändigen. Der Fuhrunternehmer bringt sie an den Zielort. Dort bestätigt der Empfänger mit dem Abschicken des zweiten Tokens, dass die Ware korrekt und unbeschädigt angekommen ist. Sobald die Meldung bei CargoBee eingeht, wird auch schon die Zahlungsabwicklung ausgelöst. Der Verlader gibt Arvato den Auftrag für eine Gutschrift, was einem Zahlungsverprechen gleichkommt. Innerhalb von zwei Tagen überweist nun Arvato die vereinbarte Summe, abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von 2,5 Prozent des Frachtauftrags. CargoBee verlangt 0,5 Prozent Provision vom Fuhrunternehmen. Dies, meint Völker, sei

aber noch immer günstiger, als zwölf Prozent Überziehungszinsen auf dem Firmenkonto.

Zusatzleistungen für Versicherungen

CargoBee bietet aber auch noch für beide Beteiligten kostenlose Zusatzleistungen: Etwa bei Transportschäden verfügt die CargoBee-App über den Menüpunkt „Schaden“, mit dem man das Prozedere von der Schadensaufnahme bis hin zur Dokumentierung mit Bildern abarbeiten kann. Der Vorgang wird so direkt an die Versicherung geschickt. „Eine komplette Schadensdokumentation spart den Versicherern enorm Zeit“, weiß Völker. Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Falls liege derzeit bei 43 Ta-

gen. Der geringere Aufwand der Versicherer, den sich CargoBee mit einer kleinen Provision von ihm bezahlen lässt, führe zu günstigeren Versicherungsprämien für die Beteiligten. Zudem will sich CargoBee mit Hotelketten kurzschließen und Übernachtungsangebote für Trucker anbieten, die nach der neuen EU-Verordnung eine Langzeitpause im Hotel einlegen müssen.

Sollte Völker einen Investor finden und die dreimonatige Testphase gut laufen, könnte man in Stufe 2 neben Landfracht auch Seefracht oder Bahnfracht mit in das System integrieren. Dann hätte man am Ende den gesamten logistischen Warenverkehr digitalisiert.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Mit REDDOXX fährt GÜHH bestens

Dank leistungsfähiger Archivierung – jede E-Mail in Sekundenschnelle wiedergefunden



Foto: SLH

Die E-Mail-Archivierung über Microsoft Exchange reichte bei der Spedition GÜHH nicht mehr aus

Die Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH hat sich in ihrer Firmengeschichte seit 1962 vom klassischen Spediteur zum Logistik-Dienstleister auf höchstem Niveau weiterentwickelt. Neben Containertransporten, Hafen- und Linienverkehr sowie Warenumschatz werden nicht nur die etablierten Speditionsrouten in Norddeutschland angeboten, sondern auch Nord-Süd-Intercity-Strecken. Zentral von Hamburg aus sorgen 28 hochqualifizierte Mitarbeiter für ein reibungsloses Waren- und Transport-Management weit über Deutschland hinaus. Als moderner und leistungsfähiger Logistikdienstleister ist die GÜHH für zukünftige Anforderungen gerüstet.

In einer bestehenden IT-Architektur, die auf einer hoch verfügbaren VMware-Umgebung aufsetzt, werden in einer Microsoft Windows Server Systemumgebung branchenübliche Applikationen, beispielsweise die Dr. Malek Speditionssoftware M3, betrieben. Das E-Mail Management wird über Microsoft Exchange durchgeführt, wobei hier zwar aktuelle und archivierte Nachrichten zur Verfügung gehalten werden, jedoch eine Revisionsicherheit und ein Schutz vor Manipulation nicht gegeben sind.

„Gesetzliche Vorgaben zur revisions- und manipulationssicheren Bereithaltung aller geschäftsrelevanten elektronischen Nachrichten sowie die Notwendigkeit, einen einfachen und schnellen Zugriff auf abteilungsübergreifende Korrespondenz zu gewährleisten, veranlassten uns,

neben der bestehenden Exchange-Lösung eine weitere Archivierungsstufe einzusetzen“, kommentiert Ingo Kock, Geschäftsführer der GÜHH, die Anforderungen an das E-Mail-Management-System. „Wünschenswert war auch, neben der bereits installierten Firewall eine sichere Abwehr von Spam-Nachrichten und anderer Schadsoftware, die per E-Mail unser Unternehmen erreichen, einzusetzen.“

Systemhauspartner empfiehlt REDDOXX E-Mail-System

GÜHH setzte bei der Entscheidung für den Einsatz einer professionellen E-Mail-Archivierung auf die Erfahrung und die Empfehlung des langjährigen Systemhauspartners. Aufgrund bereits vielfach installierter Lösungen aus dem Hause REDDOXX



Die Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH (GÜHH) ist ein internationales Speditions- und Logistikunternehmen, das 1962 gegründet wurde. Seit 2009 befindet sich die GÜHH im Familienbesitz und hat sich in den letzten zehn Jahren systematisch von einer regional agierenden Spedition zu einem vollwertigen Logistikunternehmen entwickelt, das maßgeschneiderte Lösungen für seine Kunden anbietet. Neben dem Ausbau der Stückgutspedition wurden auch See- und Luftfracht sowie Schienentransport in das Portfolio aufgenommen.

konnten Leistungsmerkmale des REDDOXX MailDepots und des REDDOXX Spamfinders mit den Anforderungen des Hauses GÜHH verglichen werden. Auch die Installation in der vorhandenen hoch verfügbaren Cluster-Umgebung stellte keine neuen Herausforderungen, da hier eine volle Kompatibilität gegeben ist.

