

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

London ein Vorbild für Hamburg?

Die britische Hauptstadt nutzt die Themse zur Müllentsorgung und Baustellenzufuhr

Im Hamburger Hafen stöhnen Umfuhrunternehmen über Staus und Umweltschützer über Emissionen. Rund 2 Millionen Container, fast ein Viertel des Gesamtumschlags, werden jährlich im Hafengebiet umhergefahren. 95 Prozent per Lkw. Dabei böte sich der Wasserweg als Alternative an, wie in London. Dort werden Teile des Mülls in Containern und Material für Baustellen auf der Themse an- und abgefahren, um die viel zu engen Altstadtstraßen zu entlasten.

In Hamburg dagegen tut man sich mit derartigen Dingen schwer. Bestes Beispiel ist die Port Feeder Barge (PFB), die nun schon seit 15 Jah-



Eine Hafenumfuhr auf der Themse gehört in London zum Alltagsbild

ren in den Startlöchern steht – als Projekt. Von anderen gefeiert (die PFB erhielt 2012 die „River Transport Innovation Trophy“) und der

Politik in zwei Koalitionsverträgen gefordert (2008 von schwarz-grün, 2015 von rot-grün), kommt sie bis heute nicht voran. **Seite 6**

Unberechenbar

Würde der Zoll schneller arbeiten, könnte man mehr Container per Bahn abfahren. **S.4**

Vorzeigbar

Die BLG hat 2018 ein um fast zwölf Prozent höheres Vorsteuerergebnis erwirtschaftet. **S.10**

Jubiläum

TCO Transcargo feiert ihr 25. Bestehen auf der Hohen Schaar in Hamburg. **S.16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

vor Wahlen, wie jetzt für Europa, ist es immer das Gleiche: Die Parteien versuchen, sich mit neuen Ideen zu profilieren, die, mit Glück, es vielleicht auch noch in etwaige Koalitionsverträge schaffen. Doch dann ist meist Schluss. Umgesetzt wird davon kaum etwas. Entweder, weil die Kompetenz fehlt, oder die politische Willenskraft. In Hamburg ist es beides.

Das zeigt sich am Beispiel der Port Feeder Barge. Innerhalb eines Jahres könnte sie gebaut werden und einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Doch das Ganze scheitert an 200 Euro am Tag. Geld das die HHLA fordert, weil sie einen zusätzlichen Mann zur Absicherung des Umschlags abkommandieren müsste. Tatsächlich bestimmt die HHLA damit jedoch den Abfertigungsprozess der Barge und verhindert mit daraus resultierenden zusätzlichen Kosten das Projekt.

Der Senator sagt, der Hafen brauche Innovationen. Hier wäre eine, die machbar ist.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



LahmerZollschadetModalSplit 4
 WannkommtdiePortFeederBarge?6
 Europa-KandidatenimVerhör 8
 BLG mit guter Bilanz 10

Wirtschaft



Neuer Zolldeklarant OCIS 12
 Rostocks neues Wahrzeichen 14
 25 Jahre TCO Transcargo 16

Recht & Geld

RückgabevonMatratzerechts 18

Essen



Green Papaya 20

DVD



GLASS 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 stemmen jedes Schwergewicht!

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

Lahmer Zoll schadet Modal Split

Der Verein Hamburger Spediteure könnte 20 Prozent mehr TEU auf die Bahn verlagern

Wenn Logistiker etwas hassen, dann ist das Stillstand. Der Verein Hamburger Spediteure (VHSp) musste gerade dies in seiner Jahresbilanz in vielen Bereichen seines Tätigkeitsfeldes feststellen. Der stellvertretende Vorsitzende und Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV), Axel Plaß, monierte besonders die schleppende Zollabfertigung. Die durchschnittliche Wartezeit für die Freigabe eines außereuropäischen Containers im Hamburger Hafen liege bei eineinhalb Tagen. Manchmal dauere es nur 20 Minuten, manchmal bis zu fünfzehn Tagen.



Thomas Schröder,
Referent VHSp



Willem van der Schalk,
VHSp-Vorsitzender



Axel Plaß,
2. VHSp-Vorsitzender

Diese Unkalkulierbarkeit führe dazu, dass Waren, die aus dem europäischen Ausland stammten, automatisch per Lkw ins Hinterland gebracht würden, selbst bis ins südliche Bayern. „Die Bahn ist dafür einfach zu unflexibel“, erläuterte Plaß. Der Lkw könne jederzeit starten. Die Bahn habe feste Abfahrzeiten. Dabei könnten 60 bis 70 Prozent der Waren quasi automatisch durch gewunken werden, wenn sie von verlässlichen Absendern

stammten. Konsum- und Elektroartikel zählten dazu. Im Wesentlichen suche der Zoll doch nach Fake-Produkten aus China und Rauschgift aus Südamerika. Mit einer vereinfachten Abfertigung könnten bis zu 20 Prozent aller außereuropäischen Container zusätzlich auf die Bahn verlagert werden. Der ohnehin sich beachtliche Modal Split würde sich zu Gunsten der Schiene weiter verbessern. „Wir brauchen verlässliche Abläufe beim Zoll“,

fasste es VHSp-Referent Thomas Schröder zusammen.

Baustellenkoordination ist unzureichend

Auch in anderen Bereichen gehe es kaum voran, kritisierte der VHSp-Vorsitzende Willem van der Schalk. Die Baustellenkoordination sei unzureichend, die Planungen für eine neue Köhlbrandquerung (ein Tunnel müsse unbedingt für Gefahrgüter zugelassen sein) stockten,

und das Dieselfahrverbot sei der falsche Weg. Als Antriebstechnik der Zukunft sehen viele Mitglieder des VHSp Wasserstoff als die kommende Alternative. Das ergab eine Umfrage unter den Mitgliedsbetrieben. Ein gutes Drittel sah diese Technik am positivsten, gefolgt von LNG (28 Prozent) und Elektromobilität (24 Prozent). Nur elf Prozent setzen noch auf den Diesel, ein Prozent auf komprimiertes Erdgas (CNG). Recht kritisch

beurteilte Plaß die Versuchsstrecke für Oberleitungs-Lkw auf der A1 nahe Lübeck. Andere, flexiblere Antriebe erschienen da sinnvoller. Der Nutzen der Oberleitungs-Lkw stehe in keinem Verhältnis zu den Investitionen. Dennoch habe sich auch bei den Verladern das Umweltbewusstsein deutlich erhöht. Bei Preisgleichheit erhalte immer der Anbieter den Zuschlag, der weniger CO₂ emittiere. Plaß' Unternehmen Zipfel habe es gerade sogar geschafft, eine CO₂-neutrale Transportkette aufzubauen. Hierzu zählten Bahntransporte und Lieferverkehre mit CNG-Gas-betriebenen Lkw. Die Zugmaschinen würden zwar bis zu 12.000 Euro mehr in der Anschaffung kosten, würden aber vom Bund mit bis zu 9.000 Euro bezuschusst und seien für drei Jahre von der Lkw-Maut befreit, rechnete Plaß vor. Die derzeitigen Kapazitäten würden ausreichen, um 7 Millionen Kfz mit Biomethan zu betreiben.

Bundesweit nur vier LNG-Tankstellen

Für den Einsatz von LNG im Straßenverkehr fehle es derzeit noch an der Infrastruktur. Deutschlandweit gebe es gerade mal vier Tankstellen. Zudem

existiere immer noch nicht eine einheitliche bundesweite Regelung für den Umgang mit LNG, kritisierte van der Schalk.

