



Bis zur Cargo City Süd, dem Frachtbereich des Frankfurter Flughafens, benötigt Michael Möller von seinem Büro nur eine Viertelstunde mit dem Auto. Aber der Geschäftsführer der Luftfrachtspedition MM Go East in Kelsterbach würde am liebsten direkt auf dem Rollfeld arbeiten – das legt zumindest die Einrichtung seines Arbeitsplatzes nahe. Als Schreibtisch dient dem 56-jährigen der Flügel einer Piper PA-31 TI Cheyenne, selbst ist er schon in so einer Turboprop-Propellermaschine mitgeflogen. „Das Ganze ist ein Risiko“, sagt er. Damit meint er aber nicht das Fliegen im Leichtflugzeug, sondern das Speditionsgeschäft mit Russland-Fokus.

„Angefangen hat es 2014“, erinnert sich Möller, der damals Niederlassungsleiter bei MT Logistik in Kelsterbach war, an ein Kundenbeispiel. Wegen westlicher Sanktionen als Reaktion auf die russische Annexion der Krim musste ein Hersteller von OP-Mikroskopen anderthalb Jahre lang abklären, ob er weiterhin Produkte nach Russland exportieren durfte. Für den Wetzlarer Spediteur MT Logistik hat Möller Anfang 2005 ein Büro für Luftfrachten und Lkw-Verkehre nach Russland sowie in die Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) aufgebaut und 14 Jahre lang geleitet. Irgendwann wollte der Macher mehr, übernahm 2019 die Niederlassung inklusive zehnköpfigem Team sowie allen Russland-/GUS-Kunden und gründete sein eigenes Unternehmen – ein Wagnis, wie sich bald zeigen sollte.

Im Gründungsjahr lief alles gut, dann ließ die Pandemie 2020/21 das Luftfrachtgeschäft einbrechen und 2022 brachte der Ukraine-Krieg neue Gefahr: „Für einen Spediteur, der Länder mit Sanktionen anbietet, ist das Risiko enorm hoch“, sagt Möller. Deshalb hätten sich viele Mitbewerber komplett von Russland verabschiedet. Das Problem skizziert er so: „Meine Stammkunden haben weltweites Geschäft. Würde MM Go East sanktioniert, dürften sie mit mir nicht mehr arbeiten, egal für welche Destination.“ Und er müsste seine Firma schließen.

Als Unternehmer hat er sich natürlich abgesichert: „Wir haben eine Sanktionsprüfung in unserem IT-Programm.“ Nach Eingabe einer Sendung und eines Empfängers habe es anfangs zur Warnung häufiger rot geblinkt, mittlerweile nur noch alle drei Monate einmal. In Härtefällen lässt Möller Details von einem Partner kontrollieren, zusätzlich hat er einen Rechtsanwalt, der auf Sanktionsrecht spezialisiert ist.

Sanktionen prüfen und beraten

„Alles ist sehr aufwändig geworden, und die Kunden werden ziemlich allein gelassen vom Staat“, merkt der Spediteur kritisch an. „Viele deutsche Mittelständler rufen bei uns an, weil sie von Zollämtern oder vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

keine Hilfe bekommen“, berichtet er. Immer öfter müsse er am Telefon erst einmal erklären, was passiert, wenn gegen eine Sanktion verstoßen wird. Von diesem Beratungsgeschäft erhofft er sich Neukunden. Während sich vergleichsweise einfach checken lasse, ob ein Empfänger auf einer Sanktionsliste steht, bereite das Tarifieren von Waren mehr Probleme. Gemeint ist die achtstellige Zolltarifnummer der „Kombinierten Nomenklatur“, einem systematisch aufgebauten Warenverzeichnis für den Außenhandel: „Selbst der Ingenieur beim Anlagenbauer kann das oft nicht genau tarifieren.“

Auch wenn Möller als passionierter Motorradfahrer Mut beweist – mit MM Go East geht er auf Nummer sicher: „Wir packen nichts an, was auch nur einen Anflug von Risiko hat“, stellt er klar. Die Spedition habe zu 100 Prozent nichtsanktionierte Empfänger und biete keine Umwege über Drittländer wie Serbien oder die Türkei an. Bedeutet für ihn, dass er „zehn bis 20 Mal im Monat“ Geschäft ablehnen muss. Trotzdem sagt er: „Ich möchte weiterhin spezialisiert bleiben auf Russland und die GUS-Staaten.“ Warum er das Risiko auf sich nimmt? Es wäre „eine Schande, das Wissen herzugeben“, findet er.

Die teilweise russischsprachigen Mitarbeitenden von MM Go East bringen je ein Vierteljahrhundert Erfahrung mit. Kernkompetenzen hat das inhabergeführte Unternehmen unter anderem für Messelogistik sowie Montageplanung in Russland aufgebaut und vor dem Ukraine-Krieg Monteure vor Ort mit den benötigten Ersatzteilen, Werkzeugen und Gefahrgut beliefert. Um Montage- oder Bandstillstand zu vermeiden, beförderten On-Board-Kurrierer eilige Sendungen auf Linienflügen. Seit März 2022 hat die Spedition nach Angaben des Inhabers die Hälfte dieses Geschäfts verloren, weil keine Anlagen mehr geliefert werden. „Ich habe niemandem gekündigt“, betont Möller – und mit seinem Team will er jetzt im Pharmasegment abheben.