„Als Logistiker sind wir Profis, wenn es um das Bewegen, Lagern und Transportieren von Gütern in aller Herren Länder geht. In der IT haben wir klare Vorgaben, die unsere Prozesse beschleunigen, vereinfachen und für uns und unsere Kunden transparenter machen. Die Umsetzung überlassen wir unseren IT-Profis. Damit sind wir immer bestens gefahren“, begründet Kock die Entscheidung zugunsten der REDDOXX-Lösung.

„Wir sind sehr zufrieden“, kommentierte er auch nach der Einführung von REDDOXX MailDepot und REDDOXX SimplexGate. „Einfache Implementierung, keine Nach-



Seit nunmehr 25 Jahren ist die netzwerker Computernetze GmbH der Ansprechpartner für qualitativ hochstehende IT-Dienstleistungen im Großraum Stuttgart. Im Juli 2015 eröffneten die netzwerker zudem einen weiteren Standort in Hamburg. Als inhabergeführter Komplettanbieter und Systemhaus verbinden die netzwerker damit das Wissen um die Anforderungen und Bedürfnisse des heutigen Marktes mit der Analyse von Netzwerkarchitekturen, dem Internetservice und der Beratung für mittelständische und große Firmen in ganz Deutschland.

archivierung, kurzer Schulungsaufwand. So sollte es immer sein.“

REDDOXX E-Mail-Appliance einfach installiert

Das REDDOXX E-Mail Management-System wurde einfach ohne nennenswerte Probleme installiert und in den Datenfluss der E-Mails direkt hinter der Firmen-Firewall eingebunden. Der REDDOXX Spamfinder überprüft hierbei die eingehenden Nachrichten auf Malware, und das REDDOXX MailDepot speichert den gesamten E-Mail-Verkehr zentral revisions- und manipulationssicher ab. Abgerundet wurde die Installation mit dem REDDOXX SimplexGate, durch das ein sicherer Zugriff von außen auf die webbasierenden Applikationen möglich wurde.

Wenig Schulungsaufwand – sofortiger Einsatz

In der Disposition wird die Recherche zu Aufträgen und Abwicklung besonders bei Urlaubsvertretung und zu Mitarbeitern anderer Abteilungen nachweisbar beschleunigt. Zudem stehen für die Abrechnung der Aufträge relevante Informationen im E-Mail-Archiv zur Verfügung, und geschäftsrelevante E-Mail-Kommunikation kann durch die Geschäftsführung einfach nachverfolgt werden.

GÜHH agiert im internationalen Umfeld und geht davon aus, dass zukünftig Prozesse noch weiter durch Digitalisierung optimiert werden. Auch die Kundenkommunikation über E-Mail wird insbesondere bei geschäftsrelevantem Inhalt vor Einsicht oder gar Manipulationen zu schützen sein. Bereits jetzt wird über die Einführung der REDDOXX E-Mail Verschlüsselung nachgedacht. Der REDDOXX MailSealer lässt sich einfach in die vorhandene Installation integrieren.

Das Projekt:

Kunde:

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Mitarbeiter: 28

Situation:

Einführung eines neuen revisions-sicheren E-Mailarchivsystems

Lösung:

REDDOXX
RX 50 Virtual Appliance
(MailDepot, Spamfinder & MailSealer)

Dienstleister:

die netzwerker
Computernetze GmbH Hamburg
Alte Volksparkstraße 24
22525 Hamburg

Zusätzliches Equipment:

Kein weiteres Equipment benötigt, da VM. Wurde in die IT-Umgebung integriert

Kostenumfang:

Implementierung:
ca. 3.000 Euro einmalig
Laufende Wartung und Schulung:
ca. 500 Euro pro Jahr

Implementierungsdauer:

1 Tag

Schulungsaufwand:

1 Tag

Ansprechpartner:

GÜHH: Harder Michael Kock
hmk@guehh.de
+49 (0) 40 741 06 86-10

die netzwerker: Mark Raschke
mra@netzwerker.de
+49 (0) 40 2576 611-51

Von wegen Minderheit

Der motorisierte Individualverkehr dominiert weiterhin in Hamburg

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird im Abstand von einigen Jahren jeweils eine Analyse der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt. Die aktuell vorliegende Version ist bezogen auf das Jahr 2017. Offenkundig mehr oder minder gezielt an die kürzliche Veröffentlichung der Ergebnisse anknüpfend, hat der verkehrspolitische Sprecher der Grünen in der Hamburger Bürgerschaft, Martin Bill, eine „Kleine Anfrage“ dazu an den Senat der Hansestadt gestellt. Aus der wohl so erwarteten Antwort, zog er den Schluss: „Immer mehr Zahlen belegen, dass unsere Verkehrspolitik mit dem zentralen Ziel der Stärkung des Umweltverbundes Früchte trägt“.

