

HAMBURGER UNTERNEHMER

WIRTSCHAFTSMAGAZIN der Metropolregion Hamburg · Nr. 01/2019

MOBILITÄT



IM PORTRÄT

Schauspiel für Unternehmen
Scharlatan Theater

RÜCKBLICK

Neujahrsempfang
mit Herrn Senator Westhagemann

UMFRAGE

Stautadt Hamburg
Analyse und Forderungen



HAMBURGER
VERSORGUNGSWERK

die-beste-Betriebsrente.de

Betriebliche Altersvorsorge ist mehr als nur Versicherungen!

2019

15% verpflichtender Arbeitgeberzuschuss nach BRSG (§1a, Satz 1a BetrAVG)

2002

Rechtsanspruch der Arbeitnehmer auf bAV (§1a BetrAVG)

1974

Einführung Betriebsrentengesetz (BetrAVG)

1889

Einführung Gesetzliche Rentenversicherung

1832

Erste betr. Versorgung Gutehoffnungshütte (heute MAN-Konzern)

Betriebliche Altersvorsorge braucht Expertenwissen, unabhängige Beratung und natürlich Versicherer* mit bAV-Kompetenz.



*Auswahl



Anzeige

{ EDITORIAL }

DIE FAMILIEN
UNTERNEHMER

DIE JUNGEN
UNTERNEHMER

Liebe Mitglieder und Freunde von DIE FAMILIENUNTERNEHMER und DIE JUNGEN UNTERNEHMER!

„Die Erfindung des Autos machte die wissenschaftlich fundierte Pferdemit-Prognose (d.h. ab 1910 sollten die Straßen von New York wegen des meterhohen Pferdemit unpasierbar sein) zur Fehldiagnose! Das Auto löste für die New Yorker Stadtväter das Mistproblem. Dafür schuf es eine Menge neuer Probleme. Aber die Experten rieten den Stadtvätern, getrost abzuwarten: "Das Auto hat keine Zukunft!" Wieso? "Weil es nicht genug geschulte Chauffeure gibt!" (Unbekannter Autor).

Prognosen über die Mobilität der Zukunft haben sich nicht immer als präzise erwiesen. Daher konzentrieren wir uns in der ersten Ausgabe des Hamburger Unternehmers in diesem Jahr auf das Schwerpunktthema Mobilität, ohne die prognostische Glaskugel zu bemühen.

Aufgrund der teilweise desaströsen Situation im Straßenverkehr mit langen Staus und quälendem Zeitverlust für Auto- und Lastwagenfahrer hat unser Verband die Initiative ergriffen und zusammen mit dem UV-Nord eine Studie über die Auswirkungen der Verkehrssituation auf Unternehmen in der Metropolregion Hamburg erstellt. Wir danken allen Teilnehmern der Studie herzlich. Die Ergebnisse präsentieren wir in dieser Ausgabe.

Rüdiger Behn beschreibt aus der Sicht eines Schleswig-Holsteinischen Unternehmens die Krux mit dem Mobilitäts-Nadelöhr Hamburg und plädiert für pragmatische Lösungen der Mobilitätsblockaden.

Zum Ende des Jahres 2018 hat Senator Horch die Leitung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation an Michael Westhagemann übergeben. Wir danken Senator Frank Horch sehr herzlich für die stets positiv konstruktive Zusammenarbeit im Sinne der Hamburger Wirtschaft. Gleichzeitig begrüßen wir mit Senator Westhagemann einen zupackenden politischen Gestalter, der sich erfreulicherweise als eine seiner ersten Amtshandlungen einer besseren Koordination der Baustellen in der Metropolregion angenommen hat. Auf unserem Neujahrsempfang haben wir einen gut gelaunten und zukunftsorientierten Senator kennen gelernt, der die Belange von uns Familienunternehmern und Jungen Unternehmern ebenso gut versteht wie sein Vorgänger. Wir freuen

uns auf eine gute Zusammenarbeit und sind gespannt auf verbesserte Rahmenbedingungen für Innovationen und die zukunftsweisenden Mobilitätskonzepte autonom fahrender Busse, wasserstoffgetriebener Elektrofahrzeuge und einer noch stärkeren Betonung von Nachhaltigkeitsaspekten der Mobilität, die Dieselfahrverbote überflüssig werden lassen.

Falk Röbbelen und Ralf Johansson berichten im Titelinterview von ihrem langen Hindernislauf durch bürokratische Hürden für ihre mobile Dachwerbung auf Taxen.

Mentaltrainerin Gabriela Friedrich und Dr. Ingfried Hobert, Arzt für Allgemeinmedizin und Naturheilkunde, klären über Präventionsmaßnahmen gegen die Volkskrankheit Rückenschmerzen auf, damit wir unsere physische Mobilität möglichst schmerzfrei aufrechterhalten.

Am 9. und 10. Mai feiert unser Verband sein 70. Jähriges Bestehen. Ein Grund mehr, mit Stolz in die Zukunft zu blicken. Sehen wir uns in Berlin? Am 28. April besuchen wir Mr. Dax im Mehr! Theater am Großmarkt. Alte Hasen und junge Füchse werden sich wieder im Hafenclub begegnen. Für den 21. Mai planen wir ein Spargelessen mit US Konsul Yoneoka. Merken Sie sich bitte schon jetzt auch den 5. Juni für das Generations BBQ vor, wenn Sie mindestens zwei Generationen in Ihrem Unternehmen vereinen. Am 24. Juni verleihen wir wieder auf unserer großen Gala den Preis für den/die Familienunternehmer/in des Jahres der Metropolregion Hamburg. Am 26. Mai diesen Jahres finden nicht nur die Europawahlen, sondern auch noch die Hamburger Bezirkswahlen statt. Hierzu werden wir uns im Vorfeld im Rahmen einer Briefkampagne mit Ihnen in Verbindung setzen.

Herzliche Grüße
Ihre

Volker Ernst

Vanessa Niemann



oben: Volker Ernst,
Regionalvorsitzender
Metropolregion Hamburg
DIE FAMILIENUNTERNEHMER

unten: Vanessa Niemann,
Regionalvorsitzende
Metropolregion Hamburg
DIE JUNGEN UNTERNEHMER

Fotos: Toni Momtschew,
Anne Großmann

HAMBURGER UNTERNEHMER

{ eins von vier 2019 }

Anzeige

6

NACHGEDACHT
Über Mobilität

8

WISSEN
Stimmen zu Mobilität

11

Rückenschmerz ist (auch) Kopfsache

14

WIRTSCHAFT & POLITIK
Staatstadt Hamburg – ein ökonomisches
und ökologisches Desaster

18

WISSEN
Stiften gehen

20

WIRTSCHAFT & POLITIK
"Stopp!" Das neue Synonym
für Schleswig-Holstein

22

MITGLIEDER &
VERANSTALTUNGEN
23. Unternehmerball



26

Vielen Dank Frank Horch!



28

TITELSTORY
TAXI-AD Digitalisierung gefangen
im Genehmigungsprozess

34

MITGLIEDER &
VERANSTALTUNGEN
Neujahrsempfang 2019



40

INTERVIEW
Scharlatan –
Theater für Veränderungen

44

STEUERN UND FINANZEN
Finanzen mobil verwalten

48

MITGLIEDER &
VERANSTALTUNGEN
Papierschiffe falten?
Agile Unternehmensführung!

50

Jaguar I-Pace –
das schnurrende Kätzchen

INTERVIEW MIT

Taxi-AD

Ralf Johansson und Falk Röbbelen

52

MITGLIEDER &
VERANSTALTUNGEN
Von der Pommesbude nach
London und New York

54

Vorbilder, Vordenker, Visionäre

58

NORDSTORY
Holsteiner Familienunternehmer
stellen sich vor

60

WISSEN
Urteile, die Sie kennen sollten

66

KUNST & KULTUR
"Wenn ein Mensch schläft, ist er Künstler"

70

"Dr. Zuhause: K.U.N.S.T. (Erzliebe)"

71

BUCHTIPP

72

Karikatur von Burkhard Mohr



74

NACHGEFRAGT
Joey Kelly

Innovativ. Familiär. Hanseatisch.

Ihr Partner für den
Hallenbau.

Spezialist seit 1972



montagebau-hansa.de

 **HANSA.**

Über oder unter der Erde? Mobilität der Zukunft!

Die Möglichkeit des Menschen, sich zu jedem gewünschten und erreichbaren Ort auf den Weg zu machen, ist eine fundamentale Errungenschaft der Menschheit. Sie fordert allerdings ihren Preis. Solange Mobilität ganz überwiegend mit dem Verbrennen fossiler Energieträger ermöglicht wird, ist die herrschende Meinung in der Wissenschaft, dass die menschliche Mobilität zum Klimawandel bzw. der Erderwärmung signifikant beiträgt. Inzwischen gibt es Fortschritte für eine umweltfreundlichere Mobilität mit batteriebetriebener und wasserstoffbetriebener Elektromobilität, aber auch diese belasten ehrlicherweise die Umwelt. Nur vielleicht weniger als das Verbrennen von Ölprodukten. Schadstoffemissionen sind nicht der einzige Preis der Mobilität. Millionen Verkehrstote im Laufe der Jahre, Lärmverschmutzung, gigantische Zeitverluste während unproduktiver Reisezeiten und eine Versiegelung der Natur sind weitere Nebenwirkungen, die wir für unsere Mobilität in Kauf nehmen.



von Dr. Björn Castan

Selbstfahrende Autos und LKW sind längst technisch möglich.

Wer mich gut kennt weiß, dass ich ein von ständigem Fernweh geplagter Mobilitätsjunkie bin. Ständig unterwegs und ja, ich fliege auch oft und gerne. Aber ich habe inzwischen eingesehen, dass der Preis, den unsere Nachfahren für unsere Massenmobilität zahlen müssen, zu hoch ist, um einfach so weiterzumachen. Wir brauchen daher radikale Veränderungen in der Umweltverträglichkeit unserer Fortbewegung.

Unsere aktuellen Formen der Mobilität bieten fast grenzenlose Chancen für elementare Verbesserungen. Der Wunsch nach weltweiter Mobilität nimmt beständig zu, während die Transportmittel bislang nur geringe Fortschritte erzielten. Die Bahn bleibt unpünktlich, langsam und unflexibel, Flugzeuge, Busse und Autos ruinieren weiter die Umwelt und sind mit viel Zeitverlust verbunden. Ein Lichtblick einer Innovation der letzten Jahre sind die Car Sharing-Angebote, die immer mehr angenommen werden, aber lediglich in den Innenstädten der Großstädte verfügbar sind.

Das Fahrrad bleibt nur für kurze Distanzen eine Option. Aktuell stehen aber gleich eine ganze Reihe großer Problemlöser in den Startlöchern, die zwar technisch schon sehr weit fortgeschritten sind, deren Zulassung aber leider noch in ferner Zukunft liegt.

Selbstfahrende Autos und LKW sind längst technisch möglich. Eigentlich verwunderlich, dass diese kleinen Fahrzeuge im Vergleich mit Flugzeugen erst so spät autonomisiert wurden. Das erste selbstfahrende Auto der Welt fuhr 1970 unfallfrei von München nach Kiel. Es wurde von der Münchener Bundeswehr Universität entwickelt und steht seitdem im Deutschen Museum... Flugzeuge können schon seit Jahrzehnten völlig autonom starten, fliegen und landen. Trotzdem sitzen in jedem Verkehrsflugzeug weiterhin Piloten. Warum ist das so? Aus Sicherheitsgründen wird behauptet. Ich dagegen behaupte, dass die Fliegerei wahrscheinlich noch sicherer wäre, wenn keine Piloten im Cockpit säßen. Ich weiß nicht, wie hoch der Anteil der Flug-

zeugabstürze ist, die durch menschliches Versagen zustande gekommen sind, aber ich würde darauf wetten, dass es mehr sind als durch Versagen der Computer. Tödliche Drohnen werden ohne Piloten an Bord geflogen. Den Hauptgrund dafür, dass es weiterhin Piloten in Verkehrsflugzeugen gibt, sehe ich darin, dass die Fluggesellschaften die berechnete Befürchtung haben, die Passagiere würden nicht mehr so zahlreich einsteigen, wenn die Flugzeuge keine Piloten mehr hätten. Warum eigentlich? Keiner hat Angst wenn er am Flughafen von einem autonom fahrenden Zug von einem Terminal zum anderen befördert wird. Okay zugegeben, das ist weniger komplex.

Ich habe in letzter Zeit viel mit Spediteuren und mit Unternehmen gesprochen, die Transporte über LKW abwickeln. Alle Gesprächspartner haben mir gesagt, dass autonome LKW ja eine tolle Idee sind, aber für sie nicht einsetzbar, da aus unterschiedlichen Gründen die Fahrer bei der Anlieferung und Abholung als unverzichtbar gelten, wobei nicht wichtig wäre, dass sie den LKW auch selbst fahren.

Aus meiner Sicht sollten wir... fliegenden Autos den Betrieb in Deutschland ermöglichen.

Bei den PKW herrscht in der Bevölkerung einfach zu große Unsicherheit über die Sicherheit des autonomen Fahrens. Zahlen, wonach die Unfallquoten um ca. 90 Prozent sinken würden, wenn alle Autos autonom fahren würden, werden ausgeblendet aus blankem Misstrauen gegenüber der Technik und Angst vor dem Kontrollverlust über etwas, dessen Herr wir selbst bislang waren. Daher vertrete ich die Ansicht, dass sich die ganzen Horrorprognosen über Heere von arbeitslosen Taxifahrern, LKW-Fahrern und einer explodierenden Nachfrage nach autonomen Fahrzeugen jedenfalls in den nächsten Jahren nicht bewahrheiten werden.

Aussichtsreich erscheinen nach neuesten Meldungen Flugtaxen, fliegende Autos und zweisitzige Drohnen z.B. der Firmen Volocopter, Kitty Hawk, Lilium, Ehang oder Bell. Sie können senkrecht starten und Passagiere bislang nur über kurze Distanzen über die Staus hinweg transportieren. Aus meiner Sicht sollten wir schnellstens eine Luftverkehrsordnung entwickeln und den fliegenden Autos den Betrieb in Deutschland ermöglichen.

Elon Musk ist dabei, Mobilität unter die Erde zu verlegen. In großen Tunneln sollen Autos oder Züge wie der Hyperloop von A nach B geschossen werden. Damit lässt sich zumindest Mobilität beschleunigen und Platz auf der Erde sparen. Von daher ein spannender Ansatz.

Neben der Skepsis gegenüber der Zuverlässigkeit der Technik stehen in Deutschland allerdings gravierende ungelöste rechtliche Fragen der autonomen Mobilität entgegen. Wer trägt die Haftung für Schäden, wenn kein Mensch am Steuer oder im Cockpit sitzt? Eine einfache Lösung könnte darin bestehen, die Haftung dem Eigentümer des Gefährts zu übertragen. Aber einfache rechtliche Lösungen haben es in Deutschland ja bekanntlich nicht einfach.

So bleibt zu befürchten, dass wir in Deutschland noch lange auf diese sinnvollen Mobilitätsinnovationen warten müssen.

Eine sehr langfristige und maximal disruptive Abhilfe könnte das aus Star Trek bekannte Beamen liefern. Auf Knopfdruck könnte man sich ohne CO2-Emissionen von einem Ort zum anderen teleportieren lassen. Österreichischen Forschern ist kürzlich ein größerer Durchbruch in der Erforschung des Teleportierens gelungen und auch Physiker des Max Planck Institutes halten Beamen inzwischen für physikalisch möglich. Wir, die wir heute erwachsen sind, werden wohl nicht mehr in diesen Genuss der grenzenlosen und umweltneutralen Mobilität in Echtzeit an jeden Ort kommen. Aber an der Lösung wird sehr ernsthaft gearbeitet, die allerdings nicht in den nächsten 100 Jahren für den Menschen erwartet wird.

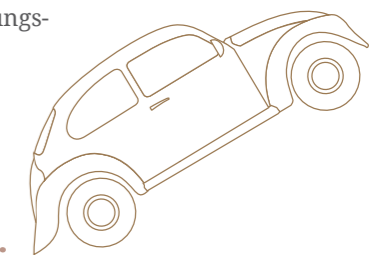
Vielleicht werden unsere Enkelkinder einst trotz aller heutigen selbst gesetzten Innovationsblockaden verwundert den Kopf darüber schütteln, mit welchen seltsam langsamen und umweltzerstörerischen Fortbewegungsmitteln wir uns früher fortbewegten. Damals im Jahr 2019.

Herzlichst,
Ihr Björn Castan

Wie denken Sie über die Mobilität der Zukunft?

Schreiben Sie mir gerne an castan@united-research.com

Physiker des Max-Planck-Institutes halten Beamen inzwischen für physikalisch möglich.



Stimmen zu Mobilität

Sven Höppner: Die Diskussion pro und kontra Batterie oder Brennstoffzelle und den teilweise zum Glaubenskrieg mutierten Dialog der Experten halte ich für falsch.

Ich beschäftige mich unternehmerisch seit zehn Jahren mit Elektromobilität, die Werner Wirth Gruppe ist in einer Vielzahl von E-Mobilitäts-Projekten involviert. Aktuell liefern wir z.B. aus unserem Werk in Litauen die komplette Systemverdrahtung für einen litauischen Hersteller von kommunalen Elektrobussen. In einem anderen Projekt sind wir Partner für Steckverbinder von E-Bike-Motoren. Seit 2011 fahre ich persönlich vollelektrisch, erst einen Karabag 500e (ein elektrifizierter Fiat 500) und seit 2015 ein Tesla Model S. Das Hauptproblem im Verständnis der Energiewende ist für den gemeinen Nicht-Techniker, dass es kein entweder oder geben wird. Es heißt nicht Sonne oder Wasserstoff, Diesel oder Benzin oder eben auch nicht Brennstoffzelle oder Batterie.

Die Zukunft wird in einem applikationsgerechten Design der Systeme liegen.

Regionaler Verkehr (perspektivisch 100 Prozent selbstfahrend) wird zunehmend von Mobilitätsdienstleistern „geliefert“, Stillstandszeiten lassen sich perfekt für Ladezyklen nutzen. Der gesamte Bereich E-Bike (privat und gewerblich) sowie Lieferroboter werden sicher nicht mit Brennstoffzelle ausgestattet werden.

Für jeglichen Long Distance-Transport (egal ob Ware oder Personen) ist die Batterie perspektivisch nicht die Lösung.

Tankzyklen werden immer kürzer sein als Ladezyklen, egal wie leistungsstark eine Ladesäule auch gebaut wird.

Hier konsequent Brennstoffzellen-Technik und Energieträger Wasserstoff zu nutzen, ist nur logisch und hilft ein anderes Problem der Energiewende gleich mit zu lösen: die Speicherung regenerativ erzeugter Energie durch Power2Gas (Erzeugung von Wasserstoff durch Strom aus Wind/Sonne)! Bisher leben die Sektoren „Energie für die Steckdose“ und „Energie fürs Auto“ in unterschiedlichen Welten strikt getrennt. Hier endlich einmal sektorenübergreifend zu denken, wäre ein sinnvoller Ansatz. Die Verteilerdistribution ist vorhanden (ob nun Diesel- oder Wasserstoffzapfsäule wird dem Tankwart egal sein), die Anforderung an den Netzausbau wird geringer und, und, und...

Die Frage ist nicht Batterie oder Brennstoffzelle, sondern was jeweils technisch und kaufmännisch sinnvoll im System der Applikation ist. Eine Solarwasserstoffherzeugung auf dem städtischen Bauhof könnte mittels Brennstoffzellenfahrzeugen eine sehr umweltfreundliche Lösung darstellen. Der kommunale Elektrobus, der an den Endpunkten der Linie aufgeladen wird, ist ggf. mit reiner Batterietechnik die technisch einfachere und damit sinnvollere Lösung.

Sven Jösting: Elektromobilität wird oft fälschlich rein auf der Batterie basierend beschrieben. Elektromobilität ist aber auch die Brennstoffzelle, mittels der Wasserstoff in Strom gewandelt wird und damit dann den Elektromotor treibt. Das Abfallprodukt: Wasserdampf. Daneben gibt es noch die Hybrid-Form, also die Kombination von Batterie und Brennstoffzelle (H2).

Ideal, wenn der Strom aus regenerativen Quellen (Sonne, Wind, Wasserkraft) stammt und diese Energie kostengünstig generiert wird.

1.000 Wasserstofftankstellen wären erforderlich, um ganz Deutschland perfekt mit der notwendigen H2-Infrastruktur abzudecken – aktuell gibt es 60 H2-Tankstellen und bis 2024 sollen es 400 sein. Tanken verläuft wie gewohnt beim Benzin und dauert mit dem

Wasserstoff nur circa drei Minuten. 100.000 Ladestationen für Strom haben da einen anderen Platzbedarf und es kann zu einer Überlastung der Systeme kommen, wenn zu viele Autos zeitgleich geladen werden. Kosten für die Produktion von „grünem“ Wasserstoff gehen perspektivisch stark herunter, je leistungsfähiger Elektrolyseure (großtechnischer Einsatz) gebaut werden. Diese splitten Wasser mittels Strom in Sauerstoff und Wasserstoff auf. Dies ist optimal, wenn überflüssiger regenerativer Strom (Sonne, Wind, Wasser) in Wasserstoff als Speichermedium gewandelt wird. Und: 90 Prozent der Kosten für Wasserstoff macht der Strom aus. Man braucht ein Kilogramm H2 für 100 Kilometer (Mirai von Toyota). H2 soll in zehn Jahren nur zwei US-Dollar pro Kilogramm kosten (Quelle: Toyota). Batterie und Brennstoffzelle sind kein Widerspruch bzw. schließen sich nicht aus. Es hängt immer davon ab, wie man z.B. ein Fahrzeug einsetzt, d.h. ob auf Kurz- oder Langstrecke und wie lang die Standzeiten sind. Mal ist die Batterie sinnvoller, mal die Hybrid-Form.



Über die Befragten



Sven Höppner
Geschäftsführender Gesellschafter Werner Wirth Gruppe, Mitglied Energiekommission, Ethikkommission und Beirat der FamU

www.wernerwirth.de



Sven Jösting (58) befasst sich beruflich – u.a. durch Kolumnen in Fachmagazinen wie HZwei und BILANZ.de – seit über 15 Jahren mit dem Themenfeld Brennstoffzelle und Wasserstoff. Zudem ist er langjähriges Mitglied der Wasserstoffgesellschaft Hamburg e.V., die es in 2019 bereits 30 Jahre gibt. Seit 1987 ist er eng mit Familienunternehmer e.V. Hamburg (vormals ASU/BJU) assoziiert.

www.h2hamburg.de
www.hzwei.info

In 2020/22 soll es die ersten Großserien von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen geben.



Mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge gibt es erst in sehr kleinen Baureihen. In 2020/22 soll es die ersten Großserien geben und der Preis dieser Fahrzeuge soll dann denen von Verbrennern und rein batteriebetriebenen entsprechen. In 2020/22 soll auch die Infrastruktur für H2-Tankstellen in vielen wichtigen Märkten bestehen, z.B. in Japan, Europa, Kalifornien (USA) und Südkorea. SHELL schätzt, dass mittel- bis langfristig H2-Tanksäulen an jeder vierten bis dritten Tankstelle zu finden sein werden. Die Sicherheit von wasserstoffbetriebenen Kfz ist sehr hoch. Antizipativ denkende Ventile lassen den H2 in kurzer Zeit entweichen (z.B. beim Aufprall). Neue Materialien und Innenbeschichtungen von H2-Tanks verringern den Druck. Die Brennstoffzelle wird vor allem in der Zukunft in Bussen, Lkw, Schienenfahrzeugen, Gabelstaplern, Drohnen aber auch in Schiffen zum Einsatz kommen.