Sehr unzufrieden sind die Spediteure auch mit den neuen Reederei-Allianzen. Fast drei Viertel der VHSp-Mitglieder sehen den Service der Reedereien als deutlich verschlechtert an. Viele Ansprechpartner seien nur noch schwer zu erreichen, die Informationen flössen unregelmäßig, die Fahrplanteure funktioniere mangelhaft, und das Equipment sei nicht immer verfügbar. van der Schalk führte dies auf eine starke Verunsicherung der Reederei-Mitarbeiter zurück. Viele Verantwortlichkeiten seien anfangs nicht geregelt gewesen. Zudem habe man versucht, durch Callcenter Synergien zu Lasten des Services zu erreichen. Nicht zuletzt deshalb sieht der VHSp die weitere Erhöhung der Schiffsgrößen im Containerbereich sehr kritisch. „Die Spediteure sind nicht schiffabhängig“, sagte van der Schalk. „Wir können uns die Routen aussuchen.“ Deshalb versuchten die Reedereien mit eigenen Abteilungen, die All-in-one-Services anbieten, die Schiffe selbst zu füllen. Die großen Ree-

derei-Allianzen hätten letztlich nur einen Vorteil für die Reedereien gebracht, nicht aber für die Kunden. Dies sei aber Grundlage für die Sondergenehmigung durch die EU gewesen, die 2020 erneut auf dem Prüfstand stehe.

Slotbuchungen nützen nur Terminals

Wenig Freude bereitet den Spediteuren auch das neue Slotbuchungsverfahren an den Hamburger Terminals. Lkw erhalten seit rund einem Jahr freie Einfahrt nur nach vorheriger elektronischer Anmeldung. An der Verweildauer

im Hafengebiet habe sich für die Lkw-Fahrer aber kaum etwas geändert. Sie betrage weiterhin zwischen drei und vier Stunden, so Plaß, nur eben nicht auf den Terminals sondern außerhalb. Manche Fuhrunternehmen würden Slots einfach ins Blaue hinein anmelden. Solche Luftbuchungen führten das System ad absurdum. Zudem sei die Vergabe der Slots intransparent. Plaß habe den Verdacht, dass sich die Terminals ihre Abläufe auf Kosten der Spediteure und der verladenden Wirtschaft optimiert hätten.

Text: Matthias Soyka

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

HHLA will Port Feeder Barge nicht

Initiator beklagt Blockadepolitik des größten Hamburger Umschlagunternehmens



Foto: SLH

Eine mit großen Rohren beladene Barge wird die Themse hinauf geschleppt

Eigentlich ist die Port Feeder Barge eine tolle Idee: Ein Ponton, 64 mal 21 Meter groß mit Platz für 168 TEU, mit maximal 33,10 Meter Tiefgang erhält an beiden Enden LNG-Antriebe und an der Seite einen Kran, der auch noch den Spredder teleskopartig ausfahren kann und so bei jedem Wasserstand drei Lagen Container übereinander an der Kaikante stapeln kann. Scheinbar alle wollen sie: Die Politik (siehe Koalitionsvertrag), sogar der Verband für Straßengüterverkehr (eigentlich ja die Konkurrenz), nur die HHLA nicht (obwohl sie zu 68 Prozent der Stadt gehört). Andere Städte wie London sind da weiter.

Knackpunkt sind 200 Euro, die HHLA-Vorstand Jens Hansen als Mehrkosten pro Tag aufruft, sollte die PFB an seinen Terminals festmachen. Die will er dem Port Feeder Barge-Erfinder Jürgen Malchow in Rechnung stellen. Für Malchow ein No-Go, denn dadurch wären 20 Prozent des Profits weg. Sollten sich die übrigen Umschlagbetriebe dem anschließen, würde sich die Barge nicht mehr rechnen. Denn die Konkurrenz zum Lkw ist groß. Eine Umfuhr kostet nur etwa 50 Euro.

Von den gut 2 Millionen Umfuhren, die jährlich im Hamburger Hafen erfolgen, wurden 2018 nur 108.000 auf dem Wasser abwickelt – mit konventionellen Schuten, von denen die HHLA in einer vom TÜV Nord attestierten Untersuchung von 2015 behauptete, dass sie mehr CO₂ ausstoßen als modernen Lkws. Nun, unter dem neuen Vorstand, werden die Containerumfuhren auf dem Wasser, die die HHLA-Tochter

CTD durchführen lässt, als besonders klimafreundlich propagiert.

Derweil ringt der Hamburger Senat nach Ideen, wie die Luftverschmutzung in der Stadt, die fast zur Hälfte durch den Hamburger Hafen verursacht wird, reduziert werden kann. Gegen jeden Expertenrat verhängte die Stadt Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge in der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee. Mit dem Ergebnis, dass die betroffenen Fahrzeuge in die Nebenstraßen ausweichen – mit dem entsprechenden Staus und noch höheren Emissionen.

Mittlerweile ist die Opposition aufgewacht und fordert die Stadt auf, nun endlich aktiv zu werden. Der hafropolitische Sprecher der CDU, Ralf Niedmers, wollte in einer Kleinen Anfrage an den Senat wissen, was dieser denn tue, um, wie im Koalitionsvertrag auf die Agenda gesetzt, die Bargenumfuhren zu stärken. Dort hatte es gehei-

ßen: „Der Senat wirkt über den Aufsichtsrat der HHLA und über die HPA darauf hin, dafür die nötigen tariflichen und organisatorischen Vorkehrungen zu schaffen.“ Als Antwort heißt es lapidar: „Die Festsetzung von Preisen für erbrachte Leistungen oder die Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben betreffen das operative Geschäft der Gesellschaft. Für das operative Geschäft ist der Vorstand der HHLA zuständig. Nach Aktienrecht leitet der Vorstand die Gesellschaft unter eigener Verantwortung. Vor diesem Hintergrund hat sich der Senat damit nicht befasst.“

Niedmers ist darüber fassungslos. „Wir fordern, ein Port Feeder Barge-Pilotprojekt zeitnah umzusetzen. Statt sich Hyperloop-Phantasien hinzugeben, sind wir für Projekte, die zeitnah realisierbar sind. Wir brauchen bodenständige Lösungen statt fliegende Container.“ Gemeint sind zwei Projekte, mit denen sich

die HHLA derzeit als Innovationsführer profilieren will. Der Hyperloop ist eine Art Schwebebahn, die in einer Vakuumröhre Transportkapseln in Hochgeschwindigkeit bewegen soll. Zudem prüft die HHLA, Leercontainer mit Drohnen zu transportieren. Beides Projekte, die pro Tag ein Vielfaches von dem kosten, woran die PFB derzeit noch scheitert.

Hamburgs neuer Wirtschaftsminister Michael Westhagemann sagte auf Anfrage zu dem Thema: „Wenn Containertransporte von der Straße auf das Wasser verlegt werden, dann finde ich das gut. Klar ist aber auch, dass es dafür ein tragfähiges Betriebskonzept braucht. Ich bin mir nicht sicher, ob das bei der Port Feeder Barge schon gegeben ist. Dies zeigt sich auch an der Debatte zu gewünschten Rabatten. Die Abfertigung verursacht erstmal mehr Aufwand für IT, bauliche An-



So soll die Barge aussehen: 64 Meter lang, 21 Meter breit, Platz für 168 TEU

passungen und Personal. Das muss geklärt sein.“ Es habe in den letzten Jahren immer wieder Gespräche mit der HHLA gegeben. Zum Hyperloop und dem Drohnenprojekt erklärte er, dass er grundsätzlich innovative Geschäftsmodelle un-

terstütze. Es gehe hier nun konkret um die praktische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit. „Wenn das Ergebnis positiv bewertet wird, ist das großartig. Wir brauchen Innovationen im Hafen.“

Text: Matthias Soyka







BRUNSBUETTEL PORTS
more than moving



RENSBURG PORT



GLUECKSTADT PORT
more than moving



SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN

Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien



INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

www.schrammgroup.de

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

Landstrom funktioniert nicht

Die EU-Kandidaten diskutierten über die Möglichkeiten des Hamburger Hafens

Kurz vor der Wahl zum Europäischen Parlament stellten sich die Hamburger Spitzenkandidaten der großen Parteien im Hafen-Klub einer Diskussion, die die Zukunft des Hamburger Hafens aus Sicht der Straßburger Abgeordneten zum Inhalt hatte. Darin sagte der CDU-Spitzenkandidat Roland Heintze, dass Landstrom derzeit keine Option sei. Er funktioniere nicht, auch die Umrüstung der Schiffe laufe schlecht. Selbst die Hadag-Fähren der Stadt würden bis zum Jahr 2025 nur zu zehn Prozent mit Strom betrieben.