Dieses Fazit basiert allerdings auf einer selektiven Auswahl von Ergebnissen der betreffenden Untersuchung und deren eher kreativen Auslegung. Darüber hinaus steht es alles andere als in einem stimmigen Verhältnis zu den Resultaten des Ende letzten Jahres veröffentlichten „Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2017/ 2018“ – es sei denn, man interpretiert den Tatbestand, dass Hamburg sich gegenüber der vorherigen Ausgabe des Indexes (2016/2017) vom letzten Rang (16.) auf den drittletzten Rang (14.) „verbessert“ hat, während die beiden anderen Stadtstaaten, Berlin und Bremen, ihre Position im Ranking nicht verbessert haben. Berlin ist vom 2. auf den 4. Rang abgerutscht, Bremen hat den 6. Rang lediglich halten können.

Als Grundlage für die Einordnung der Ergebnisse der MiD-Studie durch den Grünen-Sprecher wurden die Zahlen zum Verkehrsaufkommen verwendet, also zur Anzahl der unternommenen Wege je Verkehrsart. Die prozentualen Anteile der unterschiedlichen Mobilitätsformen an der Gesamtsumme der Wege führten dann auf den diesbezüglichen Modal Split. Ausschlaggebend für die Verkehrssituation in einer Region ist jedoch

nicht in erster Linie das Verkehrsaufkommen, sondern sind die Verkehrsleistungen. Sie basieren auf den zurückgelegten Strecken (Personenkilometer). Veränderungen des Modal Splits im Laufe der Jahre resultieren dann vor allem aus generellen Entwicklungen von Nachfrage und Angebot, auf regionsspezifischen Veränderungen des Verkehrsverhaltens, generellen und regionalen verkehrspolitischen Steuerungsmaßnahmen sowie Eingriffen in das Verkehrsgeschehen (Verkehrsmanagement, Baustellenmanagement etc.) und nicht zuletzt auf verkehrspolitischen Mängeln.

Politiker reden sich die Situation schön

Vor dem Hintergrund der seit Jahren latent katastrophalen Verhältnisse im motorisierten Straßenverkehr im Hamburger Raum wäre es sachlich geboten, diesen Aspekt bei der Bewertung von Verschiebungen im Modal Split zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zumindest in Betracht zu ziehen. Ähnliches gilt hinsichtlich aktueller Entwicklungen im Übrigen auch für die Einordnung der ebenfalls kürzlich stolz verkündeten Ergebnisse von

Zählungen im Fahrradverkehr vor dem Hintergrund des außerordentlich heißen Sommers 2018 oder von Eingriffen in das Verkehrsnetz. Letzteres betrifft beispielsweise die Auswirkungen der Sperrung der Krugkoppelbrücke auf die Nutzung der Fahrradstraße Harvestehuder Weg etc..

Die Grünen heben indes explizit hervor: „Nach der kürzlich vorgelegten Studie Mobilität in Deutschland reduzierte sich der motorisierte Individualverkehr in Hamburg von 43 Prozent in 2008 auf aktuell 36 Prozent.“ Mit „aktuell“ meint er nicht das Jahr 2018 oder gar 2019, sondern das Bezugsjahr der aktuell veröffentlichten Studie – also das Jahr 2017. Eine Gegenüberstellung des Modal Splits nach Verkehrsaufkommen und nach Verkehrsleistungen laut MiD 2017 ergibt für den Raumbezug Hamburg folgendes Bild (in Prozent):

Verkehrsarten	-aufkommen	-leistungen
Zu Fuß	27	3,4
Fahrrad	15	4,9
MIV	36	54,7
ÖV	22	37

Die Mobilitätsform mit dem nach wie vor eindeutig größten Anteil an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr in Hamburg ist also

weiterhin der Motorisierte Individualverkehr (MIV). Den hatte der 1. Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) erst kürzlich ausdrücklich nicht zu den „Standbeinen“ der Hamburger Verkehrspolitik gezählt, sondern wie folgt einordnet: „Diejenigen, die Auto fahren wollen oder müssen“. Das klingt mehr oder weniger nach einer kleinen Minderheit. Bezogen auf die Gebietseinheiten „HVV-Verbundgebiet gesamt“ und „Metropolregion Hamburg gesamt“ lauten die Anteile sogar 64,5 Prozent bzw. 72,4 Prozent. Zum Selbstverständnis der Politik der zentralen Gebietseinheit einer Metropole sollte es jedenfalls gehören, auch die Bedingungen in der Gesamtregion in Betracht zu ziehen und ihnen im politischen Handeln Rechnung zu tragen.