Pharma statt Anlagen

Seit diesem Sommer verfügt das Unternehmen über eine Zertifizierung gemäß den Leitlinien für die Güterverkehrspraxis von Humanarzneimitteln (Good Distribution Practice, GDP). Nur wenige Luftfrachtspediteure können Möller zufolge den GDP-konformen Pharmaversand nach Russland und in die GUS-Staaten anbieten, „die Konkurrenz wird immer weniger“. In Kelsterbach kennt er viele Mitbewerber, die Russland nicht mehr bedienen – und diese Nische nutzt MM Go East: „Dadurch ist der Markt für uns viel größer geworden.“

Eine Hürde ist allerdings die Bezahlung aus Russland, weil die Hausbank von MM Go East jede Zahlung zwecks Sanktionsprüfung zunächst stoppt. Mit jeder Überweisung hat Möller „eine halbe Stunde Arbeit“ – alle Pa-

piere inklusive Vertrag und Ausfuhranmeldung müssen einscannen und weitergeleitet werden, damit das Geld nach zwei bis vier Wochen auf dem Firmenkonto ist.

Aktuell macht Russland bei MM Go East die Hälfte des Geschäfts aus. Ein Drittel entfällt auf die GUS-Staaten, der Rest verteilt sich weltweit. Zwar geht der risikobereite und flugbegeisterte Inhaber davon

aus, dass die Sanktionen weiter verschärft werden. Aber mit dem Pharmageschäft fühle er sich „auf der sicheren Seite“, sagt er und klopft gegen die Bordbarbox, auf der er sitzt. Früher gehörte sie zum Inventar einer KLM-Bordküche, jetzt steht sie in Möllers Büro vor einem Couchtisch aus einem original Flugzeugstermotor einer Antonov-Propellermaschine. (zpf/h)

IT-Tools können helfen

Wie behält man den Überblick, welche Personen, Unternehmen und Waren Sanktionen unterliegen?

Von Claudia Behrend

Die Welt ist in den vergangenen Jahren komplizierter geworden. So gilt es, bereits bei der Geschäftsanbahnung genau hinzuschauen: „Gerade Logistikunternehmen unterliegen einem hohen Risiko, gegen bestehende Sanktionen zu verstoßen“, berichtet Timo Bittner, Jurist und Geschäftsführer von S-Con in Hannover. Das Unternehmen bietet Serviceleistungen im Bereich Datenschutz, Informationssicherheit und Compliance an.

Das liege zum einen daran, dass Geschäfte in der Branche immer internationaler würden und die Wahrscheinlichkeit steige, Geschäftsbeziehungen mit einer sanktionierten Partei – Unternehmen oder Personen – aufzunehmen. Zum anderen müssten bei der Verbringung beziehungsweise Ausfuhr von Waren nicht nur die Außenwirtschaftsverordnung und das Außenwirtschaftsgesetz eingehalten werden: „Dies bedeutet, dass neben den personen- und den organisationsbezogenen Sanktionslisten ebenfalls die güterbezogenen geprüft werden müssen und somit weitere Verstöße möglich sind“, so Bittner.

Nicht immer ist allen Beteiligten die Verpflichtung zur Prüfung bewusst. Und selbst wer das weiß, steht vor einer Herausforderung: „Die einzelnen Sanktionslisten sind sehr umfangreich und unterliegen kontinuierlichen Aktualisierungen“, erläutert Bittner. Zudem müssten bei güterbezogenen Sanktionslisten Waren

für den Abgleich in ihre einzelnen Bestandteile aufgeschlüsselt werden. „Hierbei ist jedoch zu beachten, dass sich die Systematik dieser Güterlisten von der des Warenverzeichnisses unterscheidet. Ein direkter Abgleich ist folglich nicht möglich.“

Darüber hinaus unterschieden sich die Darstellung der Inhalte und das Format je nach Sanktionsliste. „Diese Umstände machen eine manuelle Prüfung nahezu unmöglich“, so Bittner. IT-gestützte Tools wie das von S-Con können den Abgleich erleichtern, unterschiedliche Formate verarbeiten und automatisiert den jeweils aktuellen Stand der Sanktionslisten berücksichtigen.

„Bei unserem Angebot besteht die Möglichkeit, sowohl individuelle Einzelabfragen als auch gesamte Listen automatisiert überprüfen zu lassen“, erläutert Bittner. Geprüft werden von der Software neben den Sanktionslisten der EU auch die nationalen Listen aus den USA, der Schweiz, Österreich, Großbritannien, Belgien, Japan und der UN sowie solche mit Bezug auf die aktuelle Russland-Thematik. Somit sei auch im internationalen Kontext die Erfüllung der Pflichten gewährleistet. Trotz IT-Unterstützung bleibt der Aufwand aber groß: So muss bei personen- bzw. organisationsbezogenen Sanktionslisten bei einem Treffer weiterhin manuell eingeordnet werden, ob dieser von Relevanz ist. (zpf/h)

RISIKO

Alle drei Monate blinkt es rot

MM Go East ist auf Luftfracht nach Russland und in die GUS-Staaten spezialisiert – und bleibt ohne viel Konkurrenz auf dem Markt

Von Kerstin Kloss