Knut Fleckenstein (SPD),
Europa-Abgeordneter



Svenja Hahn (FDP),
Spitzenkandidatin



Roland Heintze (CDU),
Spitzenkandidat

Gleichwohl, sagte Heintze, könnte der Hamburger Hafen zum Impulsgeber für andere Häfen werden. Als innovatives Testfeld müsse er zeigen, was am besten funktioniere. Svenja Hahn von der FDP ergänzte, dass Energiepolitik Europapolitik sei. Nationale Alleingänge brächten kaum etwas. So sei auch der Bau der Ostsee-Pipeline Nordstream 2 von Russland nach Deutschland ein Fehler. Dem widersprach der SPD-EU-Abgeordnete Knut Fleckenstein. „Nordstream ist gut für Deutschland“, sagte er. Die Pipeline sichere den Energiebedarf der Bundesrepublik. Die Hamburger Grünen-Chefin Anna Gallina er-

klärte, dass die Politik kaum vorgeben könne, welche Energieform die richtige Technologie sei. Hier sei sie schlicht überfordert. „Wir sollten aber massiv in Wasserstoff gehen“, ergänzte sie. „Wir dürfen in diesem Punkten nicht weiter zögern.“

Keine Sondergenehmigung mehr für Reedereikonsortien

Kritisch standen die Politiker einer Verlängerung der sogenannten Gruppenfreistellungsverordnung im März nächsten Jahres durch die EU gegenüber. Diese hat es den Reedereien ermöglicht, sich in großen Konsortien zusammen-

zuschließen. Der UVHH-Präsident Gunther Bonz sagte, dass drei Konsortien im Containergeschäft derzeit 70 Prozent des globalen Marktes beherrschten, im Asienverkehr sogar 100 Prozent. Hierzu merkte Fleckenstein an, dass die Ausnahmeerlaubnis deutliche Nachteile für die Häfen zur Folge gehabt habe, da sie immer größere Schiffe in sehr kurzer Zeit abfertigen müssten. Auch die drei anderen Politiker plädierten für eine Änderung.

Zum Thema Russland-Sanktionen forderte Fleckenstein die Wiederaufnahme des Dialogs mit Moskau. Sicher sei die Ukraine-Intervention falsch gewesen.

Die Frage sei nur: „Wie geht man damit um? Wir können nicht einfach sagen: Mit dem spielen wir erst wieder, wenn er wieder artig ist.“

In Hinblick auf den drohenden Brexit sagte Heintze, dass Hamburg größter Verlierer unter allen EU-Staaten sein werde. 70 britische Firmen hätten ihren Sitz in der Hansestadt, umgekehrt 200 Hamburger Unternehmen eine Dependence in Großbritannien. Gleichwohl erklärte Fleckenstein, dass das Herumgeiere der Briten nun reiche. Man habe ein 600 Seiten starkes Abkommen über 18 Monate verhandelt. Nun sei Schluss. Egal wie.

USA nicht mehr der „feste Anker“

Beim Thema USA herrschte weitgehend Einigkeit. Hahn wunderte sich, dass US-Präsident Donald Trump versucht habe, Einzelabkommen mit EU-Staaten abzuschließen. Bundeskanzlerin Angela Merkel habe ihn mehrfach belehren müssen, dass dies innerhalb der EU



Anna Gallina (Grüne),
Landesvorsitzende

nicht gehe. Fleckenstein ergänzte hier: „Man muss Trump klar machen, dass er mit allen redet oder gar keinem.“ Wie Fleckenstein sah auch Hahn die Gefahr eines Handelskrieges. Deutschland müsse gegenüber den USA mit mehr Rückgrat auftreten und beispielsweise Unternehmen stärken, die trotz angedrohter Sanktionen noch mit dem Iran Handel trieben. Gallina fügte hinzu, dass die USA nicht mehr

der „feste Anker“ der deutschen Außenpolitik seien.

Mit Blick auf China plädierte Fleckenstein dafür, dass die europäischen Firmen in China die gleichen Freiräume genießen müssten wie umgekehrt die chinesischen Unternehmen in Europa. Ansonsten drohe eine Zersplitterung der europäischen Handelspolitik. Hahn sagte, dass es ein starkes Ungleichgewicht in der Zusammenarbeit mit China gebe. Europa müsse die gemeinsamen Rahmenbedingungen nutzen. Heintze meinte, dass die „chinesische Einkaufstour in Europa“ höchstens 20 Jahre lang gut gehen werde. Irgendwann brauche auch China einen Return of Invest, also einen Rückfluss des eingesetzten Kapitals. Er plädierte für eine gemeinsame europäische Investitionspolitik. Andererseits dürfe man sich nicht beklagen, wenn die Chinesen den Hafen von Piräus gekauft haben. Schließlich habe die EU Griechenland aufgefordert, zur Rettung seiner Finanzen Staats-eigentum zu verkaufen.

Text: Matthias Soyka

NORGATEC
Handelsgesellschaft mbH
moves & more

Besuchen Sie uns auf der
transport logistic in München
Halle B3, Stand 209/310
vom 4. bis 7. Juni 2019

HYSTER

Billhorner Deich 99 20539 Hamburg

www.norgatec.de

Breit aufgestellt

Die breit aufgestellte BLG wächst bei Umsatz und Gewinn stärker als die HHLA



Fotos: BLG

In Bremerhaven schlägt die BLG jährlich über 6 Millionen Fahrzeuge um

Die Bremer Lagerhausgesellschaft (BLG) hat im vergangenen Jahr ihren Umsatz um fast fünf Prozent auf 1,141 Milliarden Euro erhöht, das Vorsteuerergebnis (EBT) verbesserte sich sogar um fast zwölf Prozent auf 37,5 Millionen Euro. Damit hat die BLG bei den Zuwächsen besser abgeschnitten als der Hauptkonkurrent HHLA und ihre eigene Prognose übertroffen. Für BLG-Chef Frank Dreeke ein Grund zur Freude: „Das Unternehmen steht heute stabiler da denn je. Wir schauen auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück.“

Hauptursache für die seit langem stabile Konstitution der Gruppe ist die breite Aufstellung. Die BLG ist zu 50 Prozent an EUROGATE beteiligt und mischt somit kräftig im Containerumschlag mit. Gleichzeitig ist BLG LOGISTICS einer der führenden Automobillogistiker Europas. 2018 hat die Tochtergesellschaft 6,5 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet – 3,6 Prozent Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE belaufen sich auf 553,1 Millionen Euro. Der leichte Zuwachs von 0,5 Prozent resultiert aus dem stabilen Umschlagsvolumen und der guten



Frank Dreeke,
BLG-Vorstandsvorsitzender

Geschäftsentwicklung im Auto-transport per Bahn. Das EBT ist gegenüber dem Vorjahr von 13,2 auf 15,5 Millionen Euro gestiegen (plus 18 Prozent).

Stärkster Geschäftsbereich nach Umsatzerlösen war mit rund 600 Millionen Euro die Kontraktlogistik. Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um satte 51,4 Millionen Euro beziehungsweise 9,4 Prozent. Das Ergebnis vor Steuern wurde um mehr als die Hälfte von 4,6 Millionen Euro (2017) auf 7,3 Millionen Euro gesteigert. Geschäftsausweitungen mit Bestands- und Neukunden in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik sowie der



In automatisierten Hochregallagern erwirtschaftet das Unternehmen satte Gewinne

Ausbau des Geschäftsfelds Spedition waren hierfür verantwortlich. Dieser Bereich firmiert seit dem vergangenen Jahr als BLG International Forwarding GmbH & Co. KG und bietet damit den Kunden nicht nur sämtliche Möglichkeiten des Transports aus einer Hand sondern auch unter einem Namen.