Bedeutung des Schwerverkehrs darf nicht vergessen werden

Im Übrigen ist der Personenverkehr im urbanen und regionalen Verkehrssystem zwar der quantitativ größte Faktor. Gerade in einer Wirtschaftsmetropole mit dem Anspruch, eine führende Rolle auf nationaler und internationaler Ebene zu spielen, ist jedoch der Straßengüterverkehr ebenfalls eine wesentliche Komponente des Straßenverkehrs. Er ist zudem auch ein bedeutender Faktor der Beeinflussung der Bedingungen des MIV und des Straßengebundenen ÖPNV (Busverkehr und Paratransit/flexible Betriebsformen). Das gilt sowohl für den Schwerverkehr als auch für die Citylogistik, die Lieferdienste, den Handwerkerverkehr, die Müllabfuhr etc.

Eine adäquate Verkehrspolitik in einer Metropolregion wie

Hamburg muss auf die Optimierung der integrierten Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems als starkes Rückgrat des vorhandenen bzw. angestrebten Siedlungssystems ausgerichtet sein und darf sich nicht auf einzelne Standbeine konzentrieren. Dabei sind selbstverständlich selektive anspruchsvolle strategische Schwerpunktsetzungen nicht nur möglich oder sinnvoll, sondern sogar geboten. Das kann den Umweltschutz („Climate Action“), die Verkehrssicherheit („Vision Zero“), die Stadtgestaltung („New Urbanism“), die Stadtentwicklung (nahverkehrsorientierte Stadtentwicklung), die Beeinflussung des Modal-Splits etc.

Es fehlt an klaren Konzepten und Leitlinien

Voraussetzung für eine adäquate und wirkungsvolle Verfolgung solcher Zielkomplexe sind klar definierte, verständlich formulierte und realistische, ortsspezifisch ausgeformte Leitbilder sowie praktikable strategische Konzepte für ihre Verfolgung – und nicht nebulöse Ideologien und/oder Wunschenken. Unausgegrenzte und nicht gesamtsystemisch integriert abgestimmte Schnellschüsse nach dem Motto „learning by doing“, wie beispielsweise die unzureichende Koordinierung von Baustellen oder die Reduzierung der Stellplatzverpflichtungen ohne Kompensation in einer Zeit weiterhin steigender Pkw-Bestandszahlen, bewirken zwingend negative Folgen.

Hamburg gehörte in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg zu den führenden



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Metropolen hinsichtlich zukunftsweisender und zukunftsfähiger Strategien im Verkehrssektor. Dazu zählte der Ausbau des Systems der Stadtschnellbahnen im Sinne eines zentrumsbezogenen „Achsenkonzepts“ in Verbindung mit einer sukzessiven Reduzierung der Anzahl der Pkw-Stellplätze mit Kompensation durch den Aufbau eines kostenfrei benutzbaren P+R-Systems sowie die Gründung des weltweit ersten ÖPNV-Verkehrsverbundes. Das gilt aber auch für die Zielsetzung der Verlagerung wesentlicher Teile des Hamburger Hafens an die Elbmündung (Tiefwasserhafen Neuwerk) und des innerstädtischen Flughafens nach Kaltenkirchen. An diese Tradition sollte heute endlich wieder angeknüpft werden. Die stetig weitere Verteuerung des ÖPNV oder die Verlagerung des Flughafen-Frachtzentrums vom Stadtrand in den inneren Siedlungsraum gehören jedenfalls nicht dazu.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Wann haften Mit-Geschäftsführer?

Der BGB macht klare Ansagen bei der Aufteilung der Unternehmensleitung

Unter welchen Voraussetzungen kann sich ein Geschäftsführer darauf berufen, dass er keine Kenntnis von der Unternehmenskrise hatte? Der Bundesgerichtshof (BGH) hat sich mit dieser Frage befasst und dabei strenge Maßstäbe an die organisatorischen Pflichten des GmbH-Geschäftsführers in der Krise angelegt (Urteil vom 6.11.2018, Az: II ZR 11/17).

Nicht nur in größeren Unternehmen ist es üblich geworden, mehrere Geschäftsführer zu bestellen und diesen definierte Aufgabenbereiche zuzuweisen. Aufgrund der immer komplexer werdenden kaufmännischen Geschäftsvorgänge, den erhöhten Anforderungen an die Kenntnisse über die Unternehmens-IT, arbeitsrechtliche Fachkenntnisse in Personalfragen usw. erscheint es vielfach geradezu notwendig zu sein, auf das jeweilige Ressort spezialisierte Geschäftsführer zu ernennen. Eine solche Spezialisierung entbindet die Geschäftsführer jedoch nicht von ihrer Pflicht zur Wahrnehmung von nicht übertragbaren Aufgaben, wie z.B. die Einstandspflicht jedes Geschäftsführers für die Gesetzmäßigkeit der Unternehmensleitung.