Es wird oft von unterschiedlichen und widersprüchlichen Wirkungsgraden und CO2-Bilanzen gesprochen. Diese ergeben sich aus einer Vielzahl von Faktoren. Bei der Batterie liegen diese in der Produktion, der Zusammensetzung (Kobalt, Nickel, Lithium), der Art und Weise, wie das E-Kfz gefahren wird (Einflüsse des Klimas, Strecke, Fahrverhalten), Stromquelle und der Entsorgung. Bei der Brennstoffzelle bzw. beim Wasserstoff kommt es z.B. darauf an, woher der Strom kommt. Ist dieser überschüssig aus regenerativer Quelle (mangels Stromleitungen), ist der Wirkungsgrad dementsprechend höher.

Der Weltmarktführer für wasserstoffbetriebene Busse, die kanadische Ballard Power, hat seit 2010 über 70 Busse weltweit im Einsatz, die mit geringsten Ausfällen perfekt fahren, über acht Millionen Passagiere transportiert haben und über zehn Millionen Kilometer gefahren sind.

Bushersteller wie van Hool setzen auf die Technologie von Ballard. So wurde kürzlich ein Auftrag für 40 BZ-Busse von Köln und Wuppertal vergeben. Hamburg sollte nicht zu einseitig auf rein batteriebetriebene Busse setzen oder wenn, dann auf BZ-Rangeextender (Brennstoffzelle + H2 als „verlängerter“ Streckenarm).



SELBSTMANAGEMENT

Rückenschmerz ist (auch) Kopfsache

Weit gedachte Tipps für körperliche Mobilität

Rücken- und Gelenkbeschwerden – ist es wirklich nur die falsche Haltung am Arbeitsplatz? Oder steckt mehr dahinter? Mentaltrainerin Gabriela Friedrich und Dr. Ingfried Hobert, Arzt für Allgemeinmedizin und Naturheilkunde, klären auf.

„Ich hab‘ Rücken“ – dieser Spruch von Hape Kerkeling ist nicht zuletzt deshalb schnell zum geflügelten Wort geworden, weil Rückenschmerzen die Volkskrankheit Nummer 1 und häufigster Grund für Arbeitsfehltag sind. Woran liegt das? Sind immer das lange Sitzen im Beruf, der unergonomische Arbeitsplatz oder die Fehlbelastungen schuld? Und was können wir tun, um unseren Rücken und die Gelenke möglichst lange fit und mobil zu halten?

Die innere Haltung zählt!

Bei Rücken- und Gelenkbeschwerden spielen in der Regel verschiedene Faktoren eine Rolle. Doch ein wesentlicher – häufig ignoriertes – Aspekt ist die Lebenseinstellung. „Gehe ich meinen eigenen Weg, authentisch und eigenverantwortlich oder sehe ich mich als Opfer der Umstände? Bin ich gut darin Konflikte zu klären und fühle ich mich in meinem Umfeld wohl?“ All das hat einen eindeutigen Einfluss auf die Gesundheit des gesamten Halteapparats. Der Arzt Dr. Ingfried Hobert erklärt die medizinischen Hintergründe: „Körperhaltung und muskuläre Spannung sind fast immer Ausdruck der inneren Grundhaltung eines Menschen. Peitschen ihn Programme und Glaubenssätze wie z.B. „ich muss funktionieren“

oder „ich muss perfekt sein“ oder „ich darf nicht nein sagen“ durch den Tag, so führt dies zu einer permanenten Stresshormonausschüttung, in deren Folge Daueranspannung in Muskeln, Bändern und Faszien sowie eine permanente Gewebeübersäuerung auftreten. Muskeln verhärten sich und die nötige Durchblutung nimmt ab.“ Mittlerweile weiß man: Die Folgen sind Entzündungen im Gewebe und damit eine Bindegewebsschwäche. Dies betrifft auch die Bänder, die fragiler werden und im Extremfall sogar reißen können.

Selbst Bandscheibenvorfälle haben nicht selten eine große psychische Komponente, wie Gabriela Friedrich aus ihrer Coaching-Praxis weiß. Sie erinnert sich an einen Klienten, der sich kurz vor seiner Bandscheiben-OP an sie wandte. Schnell wurde klar, dass er dazu neigte, sich für Dinge und Menschen verantwortlich zu fühlen, die gar nicht in seinen

Über die AUTORIN



Gabriela Friedrich ist seit 25 Jahren Kommunikationsberaterin mit Führungserfahrung und seit 24 Jahren Mentaltrainerin und Reflexionspartnerin für Unternehmer, Führungskräfte, Angestellte, Selbständige und Privatpersonen zu beruflichen und privaten Themen. Buchautorin, Verfasserin diverser Fachartikel und Mitbegründerin der Digit & Brain-Society. Sie schreibt aktuell an ihrem fünften Buch, das sich mit der Versöhnung der Geschlechter beschäftigt.

Sie erreichen sie unter:
www.gabriela-friedrich.de

„Zuständigkeitsbereich“ fielen. Seine Wirbelsäule trug schwer an dieser unnötigen Last der Verantwortungen und es war frappierend, wie die Schmerzen unmittelbar verschwanden, sobald er die Päckchen der Verantwortung in einer Visualisierung wieder dorthin zurück gab, wo sie hingehörten. Es sind also nicht nur schwere Gegenstände, die wir nicht unnötig herumschleppen sollten, weil unser Rücken darunter leidet, sondern auch psychische Belastungen.

Übrigens sind auch emotional schmerzvolle Erinnerungen oder Wut auf andere Menschen Ballaste, die Rücken und Schultern strapazieren.

Werden sie im Mentalcoaching aufgelöst, erlebt der Klient so gut wie immer ein Gefühl der Befreiung, Leichtigkeit und Entspannung im Schulterbereich. Allerdings macht sich nicht jeder Bandscheibenvorfall auch mit Schmerzen bemerkbar. Es gibt Untersuchungen, dass rund die Hälfte der Bevölkerung zwar einen Bandscheibenvorfall habe, es aber nicht wisse und völlig beschwerdefrei sei. Und auch von den entdeckten schmerzintensiven Vorfällen müssten nur ca. fünf Prozent operiert werden, die restlichen 95 Prozent bräuchten nur etwas Zeit. Nach ca. sechs Monaten könnte mit etwas Physiotherapie etc. wieder alles in Ordnung sein.

Folgen Sie dem Plan der Natur!

Wir leben nicht mehr „artgerecht“, was zwangsläufig zu Beschwerden führt. Ein deutlicher Indikator hierfür ist schon unsere Muskulatur, die in der Regel viel zu schwach ist, um Gelenke und Wirbelsäule angemessen in ihrer Funktion zu unterstützen. Nach Aussage von beispielsweise Physiotherapeuten, ist das Schultergelenk per se fragil und braucht eine starke Schultermuskulatur, die es hält und schützt. Solch eine Schultermuskulatur sehen wir beispielsweise bei manch Turnern oder auch aktuell bei Helene Fischer. Was uns bei der Sängerin extrem erscheint, scheint also die eigentlich von der Natur für uns vorgesehene körperliche Verfassung zu sein. Kein Wunder, dass auch Dr. Hobert dringend zu mehr Bewegung und auch zu Dehnübungen rät. Darüber hinaus sind seiner Ansicht nach viel frische Luft und eine basische Ernährung unverzichtbare Bestandteile einer Lebensweise, die lange fit, mobil und agil hält.



Als basisch gelten übrigens solche Lebensmittel, bei denen mit dem Urin nur wenige Säuren ausgeschieden werden müssen, um die Balance im Säure-Basen-Haushalt des Körpers zu halten. Obst und Gemüse sind in der Regel basisch, Fleisch, Fisch, komplexe Kohlenhydrate (Nudeln, Brot, Zucker etc.) und Milchprodukte meist säurebildend. Deshalb erlebte auch Gabriela Friedrichs Coachingklient eine deutliche Besserung seiner Rückenbeschwerden, als er seine Ernährung entsprechend umstellte und mit Gerstensaft- und Alfalfasafteextrakt den Körper zusätzlich entsäuerte.



Geheimtipps von Rückenprofis

„Aufrichtung beginnt an den Fußsohlen“, weiß man in der Physiotherapie und so manch Rücken-Profi empfiehlt deshalb seinen Patienten, häufiger mal zum Tennisball zu greifen. Den legen Sie unter Ihre Füße und rollen ihn über den Boden, was die Faszien am Fuß löst. In der Regel ist nämlich das Gewebe der Fußsohle verspannt. Löst man die, verbessert sich die Durchblutung und die Aufrichtung beginnt. Im nächsten Schritt lässt sich der Ball auch wie ein Faszienroller bei der Wadenmuskulatur einsetzen. Dies und einfache Dehnübungen für die Wade können so manch Kniebeschwerden rasch beseitigen, wie Gabriela Friedrich bei der Umsetzung dieser Tipps selbst erfreut feststellte.

Dr. Hobert setzt nicht nur in seiner Praxis in Steinhude auf jahrtausendealtes Kräuterwissen, um Schmerzgeplagte wieder mobil zu machen. Er hat auch die Ethno-Health-Produkte entwickelt und weiß, welche Pflanzen Rücken und Gelenken guttun: Chinesische Engelwurz-Wurzel, Wilde Safranblüte und Pfirsichkerne kombiniert er nach einer uralten Rezeptur aus der Ming-Dynastie, um Faszienerkrankungen und Blockaden aufzulösen und die Gelenke wieder beweglich zu machen.



Chinesisches Hasenohr und Zimt helfen dem Leidenden, Anspannung und Stress loszulassen, die für Schulter- und Nackenverspannungen oder Gelenkschmerzen verantwortlich sind.

Zudem setzt er auf eine pflanzliche Variante der Hyaluronsäure, die den Abbau von Knorpelmasse verlangsamt bzw. stoppt. Sinnvoll bei Arthrose, abgenutzten Knie- und Hüftgelenken sowie Bandscheibenschäden. Doch für all solche Naturheilmittel gilt: Damit sie die Selbstreorganisation im Körper wirkungsvoll anregen können, braucht es die entsprechenden Rahmenbedingungen mit täglicher Entspannung, Sport, gesunder Ernährung und einem positiven Blick in die Welt.



Über den AUTOR



Mit integraler Diagnostik und individuell zugeschnittenen Therapiekonzepten verbindet Dr. Ingfried Hobert die Vorzüge aktueller Schulmedizin mit dem traditionellen Heilwissen anderer Kulturen. Er stellt es sich als Lebensaufgabe, die Jahrtausende alten Weisheiten der Heilkünste verschiedener Kulturen zu erforschen und das bewährte und sinnvolle in seiner „Praxis für Gesundheit“ am Steinhuder Meer zu integrieren. Dr. Hobert ist Autor zahlreicher Gesundheitsratgeber sowie Fachbücher aus dem Bereich „Ethnomedizin“.

www.drhobert.de
ethno-health.com/de/?ref=7557

VERKEHRSPOLITIK

Staustadt Hamburg – ein ökonomisches und ökologisches Desaster

von Malte Wettern



14 Die Diskussion über zu hohe Schadstoffbelastungen und damit verbundene Fahrverbote ist allgegenwärtig, die Rede ist bereits von einer passiven Enteignung der Dieselfahrzeugbesitzer. Mittlerweile wird auch inhaltlich an allen Fronten gestritten: Lungenfachärzte streiten über den Grad der Gesundheitsschädlichkeit, Politiker über die Höhe und Auslegung der Grenzwerte, damit verbundene Fahrverbote oder die Standorte der Messstationen.

Ein Großteil der Familienunternehmer haftet persönlich für sein wirtschaftliches Handeln und beäugt dementsprechend kritisch, wie die Bundesregierung mit den Manipulationsvorwürfen gegen die Automobilhersteller umgeht. Gibt es einen Branchen-Bonus? „Gleiches Recht für Alle“ sollte die Devise lauten; Konzerne dürfen nicht bevorteilt werden!

Fakt in Bezug auf den innerstädtischen Verkehr ist: Hamburg ist Staustadt Nr. 3 in Deutschland!

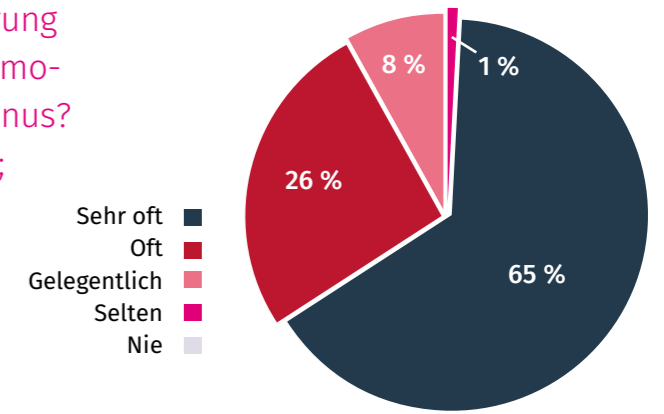
Das hat die aktuell veröffentlichte Verkehrsstudie des Verkehrsinformationsanbieters Inrix für das Jahr 2018 ergeben. Nur in Berlin und München stehen die Autofahrer pro Jahr noch mehr Stunden im Stau. Interessant an dieser Studie ist vor allem, dass sie nicht nur – wie in anderen Studien – die Staulänge auf Autobahnen untersucht, sondern auch die Situation auf innerstädtischen Straßen mit dem dortigen zählfließenden Verkehr. Inrix vergleicht die durchschnittliche Fahrtdauer, gemessen von Autoherstellern und Verkehrsbehörden, mit der schnellstmöglichen Verbindung.

Für die Hamburger Studie kann das Großbauprojekt A7-Deckel mit seinen nachvollziehbaren Verkehrsbehinderungen ausgeklammert werden, vielmehr funktioniert diese Großbaustelle grundsätzlich eher gut. Ganz anders sieht es beim innerstädtischen Verkehr aus – hier regiert der Stau. Zum gleichen Ergebnis wie die empirisch erhobene Inrix Studie kommt auch die Umfrage von Ende 2018, die die Familienunternehmer und Jungen Unternehmer gemeinsam mit dem UV Nord durchgeführt haben: Der Dauerstau bremst die Betriebe aus!

91 Prozent aller Unternehmer, die an der Umfrage in Hamburg und dem Hamburger Umland teilgenommen hatten, gaben an, dass sie aufgrund der aktuellen Verkehrssituation oft bzw. sehr häufig die Abläufe innerhalb des Betriebs umstellen müssen.

72 Prozent der Unternehmer vermerkten sehr oft oder oft Auswirkungen auf ihr Kunden-Management. 63 Prozent aller Unternehmen erhielten deshalb in 2018 sehr viele bzw. einige Beschwerden von Mitarbeitern oder Kunden. Dabei sind 96 Prozent der befragten Betriebe für geschäftliche Fahrten auf Kraftfahrzeuge angewiesen, das Ausweichen auf öffentliche Verkehrsträger ist für sie keine Lösung. Die Ergebnisse dokumentieren zudem, dass Mitarbeiter immer mehr Zeit aufwenden müssen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. 44 Prozent der Mitarbeiter konnten im Jahr 2018 aufgrund der Verkehrssituation nicht rechtzeitig zum Dienst erscheinen. Mehr als zwei Drittel (67 Prozent) der befragten Unternehmer erleben mehrmals pro Woche oder gar

Wie oft hat die aktuelle Verkehrssituation, die von häufigen Staus auf Hamburgs Straßen geprägt ist, Auswirkungen auf Ihr Zeitmanagement?



In der Hamburger Innenstadt regiert der Stau, mehr als zwei Drittel der befragten Unternehmer können so Vereinbarungen nur schwer einhalten.

Anzeige



hallo, bin grad ✈️, deshalb nur ☕: !wenn 🙌

mehr 🔄 hamburgs 👍 ☕ - 🏢 - 📞 PLING! 🧠 willst,

▶ dann 🚶 ↗️ : king-bean.de!!! 📱 ❤️ ...

täglich, dass Mitarbeiter wegen der Verkehrslage Vereinbarungen nicht einhalten konnten. Die Zahlen belegen, dass die staubedingten Zeitverluste im Betriebsablauf bei den Unternehmen für spürbare Produktivitätseinbußen sorgen. In 32 Prozent der Betriebe geht mehr als 10 Prozent der Produktivität durch die derzeitigen Verkehrsbedingungen verloren.

Höchste Zeit, dass etwas passiert! Der angekündigte „Masterplan zur Stauvermeidung“ von Wirtschafts- und Verkehrssenator Michael Westhagemann ist zu begrüßen, denn aus dem ökonomischen Schaden wächst auch ein ökologischer Schaden. Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan täte gut daran, sich gemeinsam mit dem Wirtschaftssenator für einen möglichst fließenden, staufreien Verkehr einzusetzen. Ökologisch sinnvoll ist es, im Einklang mit dem automobilen Verkehr zu handeln statt gegen ihn.

„Auch politische Pläne, die Nebenfahrbahn „An der Alster“ in eine weitere große Fahrradstraße umzugestalten, sehen die Familienunternehmer kritisch, würde dies doch wieder zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs gehen. Die Familienunternehmer wünschen sich von der Politik eine zukunftsorientierte Sichtweise, in der alle Verkehrsteilnehmer Berücksichtigung finden. So könnte an dieser Stelle eine vollständig unterirdische Straßenführung geschaffen werden, damit das gesamte Alsterufer verkehrsfrei wird. Dann wäre sehr viel Platz für Radfahrwege und der Verkehr könnte dennoch fließen!“

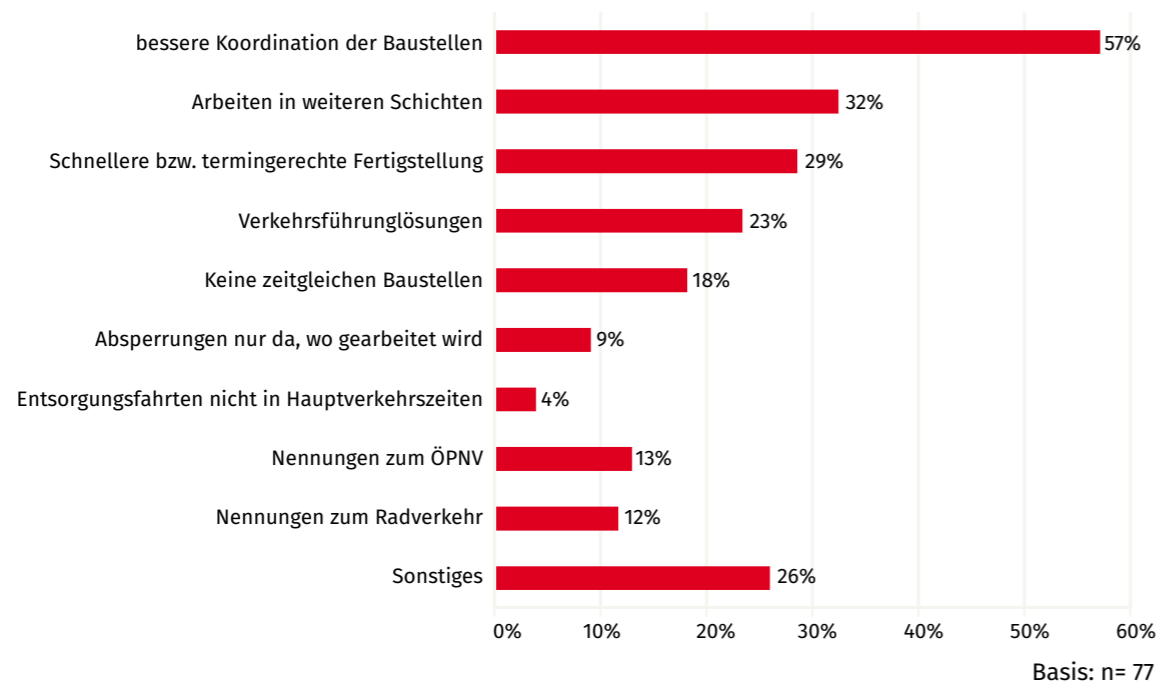
Hamburgs Familienunternehmer und Junge Unternehmer fordern schnelle und auch unkonventionelle Maßnahmen, um den ökonomischen und ökologischen Schaden unmittelbar zu verringern. Positives Beispiel: die geplante Vollsperrung des Ehestorfer Heuwegs wurde nach monatelangem Streit und massiven Protesten von sieben Monaten auf vier Wochen verkürzt.

Hamburg braucht einen bezirksübergreifenden hauptverantwortlichen Baustellenkoordinator!

Die Abstimmung und Priorisierung zwischen den Bezirken, verbunden mit der zeitlichen Entflechtung und Beschleunigung der baulichen Maßnahmen, wird ein entscheidender Schlüssel für die Staureduzierung sein. Ähnlich dem Oberbaudirektor muss Hamburg einen fachlich versierten Baustellenkoordinator einsetzen.

Mit dieser hauptverantwortlichen Stelle darf es nicht mehr passieren, dass eine Umleitung einer innerstädtischen Baustelle in die nächste Baustelle führt, so geschehen Ende des letzten Jahres rund um die Stadthausbrücke. Ebenso ist die sehr großzügige Zeitplanung der Baustellen und damit die lang anhaltenden Behinderungen für die Betriebe nicht hinnehmbar. Kurz und intensiv müssen bauliche Maßnahmen geplant und durchgeführt werden, damit nicht erst Proteste notwendig sind, sodass Zeitpläne um über 85 Prozent eingekürzt werden, wie im Beispiel des Ehestorfer Heuwegs.

Vorschläge an die Hamburger Verkehrsbehörde, wie sich die aktuelle Straßenverkehrslage in Hamburg verbessern ließe:

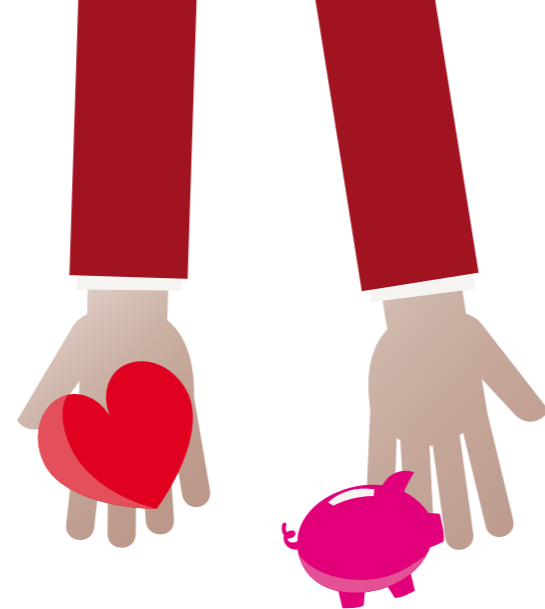


„WIRD AM BESTEN ZU ÜBERRASCHUNGEN SERVIERT.“



Veuve Clicquot *Let life surprise you*

Stiften gehen



Stiftungen und Familienunternehmen

„Stiften gehen“ – das klingt nicht vertrauenswürdig.
Wer „stiften geht“, macht sich „aus dem Staub“ und ist nicht verlässlich.
Ganz anders das „Stiften“ im rechtlichen Sinn:

Eine Stiftung ist etwas Langfristiges. Es geht um die „Widmung von Vermögen zur dauerhaften und nachhaltigen Verwirklichung eines vom Stifter bestimmten Zwecks.“

Hauptmerkmal der Stiftung ist der „Ewigkeitsgedanke“, d.h. die Perpetuierung des Stifterwillens. Die Stiftung hat keinen Eigentümer.