Der Anteil am Geschäftsbereich CONTAINER der BLG-Gruppe beträgt rund 302 Millionen Euro. Das ist im Vergleich zum Vorjahr (304 Millionen Euro) eine kleine Abwärtsbewegung. Dennoch haben sich die geschäftlichen Aktivitäten der EUROGATE-Gruppe unter schwierigen Rahmenbedingungen entsprechend den Erwartungen gut entwickelt. So konnte der EUROGATE Container Terminal Hamburg im zweiten Halbjahr einen deutlichen Mengenanstieg verzeichnen und damit den

Negativtrend der beiden Vorjahre umkehren. Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven verzeichnete im dritten Jahr in Folge ein zweistelliges Mengenwachstum in Höhe von 18,3 Prozent.

Die eigenen Umweltziele früher erreicht

Dreeke hob auch hervor, dass sein Unternehmen stark in Digitalisierungs- und Innovationsprojekten involviert sei. Dass Lust auf innovative Logistik und verantwortliches, nachhaltiges Handeln sich nicht ausschließen, beweise die BLG mit dem vorzeitigen Erreichen ihres eigentlich für 2020 avisierten CO₂-Reduktionsziels (-20 Prozent gegenüber den Emissionen von 2011). Nun hat es die Unternehmensgruppe mit -21,5 Prozent bereits zwei Jahre früher geschafft.

Bei der Bilanzpressekonferenz wagte Dreeke auch einen Ausblick für das Geschäftsjahr 2019: „Wir wissen immer noch nicht, wie die Briten ihr Verhältnis zur Europäischen Union definieren werden, wie sich mögliche Handelssanktionen auswirken und welche Verunsicherung sie auslösen. Die wirtschaftliche Stimmung hat sich weltweit eingetrübt. Die Zeiten bleiben herausfordernd. Aber wir sind guter Dinge, diese Zeiten mit einer klugen Strategie, exzellenten Mitarbeitern und einer gehörigen Portion Lust auf Logistik erfolgreich zu meistern.“ Für das laufende Geschäftsjahr erwartet er für die BLG-Gruppe einen Umsatz auf Vorjahresniveau und eine Steigerung des EBT in einer Bandbreite von fünf bis acht Prozent.

Text: Matthias Soyka

Hier ist der Name Programm

Die Zolldeklaranten der OCIS GmbH sind fix bei der Sache



Die Chefin in einem der neuen Büros in Hamburg-Wilhelmsburg mit zwei ihrer Mitarbeiterinnen

Für viele Firmen, Importeure und Exporteure ist das Thema Zoll ein unangenehmes und kompliziertes Gebiet, da sich die Zollvorschriften laufend ändern. Vor allem auch in den Zeiten des neuen Unionszollkodex ist es umso wichtiger, den richtigen Partner für die Kommunikation und Beratung zwischen den Zollbehörden und der Industrie zu haben. Nur gut, dass gerade in dieser Zeit mit der OCIS GmbH in Hamburg ein neuer Zolldeklarant von Agnieszka Özбек gegründet wurde. Das Unternehmen ist ein junger und moderner Zolldienstleister, der über hohe Bürgschaften und Sicherheiten verfügt und somit in der Lage ist, alle gängigen Zollverfahren anzubieten. OCIS kann mit seinen sehr erfahrenen Zolldeklaranten schon jetzt mit den Großen seiner Branche mithalten. Für die gebürtige Polin ist der Name der Firma Programm, denn OCIS bedeutet im Lateinischen „schnell“.

Das junge und dynamische internationale Team verfügt über mehrere Sprachkenntnisse, was auch bei der Betreuung der Kunden, vor allem aus Osteuropa, von Vorteil ist. „Osteuropäische Kunden haben eine andere Mentalität als die Deutschen“, berichtet Özбек. „Sie schicken die Aufträge meistens sehr kurzfristig und spontan, oft kurz vor Feierabend, und die müssen dann auch umgehend erledigt und bearbeitet werden. Das ist auch in Ordnung“, meint Özбек, getreu der Devise: Der Kunde ist

König. Das Team ist darauf eingestellt, schnell, zuverlässig und professionell zu arbeiten.

Ein Viertel der Waren ist Luftfracht

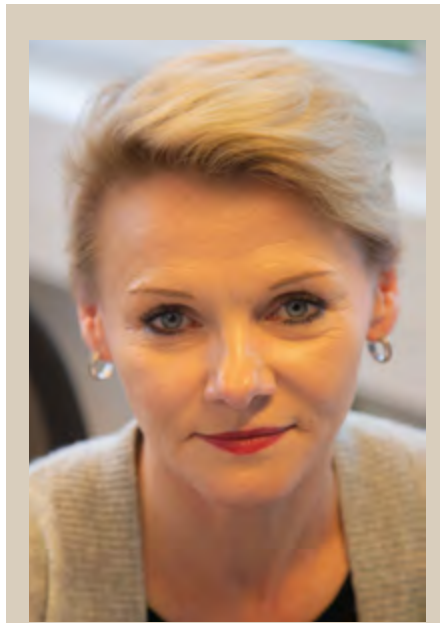
Seit 13 Jahren ist Özбек in Speditionen und Logistikunternehmen im Bereich Zoll beschäftigt gewesen. Nun hat sie sich selbständig gemacht. Ihre Mitarbeiter und sie bereiten sämtliche Zollpapiere vor, unabhängig vom Transportmittel: Gut zwei Drittel der zu verzollen-

den Waren kommen oder gehen per Schiff, gut ein Viertel der Aufträge sind Luftfracht, reine Bahn- und Lkw-Transporte gibt es zudem. Die meisten Waren stammen bislang aus China, Indien oder der Türkei. Seit kurzem gibt es auch viele Importe, die aus Japan kommen. Hier fange das gerade in Kraft getretene Präferenzabkommen zwischen der EU und Japan an zu fruchten. Die Waren können zwar abgabenfrei eingeführt werden, dennoch müssen die dafür notwendigen Zollanmeldungen weiterhin erstellt wer-

den. Mehr Arbeit also für das junge Unternehmen. Und das ist Özbek gerade recht.

Für den europäischen OCIS-Kundenstamm organisiert Özbek Unternehmen die Fiskalverzollung, durch die das vorübergehende Entrichten der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland wegfällt, sofern die Ware in ein anderes EU-Land weiter transportiert wird. Das verschafft den Kunden deutlich mehr Liquidität. Zu dem Service von OCIS gehören sämtliche Import-, Export- und Transitabfertigungen.

Zudem bietet OCIS, anders als die meisten anderen Zolldeklaranten, auch Sonderdienstleistungen wie z.B. Nachläufe an, organisiert also auf Wunsch Hafenumfuhren zur Zollbeschau, zum Veterinäramt oder zur Containerprüfanlage und selbst die Weitertransporte bis hin zum Zielort.



Agnieszka Özbek,
Geschäftsführerin OCIS

Da viele Lkw-Fahrer vorzugsweise am Nachmittag oder am Abend den Zoll anfahren, ist für die Kunden der OCIS GmbH der After-Hour-Service heutzutage

schon fast zum Selbstverständlichkeit geworden, „Im Notfall können wir rund um die Uhr fehlende Angaben ergänzen“, berichtet Özbek. Der Service, der von den Kunden vornehmlich am Freitagnachmittag oder am Wochenende in Anspruch genommen wird, sei zwar ein wenig kostspieliger, aber immer noch besser und günstiger, als wenn der Container bis zum nächsten Montag auf die Freigabe vom Zoll warten müsste und erhebliche Lagergelder verursachte.

Für die OCIS-Mitarbeiter ist das Alltag. Das motivierte Team stellt die Zollpapiere für alle Warengruppen deutschlandweit aus. Im IT-Zeitalter kein Problem. Alles läuft online und ganz nach dem OCIS Motto – schnell, zuverlässig und professionell.