Aufgabenverteilung kann mündlich erfolgen

Im entschiedenen Fall waren zwei Geschäftsführer vorhanden. Sie

hatten die Aufgaben der verschiedenen Ressorts untereinander mündlich verteilt. Einer der beiden Geschäftsführer war für alle kaufmännischen Fragen zuständig, der beklagte Mitgeschäftsführer kümmerte sich nur um künstlerische Fragen. Er berief sich darauf, keine Kenntnis von der Insolvenzreife der Gesellschaft gehabt zu haben. Er könne daher nicht dafür verantwortlich gemacht werden, wenn der für die kaufmännischen Angelegenheiten zuständige Geschäftsführer entgegen § 64 Absatz 2 GmbHG noch nach Insolvenzreife Zahlungen geleistet habe. Der Insolvenzverwalter war anderer Ansicht gewesen und hatte auch den für die künstlerischen Fragen zuständigen Geschäftsführer persönlich in Anspruch genommen. Hierzu stellte der BGH in den Urteilsgründen detailliert fest, dass eine Geschäftsverteilung oder Ressortaufteilung auf der Ebene der Geschäftsführung eine klare und eindeu-

tige Abgrenzung der Geschäftsführungsaufgaben auf Grund einer von allen Mitgliedern des Organs mitgetragenen Aufgabenzuweisung voraussetze, die die vollständige Wahrnehmung der Geschäftsführungsaufgaben durch hierfür fachlich und persönlich geeignete Personen sicherstellt und ungeachtet der Ressortzuständigkeit eines einzelnen Geschäftsführers die Zuständigkeit des Gesamtoorgans insbesondere für nicht delegierbare Angelegenheiten der Geschäftsführung wahr. Eine diesen Anforderungen genügende Aufgabenzuweisung müsse aber nicht zwingend schriftlich erfolgen.

Qualifikation des Partners muss klar sein

Gerade der letztgenannte Aspekt ist interessant, weil sich der BGH damit gegen die seit Jahren bestehende Rechtsauffassung des Bundesfinanzhofs (BFH) stellt (Urteil vom 26.4.1984, Az: V R 128/79), aufgrund derer auch in der juristischen

Literatur vielfach eine schriftliche Ressortaufteilung verlangt wird. Das Kernargument des BGH: Nur wenn man davon ausgeht, dass eine sorgfältige Unternehmensleitung immer schriftliche Abreden erfordert, könne man mündliche Abreden als nicht ausreichend ansehen. Das sei aber nicht der Fall. Schriftliche Abreden seien zwar zu empfehlen, aber eben nicht der einzige Weg, das Unternehmen zu organisieren. Mit der Rechtsprechung des BFH sieht sich der BGH damit aber nicht in Widerspruch. Der BFH akzeptiere zwar bei der Frage der steuerlichen Haftung des Geschäftsführers nur schriftliche Abreden zur Ressortverteilung. Anders als der Pflichtenkreis des Geschäftsführers nach § 34 AO sei die Haftung nach § 64 GmbHG aber nicht so stark vom öffentlichen Recht geprägt, meint der BGH.

Damit allein war der beklagte Geschäftsführer aber noch nicht aus dem Schneider. Denn

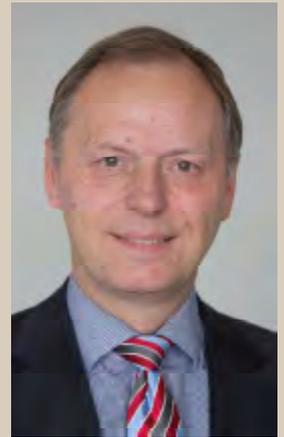
nach Ansicht des Bundesgerichtshofs hätte der Beklagte noch viel genauer kontrollieren müssen, ob alles in Ordnung war, auch wenn er nicht mit den Finanzen des Unternehmens befasst war. Ressortaufteilung und Aufgabenverteilung seien zwar erlaubt. Soweit es aber um die Wahrnehmung von nicht übertragbaren Aufgaben wie die Einstandspflicht des Geschäftsführers für die Gesetzmäßigkeit der Unternehmensleitung gehe, sei ein strenger Maßstab anzulegen. Zwar dürften auch nach der Rechtsprechung des BFH Geschäfte des laufenden Verkehrs, die für die Gesellschaft nicht von existentieller Bedeutung sind, auf einen hierfür generell geeigneten Geschäftsführer übertragen werden. Dies aber nur, wenn die Gewähr vorhanden ist, dass bei einer auch nur entfernt zu besorgenden Gefährdung der Liquidität oder des Vermögens der Gesellschaft die anderen Geschäftsführer unverzüglich unterrichtet werden. Daher hätte das Berufungsgericht Feststellungen zu der Frage treffen müssen, ob sich der beklagte Geschäftsführer im Zusammenhang mit der Übertragung der Wahrnehmung von Geschäftsführungs-