Sie gehört sich selbst. Was sie tut und wie sie es tut bestimmt der Stifter, wenn er die Stiftung gründet. Das führt zu einem Höchstmaß an Kontinuität und Stabilität.

Ihre Dauerhaftigkeit macht die Stiftung attraktiv für eine generationsübergreifende Unternehmensnachfolge. Verfolgt die Stiftung dabei gemeinnützige Zwecke, ist sie steuerlich privilegiert. Jedoch darf die Stiftung auch ausschließlich privatnützige Zwecke verfolgen, z.B. um ein Familienunternehmen zu erhalten. Dann spricht man von einer „Familienstiftung“. Steuerliche Vorteile entfallen.

In der Satzung der Stiftung können die Werte und Ziele des Stifters als „DNA“ festgeschrieben werden. Das kann die Identifikation der Familie mit der Stiftung fördern. Zugleich hält die Stiftung die Unternehmensanteile zusam-

men und verhindert so eine Zersplitterung durch Generationswechsel (Erbgänge, Pflichtteilsansprüche), Scheidungsfolgen (Zugewinnausgleichsansprüche) oder den Zugriff privater Gläubiger. Diese „Asset Protection“ wird von Stiftern häufig geschätzt, wenn sie auf nachfolgende Generationen blicken.

Eine Familienstiftung schüttet ihre Erträge regelmäßig an die Familienmitglieder aus, die in der Satzung als „Destinatäre“ vorgesehen sind.

In einer Familiengesellschaft kann eine Stiftung Alleingesellschafter sein, z. B. weil es im Unternehmen keinen geeigneten Nachfolger gibt, oder ein Mitgesellschafter, der die anderen Gesellschafter kontrolliert.

Die Kehrseite der Stabilität einer Stiftung ist ihre geringe Flexibilität. Der Stifter gibt sein Vermögen dauerhaft an die Stiftung ab und steht ihr dann wie ein fremder Dritter gegen-

über. Er ist an seinen ursprünglichen Stifterwillen gebunden, auch wenn er zum Beispiel Vorstand „seiner“ Stiftung wird. Die Satzung einer Stiftung nachträglich zu ändern, ist regelmäßig schwierig bis ausgeschlossen.

Wie die Stiftungssatzung aussehen soll, lässt sich nur im Einzelfall klären. Nachdenken sollte man etwa über Sonderrechte für den Stifter und die Zusammensetzung und die Befugnisse der Stiftungsorgane.

In steuerlicher Hinsicht kann eine Familienstiftung von Vorteil sein, muss es aber nicht.

Die Übertragung von Vermögen auf eine Familienstiftung ist schenkungs- oder erbschaftsteuerpflichtig.

Zudem fingiert das Erbschaftsteuergesetz alle 30 Jahre den „Tod“ der Stiftung und damit eine erneute Steuerpflicht, parallel zum typischen Turnus für einen Generationswechsel. Diese „Erbschaftsteuer“ liegt zwischen sieben und 30 Prozent, letzteres bei einem Vermögen von über 26 Millionen Euro.

Erbschaftsteuerlich interessant ist die sogenannte „Doppelstiftung“. Bei ihr fällt der Gesellschaftsanteil an einem Unternehmen zum Teil an eine gemeinnützige Stiftung und zum

Teil an eine Familienstiftung. Die gemeinnützige Stiftung erhält den größeren Gesellschaftsanteil, während die Familienstiftung höhere Gewinnbezugsrechte und mehr Stimmrechte als die gemeinnützige Stiftung bekommt. Dadurch entfällt für die gemeinnützige Stiftung die Erbschaftsteuer und später auch die Erbersatzsteuer. Gleichzeitig erhalten die Mitglieder der Familie über die Familienstiftung überproportional viel Einfluss und Erträge aus dem Anteil, den die Familienstiftung hält. Eine vollständige Befreiung von der Erbersatzsteuer lässt sich durch eine ausländische Familienstiftung erreichen, z.B. mit Sitz in Liechtenstein. Dort kennt man keine Erbersatzsteuer. Es fällt also nur Erbschaft- oder Schenkungsteuer an, wenn Vermögen auf die Stiftung übertragen wird.

Das alles zeigt: Stiftungen können in der Vermögens- und Unternehmensnachfolge große Vorteile bieten. Dazu bedarf es allerdings einer maßgeschneiderten Gestaltung, die die (teilweise beachtlichen) Fallstricke beseitigt. Wer hier voreilig handelt, läuft Gefahr, dass seine gesamte Unternehmung „stiften geht“.

Über die AUTOREN



Dr. Thomas J. Meyer



Dr. Jasper Stallmann

Dr. Thomas J. Meyer und **Dr. Jasper Stallmann** arbeiten als Rechtsanwälte bei CMS Hasche Sigle in Hamburg, Dr. Meyer als Partner und Dr. Stallmann als Senior Associate. Beide beraten Privatpersonen, Familienunternehmen und Family Offices bei Fragen zur Unternehmens- und Vermögensnachfolge. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeiten liegen im Erb- und Stiftungsrecht mit starken Bezügen zum Gesellschaftsrecht. Dr. Meyer ist auch immer wieder als Testamentsvollstrecker tätig.

Anzeige

Die Stiftung darf auch den Zweck verfolgen, ein Familienunternehmen zu erhalten.

Messebau und Service
seit 1978



Familienunternehmen

haben bei uns einen ganz besonderen Stand.



STANDORTBEDINGUNGEN

„Stopp!“

Das neue Synonym für Schleswig-Holstein?

Ganz oben in Deutschland ist die Mobilität nicht in Ordnung

von Rüdiger Behn

Schleswig-Holstein ist attraktiv – ohne Zweifel. Auch als Unternehmensstandort gibt es vieles, was für den hohen Norden spricht. Wäre da nicht dieses eine große Problem... Rüdiger Behn, Landesvorsitzender von DIE FAMILIENUNTERNEHMER Schleswig-Holstein, hat einige schleswig-holsteinische Mobilitäts-surrilitäten und -defizite kritisch unter die Lupe genommen.

Dabei könnte alles so schön sein! In Schleswig-Holstein leben bekanntlich die glücklichsten Menschen Deutschlands und nur die Bayern überflügeln die Schleswig-Holsteiner in ihrem Stolz auf ihr Bundesland. Wie klingt es aus Schleswig-Holsteins Radios? „Das schönste Bundesland der Welt!“. Schleswig-Holstein ist aber auch die Brücke Deutschlands nach Skandinavien. Die Verbindungen nach Norden und in das Baltikum sind kulturell eng und die Entfernungen kurz. Stockholm ist näher als München und der Weg in die dänische Hauptstadt Kopenhagen dauert genauso lange wie in die deutsche Hauptstadt Berlin. Schleswig-Holstein unterscheidet sich auch in Bezug auf das Wirtschaftsleben von allen anderen Bundesländern erheblich. Kein anderes Bundesland kann Tourismus so gut wie Landwirtschaft, maritime Wirtschaft so gut wie Ernährung, Gesundheitsmedizin so gut wie erneuerbare Energien. Die Steuergelder sprudeln und sie werden von einer Landesregierung verwaltet, der – durch ihre Jamaikafarben gekennzeichnet – in ganz Deutschland Respekt entgegengebracht wird und die entsprechend positives Gehör findet.



Alles könnte also gut sein im „echten Norden“, wären da nicht einige ernstzunehmende Hürden, die den Vorwärtsdrang der Schleswig-Holsteiner ständig behindern.

Nein, es geht hier nicht um den Fährverkehr über die Ostsee nach Nord- und Osteuropa. Die Verbindungen funktionieren regelmäßig und gut. Nein, es geht hier auch nicht um den kuriosen Zaun, den Dänemark neuerdings an der Grenze zu Schleswig-Holstein aufgebaut hat, um angeblich Wildschweine bei ihrem Drang gen Norden aufzuhalten. Schon eher stören die überflüssigen Grenzkontrollen (die Arbeit wird bereits an der deutsch-österreichischen Grenze von der deutschen Bundespolizei erledigt) an der dänischen Grenze, die immer wieder zu einem „Stopp“ führen.

Schlimmer jedoch ist es auf dem Weg nach Süden.

Mit dem Auto heißt es „Stopp!“ auf der A7 in Hamburg, weil sich unsere Nachbarn dazu entschlossen haben, jahrzehntelang Tunnel an Stellen zu bauen, an denen es weder Berge noch Wasser gibt. Das „Tor zur Welt“ ist somit für alle Schleswig-Holsteiner zum „Pfropfen zur Welt“ geworden. Das wäre alles nicht so schlimm, gäbe es eine westliche Elbquerung im Rahmen der A20. Deren Bau wird aber seit Jahrzehnten verhindert, weil fleißige Naturschützer in Kollaboration mit findigen Juristen unterschiedlichsten Tier- und Pflanzenarten mangelnde Umzugs- und Anpassungsfähigkeiten unterstellen.

Da scheint die Natur bei unseren dänischen Nachbarn flexibler zu sein, denn die haben für die Natur auf Lolland pragmatische Lösungen gefunden, um den Tunnel unter dem Fehmarn-Belt bauen zu können. Auf Schleswig-Holsteinischer Seite ist hier aber auch auf absehbare Zeit „Stopp!“ am Fährterminal in Puttgarden und zwar für Autos und die Bahn. Die Bahn ist für Schleswig-Holsteiner auch insgesamt keine ernstzunehmende Mobilitätslösung, zumindest wenn man durch das Gleis-Nadelöhr Hamburg (um nicht schon wieder das Wort „Pfropfen“ zu strapazieren) hindurch will. Auch innerhalb Schleswig-Holsteins bleibt die Bahn ein Mobilitätsbehelf, zumindest, wenn es um die Marschbahn an der Westküste auf ihrem Weg nach Westerland geht, von Ost-West-Verbindungen ganz zu schweigen. Warum wir Schleswig-Holsteiner unseren Sylt-Gästen und uns selbst dieses Hindenburgdamm-Desaster immer noch antun, bleibt aber das Rätsel des „echten Nordens“.

Anderswo hätte man sicher die Schienen durch eine Straße ersetzt und in Klanxbüll Inselmaut für alle Autofahrer verlangt.

„Stopp“ heißt es bald wohl auch für die meisten mit Diesel angetriebenen Fahrzeuge in Kiel auf dem Theodor-Heuss-Ring. Dort hat man an einer Steigung schildhaft das Messgerät direkt an eine Hauswand gestellt. Stünde das Messgerät genau an der anderen Straßenseite, wäre dort Gefälle und keine Hauswand und somit auch keine Diskussion über NOX-Werte. Auch auf der gerade neu gebauten A21 zwischen Stolpe und Bornhöved wird der Schleswig-Holsteiner wieder gebremst. Erste leichte Frostnächte haben dort die neue Straßenoberfläche zerbrechen lassen. Dabei gäbe es noch tausende von Kilometern Kreis- und Landstraßen zu reparieren.

Bleibt den Schleswig-Holsteinern also vielleicht noch der Weg in die Lüfte.

Da Schleswig-Holstein aber das einzige Bundesland ohne eigenen Zivilflughafen ist, sind sie auf den Innenstadtlughafen Hamburg angewiesen, dessen Zukunftsfähigkeit an der Lärmbelastigung Hamburger Anrainer scheitern könnte. Mitten in Schleswig-Holstein liegt sehr zentral, aber ländlich, in Hohn bei Rendsburg ein Großflughafen, der jedoch für die alternden Transall-Flugzeuge reserviert ist. So bleibt der Schleswig-Holsteiner vielleicht am besten zu Hause und verzichtet auf das Reisen. Mit schnellem Internet ließe sich ja manche Reise digital ersetzen. Im Deutschland-Vergleich ist Schleswig-Holsteins Glasfaserausbau zwar ganz vorne, doch im internationalen Feld dann doch weit abgeschlagen. Insbesondere die ländlichen Räume werden die digitale Mobilität brauchen. Denn viele „Hidden Champions“ erscheinen deswegen versteckt, weil sie ihren Sitz auf dem Lande haben. Von der heute schon und zukünftig noch mehr datengetriebenen Landwirtschaft ganz zu schweigen.

„Go!“ anstatt „Stopp!“ Wäre das nicht das richtige Synonym für den „echten Norden“?



Über den AUTOR

Rüdiger Behn, Landesvorsitzender von DIE FAMILIENUNTERNEHMER Schleswig-Holstein und Geschäftsführer von WALDEMAR BEHN GMBH und BEHN GETRÄNKE GMBH

RÜCKBLICK

Rauschende Roben und Alsterblick

23. Unternehmerball am 9. Februar 2019



Bereits in 2018 hatten die Familienunternehmer und die Jungen Unternehmer ihren legendären Ball im Bootshaus des Der Hamburger und Germania Ruderclub gefeiert. Luxuriöses Ambiente, die Traumlage direkt an der Alster und der spektakuläre Blick auf die Skyline der Stadt – beste Voraussetzungen für ein gelungenes Fest. Deshalb luden die Organisatoren und Vorstandsmitglieder Malte Wettern und Annegret Weitkämper-Krug auch in 2019 gerne wieder in diese traumhafte Event-Location ein. Rund 100 Gäste folgten ihrer Einladung und machten aus dem Abend ein Familienunternehmer-Fest im besten Sinne des Wortes. Hatten doch diesmal eine Reihe von Unternehmern ihre erwachsenen Kinder mitgebracht, so beispielsweise auch Annegret Weitkämper-Krug selbst, die nicht nur von ihrem Ehemann, sondern auch von ihrem Sohn begleitet wurde.

Umso passender war dann auch das Thema der Dinner-Rede von Ulrich Balke, Sales Director bei KPMG. Er brach eine Lanze für das, was Familienunternehmer ausmacht: unternehmerisches Denken und Handeln in Generationen anstatt in Quartalen. „Gerade die Hidden Champions dieses Landes sind häufig in Familienbesitz und repräsentieren damit einen gesunden Mittelstand, der zu Recht das Rückgrat der deutschen Wirtschaft abbildet. Neiddebatten sind völlig fehl am Platze und die nachwachsenden Generationen müssen verantwortlich in die Nachfolge geführt werden, denn Eigentum verpflichtet schließlich auch,“ meinte Balke.



Nach dem exzellenten 3-Gang-Dinner wurde der Abend rundum schwungvoll: Die Live-Band „Melodies“ zog alle Generationen auf die Tanzfläche, wo bis weit nach Mitternacht ausgelassen getanzt und gefeiert wurde.

Ein Höhepunkt des Festes war auch in diesem Jahr die große Tombola. Zugunsten von Startup Teens wurden viele gespendeten Sachpreise verlost. Der Hauptpreis aber, ein Schmuckstück von Juwelier Wempe, wurde separat verlost und aufwendig inszeniert: In einem durchsichtigen Tresor deponierte Phillip Klinkow, Geschäftsführer Wempe Mönckebergstraße, das Schmuckstück und verschloss es mit einem Sicherheitsschlüssel. Diesen legte er zu 49 anderen Sicherheitsschlüsseln. Nun konnten die Gäste neben normalen Losen auch Schlüssel erwerben. Glückliche Gewinnerin mit dem passenden Schlüssel war letztendlich Vanja Gotovac.



Am Ende der rauschenden Ballnacht sorgte der VIP Jaguar & Land Rover Shuttle von Hugo Pfohe Fleet & Business für eine sichere, komfortable Heimfahrt der Gäste.



Wir danken den Spendern:

Spender
Ansprechpartner

Adenauer & Co.
Kai Teute
AdventureRooms
Christoph Lerdon
AIRY GreenTech
Peer-Arne Böttcher
Alfons Haar Group
Jutta Haar
ART ADVISER
Annegret Weitkämper-Krug
CLOSED
Hans Redlefsen
DERMATOLOGIKUM Hamburg
Prof. Dr. Volker Steinkraus
Fairway Golf Peiner Hof
Susanne Rahlfs
Fischereihafen Restaurant
Dirk Kowalke
Gerber+Kollegen Steuerberatung
Manhard Gerber
HAMBURGER VERSORGUNGSWERK
Malte Wetter
Hugo Pfohe Fleet & Business
Nicolas Wälsler
hypo-hamburg.de
Nadine Künzel
INP Holding AG
Wolfgang Krug
JARMÓ Design
Henrik Rehse
J.J. Darboven
Albert Darboven
JUMP House
Laura Neugebauer
Juwelier Wempe
Phillip Klinkow
Kaiserwetter Deli & Catering
Lennart Mann
LABORATO
David Friedemann
Landhaus Dill
Volkmar und Martina Preis
MDS Messebau
Vanessa Niemann
Moët Hennessy
Ekkehart Cordes
MTG Foodtrading
Britta Hoffmann
MUTTERLAND
Jan Schawe
Optiko
Sandra Schiffer
Panoptikum
Susanne Faerber
ray facility management group
Nils Bogdol
Renaissance & Marriott Hotels
Iris Holt
SMITH's
Geraldine Dietrich
TAXi-AD Taxiwerbung
Falk Röbbelen
Turbopass
Hinnerk Rott
Waldemar Behn Spirituosen
Rüdiger Behn



Anzeige



Fotos:

Toni Momtschew
Weitere Bilder unter:

www.BallderFamilienunternehmer.de



GESUND **g2** HOCH ZWEI

Gesunde Mitarbeiter – gesunder Betrieb!



- Trotz Krankheit mobil – garantierter Facharzt-Termin innerhalb von 48 h
- Mobile Mitarbeiter sind gesunde Mitarbeiter
- Bis zu 30 % weniger Krankenstand



GESUND HOCH ZWEI der
besondere Facharzt-Service für
Familienunternehmer!

Besuchen Sie uns auf dem
GESUNDHEITSTAG DER HAMBURGER WIRTSCHAFT
Am 27. März 2019 zwischen 10.00 – 17.00 Uhr
In der Handelskammer Hamburg
(Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg)



Personalverfügbarkeit
erhöhen



Mitarbeitergesundheit
fördern



Arbeitseffizienz
steigern

www.gesund-hoch-zwei.de T 0800 0800 449

RÜCKBLICK

Vielen Dank Frank Horch!

Nur wenige haben die Wirtschaftspolitik der Hansestadt so geprägt wie er: Mehr als sieben Jahre war Frank Horch Wirtschaftssenator von Hamburg, bis er im Oktober 2018 sein Amt aus persönlichen Gründen zum Ende des Jahres zur Verfügung stellte.

Horch, geboren in Geversdorf im Landkreis Cuxhaven, absolvierte von 1969 bis 1974 ein Schiffbaustudium in Hamburg. Angesichts der schwierigen Konjunktur orientierte er sich jedoch nach dem Studium um und heuerte bei der damaligen Phoenix, heute Continental, an. Schon dort erkannte in der technischen Entwicklung tätige Horch, wie entscheidend Innovationen für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen sind.

Nicht lange verborgen blieben sowohl seine fachliche Kompetenz als auch seine ausgleichende Teamführung.

Horch stieg rasch zum Generalbevollmächtigten auf. Im Jahr 1993 wechselte der Ingenieur zur Friedrich Krupp AG und übernahm dort die Leitung des Kunststoffwerkes Hamburg-Harburg. Nach Verkauf und Umbenennung des Unternehmens wurde Horch ab 2005 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH. Im Jahr 2008 ging er zur Werft Blohm + Voss und wurde beinahe zeitgleich Präses der Handelskammer. Bereits in dieser Funktion nahm Horch eine gewichtige Rolle im politischen Leben Hamburgs ein. Schließlich wurde er 2011 von Olaf Scholz als parteiloser Senator zum Wirtschaftssenator berufen.

Als Senator vereinte Horch die Sympathie zum Hafen – der „alten Welt“ – mit der Förderung von industriellen Zukunftstechnologien. Ob Luftfahrt, moderne Mobilitätskonzepte oder 3D-Druck: Horch legte Grundsteine für den Wohlstand der Zukunft. Doch er demonstrierte eben auch sein großes Herz für den Hafen, indem er als entschiedener Kämpfer mit Erfolg für die Elbvertiefung auftrat.



Als mit der Verkehrspolitik betrauter Senator hat Frank Horch die Diskussion über Mobilität und Verkehr in Deutschland in den vergangenen Jahren über Parteigrenzen hinweg voran gebracht und moderiert. Hamburg machte in seiner Amtszeit große Schritte zu einer führenden Metropole für umweltfreundliche und smarte Mobilität.

Horch hatte sich darüber hinaus die engere Verzahnung von Wissenschaft und Wirtschaft als Ziel gesetzt. Seinen Worten folgten Taten: Er sorgte für die Ansiedlung des Zentrums für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) und holte die weltweit größte Mobilitätsmesse ITS für 2021 nach Hamburg. Gleichzeitig verbesserte der Wirtschaftspolitiker Horch die Rahmenbedingungen für Startups und unterstützte die Gründung des Fraunhofer-Instituts IAPT, eine der weltweit führenden Einrichtungen für anwendungsorientierte Forschung auf dem Gebiet des industriellen 3D-Drucks. Horch verstand zudem die Bedeutung Hamburgs als international vernetztem Wirtschaftsstandort und vertrat mit großem Einsatz die Interessen der Hansestadt auf Delegationsreisen.

Unternehmerische Innovationsfähigkeit und eine breit aufgestellte Wirtschaftsstruktur waren immer zentrale Anliegen von Frank Horch.

Er wusste aber auch, dass die dafür notwendigen Veränderungen nur gemeinsam umgesetzt werden können. Daher taten sich unter seiner Ägide die Wirtschaftsbehörde, Industrieverband und Gewerkschaften zusammen und verabschiedeten den Masterplan Industrie: Gemeinsam beschloss man, den größten zusammenhängenden Industriestandort Deutschlands mit den weltweit führenden Clustern Luftfahrt, Logistik, Hochleistungs-Materialien und 3D-Druck konzentriert voranzubringen. Frank Horch ist ein Teamplayer und Überzeugungstäter – nicht umsonst war er trotz Parteilosigkeit als Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation auch nach der ersten Legislaturperiode gesetzt und genießt bis heute parteiübergreifend eine sehr hohe Wertschätzung. Seine sachliche und ausgleichende Art, politische Debatten voranzutreiben, haben ihm viele seiner Wegbegleiter attestiert. Frank Horch, der nach eigener Aussage als Kind Kapitän werden wollte, hat Hamburg als Senator, Handelskammer-Präses und Industriemanager zweifelsohne auf einen guten Kurs gebracht.



Anzeige

LABORATO

➔ Zuviel des Guten kann wunderbar sein.

Mae West

Markenkommunikation und Design für mittelständische Unternehmen.