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

Rostocks neues Wahrzeichen wächst

Der Megakran von Liebherr ist im Rohbau so gut wie fertig



Fotos: Liebherr

Im Tandemhub wird das Mastoberteil des TCC 78.000 auf über 100 Meter Höhe gehoben

Im Rostocker Überseehafen nimmt ein neues Wahrzeichen der Stadt Gestalt an: der Travelling Cargo Crane TCC 78.000. Das ist der zweitgrößte Hafemobilkran der Welt, der auf dem Gelände der Liebherr-MCCtec Rostock GmbH nun kurz vor der Vollendung steht. Die Ausmaße sind gigantisch: 164 Meter hoch, 7.500 Tonnen schwer mit einer Hebeleistung von 1.600 Tonnen.

Seit Monaten sind die Mannen rund um Prüfstandsmeister Benjamin Rattfann im Einsatz, um das Ungetüm zu bauen. „Einen Kran dieser Dimension zu errichten, ist für alle Mitarbeiter etwas Besonderes“, sagt er und verweist auf die enormen Vorarbeiten. Da der Kran auf 30 Meter breiten Schienen im Norden des Kais um die Werkhalle fahren soll, mussten zunächst 612 Bohrpfähle in den Untergrund getrieben werden. Jeder 22,5 Meter lang. Diese Pfahlgründung soll den enormen Druck, besonders die Querlasten bei der Kurvenfahrt, abfangen, wenn sich der TCC 78.000 mit der Last am Haken bis 420



Benjamin Rattfann,
Prüfstandsmeister Liebherr

Meter über den Pier bewegt. Das dazu nötige Doppelfahrwerk ist einzigartig auf der Welt.

Es wurde bereits Ende letzten Jahres auf die Schienen gestellt, eingemessen und genau positioniert. Das Portal und Maschinenhaus sowie der Mast folgten. Nun wurde im Tandemhub das Mastoberteil in rund 100 Metern Höhe befestigt. Den Abschluss des Rohbaus bildet der mächtige Kranausleger, der Mitte Mai folgt. Bis zum Sommer sind nun die Elektriker am Werk. Im August nach dem Testbetrieb ist die endgültige Inbetriebnahme vorgesehen. Bisher ist alles nach Plan gelaufen, freut sich Rattfann.

Die Arbeit am Heimatstandort



Der Kran kann mit einer Spurweite von 30 Metern mehrere 100 Meter um des nördliche Werksgelände fahren

ist für ihn recht ungewöhnlich. Normalerweise verschickt Liebherr Kräne in alle Welt und montiert sie dort vor Ort. Nun ist er in Rostock in eigener Sache unterwegs. Sein Unternehmen hatte den Auftrag von der belgischen Deme-Gruppe zum Bau eines großen Errichterschiffes erhalten, das vornehmlich zur Demontage von Offshore-Plattformen eingesetzt werden soll. Um den Megakran auf das Schiff zu heben, hätte Liebherr-MCCtec einen großen Schwimmkran aus einem anderen Hafen kommen lassen müssen. Die Kosten wären fast so hoch wie der Neubau des eigenen Krans gewesen. Hinzu kamen die längeren Rüstzeiten, die ein Schwimmkran benötigt.

Also entschloss sich die Geschäftsführung, einen eigenen Kran zu errichten. Dieser soll künftig nicht nur zur Verladung der eigenen Produktion dienen. Andere Kunden aus dem Energie- oder Offshorebereich sind mit ihrer Projektladung ebenso willkommen. Insgesamt hat der Megakran einen deutlichen zweistelligen Millionenbetrag gekostet. Die Kaikantenverstärkung, die sich allein auf 5,4 Millionen Euro belief, steuerte dabei Rostock Port bei.

Text: Matthias Soyka



Im Winter wurden die gewaltigen Fahrwerke montiert

25 Jahre TCO Transcargo GmbH

Ingo Zemelka hat seitdem über 20 Millionen Euro in den Betrieb investiert



Foto: HLM

Das TCO-Gelände wuchs ständig: So sah es auf der Hohen Schaar vor vier Jahren aus

Wer 1993 auf die Hohe Schaar, jener Hamburger Insel zwischen Süderelbe, Rethe und Reiherstieg, kam, brauchte schon ein Menge Phantasie, um sich auf dem ehemaligen Schwemmgebiet einen florierenden Lager- und Umschlagbetrieb vorzustellen. Auf rund 50.000 Quadratmetern stand das Wasser knöcheltief. Zirka 1.800 Birken und andere Gewächse wucherten wild umher. Ingo Zemelka, damals 48 Jahre alt, und schon seit 1961 im und für den Hamburger Hafen tätig, hatte eine Vision. Er wollte sich selbständig machen und Arbeitsplätze schaffen. Mit ebenso viel Mut wie Phantasie begann er in diesem Jahr das Gelände um 100 Zentimeter hochwassersicher aufzuschütten und umzugestalten. Am 1. Mai 1994 fing er mit acht Mitarbeitern und zwei eigenen Umschlaghallen von je 3.000 Quadratmetern an, den Betrieb zum Laufen zu bringen.

Heute, 25 Jahre später, verfügt TCO über 28 Hallen (18 davon auf der Hohen Schaar) mit insgesamt rund 70.000 Quadratmetern Hallenflächen auf einem Gesamtgelände von 130.000 Quadratmetern an vier Standorten in Hamburg (Hohe Schaar, Eversween, Stenzelring und Schmidts Breite). Mit 136 hochqualifizierten Mitarbeitern und 14 Auszubildenden werden pro Jahr rund 45.000 TEU umgeschlagen. Bei Auftragungsspitzen und Aktionen wie zum Beispiel Veredelung von Waren sowie bei Sonderarbeiten werden bis zu

50 qualifizierte Zusatzkräfte täglich beschäftigt.

Die Geschäfte laufen prächtig. Jedes Jahr steigt der Umsatz um



Mit Schwergut dick im Geschäft

sechs bis acht Prozent. Neu hinzugekommen ist der Im- und Export im Schwergutbereich, der sich hervorragend entwickelt. In diesem Bereich verfügt TCO über eine Zimmerei, die seit einigen Jahren in einer besonders großen und 14 Meter hohen Halle mit 13 mal 14 Meter hohen Toren untergebracht ist. Zusätzlich errichtete Zemelka 2018 drei große Umschlaghallen für Projektloadungen auf dem Gelände Hohe Schaar, das nun trotz eines Geländezukaufs im Jahr 2017 an seine Grenzen gestoßen ist. Über 20 Millionen

Euro hat Zemelka seit der Gründung insgesamt investiert. Diese Investitionen haben sich gerechnet. Es gibt bereits Planungen, neues Land vor den Toren Hamburgs zu erwerben.

Rund 36 Millionen Euro Umsatz machte die Gruppe TCO 2018. Stark zugenommen hat die Verteilung von Saisonartikeln aus Übersee, im Besonderen aus Asien, an Global Player und Discounter im gesamten europäischen Raum. Es gilt, die Aktionsware absolut termingerecht in die Zwischenlager oder direkt in die Filialen zu liefern. Über 100 Lkw werden täglich auf dem TCO-Gelände bedient. Doch Zemelka hat früh gelernt, das Risiko zu streuen. Auch kleinere Kunden bedient er gerne. Mittlerweile ist auch der Exportanteil auf über 45 Prozent gestiegen. Verantwortlich dafür ist nicht zuletzt das lukrative Schwergutgeschäft. Immer wieder hat Zemelka hierfür in neues Gerät investiert und einen zusätzlichen Standort angemietet. Seit zwei Jahren bedient TCO auch chinesische Partner mit Containerverkehr per Bahn auf der Seidenstraße. Luxusautos wie Range Rover oder Bentleys sowie Medizingeräte und Stahlwaren erreichen so nach rund 16 Tagen Laufzeit Nordchina.