aufgaben an den für kaufmännische Angelegenheiten zuständigen Mit-Geschäftsführer ausreichend vergewissert hatte, dass dieser die erforderliche fachliche und persönliche Eignung aufweist. Ohne diese Feststellungen sei für den BGH nicht ersichtlich, auf Grund welcher Umstände der Beklagte darauf vertrauen durfte, über wesentliche Angelegenheiten der Gesellschaft zuverlässig informiert zu werden, damit er der bei ihm verbliebenen Verantwortlichkeit als Geschäftsführer nachkommen konnte. Aus diesem Grund verwies der BGH die Sache zur weiteren Tatsachenfeststellung an die Vorinstanz zurück.

Schärfere Anforderungen

Das Urteil des BGH ist eine Steilvorlage für Insolvenzverwalter, die Haftungsansprüche nach § 64 GmbHG gegen alle Geschäftsführer geltend zu machen, da die Anforderungen an eine Entlastung von einer Inanspruchnahme ressortfremder Geschäftsführer nochmals verschärft worden sind. Andererseits liefert das Urteil gute Argumente für Verfahren, bei denen die Entlastung von einer zivilrechtlichen oder steuerlichen Haf-

tung der Geschäftsführer mit dem Argument des Fehlens schriftlicher Abreden verweigert wird. Gleichwohl kann nur empfohlen werden, Ressortaufteilungen der Geschäftsführer klar und eindeutig schriftlich zu fixieren, die fachliche und persönliche Eignung gerade des für die kaufmännischen Belange des Unternehmens zuständigen Geschäftsführers zu dokumentieren und für regelmäßige Berichtsroutinen der Geschäftsführer untereinander zu sorgen. Nur so besteht die Chance, dass sich ressortfremde Geschäftsführer bei der Pflicht zur Wahrneh-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

mung von nicht übertragbaren Aufgaben, wie z.B. der Einstandspflicht jedes Geschäftsführers für die Gesetzmäßigkeit der Unternehmensleitung, entlasten können.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- 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 9001:2015
DIN EN ISO 14001:2015
GMP*, HACCP

Burger, Steaks und viel Platz

Das „Steak Club“ ist ein Ableger des Eimsbütteler „Most wanted“



Nur wenige Schritte von der S-Bahn Bahrenfeld weg



Großer Gastraum und eine Lounge im hinteren Bereich

Wer in Hamburg-Eimsbüttel ab und an versuchte, im „Most wanted“ einen Platz zu ergattern, war nicht selten enttäuscht. Der trendige Laden mit den fast schon kultigen Burger aber sehr wenigen Plätzen war meist ausgebucht. Seit gut einem Jahr gibt es in Bahrenfeld einen Ableger, der nicht nur mehr Platz an Tischen und Stühlen zu bieten hat, sondern auch in der Küche, so dass das Essensangebot um Steaks aller Art erweitert wurde. Da der hintere Teil des Neubaus auch einen Bereich aufweist, in dem ausladende Ledersessel stehen, heißt die Dependence „Steak Club“ und trägt im Untertitel nur „most wanted“. Burger gibt es auch hier, aber eben jede Menge Steaks der etwas anderen Art.

Wir finden an einem der glatten Holztische mit den mittelbraunen Kunstlederstühlen Platz und staunen nicht schlecht, was es vor allem als Steakvarianten wie Rump-, Filet-, Tomahawk- oder Porterhousesteak sowie Chateaubriand und Entrecote gibt. Angebot werden Fleischarten aus Uruguay, Australien, den USA, Dänemark, Pommern oder Lüneburg. Ordern kann man in 100-Gramm-Stufen zu Preisen zwischen 7,90 und 16,90 Euro je 100 Gramm. Das dry aged Porterhousesteak bringt glatt ein Kilo auf die Waage und ist für satte

79,90 Euro zu haben. Dazu gibt es jeweils einen Mininapf mit Bratkartoffeln und etwas Sauce. Wer meint, das könnte nicht reichen, kann Beilagen für um die vier Euro extra ordern. Was dann kommt, ist allerdings reichlich.

Sollte die Sehnsucht nach der Osterstraße zu groß sein, eine Handvoll Burger gibt es auch: Neben dem obligatorischen



Most wanted Burger

Cheeseburger (8,50 Euro) auch den Most wanted Burger für 10,90 Euro, der eine schrille Mixtur aus gegrilltem Hack, Bratwürsten, Kartoffelrösti, Bacon, Spiegelei, Baked Beans, Tomaten, Käsesauce und Majonaisse in sich vereint. Das Ding ist gute 15 Zentimeter hoch und wirklich nicht mehr wie in schottischen Fast-food-Ketten zu essen. Lecker indes ist er allemal genauso wie der Sweet Jalapeno, Chili Cheese Chicken oder Chicken Avocado Burger (je 8,90 Euro).