Mehr erfahren: www.laborato.de
Ihr Ansprechpartner im Verband: David Friedemann
Telefon: 040 / 72 96 90 21
Colonnaden 46 · 20354 Hamburg



Ralf Johansson (links) und Falk Röbbelen (rechts)

TAXi-AD, gegründet im Jahr 2000, ist ein bundesweiter Anbieter für Taxiwerbung. Die Besonderheit liegt in der Nutzung von Werbeflächen auf Dachträgern und deren schrittweiser Digitalisierung. Klingt einfach, gestaltet sich jedoch in der Umsetzung aufgrund der rechtlichen Hürde notwendiger, aber bundeslandabhängiger Genehmigungen sehr schwierig. HAMBURGER UNTERNEHMER im Gespräch über Verantwortung und bürokratischen Wahnsinn.

TAXi-AD – Digitalisierung gefangen im Genehmigungsprozess

Hamburger Unternehmer im Gespräch mit Falk Röbbelen und Ralf Johansson.

Eine Reise ist der beste Ideengeber. So war es auch bei Ralf Johansson. „In Australien habe ich in 1991 gesehen, dass nahezu alle Taxen mit Dachwerbung bestückt waren – etwas, das es in Deutschland zu der Zeit noch nicht gab. Ich erkannte das Marktpotenzial für Deutschland und wollte diese Chance nutzen“, erzählt Johansson. Nachdem die ersten Schritte für Taxi-Dachwerbung erfolgreich gegangen waren, folgte in 2003 der erste Antrag zur Genehmigung von hinterleuchteten Dachwerbesystemen. Die Beleuchtung der Systeme und auch die Nutzung von Displaysystemen war in Städten wie London und New York, anders als hierzulande, seit vielen Jahren gängige Praxis. Jetzt steht das Unternehmen vor dem nächsten großen Schritt, und der gestaltet sich komplizierter als erwartet

Wir treffen die beiden Gründer des Unternehmens in der Zentrale in Hamburg-Stellingen. Johansson hatte die Idee und Röbbelen, der Jurist, ist dazugekommen, weil es von Beginn an rechtliche Hürden gab. Seit den Anfängen vor nahezu 20 Jahren wurden viele davon genommen, viel ist passiert. Mittlerweile beschäftigt TAXi-AD 45 Mitarbeiter und steht in den Startlöchern, digitale Dachwerbung auf Taxen national auszurollen.

„Wir hätten gerne eine Genehmigung gem. § 70 I Nr. 2 StVZO in anderen Bundesländern oder gem. § 70 I Nr. 3 StVZO auf Bundesebene für zwei seitlich ausgerichtete digitale Monitore auf Taxen in einer Größe von je 26 x 92 cm (entspricht einem halbierten 40 Zoll Fernseher), die alle 6 Sekunden einen Bildwechsel ermöglichen“, erklärt der Rechtsanwalt Falk Röbbelen.

Hamburg hat als erstes Bundesland diese Genehmigung unbefristet erteilt und ist somit Vorreiter. Seit Oktober sind 150 Taxen mit 300 Monitoren in der Hansestadt unterwegs.



Unternehmen:
TAXi-AD GmbH / TAXi-AD
Digital Hamburg GmbH

Gründung:
TAXi-AD: 2000
TAXi-AD Digital: 2018

Schwerpunkt:
TAXi-AD vermarktet seit der Gründung im Jahr 2000 Werbeflächen rund ums Taxi mit Zugriff auf über 5.000 Fahrzeuge bundesweit. TAXi-AD ist einziger Anbieter der Werbeform Displays auf Taxidächern in allen großen und den meisten kleineren Städten bundesweit. Seit 2018 setzt TAXi-AD Digital in Hamburg neue Maßstäbe im Bereich der mobilen Außenwerbung. Die digitalen Werbedisplays auf dem Taxi ermöglichen durch GPS-Steuerung eine gezielte Kundenansprache abhängig von Zeit, Anlass, Wetter, Temperatur und Ort. Dadurch wird das Werbemotiv nur dann eingeblendet, wenn ein Taxi sich in dem festgelegten Zielgebiet bzw. in der relevanten Zielgruppe aufhält.

Mitarbeiter:
45

www.taxiwerbung.de



Doch in anderen Bundesländern gestaltet sich die Genehmigung schwieriger. Schnell wird klar, dass die anfangs einfach klingende Idee der Dachwerbung mit unzähligen bürokratischen Hürden verbunden ist. Es wurden Genehmigungen beantragt, Studien beauftragt und ausgewertet, Versuchsdesigns skizziert und verworfen, neue Genehmigungen beantragt, neue Studien durchgeführt, Praxiserprobungen in Teststädten durchgeführt und so weiter.

„Seit dem Jahr 2000 beschäftigen wir uns mit Genehmigungsverfahren, denn nicht einmal die unbeleuchtete, analoge Dachwerbung auf Taxen war erlaubt. Die Erkennbarkeit der Taxe sei gefährdet, so hieß es damals“, erklärt Falk Röbbelen. „Heute wirkt das absurd. Und dass die digitalen Dachwerbesysteme eine Verkehrsgefährdung auslösen könnten, glaubt auch keiner mit gesundem Menschenverstand! Obwohl Hamburg mutig vorneweg gegangen ist, tun sich die anderen Bundesländer nach wie vor sehr schwer. Dabei entstehen keinerlei Kosten für Bund, Länder und

Kommunen. Kein Erfüllungsaufwand, keine Kosten für Haushalte. Es entstehen nur Chancen – für das Taxigewerbe, für den Einzelhandel, für die Kommunikation der Kommunen im Marketing und im Katastrophenschutz, für Arbeitsplätze und nicht zuletzt für TAXi-AD.“

Bundesweit könnten 7.000 Taxen ausgerüstet und somit 700 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Ein Blick in die Werkstatt des Unternehmens zeigt die komplexe Technik der Systeme.

„Die gesamte Technik wird bei uns entwickelt und umfangreich getestet. Kondenswasser und schwankenden Temperaturen zu trotzen, war bei der Entwicklung eine der größten Herausforderungen“, erzählt Ralf Johansson. Auch der Laie versteht schnell – hier geht es um mehr als eine Beleuchtung im Dachschild. Die Motive können mittels GPS-Tracking zielgenau ausgesteuert werden. Somit ist es auch möglich, Werbung in einem vorab definierten Radius auszustrahlen. Hinzu kommt die unterschiedliche Helligkeit. Tagsüber sollen diese Monitore bis zu 3000 cd/m² hell sein, nachts nur 1700 cd/m². Ein normaler Fernseher hat im Schnitt 200 cd/m².

Ohne Beleuchtung, mit Beleuchtung, mit Display. „Wo sehen Sie die Zukunft der Taxiwerbung in Deutschland?“, wollen wir wissen.

„Ganz klar digital! Mit der Digitalisierung der Dachträger werden keine Poster mehr eingelegt, sondern Bilder bzw. Fotos in diese Bildschirme eingespielt. Das ist nicht nur erheblich umweltfreundlicher, sondern auch flexibler und effizienter. Aktuell ist das Kundenpotenzial der plakatierten Taxidachwerbung ausschließlich auf national und regional agierende Werbung konzentriert. Mit der digitalen Distribution der Werbemotive können Kunden, für die die Möglichkeit eines sehr kurzfristigen Wechsels des Werbemotives entscheidend ist, zukünftig nicht nur zeitabhängig, sondern auch anlassbezogen, temperatur-, wetter- und ortsabhängig ihre Werbemotive von uns wechseln lassen. Zudem können während der traditionell stark nachgefragten Zeiten wie z.B. bei Messen, vor Weihnachten und zu Großveranstaltungen zukünftig nicht nur ein Kunde, sondern diverse Kunden täglich gleichzeitig bedient werden“, sagt Johansson, der den Vertrieb leitet.

Klingt einfach und nachvollziehbar. Warum ist es nicht ohne weiteres möglich, das System national zu etablieren?

„Als entscheidenden Grund für die Ablehnung der Genehmigungsanfrage der digitalen Systeme von TAXi-AD wird gerne die „Erhöhung der an sich bestehenden Gefahrenlage“ angeführt“, erläutert Röbbelen, „Es gibt dazu jedoch keinerlei Studien oder Datenbasis. Um dieses Argument zu widerlegen, hat TAXi-AD diverse Gutachten vom lichttechnischen Institut der Universität Karlsruhe durchführen lassen. Dieses Institut wird vom Bund ebenso wie von der Autoindustrie genutzt und gehört zu den drei angesehensten Instituten in Deutschland.“

"Mit der Digitalisierung der Dachträger werden... Bilder bzw. Fotos in die Bildschirme eingespielt."



"Dass digitale Dachwerbesysteme eine Verkehrsgefährdung auslösen könnten, glaubt keiner mit gesundem Menschenverstand!"

Folgende Erprobungen wurden durchgeführt:

- 2003 erster Antrag auf Genehmigung von hinterleuchteten Dachsystemen
- 2007 Gutachten in Karlsruhe
- 2007ff ca. 1-jährige Praxiserprobung in Stuttgart und Karlsruhe
- 2011 Gutachten in Dresden inkl. BAST-Absegnung des Versuchsdesigns
- 2011ff ca. 6-jährige Praxiserprobung in Dresden
- 2011ff ca. 2-jährige Praxiserprobung in Erfurt
- 2015ff ca. 3-jährige Praxiserprobung in Hamburg
- 2017 Gutachten in Hamburg zur digitalen Dachwerbung
- 2017ff fast 2-jährige Praxiserprobung

„All diese Praxiserprobungen über insgesamt 14 Jahre in fünf Städten unterschiedlicher Größe liefen ohne jegliche Gefahrensituation ab.“

Röbbelen ist mit den Jahren Experte rund um die rechtlichen Prozesse der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geworden. Nahezu spielerisch erläutert er die Bestimmungen wie §§ 49a Abs. 1 S. 1 iVm § 70 I S.3 StVZO, § 26 II BOKraft, Antrag gem. § 43 I BOKraft, Verordnung unterhalb des PBefG und viele weitere.

„Alle Praxiserprobungen liefen ohne jegliche Gefahrensituation ab.“

Um fast 20 Jahre bürokratische Hürden zu nehmen, braucht man sehr viel Energie und ein klares Ziel vor Augen. Was hindert Sie daran aufzugeben?

„Wir sehen nach wie vor ein riesiges Potenzial in der Digitalisierung der Dachwerbung. Daher haben wir in den letzten Jahren über 700.000 Euro in die verkehrssichere Entwicklung des digitalen Dachwerbedisplays investiert. Die Zeit gibt uns recht. Das Umsatzpotential für TAXi-AD Digital Hamburg ist etwa so groß wie der bundesweite analoge Umsatz von Taxiwerbung“, so Röbbelen.



„Es gibt kaum zielgenauere Werbeformen – in der Außenwerbung sind wir konkurrenzlos auch im Preis. Die Digitalisierung der Dachträger ermöglicht es auch kleinen Geschäften im direkten Umfeld ihrer Location und mitten in ihrer Zielgruppe ohne Streuverluste zu werben. Das versteht auch jeder sofort!“

Nach unserem Einblick in die digitale Welt der Taxiwerbung wirken Taxen ohne digitale Displays schon wie Relikte aus der Steinzeit. Wir drücken die Daumen, dass auch die anderen Bundesländer dem Hamburger Vorbild folgen und es bald national digitale Dachträger zu sehen gibt.

Anzeige



crone werbeagentur

” AUS DATEN WERDEN TATEN.

Marktforschung mit United Research liefert Ihnen fundierte Orientierungshilfen, die Ihnen bei Ihren unternehmerischen Entscheidungen wirklich weiterhelfen.

NEUJAHRSEMPFANG 2019

„Hier sind die wahren Unternehmer“

Neujahrsempfang mit Wirtschaftssenator Michael Westhagemann

von Gabriela Friedrich



Für DIE FAMILIENUNTERNEHMER und DIE JUNGEN UNTERNEHMER war es der bisher größte Neujahrsempfang ihrer Geschichte: Mehr als 250 Mitglieder hatten sich zu dem Event am 14. Januar im Ballsaal des Hamburg Marriott Hotels angemeldet, um gemeinsam über unternehmerische Themen in 2019 zu sprechen und den neuen Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Hansestadt Hamburg, Herrn Michael Westhagemann, kennen zu lernen.

Charmant von Vanessa Niemann begrüßt, begann Senator Westhagemann seine Rede mit den Worten: „Hier sind die wahren Unternehmer. Die, die mit persönlichem Kapital haften und täglich um Aufträge kämpfen.“ Das kam gut an. Und auch mit den nächsten Sätzen nahm er die Zuschauer für sich ein. Denn nach dem Hinweis, sich bei dem Event bereits so wohl zu fühlen, dass er beschlossen hatte sein Redeskript zu ignorieren, begann er launig zu erzählen. Von seinen ersten Eindrücken im neuen Amt. Von seinem Hauptfokus auf die Verkehrsprobleme und von seinem Entschluss – entgegen dem Usus in der Behörde –, höchstpersönlich am Bürgertelefon zu sitzen und mit Hamburgern über ihre Nöte zu sprechen. Dass Senator Westhagemann aus der Unternehmens-Praxis kommt, zeigte sich auch an seinen Schlussworten: „Meine Behörde muss die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen. Ich bitte um Tipps, was Sie von mir brauchen. Denn nur wenn es der Wirtschaft gut geht, geht es allen gut.“

Dies ließ sich Kai Teute, Landesvorsitzender von DIE JUNGEN UNTERNEHMER, nicht zweimal sagen, und gab dem Senator direkt drei Agendapunkte für seine Behörde mit: Digitalisierung, Dauerstau und Energiepolitik! Hierzu gibt es aus seiner Sicht in Hamburg noch viel zu tun!



Anschließend wurden die Regionalpartner Hamburger Volksbank, KPMG, Hamburg Marriott Hotel und als neuer Partner die Sozietät CMS Hasche Sigle mit symbolisch geknotetem Tauwerk für die gute Verbindung begrüßt!

Und nach einem kurzen Rückblick auf den ersten Neujahrsempfang im Hamburg Marriott Hotel im Jahr 2015 eröffnete Iris Holt als Vertreterin des Gastgebers das Büffet. Bei herzhaften und süßen Fingerfood-Variationen und exzellenten Weinen klang der Abend entspannt und genussvoll aus.



Stellungnahme zu Mobilität in Hamburg vom Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Hansestadt Hamburg, Herrn Michael Westhagemann:

Hamburg ist eine attraktive Metropole mit ungebrochenem Wachstumspotenzial und hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie die Nachfrage nach Verkehrsleistungen entwickeln sich sehr dynamisch.

Wir wollen den Menschen in und um Hamburg ein umfassendes Mobilitätsangebot machen – heute wie morgen. Nur ein paar Beispiele: Wir bauen mit Hochdruck das Schnellbahnnetz aus und erweitern das Angebot auf der Schiene um 100 Kilometer. Wir verbreitern die A7 und A1 und bauen eine neue A26. Wir bringen den Radverkehr voran, das ist umweltfreundlich, gesund und sehr platzsparend. Wir setzen auch in der Mobilität aufs Teilen statt Besitzen. Und dass wir bereits heute in Deutschland Spitze in Sachen Elektromobilität sind, ist auch für die kommenden Jahre entscheidend.

Seit 2011 hat der Senat massiv in die Verkehrsinfrastruktur investiert.

Es ist das zentrale Ziel der Senatspolitik, die Infrastruktur nicht nur instand zu setzen, sondern zeitgemäß auszubauen.



Hamburg ist eine Millionenmetropole, die viele Interessen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigen muss. Deshalb werden wir die Baustellen besser koordinieren, um die Verkehrsteilnehmer in ihrer Mobilität möglichst wenig einzuschränken. Allen muss klar sein: Zaubern können wir nicht. Baustellen bedeuten immer Einschränkungen. Es gilt aber, diese durch eine gute Koordination möglichst gering zu halten und leistungsfähige Umleitungsstrecken und Alternativrouten anzubieten.

Neben der Sicherung und dem stadtverträglichen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen nimmt die Minderung verkehrsbezogener Belastungen für Gesundheit, Klima und Umwelt eine übergeordnete Rolle ein. Die nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes sowie der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt gehören zu den wesentlichen standortbezogenen Herausforderungen. Eine langfristige, strategische Planung, die die Verkehrsentwicklung, die Stadtentwicklung und die klima- und umweltpolitischen Anforderungen integriert betrachtet, ist dafür unerlässlich. Unser Mobilitätskonzept ist zukunftsfähig. Hamburg geht deutschlandweit voran:

Hier testen die Unternehmen Shuttle-Dienste und autonom fahrende Busse und Autos. Hier erproben Spediteure vermehrt LKW mit Gasantrieb. Hier schaffen wir ab 2020 konsequent nur noch emissionsfreie Busse an. Hier werden wir im Verbund mit den anderen norddeutschen Ländern zukünftig viel stärker auf Wasserstoff setzen und hier haben wir weit vor allen anderen deutschen Städten die meisten Elektro-Ladesäulen. Das sind alles Themen, die wir weiter verfolgen und um die uns andere Städte beneiden.





Wirtschafts- kompetenz von Moin bis Moin.

International denken.
Hanseatisch handeln.

Neue Technologien, rasante Digitalisierung und veränderte Kundenerwartungen stellen weltweit die Geschäftsmodelle auf den Kopf. Unsere Spezialisten helfen mit innovativem Denken und konkreten Lösungen, den Wandel zu meistern – zugeschnitten auf Ihre Anforderungen vor Ort. Erfahren Sie mehr unter www.kpmg.de/hamburg

Heute. Für morgen. Für Hamburg.

Kontakt:

Dr. Jochen Haußer
T +49 40 32015-5630
jhausser@kpmg.com

Timo Marquardt
T +49 40 32015-5314
tmarquardt@kpmg.com



Fotos:
Toni Momtschew

Weitere Bilder unter:

www.familienunternehmer.eu

Anzeige



IM GESPRÄCH

Scharlatan – Theater für Veränderung

Mit Schauspiel das Umdenken in Unternehmen fördern und die Potentiale der Mitarbeiter entdecken.

von David Friedemann

David Friedemann (links) im Gespräch mit Rainer Ali Wichmann (rechts)



INFO

Unternehmen:
Scharlatan Theater GbR

Schwerpunkt:
Das Scharlatan - Theater für Veränderung begleitet als größtes Unternehmens-theater Deutschlands seit über 30 Jahren Organisationen in Strategie- und Veränderungsprozessen, ob in der Personal- oder Unternehmensentwicklung. Es setzt Theater und Inszenierung gezielt und wirksam ein, verändert das Erleben, verschiebt Grenzen und macht Wandel möglich. Von Business-theater, Workshop, Training oder Coaching bis zu komplett konzipierten Transformationsprozessen und Kulturentwicklungen im Unternehmen – Scharlatan arbeitet an den aktuellsten Themen aus Wirtschaft und Weiterbildung. Außergewöhnliche Veranstaltungen und Events mit einmaligen Programmen, verdeckt inszenierten Walk-acts und top Keynote-Speakern runden das Repertoire mit unvergesslichen Momenten und hohem Erinnerungswert ab.

Gründung:
1985

Mitarbeiter:
15 in der Organisation, 100 freie Kreative, Schauspieler, Regisseure, Autoren, Musiker, Trainer

www.scharlatan.de

Sie spielen vor Stars, Konzernvorständen und Politikern. In erster Linie aber besteht ihr Publikum aus den Mitarbeitern von Unternehmen, die sich Impulse für die Themen Change, Strategie und Personalentwicklung wünschen. David Friedemann hat hinter die Kulissen dieses anderen Theaters geschaut.

Wir treffen uns mit Rainer Ali Wichmann im Herzstück des Scharlatan Theaters in der Gotenstraße. Seit 30 Jahren hat das Theater hier seinen Sitz. Unweit der S-Bahnstation lädt die Straße auf den ersten Blick nicht gerade zum Verweilen ein. Schlichte Büroarchitektur der 70er Jahre, keine Geschäfte, kein Café. Wir klingeln an der Hausnummer 6 und betreten das Gebäude – auf den ersten Blick alles soweit normal. Der Empfang ist im ersten Stock. „Ali ist unten“, erfahren wir und werden durch einen schmalen Flur nach unten gebracht. Von der Straße nicht zu erkennen, verstecken sich im Hinterhaus großzügige Räume, eine Veranstaltungshalle, ein Empfangsbereich, Garderoben, eben alles was man für gutes Theater

braucht. Ali Wichmann, der Gründer und Inhaber, kommt auf uns zu. „Wir sind seit 30 Jahren hier“, erklärt er und lädt uns ein, eine Generalprobe anzuschauen. Vorbereitet wird ein umfangreiches Stück zum Thema interne Kommunikation, das in wenigen Tagen für einen DAX-Konzern gespielt werden soll.

„Theater kann man nicht erklären, man muss es erleben“, erklärt uns Wichmann. „Auch diesen Ort kann man nicht beschreiben. Man muss ihn gesehen haben.“ Wir stimmen zu. In der großen Halle sind bereits Instrumente und eine Bühnensituation aufgebaut. In einer Reihe stehen ein paar Stühle für die Zuschauer der Generalprobe. Bis zum Beginn dauert es noch einige Minuten.



„Scharlatan – Theater für Veränderung. Woher kommt der Name und wie sind Sie auf die Idee gekommen?“, wollen wir wissen.

„Das Scharlatan Theater wurde 1985 gegründet. Der Name soll Lust darauf machen, um die Ecke zu denken. Wir waren zur damaligen Zeit eine Art Theater Start-up und haben unsere Wurzeln im Straßentheater“, berichtet Wichmann. „Straßenkehrer, unser erstes interaktives Theaterstück, lebte von der Inszenierung der Straße und der Integration von Passanten als Spieler. Das hat für viel Aufmerksamkeit gesorgt und wir wurden von der Berliner Stadtreinigung angefragt, die Mitarbeiter zu schulen. Später haben wir das noch für Hamburg und Hannover gemacht – das Fundament für die Arbeit mit Unternehmen war gelegt.“



„Was macht das Theater so besonders?“

„Unser Theater bewegt. Es führt zum Staunen und Nachdenken. Unsere Theaterstücke sind für Unternehmen und Veranstaltungen konzipiert. Dabei entstehen nicht selten völlig neue Sichtweisen und unerwartete Wendungen. Wir setzen uns intensiv mit den thematischen Gegebenheiten auseinander und konzipieren individuelle Stücke, um Potenziale, Veränderungen, Neuheiten, Problemlösungen oder Ähnliches zu transportieren. Durch die Art und Weise der Darstellung werden die Zuschauer eingebunden und auch teils schwierige Themen können eingängig und humorvoll kommuniziert werden.“



„Was ist Ihre größte Herausforderung?“

„Wir setzen pro Jahr 200 bis 250 Produktionen um. Dabei haben wir in den letzten 30 Jahren schon viel erlebt. Wir haben für Stars, Konzernvorstände und Politiker gespielt. Eine große Herausforderung ist es, unsere Leistung so zu kommunizieren, dass wir bekannter werden. Gutes Theater braucht die passende Situation, Mimik, Gestik, Stimmung.“



Theater lässt sich nur fühlen und nicht auf Video festhalten. Unser Theater lebt vom Erleben und von Empfehlungen.