Bei allem, was auf dem Betriebsgelände von TCO bewegt wird, stehen Qualität und Zuverlässigkeit oben an. Regelmäßig schickt Zemelka seine Crew zu Fort- und Weiterbildungen, um technisch und im Besonderen auch zollmäßig auf dem neusten Stand zu bleiben.

Das gilt auch für seinen Fuhrpark. TCO hat damit begonnen, die über 60 kleinen und mittleren Gabelstapler bis vier Tonnen Tragkraft auf Elektroantrieb umzustellen. Rund 25 Prozent dieser Geräte werden jedes Jahr erneuert. In drei Jahren sollen die letzten Dieselfahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden.



Fotos: SLH

Den täglichen Gang über den Betriebshof lässt sich Zemelka nicht nehmen



Ingo Zemelka im Kreis seiner vielen Mitarbeiter

Zemelka selbst ist auch mit 73 Jahren immer noch mit Begeisterung bei der Sache. Eine 60-Stunden-Woche, wie in der Vergangenheit, tut er sich freilich nicht mehr an. Er hat die Arbeitszeit halbiert und schaut im Wesentlichen, dass bei seinen Geschäften, zu seiner Geschäftsführung gehören immerhin drei Geschäftsführer, zwei Prokuristen und vier Handlungsbevollmächtigte, alles rund läuft. Von seinem Büro aus hat er immer noch den Blick auf den ersten Bürocontainer mit provisorischer Schreibstube, in dem er vor 25 Jahren mit seiner Geschäftsführerin Susanne Stück und sehr viel Energie begann.

Text: Matthias Soyka



Thomas Wolnewitsch, Geschäftsführer

Do legst di nieder!

Ausprobierte Matratzen dürfen dem Verkäufer zurückgeschickt werden

Nur, weil schon jemand eine Matratze ausprobiert hat, wird diese nicht unverkäuflich. Sie könne schließlich gereinigt werden, meint der Europäische Gerichtshof (EuGH). Damit sei eine ausgepackte Matratze nicht vom Widerrufsrecht ausgeschlossen (Urteil v. 27. März 2019, Az. C-681/17). Ein Verkäufer musste deshalb eine derartige Matratze zurücknehmen. Der Fall ging gleich durch sämtliche Instanzen. Do legst di nieder!

Das Widerrufsrecht im Fernabsatz ist eine recht trockene Materie. Es sei denn, es geht um Matratzen: Was nämlich, wenn man eine solche neue Schlafunterlage bestellt, diese aus der sie üblicherweise umschließenden Folie nimmt und ein paar Tage Probe schläft? Kann man sie dann noch zurückgeben?

So wollte es der Kläger. Er hatte bei einem Online-Versandhändler eine Matratze bestellt, die bei Auslieferung mit einer Schutzfolie versehen war. Er entfernte diese und teilte dem Versandhändler wenige Tage später mit, dass er die Ware leider zurücksenden müsse und der Rücktransport durch eine Spedition veranlasst werden solle. Das Unternehmen kam dieser Aufforderung allerdings nicht nach, woraufhin der Mann selbst einen Transporteur beauftragte. Nun wollte er die Rückzahlung des Kaufpreises und Erstattung der Rücksendekosten in Höhe von insgesamt 1.190,11 Euro.

Ausnahmen bei Fernabsatzverträgen

Verbrauchern steht gemäß § 312g Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) bei außerhalb von Geschäftsräumen geschlossenen und bei Fernabsatzverträgen ein Widerrufsrecht zu. Aber es gibt

Ausnahmen: So besteht nach § 312g Abs. 2 S. 1 Nr. 3 BGB kein Widerrufsrecht bei versiegelten Waren, die aus Gründen des Gesundheitsschutzes oder der Hygiene nicht zur Rückgabe geeignet sind, wenn die Versiegelung nach der Lieferung entfernt wurde. Man denke an andere in Folie verpackte Dinge wie etwa Zahnbürsten.

Widerrufsrecht gilt auch nach Abziehen der Schutzfolie

Schon das Amtsgericht Mainz (Urteil vom 26. November 2015, Az. 86 C 234/15) und das Landgericht Mainz (Urteil vom 10. August 2016, Az. 3 S 191/15) waren jedoch davon ausgegangen, dass das Widerrufsrecht für die Matratze nicht ausgeschlossen sei, nur weil der Käufer nach Anlieferung die Schutzfolie entfernt hatte. Schließlich landete der Matratzenstreit wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung für das Verbraucherrecht sogar beim Bundesgerichtshof (BGH). Dieser war sich der Sache jedoch nicht so sicher und legte dem Europäischen Gerichtshof zwei Fragen vor: Fällt eine Matratze unter den Ausnahmetatbestand nach Art. 16 der Verbraucherrechtlicherichtlinie 2011/83/EU (Verbraucherrechte-RL) und

wann ist eine Ware in diesem Sinne „versiegelt“?

Eine Matratze falle nicht darunter, entschied nun die Luxemburger Richter. Diese komme eher einem Kleidungsstück nahe und damit einer Warenkategorie, für die die Rücksendung nach Anprobe ausdrücklich vorgesehen sei. Auch nach direktem Kontakt mit dem menschlichen Körper könnten derartige Sachen gereinigt oder desinfiziert werden. Auch eine Matratze könne also durchaus noch von einem Dritten verwendet werden und sei noch für ein erneutes Inverkehrbringen geeignet. Der EuGH gibt sich lebensnah: Auch im Hotel schliefen mehrere Hotelgäste auf ein- und derselben Matratze – „aufeinanderfolgend“. Und es gebe sogar einen Markt für gebrauchte Matratzen.

Verbraucher bei Online-Käufen schützen

Das Widerrufsrecht soll, begründet der EuGH, den Verbraucher in der besonderen Situation eines Online-Kaufs schützen, in der er keine Möglichkeit hat, die Ware vor Vertragsabschluss zu sehen. Es soll also den Nachteil ausgleichen, der sich für einen Verbraucher bei einem im Fernabsatz geschlossenen Vertrag ergibt, indem

er eine angemessene Bedenkzeit bekommt, innerhalb derer er die gekaufte Ware prüfen und ausprobieren kann, soweit dies erforderlich ist, um ihre Beschaffenheit, Eigenschaften und Funktionsweise festzustellen. Der EuGH betont allerdings, dass der Käufer gemäß der Richtlinie für jeden Wertverlust haftet, der aus einem Umgang mit der Ware rührt, der nicht zur Prüfung von deren Beschaffenheit, Eigenschaften oder Funktionsweise nötig ist. Sein Widerrufsrecht verliert er aber auch dadurch nicht.

Motive für die Rückgabe sind irrelevant

Der Kläger hatte übrigens geltend gemacht, die Matratze sei für ihn viel zu hart gewesen. Ein nachvollziehbarer Widerrufsgrund also, auf den es aber nicht ankam. Denn dem Verbraucher ist der Widerruf eines Fernabsatzvertrages unabhängig von seinen Beweggründen und Motiven so gut wie immer erlaubt. Ein Rechtsmissbrauch kommt nur bei Schädigungsabsicht und Schikane in Betracht.

Dies hatte der BGH bereits im Jahr 2016 in einer anderen „Matratzen-Entscheidung“ klargestellt (Urteil vom 16. März 2016, VIII ZR 146/15). Dort hatte der Kläger über das Internet zwei Matratzen bestellt und auch bezahlt. Unter Hinweis auf ein günstigeres Angebot eines anderen Anbieters und eine „Tiefpreisgarantie“ des Verkäufers bat der Käufer um Erstattung des Differenzbetrags von 32,98 Euro. Dann wollte er von dem ihm als Verbraucher zustehenden Widerrufsrecht absehen. Zu einer entsprechenden Einigung kam es nicht. Der Käu-

fer widerrief den Kaufvertrag daraufhin fristgerecht und schickte die Matratzen zurück.