Falls Rind nicht in Frage kommt: Schnitzel, Dorade und Lachs ste-

hen auch auf der Karte. Nachspeisen gibt es zudem. Wer die allerdings nach den üppigen Portionen noch im Stande ist, zu ordern und komplett zu verteilen, hat unseren ungeteilten Respekt.

Text: Nils Knüppel

Steak Club

Friesenweg 1

22763 Hamburg

Tel: 040 67 50 99 00

www.steakclubbmost-

wanted.de

info@steakclub-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Do. 11.30-15,

17-22 Uhr

Fr. 11.30 -15, 17-23 Uhr

Sa. 14-23 Uhr

So. 14-22 Uhr

Großes Erzählkino

„Bad Times At The El Royale“ ist ein kurzweiliger Film mit vielen schrägen Typen



Einseitige Fragestunde



Merkwürdige Hotelgäste



Das Geld liegt nicht auf der Straße...



Dakota piept



Der Pfarrer ist nicht echt

Wem der Trailer zu „Bad Times At The El Royale“ bekannt ist, hat vermutlich das Gefühl, als wäre die Handlung schon reichlich durchgekaut. Ein Haufen schräger Typen, der an einem nicht ganz koscheren Ort zusammen eingepfercht und prädestiniert ist, Spannungen untereinander zu entwickeln. „Reservoir Dogs“, „The Hateful Eight“, „Mord im Orient Express“ ... Was sollte man dem Thema jetzt noch Neues abgewinnen können?

1969: Mit Nixon im Amt, den Four Tops im Radio und Vietnam im Fernsehen ist die Atmosphäre greifbar. Die Leute sind erzürnt, die Stimmung ist geladen, die Waffen sind entschert.

Vor diesem Hintergrund findet die Handlung von „Bad Times At The El Royale“ statt. Das El Royale ist ein Hotel und Casino auf der Grenze zwischen Nevada und Kalifornien. Unabhängig von einander (zumindest mag es auf den ersten Blick so wirken) treffen nacheinander eine Sängerin, ein Pfarrer, ein Staubsaugervertreter und eine Unbekannte in dem abgewrackten

Etablissement ein, dessen Ein-Mann-Personal sich verzweifelt müht, die Zimmerstreitigkeiten beizulegen und den Glanz längst vergangener Tage für eine Nacht erstrahlen zu lassen. Doch nichts ist, wie es scheint, und nach und nach wird dem Zuschauer gegenüber Geheimnis um Geheimnis preisgegeben, so dass sich eine Handlung voller Verwirrungen entfaltet, die Geiselnahmen, Sekten, Spionage, den Krieg und eine Schatzsuche beinhaltet.

Nach „The Cabin In The Woods“, einer Horror-Komödie, die bereits Kultstatus genießt, ist dies Drew Goddards

zweite Regiearbeit. Sie ist vollkommen anders als ihr Vorgänger – und kein Stück schlechter. Die Dialoge sind intelligent, die Charaktere glaubhaft und die Erzählstruktur durch all ihre Rückblenden und Cliffhanger brillant. Als Darsteller liefern Jeff Bridges, Jon Hamm, Dakota Johnson und Chris Hemsworth nicht nur große Namen, sondern teilweise einige der besten Leistungen ihrer Karriere. Goddard zufolge habe er die Geschichte geschrieben, nachdem er wusste, welchen Soundtrack er benutzen würde. Man merkt es dem Film an.

Die Handlung erinnert

an Tarantino, die langen Kamerafahrten an Scorsese, und trotzdem wirken die 142 Minuten Film nicht eine Sekunde lang abgekupfert. „Bad Times At The El Royale“ ist eine überlange Hommage ans große Erzählkino – so gut, dass es selbst dazu geworden ist.

Text: Christoffer Soyka



Ab sofort zu haben

Port of Rotterdam:



Der Hafendienstbetrieb Rotterdam hat in Hamburg eine Vertretung eröffnet, die Michiel Messchaert leitet. Der 63-Jährige ist damit persönlicher Ansprechpartner für Reedereien, Verladeunternehmen, Speditionen, Operatoren, Carrier und Industrie der Region. Er war zuvor Global Commercial Director Air & Ocean bei JCL Logistics und ist seit 1999 in Hamburg.

Natco AG:



Lukas Kopp ist neuer Projects Director. Er wird seine Tätigkeit vom Hauptstandort des Unter-

nehmens in Rümlang bei Zürich (Schweiz) ausüben. Die Natco AG ist Experte für internationale Projektlogistik und Spedition und Teil der Trans Global Projects Group (TGP) mit Hauptsitz im Vereinigten Königreich. Kopp war zuvor Mitglied der Geschäftsführung des Basler Projektspezialisten General Transport AG. Davon war er für DHL in den USA und der Schweiz tätig.