Anzeige

Wir beginnen, das Konzept des Theaters zu begreifen: Die Kunst besteht darin, eingefahrene Situationen auf ungewohnte Weise zu durchbrechen und den Anstoß für Neues aufzuzeigen. Dies bewirkt nicht selten eine Verbesserung der Situation allein durch die Änderung der persönlichen Einstellung.

„Geben Ihre Auftraggeber inhaltliche Themen vor?“

„In enger Abstimmung mit uns Ja. Aber wir verstehen uns als Mittler und nicht als Erfüller von Aufträgen. Theater braucht Freiraum und inspirierende Ansätze. Unsere Mission ist es, eine Situation positiv zu beeinflussen. Dabei versuchen wir, zwischen den Zeilen zu lesen und die Bedürfnisse und Ziele genau abzustecken. Die Kunst besteht in der perfekten Inszenierung.“



Eine neue Herausforderung ist unsere Academy. Theatermethoden lassen sich ideal für Personalentwicklung und Verbesserung der Kommunikation anwenden. Das passiert in der Theateracademy. Und auch das muss man erleben!”

Zu dieser Erkenntnis kommen auch wir schnell. Theater, das, was die Scharlatane ausmacht, muss man erleben. Erst recht wenn es um Wirksamkeit geht. Nach unserem Gespräch verlassen wir das Gebäude über einen Seiteneingang und fallen zurück in die Wirklichkeit der Gotenstraße in Hammerbrook.

Alle Interessierten sind zu den Generalproben herzlich eingeladen. Termine finden Sie auf <https://scharlatan.de/termine/>

Kaiser Wilhelm II.:
„Ich glaube an das Pferd.
Das Automobil ist eine
vorübergehende Erscheinung.“

**WER TRENDS VERPASST,
IST GESCHICHTE.**

Wir bringen den Mittelstand in die digitale Welt
Web Lösungen · Geschäftsprozesse · Beratung

5 CUBE.digital
www.5cube.digital

HAMBURGER VOLKSBANK

Finanzen mobil verwalten



Ihre Finanzen immer und überall im Blick behalten, Angebote und Rechnungen direkt aus der Anwendung erstellen oder Unterlagen einfach mit einem Klick an den Steuerberater übermitteln: Ein mobiles Büro hält Ihnen den Rücken frei und spart wertvolle Zeit. Wie sieht eine optimale Lösung dazu aus – und sind mobile Wege auch sicher? Worauf Sie jetzt als Unternehmer achten sollten.

Einfach – alles aus einer Hand Diverse Apps, mehr als eine Bankverbindung, Softwareprodukte verschiedener Anbieter: Bei der wachsenden Anzahl unterschiedlichster Anwendungen wünschen sich Unternehmer zunehmend einen einheitlichen und durchgängigen Prozess für die Verwaltung aller Finanzen und die gesamte Buchhaltung. Die Zukunft liegt also nicht in der Entscheidung für jeweils beste einzelne Produkte, sondern in der Konzeption von Gesamtlösungen, wie sie auch die genossenschaftliche Finanzgruppe zur Verfügung stellt. Sie bedeuten:

- **Schnelligkeit**
- **Einfachheit**
- **individuell** auf das Unternehmen abgestimmte Lösungen nach Größe und Bedarf

Effiziente Verknüpfungen Der entscheidende Vorteil eines zentralen und systemübergreifenden Tools, das sowohl App- als auch webbasiert sein sollte, liegt in der direkten Verknüpfung mit der Finanzbuchhaltung sowie der Debitoren- und Kreditoren-Buchhaltung. Damit fließen alle Eingaben sofort in die Gesamtbuchungssysteme ein. Dies ermöglicht zu jeder Zeit einen Überblick über das, was im nächsten Schritt erledigt werden muss und in welcher sinnvollen Reihenfolge die weitere Abarbeitung vorteilhaft ist. Auch alle weiteren relevanten Funktionen zu Buchhaltung und Finanzen gehen effizient, leicht und sicher von der Hand, wie zum Beispiel:

- Erstellen von Angeboten, Kalkulationen und Rechnungen (inkl. E-Rechnungen); digitaler Versand per E-Mail sowie automatische Verknüpfung mit der Debitoren-Buchhaltung
- Foto-Funktion für Rechnungs-Upload über das Smartphone
- Bankingfunktionen wie Bezahlen, Kontostandinfo (Multibanking)
- Übermittlung von Belegen an den Steuerberater
- u.v.m.

Fit für Europa Ein zentrales Tool für Finanzen und Buchhaltung greift ebenfalls mit den EU-Zielen ineinander, den europäischen Binnen-Geldverkehr bequemer, günstiger und sicherer zu gestalten. Die 2018 eingeführte EU-Zahlungsdiensterichtlinie PSD II (Payment Service Directive) schafft dazu neue Spielregeln für den EU-Zahlungsverkehrsmarkt. Die Neuregelungen sollen insbesondere dazu beitragen, den Verbraucherschutz sowie die Rechtssicherheit zu verbessern, technische Innovationen zu fördern und den Wettbewerb zu erhöhen. Dazu gehören neue und innovative Bezahlssysteme, die bisher nicht reguliert waren, sowie gestiegene Anforderungen an den Datenschutz und die Sicherheit von elektronischen Zahlungen. Hierfür ist die Funktion des Liquiditätsmanagements von Vorteil, die erstmals Multibanking integriert, das heißt eine Übersicht über alle Konten, auch verschiedener Banken, auf einen Blick gewährt.

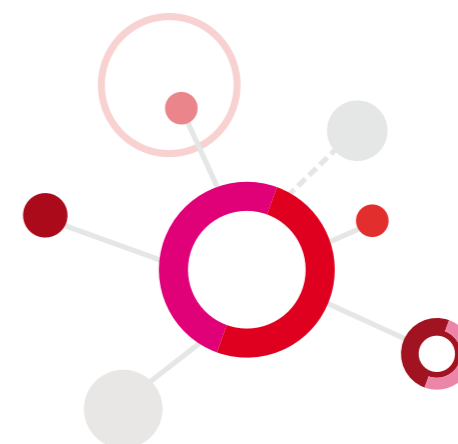


Steffen Wüsthof,
Bereichsleiter Firmenkunden der Hamburger Volksbank

INFO

Seit 158 Jahren lebt die Hamburger Volksbank ihr Motto „Man kennt sich.“ als partnerschaftliches Geschäftsprinzip und Leistungsversprechen. Als Bank vor Ort kennt sie die Unternehmen der Metropolregion Hamburg sowie die lokalen Wirtschaftsstrukturen sehr genau. Mit einem Kompetenzteam von über 30 Beratern und Spezialisten aus dem genossenschaftlichen Finanzverbund bietet sie maßgeschneiderte Lösungen in allen Phasen der Unternehmensentwicklung. Durch eine verantwortungsvolle Geschäftspolitik erzielt die Genossenschaftsbank nachhaltige Erfolge und verfügt über stabile Wachstumsspielräume für die Investitionsvorhaben ihrer Kunden und Mitglieder. Ihre expansive Strategie setzt die Bank im Geschäftsjahr 2019 im Ausbau des Kreditgeschäfts erfolgreich fort.

www.hamburger-volksbank.de



Im Gegensatz zu Deutschland ist kontaktloses und mobiles Bezahlen mittlerweile europäischer Standard

Mobil, bequem – und sicher? Die Entwicklung von konzeptionellen Gesamtlösungen geht weiter: Vom Zahlungsverkehr bis zum Finanzmanagement können alle Vorgänge komplett in einer Prozesskette erledigt werden – und das auf dem neuesten Sicherheitsstandard. Wer sich die Vorteile vor Augen führt, die sich hieraus ergeben – Zeitersparnis, Kostenreduzierung und ein einfaches Handling von jedem Standort aus – sollte sich über die für ihn passenden Lösungswege informieren: Welchen Gesamtbedarf habe ich? Was hilft mir weiter? Dabei stellen sich immer wieder auch Fragen zur Sicherheit der mobilen Abwicklung. Hier hat eigenverantwortliches Verhalten, die Verantwortung für sensible Kundendaten und die strenge Einhaltung der Sicherheitsempfehlungen zum Beispiel zum Datenschutz und zur Passwortwahl oberste Priorität. Sollten dennoch Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, sollte das Onlinebanking umgehend gesperrt werden.

Bemerkenswert: Sicherheitssysteme werden laufend weiterentwickelt und stellen Betrugsfälle aufgrund der Auswertung der Nutzungsdaten oft sehr viel früher als der betroffene Anwender fest und lösen automatisch Sicherheitsmaßnahmen, wie zum Beispiel eine Information des Nutzers und der Bank, aus. Zum Vergleich: Die höchste Betrugsquote lässt sich bei papierhaften Überweisungen nachweisen.

Pressekontakt:
Heidi Melis
Hamburger Volksbank
Hammerbrookstraße 63-65
20097 Hamburg
Tel.: 040 – 30 91 – 90 49
E-Mail: heidi.melis@hamvoba.de
www.hamburger-volksbank.de

Anzeige

Fazit:

Alle relevanten Funktionen zu Buchhaltung und Finanzen können schon heute immer und überall auch von unterwegs genutzt werden. Die Zukunft gehört systemübergreifenden Gesamtlösungen, mit denen vom Zahlungsverkehr bis zum Finanzmanagement alle Vorgänge aus einem zentralen Tool heraus komplett in einer Prozesskette erledigt werden können.



Online- und Mobilebanking jederzeit und sicher

- Bestmöglichen Schutz für das Online-Banking bieten Verfahren mit höchstem Sicherheitsniveau, durch die Angriffe deutlich erschwert werden.
- Halten Sie das Betriebssystem Ihres Smartphones bzw. Tablets immer auf dem aktuellen Stand.
- Stellen Sie eine Internetverbindung nur über vertrauenswürdige Netze her, insbesondere bei unbekanntem Netzwerken (wie zum Beispiel öffentliche WLANs) ist Vorsicht bei Banktransaktionen geboten.
- Beziehen Sie Ihre Apps nur aus sicheren und vertrauenswürdigen Quellen, zum Beispiel iTunes oder Google Play Store.
- Achten Sie auf die korrekte Herstellerbezeichnung bei den Apps.
- Verwenden Sie stets die aktuelle Version der jeweiligen App.
- Wählen Sie sichere Passwörter und geben Sie diese nur unbeobachtet ein.
- Checken Sie regelmäßig die Umsätze auf Ihren Konten und melden Sie ungewöhnliche Buchungen sofort der Bank oder sperren Sie sofort Ihr Onlinebanking über die einheitliche Hotline 116 116.
- Wenn Sie Ihr Smartphone verlieren, sperren Sie sofort Ihre digitalen Karten.

Wo steht
mein Unternehmen,
wenn ich nicht mehr an
der Spitze stehe?

Die Zukunft steckt voller Fragen.
Finden wir gemeinsam Antworten.
Persönlich, fair, genossenschaftlich.

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir unterstützen Sie in jeder Unternehmensphase.

Von der Unternehmensgründung über Wachstumspläne bis zur Nachfolgeregelung – mit der Hamburger Volksbank haben Sie einen erfahrenen Partner an Ihrer Seite, auf den Sie sich immer verlassen können. Als Bank vor Ort kennen wir den Hamburger Wirtschaftsraum sehr genau und unterstützen Sie in allen Phasen Ihres Unternehmerlebens. Kompetenz, Persönlichkeit und Nähe sind unsere Leistungsversprechen, damit Sie sich voll und ganz auf Ihr Unternehmen konzentrieren können. Nehmen Sie uns beim Wort – unser Beratungsmotto lautet „**Man kennt sich.**“

Sie haben Fragen? Rufen Sie Ihre persönliche Ansprechpartnerin Karen Gruel unter Telefon: 040/3091-9401 an.

www.hamburger-volksbank.de

 **Hamburger Volksbank**
Man kennt sich.

RÜCKBLICK

Papierschiffe falten? Agile Unternehmensführung!

Vortrag mit Live-Demo am 13. Februar bei der HSBA

von Gabriela Friedrich

„Das Prinzip von Agilität in der Unternehmensführung kann man intellektuell nicht verstehen – man muss es erleben“, erklärte Referent Dr. Frank Edelkraut, Geschäftsführer der Mentus GmbH und Experte für Führungskräfte- und Organisationsentwicklung.

48

Mehr als 30 Gäste verfolgten seine Ausführungen interessiert und erhielten denn auch prompt Gelegenheit, einen Aspekt von Agilität unmittelbar zu erfahren. In dem großen Raum der HSBA im 6. Stock waren zu diesem Zweck bereits zwei große Tischblöcke und neben jedem Tischblock ein Flipchart aufgebaut worden. Dort nahmen nun jeweils sieben Teilnehmer Platz und erhielten von Dr. Edelkraut die Anweisung, so schnell wie möglich Papierschiffe zu falten – und zwar zunächst im Push-Verfahren. Jeder am Tisch sollte einen Falt-Arbeitsgang erledigen und dann das Blatt Papier seinem Nebenmann für den nächsten Arbeitsschritt hinüberschieben.

Als kleine Zusatz-Herausforderung wurde dann noch ein „Sonderauftrag“, in diesem Fall ein Schiffchen mit Sonderlackierung, in den Herstellungsablauf eingefügt.

Ganz wie im wahren Unternehmensalltag auch, wo Zusatzaufträge in die laufende Produktion integriert werden müssen. Es wurde gefaltet, geschoben und gezählt – ein großer Spaß für Übungsteilnehmer und Zuschauer. Doch erst der nächste Übungsdurchgang führte zu dem Aha-Effekt, was dieses amüsante Tun denn mit Agilität zu tun hatte. Denn jetzt sollte das Ganze im Pull-Verfahren durchgeführt werden, bei dem sich jeder sein weiterzubearbeitendes Papierteil von dem Kollegen nahm, sobald dieser seinen Arbeitsschritt vollendet hatte. Und siehe da: Nirgendwo staute sich mehr Papier, der Prozess war im Fluss, man arbeitete als crossfunktionales Team zusammen. Und obwohl die Arbeitsbelastung für den Einzelnen nur noch halb so hoch war, wurde ein gleich hoher Output erzeugt. Und dies bei sehr viel weniger Work in Progress, also unvollendeten Schiffchen. Großes Staunen! Dr. Edelkraut erläuterte, dass der zweite Übungsdurchgang einen Aspekt agilen Arbeitens verdeutlicht hatte. Bei ihm pullen Teams das, was sie glauben leisten zu können und verringern damit sowohl die Durchlaufzeit als auch die Kapitalbindung von WIP. Es wird also nur so viel Arbeit ins System gegeben, wie auch ausgegeben wird.

Grundsätzlich definierte Dr. Edelkraut Agility als eine Form des Lernens, wie man heutzutage mit komplexen Themen umgeht. Dazu gehört unter anderem auch die Vorgehensweise probe – sense – respond, also experimentell

ausprobieren, aus den Ergebnissen Schlussfolgerungen ziehen und dann ein nächstes Experiment starten. Daraus entsteht eine Organisationsform, die sich dem Umfeld anpasst und in der Kundenzufriedenheit oberste Priorität hat.

Wie dies in unterschiedlichen Unternehmen heutzutage bereits erfolgreich umgesetzt wird, erfuhren die Gäste in der auf das Schiffe falten folgenden Talkrunde. Podiumsteilnehmer waren Nicholas Ziegert (W&Z FinTech GmbH), Heiko Mosig (NOSPA), Dr. Björn Castan (United Research AG), Dr. Frank Edelkraut sowie Prof. Dr. Michael Höbig (HSBA). So berichtete Ziegert, wie er seinen Führungsstil und sein Menschenbild durch die Ausgründung aus der Warburg Bank komplett ändern musste, um in seinem neuen Fintech agil arbeiten zu können. Mosig erzählte von einer Regionaldirektion der NOSPA, die sich durch die Umstellung auf agiles, selbstbestimmtes Arbeiten vom Underperformer zur besten Regionaldirektion entwickelt hatte. Und Dr. Castan schilderte, in welcher Weise sein Marktforschungsinstitut Unternehmen dabei unterstützt, neue Problemfelder zu identifizieren, für die es noch keine Produkte gibt. Nach der Problemsuche sorgt er im zweiten Schritt für das erforderliche qualifizierte Kunden-Feedback, um die Lösungsideen für das Problem bis zur Marktreife zu entwickeln.

In der sich anschließenden Diskussion mit den Gästen wurde schnell deutlich: Agile Unternehmensführung ist nicht für jeden geeignet. Und diejenigen, die davon profitieren könnten, konfrontiert sie mit ungeahnten Herausforderungen neuen Denkens und Handelns. Deshalb standen auch lange nach Ende des offiziellen Teils noch viele Gäste beisammen, tauschten Ideen und Erfahrungen aus und genossen das durch United Research gesponserte leckere Fingerfood-Bufferet und die Weine.

Beim Pull-Verfahren wird nur so viel Arbeit ins System gegeben, wie ausgegeben wird. Trotz des gleich hohen Outputs ist die Arbeitsbelastung nur halb so hoch.



49

AUTOTEST

Jaguar I-Pace - das schnurrende Kätzchen

Ein Erlebnisbericht von Malte Wettern



Schuld sind die zwei unabhängig voneinander arbeitende Elektromotoren, die die vollelektronische Katze mit 400 PS (294 kW) versorgen und damit rollt der Allrad SUV von Jaguar zwar nahezu geräuschlos wie auf Schienen schnurrend dahin, jedoch verleitet diese Leistung von je 200 PS auf der Vorder- und Hinterachse auch dazu, den I-Pace hier und da mal kräftig auch im Stadtgebiet Fauchen zu lassen.

Mit dieser Leistung wird die über 2 Tonnen schwere Katze in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultiert und zwar nahezu lautlos.

Da kommen viele mit PS vollgestopfte und röhrende Sportwagen, die von der Soko Autoposer der Hamburger Polizei auch gerne aus dem Verkehr gezogen werden, leider gar nicht mit. Dieses unverdächtige leise Beschleunigen macht man dann auch das ein oder andere Mal, wenn die Ampel von Rot-Gelb auf Grün umspringt und man zuvor an der Ampel an erster Stelle zum Halten gekommen ist. Der Vorteil an diesem verantwortungslosen Beschleunigungen ist jedoch, dass wenn man sein Fuss vom Gas nimmt, der Jaguar selbst

abbremst und so Energie für die Batterie zurückgewinnt. Diese sogenannte Rekuperation kann man in Ihrer Stärke auch einstellen, sofern man nicht so stark abgebremst werden möchte. Wenn man sich jedoch daran gewöhnt hat, betätigt man relativ selten die Bremse, sondern durch sensibles Wegnehmen des Gaspedals rollt man mit Energierückgewinnung nahezu an jede Ampel im Stadtverkehr. Ach ja, das abrupte Entschleunigen ohne Bremspedal quitiert der Jaguar dennoch mit dem Aufleuchten der Bremslichter, es wäre sonst für den nachfolgenden Verkehr sicherlich zu gefährlich.

Für die vom Hersteller angegeben Reichweite wurde der I-Pace mit einer 90 kWh-Batterie ausgerüstet, die komplett im Unterboden des Fahrzeuges verbaut ist. Mit einer solchen Batterie steigert Jaguar die Reichweite, eine Batterie im E-Golf hat beispielsweise nur 36 kWh. Insofern war es mir problemlos möglich, an die Ostsee nach Timmendorf und zurück zu fahren, ohne mir Gedanken über die Reichweite zu machen. Für den sorgsameren Fahrer hält das digitale Touch-Display aber auch die grafische Information bereit, bis zu welchem Radius das Kätzchen einen noch bringen wird. Laut Preisliste gibt es den I-Pace ab 77.850 EUR. Hugo Pfohe Fleet & Business kann diesen Einstiegspreis dank regionaler Leasing-Sonderkonditionen für E-Mobilität aktuell unter 70.000 EUR kalkulieren.

Der Jaguar bremst selbst ab, sobald man seinen Fuß vom Gas nimmt. Um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, leuchten die Bremslichter auf.



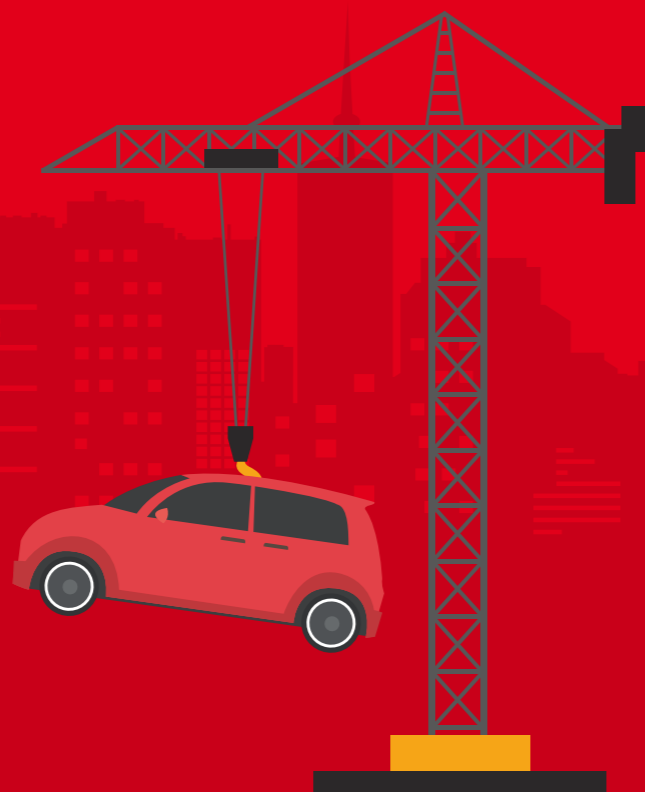
Mobilität auf Elektrobasis hat ein häufig diskutiertes Handicap: eine vergleichsweise geringe Reichweite zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Seit Ende 2018 spielt Jaguar jetzt mit seinem neuen Kätzchen, dem I-Pace, im Gehege der ausdauernden E-Fahrzeuge mit. Der Hersteller verspricht bis zu 470 Kilometer mit einer Akkuladung, selbstverständlich abhängig vom Fahrverhalten. Um es vorneweg zu sagen, ich und mein Fahrverhalten haben es für diesen Erlebnisbericht leider nicht geschafft, und warum?



PRAXISFORUM

Verkehrskordinator Merl: „Wenn wir jetzt nicht bauen, versinken wir im Chaos.“

Hamburg wächst seit Jahren und wird auch in absehbarer Zukunft wachsen. Besonders zu spüren bekommen das die Pendler, Dienstleister und Unternehmer, die täglich in oder durch die Stadt müssen, aber regelmäßig vom zähfließenden Verkehr und Stau aufgehalten werden. Am 16. Januar 2019 nahm Christian Merl, zuständig für die Verkehrs- und Baustellenkoordination in der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dazu in einem PraxisForum in den Räumlichkeiten des AGA Unternehmensverbandes Stellung. Der AGA hatte die Veranstaltung, zu der 30 Gäste gekommen waren, zusammen mit dem Verband DIE FAMILIENUNTERNEHMER organisiert.