Auch günstigeres Angebot gilt als Grund

Der Verkäufer war der Auffassung, dass der Käufer sich rechtsmissbräuchlich verhalten habe und der Widerruf deshalb unwirksam sei. Das Widerrufsrecht beim Fernabsatzgeschäft bestehe, damit der Verbraucher die Ware prüfen könne. Aus diesem Grund habe der Kläger aber nicht widerrufen, sondern um Forderungen aus der „Tiefpreisgarantie“ durchzusetzen. Dieser einschränkenden Auslegung des Widerrufsrechts folgte der BGH nicht. Es sei dem freien Willen des Verbrauchers überlassen, ob und aus welchen Gründen er von einem bei einem Fernabsatzgeschäft bestehenden Widerrufsrecht Gebrauch macht. Insbesondere sei es kein Hinderungsgrund, dass es dem Kläger darum ging, einen günstigeren Preis für die Matratzen zu erzielen. Für die Wirksamkeit des Widerrufs eines im Internet geschlossenen Kaufvertrages genüge allein, dass der Widerruf fristgerecht erklärt wird.

Nur bei Arglist oder Schikane ist der Verkäufer im Recht

Die Vorschriften über den Widerruf sollen dem Verbraucher ein effektives und einfach zu handhabendes Recht zur Lösung vom Vertrag geben. Einer Begründung des Widerrufs bedarf es nach der ausdrücklichen gesetzlichen Regelung nicht. Deshalb ist es grundsätzlich ohne Belang, aus welchen Gründen der Verbrau-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

cher von seinem Widerrufsrecht Gebrauch macht. Ein Ausschluss dieses von keinen weiteren Voraussetzungen abhängenden Widerrufsrechts wegen eines rechtsmissbräuchlichen Verhaltens des Verbrauchers kommt laut BGH nur in Ausnahmefällen in Betracht, in denen der Unternehmer besonders schutzbedürftig ist. Das kann beispielsweise der Fall sein, wenn ein Verbraucher arglistig handelt, etwa indem er eine Schädigung des Verkäufers beabsichtigt oder schikanös handelt. Dass der Kläger Preise verglichen und angeboten hat, den Vertrag bei Zahlung der Preisdifferenz nicht zu widerrufen, stellt kein rechtsmissbräuchliches Verhalten dar. Dies ist vielmehr Folge der sich aus dem grundsätzlich einschränkungslos gewährten Widerrufsrecht ergebenden Wettbewerbssituation, die der Verbraucher zu seinem Vorteil nutzen darf.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Hier freut sich der Suppenkasper

Leichte asiatische Küche im „Green Papaya“ in der Osterstraße



Seit Oktober in der Osterstraße: „Green Papaya“



Offene Küche und geräumiger Innenraum

Die Gegend um die Hamburger Osterstraße ist voll im Trend. Gepflegte Jugendstilhäuser, diverse Restaurationen und wenig Parkplätze zeugen davon. Mitten in eben jener Straße befindet sich seit Oktober das „Green Papaya“, das als thailändisches Restaurant aus der Armada von italienischen, griechischen und mexikanischen Fresstempeln heraussticht und neben den Keimzellen am Stephansplatz und in Bahrenfeld das Dritter seiner Art dieser Minikette ist.

Das Konzept ist überraschender Weise nicht anders als in den beiden anderen Filialen. Warum auch etwas ändern, was sich anderswo bewährt hat? Und das bedeutet: Montags bis samstags gibt es bis 17 Uhr einen verbilligten Mittagstisch, bei dem das teuerste Gericht (Ente) 9,50 Euro kostet, der Rest jedoch zwischen 7,90 und 8,50 Euro. Viele Gerichte kommen dabei recht flüssig daher. Neben den bekannten Kokossuppen (ab vier Euro) sind auch Varianten der klassischen vietnamesischen Reisbandnudelsuppe („Pho“) zu haben. Dies sind dann freilich gewaltige Schüsseln, die man besser als Hauptgang ordern sollte.

Zubereitet wird das alles hinter einem offenen Tresen und für jedermann einsehbar. Dann zeigt sich: Die Küche ist blitzsauber, das Essen entsprechend lecker.

Ein Tipp noch für alle, die asiatisches Essen nicht so häufig zu sich nehmen. Wenn der Hinweis „scharf“ auf der Karte steht, sollte man diesen unbedingt ernst nehmen. Selbst Gerichte, die mit „leicht scharf“ umschrieben werden, ziehen dem ungeübten Esser leicht ein wenig die Schuhe aus



Pho-Suppe mit Rind

und führen zu rasanter Getränkenachbestellung.

Wer sich den obligatorischen Koriander, jenes Petersilien-ähnliche Gewächs, das etwas seifig schmeckt, nicht antun will, kann auch für schmales Geld einige der diversen Sushi-Gerichte ordern. Die Platten kosten jeweils 12,50 Euro, die Sushi-Menüs liegen zwischen 13,50 und 17,50 Euro, wobei es bei Mixed Sushi neben einer Suppe nach Wahl 18 Stücke des gerollten Reises gibt.

Die namensgebende Frucht ist natürlich auch in Form eines Salates zu haben, dem Garnelen und gerilltes Hähnchenfilet beigefügt sind.

An Sommertagen kann man problemlos an Tischen entlang des breiten

Gehsteigs sitzen. Abends ist man im geräumigen Inneren sicher auch gut aufgehoben, wobei die Küche auch noch um 22 Uhr geöffnet hat – keine Selbstverständlichkeit in der sonst so belebten Osterstraße.

Text: Nils Knüppel



Rotes Curry mit Tofu

Green Papaya
Osterstraße 173
20255 Hamburg
Tel: 040 22 69 26 92
www.green-papaya-hamburg.de

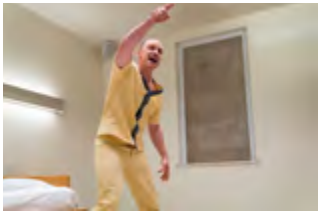
Öffnungszeiten:
Täglich 12-23 Uhr

Der Wahn vom Superhelden

„GLASS“ setzt die Filme „Unbreakable“ und „Split“ erfolgreich fort



Die Psychiaterin



In der Anstalt tickt er aus



Crumb zeigt Mr. Glass seine Fähigkeiten



Dunn jagt den Irren



Sie entkam Crumb

An Regisseur M. Night Shyamalan („The Sixth Sense“) scheiden sich seit jeher die Geister. Auf jeden, der seine Filme liebt, kommt mindestens einer, der sie in Grund und Boden verdammt. Richtig ist, dass Shyamalan nach seinem fulminanten Erstling nicht nur gute Filme ablieferte. Richtig ist aber auch, dass er den Film „Split“ mit eigenen Mitteln finanzierte und deshalb den künstlerischen und kommerziellen Erfolg für sich selbst einstreichen und seiner Karriere einen neuen Impuls geben konnte. Für die Fortsetzung „GLASS“ standen folgerichtig wieder alle möglichen Studios in Hab-Acht-Stellung, aber es nutzte nichts: Shyamalan finanzierte den Film unabhängig wie den Letzten.

Wir erinnern uns: Nach „Split“ war Kevin Crumb (James McAvoy) immer noch auf freien Fuß. Der nach wie vor unerkannte Superheld David Dunn (Bruce Willis) ist ihm auf den Fersen. Er kann Kevin zwar stellen und die jungen Frauen, die der unter einer multiplen Persönlichkeitsstörung leidende Kevin gekidnappt hat, befreien, aber beide werden von der Polizei festgenommen und in eine Einrichtung verfrachtet, die sich darauf spezialisiert hat, Menschen zu therapieren, die sich für Superwesen halten. Schon lange ist Mr. Glass (Samuel L. Jackson) Insasse, der

Dunn seit „Unbreakable“ kennt. Mr. Glass ist aber gar nicht so weggetreten, wie alle denken...