Hamburg Port Authority (HPA):



Jana Bonk (47) hat die Leitung des Vertriebs bei der Hafenbahn übernommen. Die gelernte Eisenbahnerin und IHK-Meisterin im Bahnverkehr blickt bereits auf eine langjährige Berufslaufbahn im Bahnbetrieb

zurück. Vor ihrer Tätigkeit bei der Hafenbahn war die gebürtige Ostwestfälin u.a. Produktionsleiterin im Bahnbetrieb, Niederlassungsleitung eines Schienenlogistikunternehmens sowie zuständig für das Business Development eines trimodalen Logistikunternehmens.

Weiss Ocean + Air Cargo (WOAC) GmbH:



Sascha Kusche ist neuer Branch Manager bei der 100-prozentigen Tochter der Gebrüder Weiss, ein auf LCL-Ladung spezialisiertes NVOCC. Kusche löst Axel Falk ab, der in den Ruhestand gegangen ist, und war bereits seit einem Jahr bei WOAC als Vertriebsleiter tätig. Zuvor arbeitete er bei der Reederei ECU und bei Vanguard Logistics Services.

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
Christoffer 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:

9. April 2019



Containertaxi legt kräftig zu

Hamburg – Bei den Hafenumfuhren auf dem Wasser hat die Carl Robert Eckelmann Transport & Logistik GmbH die Zahl der transportierten Container im Jahr 2018 fast verdoppelt. Rund 50.000 TEU waren es, rund die Hälfte aller auf dem Wasser zwischen den Terminals und Containerdepots transportierten Boxen. Michael Beyer, zukünftiger Chef der Carl Robert Eckelmann Holding, schlägt vor, die Hafenumfuhren per Binnenschiff weiter auszubauen. Dies würde die Lebensdauer der Köhlbrandbrücke verlängern, für die nun aus dem gleichen Grund ein Mindestabstand für Lkw von 50 Metern gilt. Wochentags passieren sie rund 15.000 Laster.

Drei Stückgutfrachter auf einmal in Mukran



Sassnitz – Erstmals in der Hafengeschichte sind gleichzeitig drei Handysize-Stückgutschiffe im Mukran Port abgefertigt worden. Als Handysize werden Schüttgutfrachter bezeichnet, die über eine Tragfähigkeit von 15.000 bis 35.000 Tonnen verfügen. Das moderne Stückgutschiff „Haaga“ mit LNG-Antrieb erlebte seine Premiere am Mukran Port Terminal. Die Stückgutladung aus Russland wurde per Eisenbahn ins Hinterland weitertransportiert. Die Or-

ganisation und Durchführung der Blockzug-Nachläufe lag in den Händen der hafeneigenen Bahngesellschaft Baltic Port Rail GmbH. Die beiden anderen Schiffe, die „Nordschelde“ und „Charlie“, bedienen die örtliche Industrie im Im- und Export.

Rhenus versorgt Umspannplattform



Holzwickede – Rhenus Offshore Logistics hat die Ausschreibung für die Versorgungslogistik für die Umspannplattform BorWin gewonnen. Von Emden aus wird das Unternehmen mit der „Eurus Express“ Offshore-Container 130 Kilometer in die Nordsee bringen, die Baustoffe, Werkzeuge und Nahrungsmittel enthalten. Auf dem Rückweg wird der Abfall entsorgt.

Neue Liegeplätze in Wismar in Betrieb



Wismar – Mit der Ankunft der „Panda“ sind die neuen Liegeplätze 23 und 24 offiziell in Betrieb gegangen. Mit ihnen wurden 47.000 Quadratmeter neue Umschlag- und Lagerflä-

chen geschaffen. Das 170 Meter lange Schiff hat rund 17.000 Tonnen Stahlprodukte aus dem Mittelmeerraum an der 330 Meter langen Kaikante abgeladen.

Clyde & Co. eröffnet Schiffahrtskanzlei

London – Die internationale Schiffahrtskanzlei Clyde und Co. hat in Hamburg ihre erste Deutschlandniederlassung eröffnet. Neben vier Partnern werden noch 16 andere Anwälte Unternehmen aus den Bereichen Shipping, Yachting, Marine Insurance, Trade sowie Energy & Offshore betreuen. Die Global Marine Group von Clyde & Co bietet Transaktions- und Konfliktberatung für Mandanten aus der gesamten maritimen Industrie wie auch Werften, Bergungsunternehmen, Finanzinvestoren, Hafenbehörden und Regierungen.

9,5 Megawatt-Räder für Ostsee-Windpark



Berlin – Der spanische Energiekonzern Iberdrola hat für sein Windparkprojekt Baltic Eagle vor der Insel Rügen MHI Vestas Offshore Wind als Turbinenlieferant ausgewählt. Das Unternehmen wird 52 Einheiten zu je 9,5 Megawatt produzieren. Auf 40 Quadratkilometern können später damit 476 Megawatt Windstrom erzeugt werden.

seit 1962

GUHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



Nahverkehr



Fernverkehr



Seefracht



Schiene



Luftfracht



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