„Hamburg kann nur florieren, wenn wir eine Infrastruktur haben, die funktioniert“, sagte Christian Merl in seinem Eingangsstatement und verwies auf die notwendigen Bauvorhaben auf der A1, A7 und A26 sowie die dazugehörigen Brückensanierungen. Gerade mit Blick auf den weiterhin zunehmenden Lkw- und Pkw-Verkehr sagte Merl: „Wenn wir jetzt nicht bauen, versinken wir in ein paar Jahren im Chaos.“ Große Infrastrukturprojekten wie der Autobahn-Deckel über die A7 nördlich der Elbe oder der Neubau der A26 von Stade nach Hamburg-Stillhorn sind laut Merl Projekte von ganz entscheidender Bedeutung, um den Verkehr in und um Hamburg auf Jahre hinaus vernünftig zu regeln.

Schließlich belegen wissenschaftliche Erhebungen, dass die Verkehrsmenge in Zukunft weiterhin zunehmen wird.

Dass die zahlreichen Baustellen bei Pendlern und Unternehmern auf wenig Gegenliebe stoßen, weiß der Verkehrskordinator nur zu gut. Ihn erreichen täglich zahlreiche Beschwerdemails und Anrufe, auf Informationsveranstaltungen muss er immer wieder zur unbefriedigenden Verkehrssituation Stellung nehmen. „Dabei entsteht Stau meistens nicht durch eine Baustelle, sondern vielmehr durch Unfälle, Falschparker oder andere Verkehrsbehinderungen“, sagte Christian Merl. Er und seine Behörde wissen um die Problematik und versuchen deshalb, die Baumaßnahmen so zu koordinieren, dass möglichst wenige Beeinträchtigungen für den Kraftverkehr und Anwohner entstehen. Dazu hat sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eine Reihe von Leitlinien auferlegt, die Christian Merl dem Publikum präsentierte. Außerdem verwies er noch auf die wichtigen Kommunikationsmaßnahmen: „Der kommunikative Aufwand in der Betreuung der Baustellen nimmt immer mehr zu. So haben zum Beispiel alle Anwohner an der A7-Baustelle meine Telefonnummer – und können mich rund um die Uhr erreichen. Auch am Wochenende.“



Waren nach dem PraxisForum sehr zufrieden (v.l.): Ulrike Deike, Geschäftsführerin Betriebswirtschaft, Finanzen & Personal beim AGA, Referent Christian Merl und AGA-Präsident Dr. Hans Fabian Kruse.

Das Verkehrsproblem in und um Hamburg lasse sich mit dem Ausbau der Autobahnen und Brücken allein aber nicht lösen, erklärte Merl. Vielmehr sei ein Konzept mit einem vernünftigen Verkehrsmix notwendig, um in Zukunft trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens für eine spürbare Entspannung auf und neben den Straßen zu sorgen. Aber auch dieser Verkehrsmix ist nur dann realisierbar, wenn die entsprechende Infrastruktur geschaffen wird und funktioniert. Deshalb müsse weiterhin gebaut werden – zum Beispiel die neue U-Bahn-Linie U5, der Ausbau des Fahrrad- und Schienennetzes oder die Verbreiterung der Autobahnen. Zum Abschluss des AGA-PraxisForums warb Merl deshalb um mehr Unterstützung aus der Wirtschaft: „Auf Informationsveranstaltungen zum Infrastrukturausbau treffe ich fast ausschließlich Menschen, die gegen Baumaßnahmen sind. Dabei brauche ich vor allem aber auch Sie als Unternehmer, damit sich eine breitere Diskussionsbasis entwickelt.“

Wie wichtig den Hamburger Unternehmern das Thema Verkehrsinfrastruktur ist, hat erst kürzlich eine Blitzzumfrage des AGA Unternehmensverbandes unter seinen Mitgliedern gezeigt:

Auf Platz drei der Wunschliste an die Politik liegt die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur.

Der AGA wird nicht müde darauf hinzuweisen, dass ein koordiniertes Baustellenmanagement sowie eine lückenlose Kommunikation mit den Unternehmen und Bürgern eine Grundvoraussetzung für eine funktionierende Infrastruktur sind.



Hamburgs Verkehrs- und Baustellenkordinator Christian Merl nahm im AGA-PraxisForum Stellung zu den geplanten Bauvorhaben in und um Hamburg.



RÜCKBLICK

Vorbilder, Vordenker, Visionäre

Unternehmertag der JUNGEN UNTERNEHMER
am 22. Februar in Düsseldorf

Bereits die Auftaktveranstaltung am Vortag begeisterte: Constantin Buschmann, CEO des legendären Autotuners BRABUS, lud 50 autobeachtete Jungunternehmer zur Werkstattbesichtigung ein. Einen Teil der Führung übernahm der Chef selbst und ermöglichte fesselnde Einblicke in die Welt der Autoveredelung.



Der Unternehmertag selbst fand am 22. Februar im Kuppelsaal der Deutschen Bank in Düsseldorf statt.

Das Veranstaltungsmotto „Vorbilder, Vordenker, Visionäre“ versprach ein buntes Inspirationsprogramm. Und tatsächlich – die Vielfalt der Speaker und ihrer Themen sorgte dafür, dass am Ende jedes der jungen Mitglieder mit wertvollen Anregungen für seinen Unternehmeralltag nach Hause fuhr.



Doch zunächst eröffnete die Bundesvorsitzende Sarna Röser den Unternehmertag der jungen Unternehmer, gefolgt von Sven Jezorek, dem Leiter Geschäftskunden Deutschland, der als Vertreter der gastgebenden Deutschen Bank die Teilnehmer begrüßte.

Die anschließenden Vorträge moderierte der stellvertretende Bundesvorsitzende Lukas Büdenbender. So wurden die Vorträge Grundlage eines regen Austauschs der Speaker mit dem Publikum. Beispielsweise sprach Prof. Dr. Miriam Meckel, Gründungsverlegerin der digitalen Bildungsinitiative ada und ehem. Herausgeberin Wirtschaftswoche, mit den jungen Unternehmern über das Thema „Eine Chance für Millionen: Wie aus Deutschland ein Land der Digitalpioniere wird“. Und Dr. Frederik Hümmeke, Mitglied im Bundesvorstand, diskutierte das neue Seminarprogramm des Verbandes „Dein Phasenraum - Deine Entwicklung 2019“. Der zweite Veranstaltungsblock des Vormittags bot bereichernden Input von drei Rednern: Ferdinand Hirmer, Gesellschafter der Hirmer Unternehmensgruppe, erzählte sehr persönlich und offen, wie sich der komplexe





Nachfolgeprozess in seinem eigenen Familienunternehmen gestaltet hatte. Seinen Vortrag hatte er betitelt: „Handel ist Wandel – wie sich die Vision und das Selbstverständnis einer Unternehmerfamilie im Generationswechsel ändert“. Auch dem Redner der Deutschen Bank ging es um Wandel: Kai C. Fischer, Head of Disruptive & Strategic Programs der Deutschen Bank, sprach über „Kunden im Wandel – Banken im Wandel?“. Im Gespräch mit Dr. Frederik Hümmeke griff Constantin Buschmann, CEO von BRABUS, wieder das Thema des Generationenwechsels auf. Er sprach über das Verhältnis zu seinem Vater und den schwierigen Weg als Nachfolger zum CEO seines Familienunternehmens „Vom Nachfolger zum Vorbild – Erste Schritte in großen Fußstapfen“.



Nach der Mittagspause standen Startups im Mittelpunkt. Chanyu Xu, Gründerin und CEO von ONO Labs, eröffnete diesen Veranstaltungsteil mit ihrem Blick auf die Start-Up-Szene: „Aus dem Leben einer Gründerin: Geschichten aus dem europäischen Start-Up Hub Berlin“. Und Moritz Kreppel, der seine Erfolgsgeschichte als Gründer mitgebracht hatte, beschloss die Tagesveranstaltung des Unternehmertages mit seinem Beitrag „Urban Sports Club: in fünf Jahren von Bootstrapping zur Marktführerschaft“.



Die Abendveranstaltung fand in einer besonderen Ambiente statt: BRABUS hatte für die jungen Unternehmer seinen Flagship Store geöffnet, wo bis Mitternacht diskutiert, Kontakte geknüpft und gefeiert wurde. Einige Teilnehmer zogen danach sogar noch weiter in einen Düsseldorfer Club.

Lokal verwurzelt. Global vernetzt.

Als neuer Kooperationspartner des Regionalkreises Metropolregion Hamburg des Verbands DIE FAMILIENUNTERNEHMER e.V., DIE JUNGEN UNTERNEHMER freuen wir uns auf den gemeinsamen Austausch mit Ihnen.

CMS begleitet Sie und Ihr Unternehmen bei allen wichtigen rechtlichen und steuerlichen Fragestellungen, sowohl in der kontinuierlichen Entwicklung als auch bei der Umsetzung innovativer Geschäftsmodelle. Mit über 70 Büros weltweit zählt CMS zu den Sozietäten mit der größten globalen Präsenz, die mit tiefgreifender lokaler Kompetenz einhergeht.

Sprechen Sie uns an.

Dr. Eckart Gottschalk
E eckart.gottschalk@cms-hs.com

Dr. Hilke Herchen
E hilke.herchen@cms-hs.com

Dr. Daniel Ludwig
E daniel.ludwig@cms-hs.com

Dr. Thomas J. Meyer
E thomas.j.meyer@cms-hs.com

CMS
Stadthausbrücke 1–3
20355 Hamburg
T +49 40 37630 0

Your World First
cms.law

NORDSTORY

Holsteiner Familienunternehmer stellen sich vor

Kai Kruse ist seit über 20 Jahren in dritter Generation im Kruse-Firmenverbund aktiv – heute als geschäftsführender Mehrheitsgesellschafter. Ursprung des Kruse-Firmenverbund ist das 1934 vom Großvater gegründete Unternehmen „Henry Kruse“ mit heutigem Sitz in Neumünster. Das Unternehmen mit sieben Tochtergesellschaften in Deutschland, Polen und Dänemark und ca. 350 Millionen Euro Umsatz beschäftigt ca. 1.150 Mitarbeiter. Als eines von sechs Familienunternehmen ist der Kruse-Firmenverbund Teil des Handels- und Versorgungspartners igefa mit Sitz in Berlin. Alle ausländischen Aktivitäten (aktuell in 36 Ländern) werden über die Berliner Dachgesellschaft INPACS zusammengefasst, deren Belange Kai Kruse als Vice Chairman vertritt.

Über den Befragten



Kai Kruse

INFO

Unternehmen:
Henry Kruse GmbH & Co. KG

Gründungsjahr:
1934

Sitz:
Neumünster

www.igefa.de

1 Welches Thema beschäftigt Sie als Unternehmer derzeit am meisten?

Kai Kruse: Vielleicht nicht überraschend, aber die Digitalisierung ist für uns das wichtigste Vorhaben der kommenden Jahre. Als ehemaliges Großhandelsunternehmen entwickeln wir uns zum Vollversorgungsunternehmen für gewerbliche Kunden. Da das Wettbewerbsumfeld sich verändert und wir im Wettstreit um unsere Kunden auf zunehmend kapitalstarke, börsennotierte Unternehmen treffen, müssen wir zunächst in der Lage sein, auch dem Preiswettbewerb standzuhalten. Einerseits muss unsere Unternehmensgruppe daher ihre Pflichtaufgabe erfüllen, nämlich alle Standardprozesse so effizient wie möglich durchzuführen. Andererseits können wir als Familienunternehmen unsere Vorteile in der Nähe zum Kunden suchen und Dienstleistungen anbieten, die heute in dieser Form kein anderer anbietet. Hier nutzen wir die Chancen der Digitalisierung beispielsweise durch einen auf die Bedürfnisse unserer Kunden zugeschnittenen Onlineshop oder unser neues Angebot „NOS“ („Never out of stock“), was unseren Kunden die Garantie gibt, die volle Verfügbarkeit über definierte Artikel zu haben, ohne dass der Kunde selber bestellen muss. Dieses System wurde ursprünglich für die Vollversorgung von Krankenhäusern entwickelt, im vergangenen Jahr auf einzelne Kunden der Systemgastronomie ausgeweitet und wird nun ganz aktuell gemeinsam mit einem nationalen Gebäudereinigungsunternehmen getestet. Mit solchen Konzepten, die durch unsere eigenen digitalen Systeme gestützt werden, können wir uns von unseren Wettbewerbern unterscheiden.

2 Welche Infrastruktur-Verbesserungen wünschen Sie sich für unseren Norden? Was könnten Bund und Land tun?

Kruse: Als Vollversorgungsunternehmen sind wir angewiesen auf eine funktionierende Infrastruktur. Da die Logistik für unser Unternehmen eine entscheidende Rolle spielt, ist es für uns schleierhaft, warum in den vergangenen Legislaturperioden so wenig für die Instandhaltung und die Weiterentwicklung des Straßennetzes getan wurde. Die amtierende Regierung scheint hier den Nachholbedarf erkannt zu haben. Der Ausbau der A20, der A21 sowie die Querung des Nordostseekanals

der A7 in Rendsburg seien hier als wichtigste Vorhaben genannt – dies sind die Hauptschlagadern unserer Region. Als regelmäßiger Bahnfahrer ist es für mich (besonders in Schleswig-Holstein) erschreckend, dass uns heute – in Deutschland, einem Land, das den Anspruch haben muss, führender Technologiestandort zu sein –, Länder wie Italien in Sachen Pünktlichkeit voraus sind.

3 Wie ist Ihre Haltung zu den absehbaren technologischen Innovationen wie fahrerlose LKW, Drohnen & Co.?

Kruse: Die digitalen Innovationen rund um die Logistik sind für uns von besonderer Bedeutung. Die Verfügbarkeit von Fachkräften, insbesondere in der Logistik, seien es Kraft- oder Servicefahrer, Kommissionierer usw., hat sich inzwischen zu einem strategischen Mangel entwickelt. Aus diesem Grunde sind Neuerungen, die Prozesse zukünftig noch effizienter machen können, für uns besonders wichtig.

4 Was schätzen Sie am Norden und seinen Menschen?

Kruse: Die hanseatische Kaufmannsart. Was besprochen ist, wird gemacht. Wir sagen, was wir tun und tun, was wir sagen.

5 Mit dem Frühjahr beginnt die Reisezeit. Haben Sie schon Reisepläne? Mit Blick auf die allgegenwärtige Erreichbarkeit, wie handhaben Sie es persönlich, vor allem im Urlaub?

Kruse: Als Unternehmer mit rund 1.000 Mitarbeitern im In- und Ausland liegt meine Verantwortung in der strategischen Weiterentwicklung unserer Unternehmensgruppe. Ich arbeite **am** Unternehmen - nicht **im** Unternehmen. Für alle operativen Entscheidungen habe ich glücklicherweise tolle Führungskräfte, die ihren Verantwortungsbereich erfolgreich verantworten können. Nach einem persönlichen Schicksalsschlag vor rund sechs Jahren habe ich eine Führungsstruktur geschaffen, die meine operative Anwesenheit entbehrlich macht. Und daher erreichen mich ausgesprochen selten Anrufe während meines Urlaubs.

„Digitalisierung bietet Konzepte wie "NOS" (Never out of stock). Das gibt unseren Kunden Garantie und unterscheidet uns von unseren Wettbewerbern“



Urteile, die Sie kennen sollten



Gesellschaftsrecht

Bezeichnung „Partners“ in der Firma einer GmbH unzulässig

(KG Berlin, Beschluss vom 17.09.2018 – 22 W 57/18)

Das Problem Bei der Wahl der Firma eines Unternehmens haben Unternehmenseigner im Allgemeinen eine große Gestaltungsfreiheit. Gewährleistet werden muss allerdings, dass die Firma zur Kennzeichnung des Unternehmens geeignet ist und Unterscheidungskraft zu anderen Firmen besitzt. Zudem darf die Firma nicht irreführen.

Seit Einführung der Partnerschaftsgesellschaften vor knapp 20 Jahren existiert für Gesellschaften in anderen Rechtsformen jedoch noch eine weitere Einschränkung: Die Firmenbestandteile „Partnerschaft“ sowie „und Partner“ sind seither ausschließlich Partnerschaftsgesellschaften vorbehalten (§ 11 Abs. 1 PartGG). Gesellschaften anderer Rechtsform dürfen diese nicht verwenden – es sei denn sie verwendeten diesen Begriff bereits zum

Inkrafttreten des PartGG, verbunden mit einem Rechtsformzusatz, z.B. GmbH (Bestandsschutz).

Die Rechtsprechung Das Kammergericht Berlin hat dies nunmehr auch für die Firmenbestandteile „Partners“ bzw. „Capital Partners“ bestätigt – Zusätze, die insbesondere in der Finanzbranche nicht ungewöhnlich sind. Das Gericht stellte fest, dass diese in der Firma einer GmbH nicht verwendet werden dürfen. Dies gelte ungeachtet dessen, dass die konkret verwendeten Begriffe nicht ausdrücklich in der gesetzlichen Regelung des § 11 PartGG genannt sind. Denn die gesetzliche Regelung zweckweise, auch die untechnische Verwendung der geschützten Begriffe im Rahmen ähnlicher Wendungen durch andere Rechtsformen zu unterbinden.

Unsere Praxisempfehlung Bei Neugründungen oder Firmenänderungen von z.B. GmbHs ist deshalb im Hinblick auf die Wendung „Partner“ oder ähnliche Begriffe weiterhin Vorsicht geboten. Der erwähnte Bestandsschutz gilt jedoch für bereits seit längerem existierende Firmierungen mit entsprechendem Rechtsformzusatz im Regelfall weiterhin.

Arbeitsrecht

Sachgrundlose Befristung bei Vorbeschäftigung unzulässig

(BAG, Urt. v. 23.01.2019 – AZR 733/16)

Das Problem Nach bisher ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (BAG, Urt. v. 06.04.2011, 7 AZR 716/09) galt, dass im Hinblick auf eine unzulässige Kettenbefristung eine „Zuvor-Beschäftigung“ nicht gegeben ist, wenn das frühere Arbeitsverhältnis mehr als drei Jahre zurückliegt. Diese Rechtsprechung konnte jedoch aufgrund einer Entscheidung des BVerfG (Beschl. v. 06.06.2018, 1 BvL 7/14 und 1 BvR 1375/14) nicht aufrechterhalten werden.

Die Entscheidung Nach Ansicht des BAG ist das Verbot der sachgrundlosen Befristung dann unzumutbar, wenn die Gefahr einer Kettenbefristung unter Ausnutzung der strukturellen Unterlegenheit der Beschäftigten nicht bestehe und es daher zur Erhaltung des un-

befristeten Arbeitsverhältnisses als Regelbeschäftigungsform nicht erforderlich sei. Das wäre insbesondere der Fall, wenn eine Vorbeschäftigung sehr lange zurückliege, ganz anders geartet war oder von sehr kurzer Dauer gewesen ist. Unter Berücksichtigung dieses Grundsatzes urteilte das BAG, dass die sachgrundlose Befristung eines Arbeitsvertrags nach § 14 Absatz Abs. 2 TzBfG dann nicht zulässig ist, wenn zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber bereits acht Jahre zuvor ein Arbeitsverhältnis von etwa 1 1/2-jähriger Dauer bestanden hat, das eine vergleichbare Arbeitsaufgabe zum Gegenstand hatte.

Folgen für die Praxis Das Urteil des BAG wurde bisher nicht veröffentlicht. Die Pressemitteilung lässt bislang offen, wie lange eine Vorbeschäftigung grundsätzlich zurückliegen muss, damit eine unzulässige Kettenbefristung nicht vorliegt; unzulässig ist die sachgrundlose Befristung eines Arbeitsvertrags zumindest dann, wenn bereits acht Jahre zuvor ein Arbeitsverhältnis von 1 1/2-jähriger Dauer bestanden hat. Arbeitgeber die beabsichtigen, Arbeitsverhältnisse sachgrundlos zu befristen, sollten deshalb prüfen, ob eine Vorbeschäftigung mit dem Arbeitnehmer bereits zuvor bestanden hat.

Der AUTOR



Peter Plennert ist Rechtsanwalt und Manager bei der KPMG Law Rechtsanwalts-gesellschaft mbH in Hamburg. Seit mehreren Jahren berät er Familienunternehmen und Unternehmenseigner in allen Bereichen des Gesellschafts- und Handelsrechts, bei Umstrukturierungen und bei Unternehmenstransaktionen.



Dr. Theofanis Tacou, LL.M. ist Rechtsanwalt und Manager bei der KPMG Law Rechtsanwalts-gesellschaft mbH in Hamburg. Seit mehreren Jahren berät er Familienunternehmen und deren Gesellschafter in allen Bereichen des Arbeits- und Sozialversicherungsrechts, insbesondere bei Umstrukturierungen und bei Unternehmenstransaktionen.

Urteile, die Sie kennen sollten

Arbeitsrecht

Mobil mit dem Dienstrad ins Jahr 2019

3

Das Problem Seitdem Dienstfahräder im so genannten „Dienstwagenprivileg“ 2012 steuerlich den Dienstwagen im Großen und Ganzen gleichgestellt wurden, ist insbesondere in Großstädten mit begrenztem Parkangebot, vollen Straßen und in der Regel kürzeren Arbeitswegen ein wahrer Hype um die Dienstfahräder ausgebrochen. Bis zu 250.000 Dienstfahräder sollen deutschlandweit bereits unterwegs sein. Allerdings gibt es dazu einige steuerrechtliche Besonderheiten zu beachten.

Die Rechtsprechung Der Arbeitgeber besorgt das Fahrrad (Kauf oder Leasing) und überlässt es seinem Arbeitnehmer – in der Regel auch zur privaten Nutzung. Dies ist vorzugsweise in einem entsprechenden Überlassungsvertrag geregelt. Die Anschaffungskosten bzw. Leasingraten kann der Arbeitgeber als Betriebsausgaben absetzen, so wie dies auch bei einem Dienstwagen möglich ist. Zudem kann der Arbeitnehmer weiterhin die Entfer-

nungspauschale für Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit 0,30 /km entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG geltend machen, da diese grundsätzlich unabhängig vom Verkehrsmittel gilt. Der Arbeitnehmer muss das Fahrrad aber stets mit monatlich 1 Prozent des Brutto-Listenpreises als geldwerten Vorteil versteuern, sofern dieses auch privat genutzt wird. Die weiteren 0,03 Prozent je Entfernungskilometer muss der Arbeitnehmer hingegen nur dann versteuern, wenn ihm ein E-Bike zur Verfügung gestellt wurde, das schneller als 25 km/h fahren kann.

Mit dem Jahressteuergesetz 2018 hat der Gesetzgeber im Herbst vergangenen Jahres beschlossen, umweltfreundliche Mobilität im Dienstfahrzeugsektor zu fördern. Seit dem 1. Januar 2019 fällt deshalb nach § 3 Nr. 37 EStG die Verpflichtung zur 1-Prozent-Versteuerung weg, sofern der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer das Fahrrad zusätzlich zum Arbeitslohn zur Verfügung stellt. Damit dieser Steuervorteil zum Tragen kommen kann, bedarf es aber einer eindeutigen Kostenübernahme durch den Arbeitgeber.