Shyamalan ist ein Meister des Twists. Tatsächlich ist das mittlerweile so bekannt, dass man förmlich auf den überraschenden Haken wartet. Und der geriet im Laufe der Zeit immer abstruser. Dann kam „Split“. Der Film verließ sich ganz auf die Darstellungskunst von James McAvoy und der anderen Schauspielern und verzichtete auf erzählerische Bocksprünge – bis auf die allerletzte Szene im Abspann. Erst dort wurde klar, dass der

Film in Verbindung steht mit „Unbreakable“, dem zweiten Film des Regisseurs, in dem Bruce Willis und Samuel L. Jackson Gegenspieler mimten. „GLASS“ bringt diese Filme zusammen und lässt die Figuren aufeinandertreffen. Zu viel soll nicht verraten werden, aber das Ganze funktioniert wirklich gut und ist durchaus spannend und überraschend. Toll ist auch, dass selbst der Schauspieler, der im Jahr 2000 Willis' Sohn gespielt hat (Spencer Treat Clark), jetzt als Erwachsener dabei ist. Ob die Geschichte in sich logisch ist, ist diskutabel.

Aber wer „Unbreakable“ mochte, wird „GLASS“ auch gut finden. Und es ist endlich mal ein Film über besonders begabte Wesen, der kaum Spezialeffekte enthält. Dennoch spielte „GLASS“ eine Viertel-Milliarde Dollar ein.

Text: Martin Soyka



Ab 23. Mai zu haben

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:



Martin Staats (MSG eG, Würzburg, Foto oben) wurde einstimmig von den Vorstandsmitgliedern als Präsident des

Verbandes wiedergewählt. Der BDB-Vorstand besteht nach den Wahlen in der Mitgliederversammlung aus 17 Mitgliedern. Mit Matthijs van Doorn (Havenbedrijf Rotterdam N.V., Rotterdam), Thomas Maaßen (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg) und Sebastian Poser (B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen) gab es drei Neuzugänge. Poser folgt auf Albert Kohlmann, der zum Jahreswechsel in den Ruhestand gegangen war. Nicht mehr kandidiert für den Vorstand haben Volker Müßig

(ERSTU) und Josef Wolfstetter (Blandina Tankschiffahrt GmbH & Co. KG, Collenberg).



Das Präsidium wurde zwei Mitglieder auf nun insgesamt neun Personen erweitert: Heinrich Kerstgens (Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg, Foto oben) und Thomas Maaßen (Rhenus PartnerShip GmbH



& Co. KG, Duisburg, Foto unten) wurden einstimmig als neue Vizepräsidenten gewählt. Mit Kerstgens, der auch Vorsitzender des Fachausschusses für den Kombinierten Verkehr im BDB ist, baut der Verband seine Kompetenz bei Themen rund um Güterverkehre in der

intermodalen Transportkette weiter aus. Durch die Wahl von Maaßen, Präsident der European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), verfügt der BDB nun außerdem um eine wertvolle Mehrexpertise in der Fluss-Seeschifffahrt. Die weiteren Präsidiumsmitglieder Dirk Gemmer (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg), Gunther Jaegers (Reederei Jaegers GmbH, Duisburg), Achim Schloemer (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, Köln) Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg), Roberto Spranzi (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg) und Friedrich Weigert (Kühne+Nagel Euroshipping GmbH, Regensburg) wurden in ihren Ämtern bestätigt.

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)

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

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:

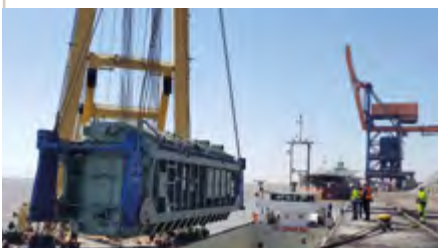
11. Juni 2019



Zehn neue Loks für die Metrans

Hamburg – Die HHLA-Tochter Metrans erhält von Siemens zehn neue Lokomotiven vom Typ Vectron MS. Sie sollen bis zum Frühjahr 2020 ausgeliefert werden und verfügen über eine Höchstleistung von 6,4 MW, was sie zu einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h treibt. Die Lokomotiven sollen in Zentraleuropa eingesetzt werden, Aufrüstungen für Fahrten in Bulgarien, Kroatien, den Niederlanden, Rumänien, Serbien und Slowenien sind möglich.

Trafos am Elbehafen auf Tieflader gehoben



Brunsbüttel – Im Elbehafen wurden zwei 285 Tonnen schwere Transformatoren umgeschlagen. Hierzu war der HHLA-Schwimmkran „Enak“ aus Hamburg die Elbe hinuntergefahren. Er setzte die Trafos auf 24-achsige Tragschnabelwagen, die ihre Fracht zum Umspannwerk ins sieben Kilometer entfernte Wilster brachten. Hierzu war sowohl eine Zug- als auch eine Schubmaschine nötig. Der gesamte Transport war 72 Meter lang und 490 Tonnen schwer. Die Trafos können Windstrom in das Netz von TenneT einleiten, der bis zu 1 Million Haushalte versorgt.

VTG weiter erfolgreich im Geschäft

Hamburg – Die VTG Aktiengesellschaft konnte im zurückliegenden Geschäftsjahr 2018 den Konzernumsatz erneut um 5,7 Prozent auf 1,07 Milliarden Euro steigern. Im letzten Quartal 2018 war dabei erstmals auch die gerade übernommene Nacco-Flotte im Ergebnis mit enthalten. Sie trug 22,3 Millionen Euro zum Umsatz bei. Das operative Ergebnis lag mit 349,3 Millionen Euro 1,7 Prozent über dem von 2017. Bereinigt von Sonderaufwendungen hätte die Steigerung sogar 7,9 Prozent betragen. So jedoch sank das Ergebnis pro Aktie von 1,93 auf 1,01 Euro. Prächtig lief die Waggonvermietung. Sie erreichte mit 93,5 Prozent Auslastung ein Zehn-Jahres-Hoch. Der Umsatz betrug allein hier fast 580 Millionen Euro. Die Dividende soll um fünf Cent auf 95 Cent pro Aktie steigen. In diesem Jahr sollen Umsatz und Gewinn weiter erhöhen sowie sich der Gewinn je Aktie auf 2,50 Euro mehr als verdoppeln.

Hafen Spelle knackt die Millionen-Tonnen-Marke

Spelle – Erstmals in seiner 40-jährigen Geschichte hat der Hafen am Dortmund-Ems-Kanal über 1 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen. Der im Jahr 2016 gelegte Schienenanschluss trug dazu mit fast 20 Prozent bei. Ein zusätzliches Gleis soll deshalb in diesem Jahr gelegt, bis 2025 der Stichhafen für Großmotorgüterschiffe ausgebaut werden.

Rhenus baut Netz in Südafrika auf



Holzwickede – Die Rhenus-Gruppe hat den Logistikanbieter World Net Logistics (WNL) in Johannesburg übernommen. Zu der Unternehmensgruppe gehören auch die Landesgesellschaft WNL Germany mit Standorten in Bremen und Frankfurt und WNL Asia mit Sitzen in Hongkong, China, Malaysia, Taiwan, Thailand und Singapur. Schwerpunkte der WNL-Gruppe sind Seeverkehre zwischen Südafrika, China, Deutschland und Großbritannien sowie Luftfrachtverbindungen zwischen Südafrika und Deutschland.

Bund fördert HPA mit 1,5 Millionen Euro

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat vom Bundesverkehrsministerium Fördergelder in Höhe von 1,5 Millionen Euro erhalten. Unterstützt wird zum einen das Projekt PORTwings, bei dem der Einsatz von Drohnen im Katastrophenfall getestet wird. Die Drohnen sollen Bilder zur Lageaufklärung liefern. Zum anderen wird das Projekt Digital Port Twin bezuschusst, das bei der Planung von Infrastrukturvorhaben eingesetzt werden soll. Es könnten virtuelle Abbildungen von Leitstellen geben und Sensordaten mit einbinden.

seit 1962

GÜHH

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