Unsere Praxisempfehlung Die Neuregelung betrifft nur einen kleinen Teil der Dienstfahrradnutzer. Denn soll es weiterhin, wie üblich, zu einer Barlohnnumwandlung kommen – dem Arbeitnehmer wird das Fahrrad also als Sachlohn zur Verfügung gestellt und dafür behält der Arbeitgeber vom monatlichen Bruttolohn die Leasingrate und die Versicherungsprämie ein – verbleibt es bei der vollen Versteuerung mit der 1-Prozent-Regelung. Durch die Barlohnnumwandlung kommt es zu einer Verringerung des zu versteuernden Einkommens für den Arbeitnehmer und den Arbeitgeber. Allerdings werden damit auch weniger Sozialabgaben abgeführt, welche sich wiederum negativ auf die künftige Rente auswirkt.

Arbeitsrecht

Brückenteilzeit: Das hat sich zum Jahreswechsel geändert

4

Das Problem Seit 1. Januar 2019 haben Arbeitnehmer das Recht auf sogenannte Brückenteilzeit, also die Möglichkeit auf eine befristete Teilzeit. Mit der neuen Brückenteilzeit können Arbeitnehmer nun nach einer Teilzeitphase wieder zu ihrer vorherigen Arbeitszeit zurückkehren.

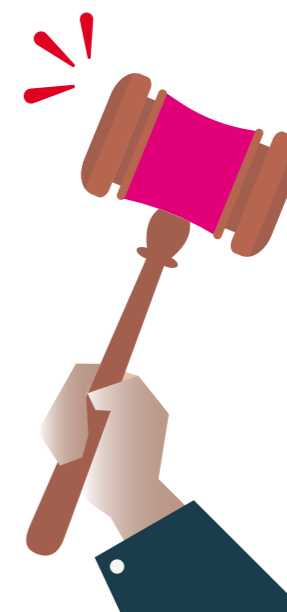
Die Rechtsprechung Gesetzlich verankert ist die Brückenteilzeit im Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG). Bisher hatten Arbeitnehmer gemäß § 8 (TzBfG) in Betrieben mit mehr als 15 Arbeitnehmern nach sechs Monaten Betriebszugehörigkeit lediglich einen Anspruch auf unbegrenzte Teilzeitarbeit. Ein Rückkehrrecht zur vorherigen Arbeitszeit bestand nicht. Der Rechtsanspruch besteht jedoch nur für Arbeitnehmer in Betrieben mit mehr als 45 Beschäftigten und einer Beschäftigungsdauer von mehr als sechs Monaten. Für Arbeitgeber, die zwischen 46 und 200 Arbeitnehmer beschäftigen, gilt eine besondere Zumutbarkeitsgrenze. Sie haben die Möglichkeit, den Antrag auf Brückenteilzeit abzulehnen, wenn bei ihnen von 15 Arbeitnehmern bereits einer

in befristeter Teilzeit arbeitet. Hierbei zählen allerdings auch nur die Arbeitnehmer, die tatsächlich in Brückenteilzeit arbeiten. Beschäftigungen aufgrund anderer Regelungen im Sinne des TzBfG werden nicht berücksichtigt.

Um dem Arbeitgeber Planungssicherheit zu geben, kann der Anspruch auf Brückenteilzeit nur für einen Zeitraum von mindestens einem und höchstens fünf Jahren geltend gemacht werden.

Tarifvertragsparteien haben allerdings die Möglichkeit, durch den Tarifvertrag hiervon abweichende Regelungen zu treffen. Der Antrag auf Brückenteilzeit muss mindestens drei Monate vor Beginn der gewünschten Verringerung in Textform gestellt werden. Bestimmte Gründe für den Antrag sind nicht erforderlich. Der Arbeitgeber kann mit den im Teilzeitbefristungsgesetz jetzt bereits genannten Gründen der beabsichtigten Brückenteilzeit widersprechen.

Unsere Praxisempfehlung Da dem Arbeitgeber Planungssicherheit gegeben werden soll, ist es dem Arbeitnehmer nicht möglich, während seiner Brückenteilzeit seine Arbeitszeit wieder zu verlängern oder zu verkürzen oder zu seiner vorherigen Arbeitszeit zurückzukehren.



Über die AUTORIN



Janine Fazelly ist Leiterin der Rechtsabteilung und Rechtsanwältin beim AGA Unternehmensverband



Der Arbeitgeber kann mit den im Teilzeitbefristungsgesetz genannten Gründen der beabsichtigten Brückenteilzeit widersprechen.

Urteile, die Sie kennen sollten



Arbeitsrecht

Wie lang darf eine Kündigungsfrist sein?

5

Das Problem Kündigungsfristen schieben das durch eine Kündigung bewirkte Ende des Arbeitsverhältnisses hinaus. Das Arbeitsverhältnis steht dann zwar aufgrund der Kündigung zur Abwicklung an, wird aber noch bis zum Ende der Kündigungsfrist rechtlich aufrechterhalten. Vielfach verlängern arbeitsvertragliche Kündigungsfristen die vom Arbeitgeber einzuhaltenden gesetzlichen Kündigungsfristen. Hier stellt sich die Frage, wie weit der Arbeitgeber dabei gehen darf.

Die Rechtsprechung Wird die gesetzliche Kündigungsfrist für den Arbeitnehmer in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen erheblich verlängert, kann darin eine unangemessene Benachteiligung entgegen den Geboten von Treu und Glauben liegen. Dies hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) jüngst entschieden. Das Bundesarbeitsgericht entschied, dass die Verlängerung der Kündigungsfrist den Beklagten

im Einzelfall entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteilige und deshalb unwirksam sei. Bei einer vom Arbeitgeber vorformulierten Kündigungsfrist, die wesentlich länger ist als die gesetzliche Regelfrist des § 622 Abs. 1 BGB, sei nach Abwägung aller Umstände des Einzelfalls unter Beachtung des Grundrechtes auf Berufsfreiheit zu prüfen, ob die verlängerte Frist eine unangemessene Beschränkung der beruflichen Bewegungsfreiheit darstelle.

Eine unangemessene Benachteiligung wird dann angenommen, wenn der Verwender durch einseitige Vertragsgestaltung missbräuchlich eigene Interessen auf Kosten seines Vertragspartners durchzusetzen versucht, ohne von vornherein auch dessen Belange zu berücksichtigen und ihm einen angemessenen Ausgleich zu gewähren. Um eine unangemessene Benachteiligung handelt es sich nicht nur dann, wenn der Arbeitnehmer einer Verlängerung der gesetzlichen Kündigungsfrist in einer vorformulierten Erklärung ohne jegliche Gegenleistung zustimmt. Die Klausel benachteiligt den Arbeitnehmer auch dann unangemessen, wenn die Verlängerung der Kündigungsfrist nicht angemessen kompensiert wird.

Unsere Praxisempfehlung Durch die gesetzlich normierte Grundkündigungsfrist soll der Arbeitnehmer vor einem plötzlichen Arbeitsplatzverlust geschützt werden. Die gesetzlich verlängerten Kündigungsfristen bei zunehmender Betriebszugehörigkeit sollen den Bestandsschutz nur zugunsten von Arbeitnehmern erhöhen. Für Arbeitgeber führen die längeren gestaffelten Kündigungsfristen zu zusätzlichen Belastungen, die nach Auffassung des Gesetzgebers angesichts der vom Arbeitnehmer gezeigten Betriebstreue hinzunehmen sind. Der Gesetzgeber hält eine Frist von vier Wochen für die Personalplanung des Arbeitgebers für ausreichend.

SCHNELLER AUF 180 ALS EIN CHOLERIKER!

Aston Martin
V8 Vantage
240,- / Tag
200 km frei



Den neuen Aston Martin Vantage
bei STARCAR günstig mieten:
0180/55 44 555*

(*0,14€/Min. aus dem Festnetz; max. 0,42€/Min. aus den Mobilfunknetzen)

STARCAR

Autovermietung

KÜNSTLER HAUTNAH

Anknüpfend an das Gespräch mit Urban-Art-Künstler **mittenimwald** in der letzten Ausgabe, in welchem der Künstler auch über die gesellschaftliche Wahrnehmung von Kunst im öffentlichen Raum sprach, stellt hier nun **Jonathan Meese** die Theorie auf, dass alles, was ideologiefrei ist, Kunst sei. Aktuell zelebriert er diese Theorie gerade in Lübeck, von wo aus er in fünf Ausstellungen sein Ideal der totalen Installation verfolgt.

„Wenn ein Mensch schläft, ist er Künstler!“

Interview mit Jonathan Meese

von Rene S. Spiegelberger



Das großzügige Berliner Loft-Studio ermöglicht die Arbeit in allen Formaten

Du sagst: Alles, was ideologisch ist, ist nicht Kunst. Gilt damit auch der Umkehrschluss, dass alles, was ideologiefrei ist, automatisch Kunst ist?

Jonathan Meese: Ja. Das ist genau die Definition, die momentan die präziseste ist. Also alles, was jeder Mensch macht, was nicht ideologisch ist, ist Kunst und kunstwürdig und als Kunstwerk anzuerkennen. Wenn ein Mensch schläft, selbst der mieseste Ideologe, ist er im Schlaf Künstler, weil er dabei bislang noch keine ideologischen Dinge produzieren kann. Die Träume, die wir träumen, sind momentan noch ideologiefrei, politikfrei, religionsfrei. Natürlich hat man irgendwelche Träume, in denen irgendwas vorkommt, aber das fliegt an uns vorbei. Und das ist eine sehr präzise, wirklich auch anwendbare Definition von Kunst.

Mir war das mit dem Umkehrschluss wichtig, weil ich glaube, dass es eine hohe Kunst ist, Kunst zu definieren.

JM: Es gibt aber auch andere Definitionen, *Kunst ist keine Kultur, Kunst ist Spiel, Kunst ist das Morgen, Kunst ist Zukunft.* Mit anderen Worten: Das Synonym von Kunst ist Zukunft. Das, was die Zukunft bringt, ist Kunst. Wenn wir die Vergangenheit bemühen wollen, um die Zukunft zu kontrollieren, dann bekommen wir es nicht hin. Oder: *Kunst ist eben das, was Kinder denken.*

Deine Liebe zu Richard Wagner ist bekannt. „Die Kunst und die Revolution“ ist eine der Hauptschriften Wagners. Er sah die Chance, durch eine grundlegende Veränderung der politischen und sozialen Verhältnisse auch die Theater verändern zu können. Man könnte meinen, dass du diese These umkehrst: Nicht durch die Revolution erlangt die Kunst ihre Wahrhaftigkeit wieder, sondern durch die wahrhaftige Kunst revolutioniert man die Welt. Von deinem Atelier aus eines Tages Berlin, Deutschland, Europa?

JM: Und die ganze Welt. Und die ganzen Welten sogar. Die Kunst muss sich ausdehnen und die schreckliche Realität verdrängen – Richard Wagner hat schon viel verstanden: Gesamtkunstwerk, alles zusammenführen und alles muss perfekt und präzise sein. Perfekt ist übrigens falsch, es muss präzise sein, nicht perfekt. Perfekt ist schon tot. Es muss präzise, liebevoll zusammenkommen.

Aber ich möchte noch mal in die Radikalität: Wie sieht dein theoretisches Konstrukt zum Kunst-Staat aus und wie würde in diesem der Alltag aussehen?

JM: Wir müssen erstmal begreifen, was der Fehler ist. Und dann müsste man diesen Fehler sozusagen eliminieren. Nach meinem Empfinden ist Politik, Religion, Ideologie ein Fehler. Und das kann man alles abschaffen. Denn das, was man angeschafft hat, kann man auch wieder abschaffen. Eine Stadt muss weder politisch noch religiös geführt werden. Sie kann einfach geführt werden. Wir brauchen natürlich Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, wir brauchen Leute, die die Straßen pflegen, aber das macht man nicht mehr links- oder rechtspolitisch, das macht man nicht mehr katholisch oder protestantisch oder atheistisch, sondern man macht es für die Sache. Ich denke, wir sind gerade wieder an so einer Schnittmenge, wo ganz viele Menschen Angst haben. Vor der Zukunft. Wir müssen den Leuten sagen: Das brauchst du nicht zu haben, das ist auch unfair den Kindern gegenüber. Kindern



Jonathan Meese und Rene S. Spiegelberger bei der Jagd nach Außerirdischen

Angst vor der Zukunft zu machen, ist ja wohl das Entsetzlichste, was es gibt. Kinder müssen doch in eine Zukunft reinsausen, wo man sagt, die wird geil für dich. Und wir leben gerade in Zeiten, wo einem alles madig gemacht wird. Überall Angst. Wieso? Es ist doch alles eigentlich geil. Warum wird das alles so schlecht gemacht? Und gerade die Kunst muss voranschreiten und sagen: Es gibt was Neues, wir müssen vertrauen und das Neue möglich machen. Vieles von dem, was wir im Kopf entwickeln, wird nicht funktionieren und dann eben nicht gemacht. Aber z.B. Computer, wer hat vor 30 Jahren davon gesprochen, dass es Computerisierung geben würde? Da wurdest du doch ausgelacht.

Ich komme noch mal zum Regieren zurück: Die Kunst soll regieren. Aber die Kunst ist ein Erzeugnis des Menschen. Findet sich hier der erweiterte Kunstbegriff eines Beuys, der in seiner – meiner Ansicht nach vielfach missverstandenen – Theorie Jeder Mensch ist ein Künstler wurzelt, wieder?

JM: Er hat viele kluge Sachen gesagt, die dann aber auch missbraucht wurden beziehungsweise auch nicht präzise genug waren. Und vielleicht auch von mir missverstanden werden. Man darf sich niemals der Politik unterordnen. Da hat Beuys meiner Meinung nach sehr große Fehler gemacht. Man darf sich nicht institutionalisieren lassen, und der Grat ist sehr, sehr schmal, wenn man sich einer Partei andient. Ein Künstler erkennt, dass die Kunst über der Politik steht. Die Kunst überlebt, nicht die Politik. Nicht die Politik Ludwig XIV. hat überlebt, sondern die Kunst. Von Richard Wagner hat nicht die Politik überlebt und auch nicht die Religion, sondern die Kunst. Und wir lieben die Gebäude. Warum ist die Kunst so viel stärker, was hat die Kunst, was die Politik nicht hat? Solche Überlegungen muss man anstellen. Oder was ist der Unterschied zwischen Kunst und Religion? Oder Kunst und Kultur? Das wird immer alles in einen Sack geschmissen. *Kunst ist das, was kommt, Kultur ist das, was war.*

Jonathan, deine Kunst ist laut, deine Kunst lebt auf Papier, Leinwand, im Raum, als Installation. Inwieweit spielt das Gestische oder auch der Performance-Gedanke für dich im Erschaffen der Werke eine Rolle?

JM: Es ist totale Hingabe. Ich geb' mich dieser Sache hin und versuche, dem gerecht zu werden. Dem Pinsel, der Farbe, der Leinwand, dem Raum. Das sieht meistens wie ein Tanz aus und geht von einer Sache zur nächsten, das wird total mit Liebe gemacht. Und ich lach' auch die ganze Zeit und amüsiere mich wahnsinnig beim Produzieren dieser Dinge. Viele denken ja, da ist kein Humor drin. Für mich ist das alles ganz große Humoreske, aber auch mit großem Tiefgang.

Die Totale Installation ist eine wichtige Facette deines Werkes. Funktioniert sie nur in sich, als Ganzes, oder hat jedes Einzelstück darin auch den Anspruch, Kunst zu sein? Ich denke zum Beispiel an die Totale Installation in den Deichtorhallen. Ist das die Summe aller Teilchen oder muss jedes Teil für sich selber auch funktionieren?

JM: Jedes Teil muss ohne Ideologie sein, dann funktioniert's.

Ich erinnere mich an die Deichtorhallen so, dass es eine Materialschlacht war, im positiven Sinne, weil der Raum für sich eingenommen hat, und du konntest unterschiedliche Ebenen, unterschiedliche Perspektiven bespielen, und es lebte sehr stark auch von der Quantität. Meine Frage ist dabei: Ist für dich auch jede kleine Zeichnung, jedes herausgenommene kleine Teil dann ein Werk oder ist es ein Teil eines Ganzen? Muss es als einzelnes Teil funktionieren?

JM: Für mich persönlich – ich spreche nur über mich – ist es ein Werk. Aber es ist sehr schwer handhabbar. Genauso ist für mich jede Zeichnung von jedem Kind Kunst. Aber da müsste man ja riesige Museen bauen. Und das wäre dann wieder das Gesamtkunstwerk, wenn man erkennt, dass eine Stadt ein Museum sein kann, oder ein Land, oder Europa, oder die Welt.



Zwei Dinge die nicht fehlen dürfen Kuscheltiere und vor allem Mutter Brigitte

Jonathan, deine Mama war hier, worüber ich mich sehr gefreut habe. Sie hat, glaube ich, irgendwie eine Multifunktion als PR-Managerin, als Kunstfigur, als deine Mutter natürlich. Aber welche Rolle spielt sie für dich in der Entwicklung, in der Entstehung neuer Werke?

JM: [überlegt] Sie ist die letzte Instanz für mich. Also die letzte lebende Instanz.

Richterin über dein Werk?

JM: Ja, die letzte lebende Instanz, also danach ist es nur noch die Kunst, die dann richtet, oder die Zeit. Aber ich hätte ein großes Problem, wenn meine Mutter sagen würde: Ist alles scheiße. Das sagt sie vielleicht manchmal, so als Witz. Sie erkennt ja, dass da Liebe drinsteckt. Alle, die mit mir arbeiten, auch meine Freundin, haben ein großes Wort mitzusprechen, und denen vertraue ich total, aber meine Mutter ist sozusagen das Bindeglied zwischen allen.

Aber das Wichtigste in deinem Werk ist die Liebe.

JM: Ist die Liebe, 100-prozentig, die Liebe zur Kunst, die Liebe zu Künstlern, die Liebe zu meinen Freunden und auch die Liebe zu Gegenständen. Man muss den Pinsel lieben, um ihn benutzen zu können. Wenn ich den verachte, warum mache ich das? Es gibt leider viel zu viele Menschen, die ihren Beruf verachten oder gar nicht lieben, was sie tun. Und dann kann's nichts werden. Ich gehe immer davon aus, dass jeder das, was er tut, liebt.

Deswegen ist das ein sehr schönes Wort von dir, wenn du sagst: Die Liebe an sich ist schon eine Aufgabe.

JM: Natürlich. Und das ist schon bezahlbar. Also Liebe zu bezahlen, das ist einfach wichtig, das ist keine Rente mehr... Sondern das ist eine Bezahlung. Ich bezahle meine Mutter übrigens auch, ganz konkret für das, was sie tut. Und Menschen werden nicht richtig bezahlt. Ich bin gar kein Geld-Fetischist, das kann man auch irgendwann mal abschaffen. Auch reich und arm ist nicht das größte Problem. Es sind die tiefergehenden Probleme, da ist Neid, Missgunst, Hass, Kleinkariertheit, Zukunftsangst, Angst überhaupt. Angst ist das allergrößte Problem. Ein Angst-Raum wird nur Mitläufer produzieren. Die hat man zu keiner Zeit gebraucht, das haben wir schon millionenfach erlebt, da kann man doch lernen. Und das Tolle ist: In der Kunst wird ja ständig gelernt. Man macht Fehler und dann lernt man und macht noch größere Fehler, aber man macht nie denselben. Politik und Religion machen immer denselben Fehler.

Gibt es eins von den vielen Bildern, die wir da drüben sehen, in dem ein Fehler ist, aus dem du gelernt hast?

JM: Nein, in den Bildern ist kein Fehler. Das ist eher der Umgang damit. Oder das Umfeld. Wenn man mit Liebe ein Bild malt, kann das ja nicht schlecht sein. Ich male das – fertig. Ob das jemandem gefällt, ist mir vollkommen schnurz. Das war mir immer egal.

Ist ja auch hilfreich und wahrscheinlich sogar die Grundvoraussetzung, Kunst schaffen zu können.

JM: Absolut. Wie Franz Erhard Walther, das sieht man ja auch bei dem: Der hat den Motor angeworfen und der Motor läuft und läuft und läuft.

Naja, er sagt in jedem Gespräch: Ich musste damals in die USA gehen, weil man in Westeuropa für meine Kunst noch nicht weit genug war. Mich hat keiner verstanden, meine einzige Möglichkeit, meine Kunst weiter zu entwickeln und auch in ihr eine wirtschaftliche Basis zu finden, war in den USA.

JM: Richtig, das ist konsequentes Leben. Und da ist das Umfeld der Fehler gewesen. Man muss die Konsequenz ziehen, um weiterkommen zu können. Franz Erhard Walther war eine richtig wichtige Figur für mich und ist es auch noch.

Das merkt man ja auch – z.B. dieser Auftritt im Hamburger Rathaus war ja legendär. Ich glaube, es ist eine Art Zuneigung, die bei euch auf Gegenseitigkeit beruht?

JM: Absolut, ich habe immer zugehört, wenn er über Kunstgeschichte geredet hat, aber wenn es um meine Sachen ging, hat er immer nur gesagt: Hey, weitermachen! Er hat nie irgendwas kritisiert, das war seine Haltung. Er hat auch Leute fertig gemacht, aber das waren so Zitteraale, die das, was sie selber machten, überhaupt nicht mochten. Oder selbst zweifelnd waren... also zweifeln kann man ja an der Realität, aber doch nicht an der Kunst, das geht ja nicht.

Du hast gesagt: Ich fliege nicht mehr. Ahrensburg - Basel - Berlin - Tokyo... Der Kunstzirkus ist aber nun mal international. Wie händelst du das mit deiner Mobilität?

JM: Picasso kann auch nicht mehr reisen, aber die Kunst reist. Die Kunst ist immer unterwegs. Überall, wo ich noch mit dem Schiff hinkommen kann, gehe ich hin. Ich habe aber auch viele Reisen gemacht: Ich war in China, Japan, in Amerika, alles mehrfach. Aber ich muss auch entschleunigen, weil ich sonst aufgefressen werde.

Kannst du Mobilität auch delegieren?

JM: Muss. An mein Werk und an die Leute, die das dann betreuen. Das sind doch alles Profis. Viele Menschen lieben Reisen. Auch Freunde von mir und die können das doch begleiten. Und die Leute, die das ausstellen, können doch damit umgehen. Natürlich ist es immer schön, den Künstler auch dabei zu haben, das muss aber nicht immer sein.

Lieber Jonathan, ich danke dir für das Gespräch.

JM: Ja, danke gleichfalls [lacht].



Info

Rene S. Spiegelberger führte das Gespräch am 21. September 2018 im Atelier des Künstlers in Berlin. Jonathan Meese wird u.a. vertreten von den Galerien Sies + Höke in Düsseldorf und Noah in Augsburg. Das vollständige Interview finden Sie auf spiegelberger-stiftung.de/ateliervesprache

"Wenn man mit Liebe ein Bild malt, kann das nicht schlecht sein"

AUSSTELLUNGSTIPP

„Dr. Zuhause : K.U.N.S.T. (Erzliebe)“

Die totale Installation in der Hansestadt Lübeck

von Antonia Haufler

Jonathan Meese lädt zur totalen Installation in Lübeck ein. Den Initiatoren zufolge hat er einen Freifahrtschein bekommen und darf sich ohne Grenzen oder Regeln an fünf verschiedenen Ausstellungsorten in Lübeck verwirklichen. Die Orte behandeln dabei abstrakt das Thema Heimat und Familie. Jeder Ort steht für ein anderes Familienmitglied und auch einen Begriff von Heimat.

Der Künstler selbst schwärmt bei der Pressekonferenz über diese Kooperation und Möglichkeit. "Man kommt dem Gesamtkunstwerk Lübeck näher, wenn man viele Orte bespielt", sagt Meese. Sein Ziel, die Welt komplett mit Kunst zu überziehen, könne er so schneller verwirklichen. "Wir müssen ja ein Netz der Kunst über Lübeck ziehen, über Deutschland ziehen, über Europa ziehen, über die ganze Welt. Die ganze Welt muss von einem Kunst-Spinnennetz überzogen werden. Wie ein Schmelz."

Man selbst braucht durchaus einen Moment, um die Kunst wenn nicht zu begreifen, so doch zu sehen und als Ganzes anzunehmen. Den offensichtlichen Widerspruch sucht man



vergebens und verliert sich schnell in der Wirklichkeit des Jonathan Meese. Wer viel Zeit mitbringt, kann sich ganz und gar dem Konzept der Diktatur „Kunst“ nähern und dabei einige der schönsten Ecken Lübecks erkunden.

Das gemeinsame Ausstellungsprojekt »DR. ZUHAUSE : K.U.N.S.T. (ERZ-LIEBE)« der Kunsthalle St. Annen, der Overbeck-Gesellschaft, des Günter Grass-Hauses, der St. Petri-Kirche zu Lübeck und der Kulturwerft Gollan ist in Lübeck noch bis August 2019 zu sehen.

St. Petri zu Lübeck
17.02. BIS 31.03. | GROSSMUTTER / MACHT
Petrikirchhof | 23552 Lübeck
+49 451 - 3 97 73-0
Mo-So | 10-16 Uhr
Freier Eintritt
info@st-petri-luebeck.de | www.st-petri-luebeck.de

Günter Grass-Haus
17.02. BIS 04.08. | GROSSVATER / GOLD
Glockengießerstraße 21 | 23552 Lübeck
+49 451 - 122 4230
01.01.-31.03. | Di-So | 11-17 Uhr
01.04.-31.12. | Mo-So | 10-17 Uhr
Erw. / Erm. / Kinder: 7 / 3,50 / 2,50 €
museen@luebeck.de | www.grass-haus.de

Kunsthalle St. Annen
30.03. BIS 04.08. | MUTTER / EVOLUTION
St. Annen-Str. 15 | 23552 Lübeck
+49 451 - 122 4137
01.01.-31.03. | Di-So | 11-17 Uhr
01.04.-31.12. | Di-So | 10-17 Uhr
Erw. / Erm. / Kinder: 7 / 3,50 / 2,50 €
mq@luebeck.de | www.kunsthalle-st-annen.de

Overbeck-Gesellschaft
30.03. BIS 09.06. | VATER / LIEBE
Königstraße 11, Behnhausgarten | 23552 Lübeck
+49 451 - 7 47 60
Di-So | 11-17 Uhr
Erw. / Erm.: 3 / 2 €
info@overbeck-gesellschaft.de | www.overbeck-gesellschaft.de

Kulturwerft Gollan
Dienstag, 07.05. | KIND / SCHLAF
Kunstaktion
Einsiedelstraße 6 | 23554 Lübeck
+49 451 371 300 40
info@kulturwerft-gollan.de
www.kulturwerft-gollan.de

Wo?



Die digitale Mobilitätsrevolution vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten

Von Weert Canzler und Andreas Knie



Gebundene Ausgabe:
144 Seiten
Verlag:
oekom Verlag
(22. Februar 2016)
Taschenbuch:
EUR 12,95
Kindle:
EUR 9,99

ISBN:
978-3-86581-754-9

Kann die digitale Revolution das vorhandene Regime einer auf das private Auto fixierten Ordnung ändern? Das ist die zentrale Frage, die Weert Canzler und Andreas Knie in ihrem Buch stellen.

Bereits das erste Kapitel „Nichts bleibt mehr so, wie es war“ zieht in seinen Bann. Die Autoren holen den Leser mit einem glanzvollen Jonglier-Akt ab, wobei sie elegant mit Bällen wie den skeptischen Gedanken der 90er zum aufkommenden Internet, den Datenkraken Facebook und Google bis hin zur Industrie 4.0 spielen. Dabei wird klar: Die digitalen Möglichkeiten haben längst – teils mehr, teils weniger subtil – alle unsere Lebensbereiche erobert.

„Die Digitalisierung nimmt vielmehr ganz leise und auf subtile Weise Besitz von uns, ohne dass wir die Folgen für unser Zusammenleben, unser geschäftliches Tun oder die Art und Weise, wie wir denken und handeln, erkennen können.“, schreiben Canzler und Knie.

In kurzen Episoden und mit vielen Beispielen zeigen sie, wie bedeutungsvoll das Digitale, vor allem rund um die mobile Welt, bereits in unserem Alltag ist und wie es unsere Entschei-

dungen beeinflusst: seien es die neuartigen Carsharing-Dienste, die digitalen Fahrscheine oder die Hotelbuchungsportale.

Mit einem Plädoyer für ein Zusammenspiel von Energie- und Verkehrswende widmen sich die Autoren auch diesem heiklen Thema, räumen mit Gesetzen aus längst vergangener Zeit auf und münden schließlich im letzten Kapitel „Mit Hurra in den digitalen Überwachungsstaat“.

Das Buch hilft dabei, sich von gängigen Vorurteilen zu verabschieden, zeigt Lösungen auf, die optimistisch stimmen, und stellt Optionen für sinnvolle Veränderungen vor. Diese Veränderungen betreffen unsere administrative, gesetzliche und bürokratische Welt, aber auch unsere gesellschaftlichen (kollektiven) und persönlichen (individuellen) Gewohnheiten.

Trotz der teils anspruchsvollen Materie ist das Buch verständlich und spannend geschrieben, hintergründig mit vielen Informationen. Ein Muss für alle, die sich Gedanken um unsere mobile Zukunft machen, und mit 128 Seiten ideal für eine Bahnfahrt oder als Wochenendlektüre.

IMPRESSUM

Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:
DIE JUNGEN UNTERNEHMER
RK Metropolregion Hamburg
www.junge-unternehmer.eu
Regionalvorsitzende – Vanessa Niemann
MDS Messebau und Service GmbH
Brauerstr. 11, 21244 Buchholz

DIE FAMILIENUNTERNEHMER e. V.
RK Metropolregion Hamburg
www.familienunternehmer.eu
Regionalvorsitzender – Volker Ernst
AIRY GreenTech GmbH
Elbchaussee 43, 22765 Hamburg

Landesgeschäftsstelle Hamburg
Birgitta Schoch, Tel. 040 - 81 99 42 58
schoch@familienunternehmer.eu
Postadresse: Charlottenstraße 24,
10117 Berlin

Redaktion:
redaktion@hhun.de
Malte Wetter, David Friedemann,
Dr. Björn Castan, Gabriela Friedrich,
Nathalie Rieck
Redaktionsanschrift : c/o Laborato,
Colonnaden 46, 20354 Hamburg

Konzeption und Design:
Laborato
Colonnaden 46, 20354 Hamburg
www.laborato.de

Erscheinungsweise: 4x jährlich

Mediabuchung:
Ulf-Axel Herold, Tel. 040 - 28 80 44 45
anzeigen@hhun.de
Auflage: 3.000 Exemplare,
unentgeltliches MitgliederMagazin

Druck & Versand:
RieckDruck GmbH, Lise-Meitner-Allee 5,
25436 Tornesch, www.riekdruck.de

Nächster Redaktionsschluss:
24. Mai 2019

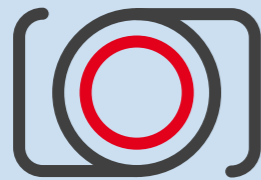
Autorenbeiträge geben die Meinung des Verfassers, nicht der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Beiträge zu kürzen oder nicht zu übernehmen. Bitte beachten Sie, dass Sie mit der Einsendung von Beiträgen und Bildern alle Rechte für die Print- und Digitalverarbeitung an die Redaktion abtreten. Ein Anspruch gegen die Redaktion entsteht grundsätzlich nicht. Der Verfasser verpflichtet sich außerdem, **HAMBURGER UNTERNEHMER** von Ansprüchen Dritter, die durch die Verwendung von zur Verfügung gestellten Materialien entstehen, freizustellen.



Problem verlagert

Mehr von unserem Karikaturisten Burkhard Mohr finden Sie in seinem Buch mit dem Titel „Highlights im Dunkeln“ (Verlag Lempertz Edition).

ISBN 978-3-945152-19-5
www.burkhard-mohr.de



TONI MOMTSCHEW
FOTOGRAFIE

EVENT · PORTRAIT · STILL LIFE · ARCHITEKTUR · FOOD

LOTTESTRASSE 27 · 22529 HAMBURG · INFO@MOMTSCHEW.DE · MOBIL 0163 83 94 294

Ob in der Firma oder auf der Tanzfläche – es bleibt in der Familie

Beim 23. Unternehmerball im Hamburger und Germania Ruderclub werden alte Traditionen gefeiert



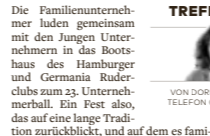
Maximilian Hily-Durst (L), Beiersdorf AG, Alexandra Schaar, O. Giffey, und Moritz Krug, INP



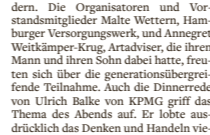
Krsten und Lars-Hendrik Pirck, CEO Orghahead Consulting & Trading



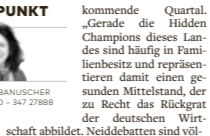
Robert Kabs, Kabs Polsterweh, Britta Hoffmann, MTG Foodtrading, Jörn Lengert, Jaguar & Land Rover (v. l.)



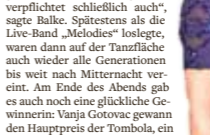
Henning Föhrmann (L), Föhrmann Tech, Hilde Herchen, CMS Haschke Sigg, und Axel Herchen, Richter



Petra Koch (L), B+L Gruppe, Ulrich Balke, Sales Director KPMG, Nadine Künzel, hypo-hamburg.de



Robert Kabs, Kabs Polsterweh, Britta Hoffmann, MTG Foodtrading, Jörn Lengert, Jaguar & Land Rover (v. l.)



Henning Föhrmann (L), Föhrmann Tech, Hilde Herchen, CMS Haschke Sigg, und Axel Herchen, Richter



Petra Koch (L), B+L Gruppe, Ulrich Balke, Sales Director KPMG, Nadine Künzel, hypo-hamburg.de



Die beiden Ballorganistoren und Vorstandsmitglieder Annegret Weitkämper-Krug (L) und Malte Wettern, mit Anne Pfaff, Bigfood



Erich Bachmayer-Ernst, Tierheilpraktiker mit ihrem Mann Volker Ernst, Regionalvorsitzender Die Familienunternehmer

ANZEIGE
UNGER-FASHION.COM

Ihre Ansprechpartnerin in allen Immobilienangelegenheiten: Kauf oder Mieta – privat oder gewerblich. Wir sind für Sie da!
ULIVOGELER!
Johannisallee 2 · 20148 Hamburg
Telefon: 040/30 03 38 00
E-Mail: info@ulivogeler.de

GOSCHE
150 JAHRE



Die Gastgeber Volker Ernst und Vanessa Niemann mit Wirtschaftsminister Michael Westhagemann in ihrer Mitte



André Mücke, DSA Youngstar u. kommissarischer Präses Handelskammer, Reinhold von Eden-Wortée, Wortée-Gruppe



Dirk Dingfelder, D+H Mechatronik AG, Caroline Hammer, GoodTimes, und Ludwig Görzt, Ludwig Görzt GmbH

NEUJAHREMPFANG Westhagemann begeistert mit Rede

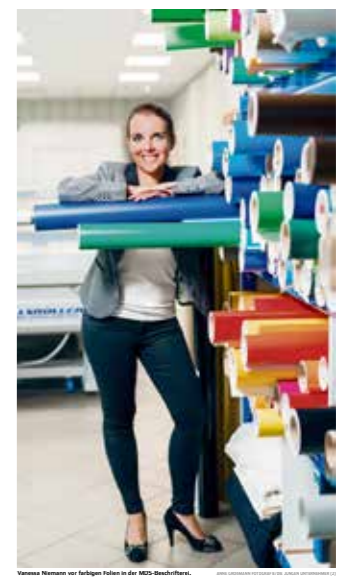
Wie unterhaltsam eine Rede fern ab des vorgefertigten Skripts sein kann, zeigte der neue Wirtschaftsminister Michael Westhagemann beim Neujahrsempfang der Familienunternehmer und der Jungen Unternehmer im Hotel „Marriott“. Er sprach teils in amüsanten Art über seine Aufgaben in den Bereichen Wirtschaft, Innovation, Verkehr und Agrarpolitik. Dabei sagte er: „Wenn wir eine Baustelle einrichten, so sollte in der dazugehörigen Umleitung wenigstens keine weitere sein.“ Zudem betonte Westhagemann, dass der Mittelstand das Rückgrat der Wirtschaft bilde und dass es den Menschen nur gut geht, wenn diese auch funktionieren. „Das ist ein Aspekt, der von außen oft vergessen wird“, so der Senator. Wahre Worte, die von mehr als 250 Gästen wohlwollend aufgenommen wurden. Anschließend tauschte man sich am Buffet aus – auch über aktuelle Herausforderungen für Unternehmen. So wünscht sich Ludwig Görzt ein schnelleres Vorankommen der Digitalisierung, bei der Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern offenbar den Anschluss verloren hat. Für André Mücke, DSA Youngstar, und Henner Buhck, Buhck Umweltservices, ist hingegen der Fachkräftemangel ein Problem, das dringend und nachhaltig angegangen werden müsse.

100 % der Originalgröße

Vanessa Niemann ist Chefin in 3. Generation

Das Buchholzer Familienunternehmen MDS Messebau & Service verzeichnete 2018 ein Rekordjahr

LITZ KASTENBERG
BUCHHOLZ: Die Rede vergangenes Jahres wurde die Mitarbeiter der MDS Messebau & Service im Gewerkschaftshaus Buchholz mit dem Geschäftsführer und der Geschäftsführerin Vanessa Niemann im November 2018. Das erfüllt vor allem die Familienunternehmer, die in der Branche tätig sind. „Aber auch haben wir die unsere auch nicht nur die Branche, sondern auch die anderen Bereiche der Wirtschaft. Das ist ein Aspekt, der von außen oft vergessen wird“, so der Senator. Wahre Worte, die von mehr als 250 Gästen wohlwollend aufgenommen wurden. Anschließend tauschte man sich am Buffet aus – auch über aktuelle Herausforderungen für Unternehmen. So wünscht sich Ludwig Görzt ein schnelleres Vorankommen der Digitalisierung, bei der Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern offenbar den Anschluss verloren hat. Für André Mücke, DSA Youngstar, und Henner Buhck, Buhck Umweltservices, ist hingegen der Fachkräftemangel ein Problem, das dringend und nachhaltig angegangen werden müsse.



Vanessa Niemann vor heligen Fellen in der MDS-Buchholzer.

Wir nicht mit der Zeit gehen, heißt schnell auf der Strecke
Vanessa Niemann, MDS Messebau & Service Buchholz

Das sind die Jungen Unternehmer
Die Vorstand Die Jungen Unternehmer sind im Gewerkschaftshaus Buchholz im November 2018. Das erfüllt vor allem die Familienunternehmer, die in der Branche tätig sind. „Aber auch haben wir die unsere auch nicht nur die Branche, sondern auch die anderen Bereiche der Wirtschaft. Das ist ein Aspekt, der von außen oft vergessen wird“, so der Senator. Wahre Worte, die von mehr als 250 Gästen wohlwollend aufgenommen wurden. Anschließend tauschte man sich am Buffet aus – auch über aktuelle Herausforderungen für Unternehmen. So wünscht sich Ludwig Görzt ein schnelleres Vorankommen der Digitalisierung, bei der Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern offenbar den Anschluss verloren hat. Für André Mücke, DSA Youngstar, und Henner Buhck, Buhck Umweltservices, ist hingegen der Fachkräftemangel ein Problem, das dringend und nachhaltig angegangen werden müsse.

JOEY KELLY



Joey Kelly

ist ein Musiker, Extremsportler und Unternehmer US-amerikanisch-irischer Abstammung. Bekannt wurde er zunächst als Mitglied der mit mehreren Musik- und Medienpreisen ausgezeichneten Pop- und Folkband The Kelly Family, die von 1974 bis 1994 als Straßenmusiker durch Europa sowie Nordamerika reiste und 1994 ihren kommerziellen Durchbruch erzielte. Er tritt in erster Linie in Bereichen des Profi- und Extremsports sowie als Teilnehmer an Spaßwettbewerben mit sportlichem Charakter in Erscheinung, so unter anderem bei der Wok-WM und beim TV total Turmspringen.

1. Denkst du bei dem Begriff Mobilität als erstes an deine Erlebnisse als Extremsportler oder an die Zeit als Band- und Familienmitglied der reisenden Kelly Family?

Ich denke dabei an beides. Mein gesamtes Leben ist mit Mobilität verbunden. Früher bin ich auf dem Hausboot der Kelly Family durch Europa gereist, später im Bus. Seit 20 Jahren betreibe ich den Ausdauersport und habe schon alle Kontinente bereist.

2. Als ehemaliger Straßenmusiker hast du von Kindesbeinen an erlebt, was es bedeutet, nicht an einem Ort zu wohnen. Du bist in Doppeldeckerbussen ebenso aufgewachsen wie auf eurem Hausboot. Welche Bedeutung misst du welcher Zeit bei, wie würdest du dein „Leben on Tour“ bewerten?

Ich liebe das Reisen, lerne sehr gerne neue Kulturen, Menschen, Landschaften und die Vielfalt der Natur kennen. Solange ich gesund bin, möchte ich viel unterwegs sein.

3. Es gibt kaum ein verrücktes Sportprojekt, für das man dich nicht gewinnen kann. Neben TV-Events mit sportlichem Charakter wie Wok-WM oder Turmspringen hast du aber auch x-fach an renommierten Sportveranstaltungen wie Ironman, Marathon, Ultra-Marathon, Wüstenläufen etc. teilgenommen. Was bedeutet körperliche Mobilität für deine Psyche, woher kommt dein innerer Drang, dich bis ins Extreme zu bewegen?

Seitdem ich den Ausdauersport vor 20 Jahren für mich entdeckt habe, gefällt es mir, mich neuen Herausforderungen und den unterschiedlichsten Wettkämpfen zu stellen, mit dem Ziel vor Augen, diese erfolgreich zu beenden. Dabei reizen mich extreme Situationen in den unterschiedlichsten Landschaften und das Reisen sehr. Nach wie vor brenne ich dafür.

4. Du bist unter anderem Laufbotschafter des RTL-Spendenmarathons sowie der José Carreras Leukämie-Stiftung, aber auch für andere Organisationen gibst du gerne alles. Welche Projekte liegen dir besonders am Herzen, wonach suchst du diese aus und was würdest du anderen Menschen gerne mit auf dem Weg geben?

Ich denke, dass man eine soziale Verantwortung hat, wenn man in der Öffentlichkeit steht und sich für Menschen einsetzt, denen es nicht so gut wie einem selbst geht. Meiner Meinung nach gilt hierbei das Motto: „Wer gibt, bekommt umso mehr zurück.“

5. Wie bist du zum Extrem-Sport gekommen, was bedeutet für dich diese zweite Karriere nach deiner ersten Musiker-Karriere, die ja jetzt wieder parallel präsent ist?

Ursprünglich bin ich über eine Wette mit meiner Schwester Patricia an den Ausdauersport gekommen. Sie hatte damals gewettet, dass ich es nicht schaffen würde, einen Volkstriathlon durchzustehen. Das wollte ich mir nicht nachsagen lassen und bin ohne jegliches Training an den Start gegangen. Fast hätte sie die Wette auch gewonnen, aber mein Kampfgeist hat im Endeffekt doch gesiegt und ich bin als einer der Letzten ins Ziel gekommen. Danach wollte ich diesen Sport zunächst nie wieder betreiben. Nach ein paar Tagen änderte sich jedoch meine Meinung schlagartig und ich entdeckte den Ausdauersport als wichtigen Ausgleich zu meinem beruflichen Leben für mich.

6. Für viele bist du mit deiner Musik und deinem Sport ein Weltenbummler, aber welchen Fleck der Erde möchtest du unbedingt noch mal sehen?

Nachdem ich vor einigen Jahren im deutschen Team mit Markus Lanz am Südpol war, möchte ich nun auch zum Nordpol. Konkret ist dies für April dieses Jahres im Rahmen des Nordpolmarathons bereits in Planung.

100 Jahre **HUGO PFOHE** IM DIENSTE IHRER MOBILITÄT

DER NEUE ELEKTRISCHE JAGUAR I-PACE



Ihr Ansprechpartner:
Nicolas Walser

Telefon:
(040) 500 60 - 187

Mobil:
(0177) 641 89 34

E-Mail:
n.walser@hugopfohe.de



FLEET BUSINESS

Jaguar Land Rover
Hindenburgstraße 167
22297 Hamburg

www.hugopfohe.de
Hauptsitz: Hugo Pfohe GmbH
Alsterkrugchaussee 355
22335 Hamburg



*Optional erhältlich.

Weitsicht. Ein Ausdruck innerer Stärke.

Der neue GLE erfasst über eine Kamera mit dem ROAD SURFACE SCAN* die Fahrbahn vor ihm. Das ermöglicht ihm, Unebenheiten simultan auszugleichen. So vorausschauend sind sonst nur unsere Finanzierungs- und Leasingangebote.

¹ Kraftstoffverbrauch GLE 350d 4MATIC innerorts/ außerorts/ kombiniert: 8,9/6,1/7,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 189 g/km.

² Ein Leasingbeispiel der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart. Stand 03/19. Ist der Darlehens-/Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Angebot gültig bis 30.06.2019. ³ Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die „NEFZ-CO₂-Werte“ i. S. v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen. ⁴ Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers.

Ein Leasingbeispiel der Mercedes-Benz

Leasing GmbH² für den GLE 350d 4MATIC^{1,3}

Kaufpreis ab Werk ⁴	78.129,45 €
Leasing-Sonderzahlung	15.625,89 €
Gesamtkreditbetrag	78.129,45 €
Gesamtbetrag	42.937,89 €
Laufzeit in Monaten	48 Monate
Gesamtlaufleistung	40.000 km
Sollzins, gebunden, p. a.	- 0,02 %
Effektiver Jahreszins	- 0,02 %
48 mtl. Leasingraten à	569 €
Überführungskosten	1.416,10 €

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.



Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

Partner vor Ort: Daimler AG, vertr. durch Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH: Niederlassung Hamburg

Center Wandsbek: Friedrich-Ebert-Damm 115 · Center Niendorf: Kollaustraße 171

Center City Süd: Heidenkampsweg 96 · Leseberg Automobile GmbH: Osdorfer Landstraße 193-217

Tesmer GmbH & Co. KG: Großmoorbogen 23 · Autohaus Wessel GmbH & Co. KG: Henstedter Straße 2, Kisdorf

E-Mail: ndl.hamburg@mercedes-benz.com · Tel.: (040) 69 41-8547 · www.mercedes-benz-hamburg-luebeck.de