

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Ende 2016 ist für Buss Schluss

Der Hamburger Traditionsbetrieb muss wohl für Olympia weichen



Foto: HHW/Lindner

Das Buss Hansa Terminal ist eine der wenigen Multipurpose-Anlagen im Hamburger Hafen

Die Planungen für die Ausrichtung der Olympischen Spiele sind in die heiße Phase getreten. Bis zum Sommer soll die Behörde für Bau- und Stadtentwicklung ein Konzept vorlegen, wie der Neubau der Sportstätten realisiert werden soll und welche Hafenbetriebe dafür verlagert werden müssen. Noch ist nichts entschieden, aber es zeichnet sich ab, dass vor allem die Buss-Gruppe mit ihrem Buss Hansa Terminal und dem Buss Ross Terminal der Neukonzeption zum Opfer fallen. Ende 2016 läuft dort der Pachtvertrag auf. Die Fläche ist das Herzstück im ursprünglichen Erweiterungsgebiet Centralterminal Steinwerder (CTS).

Das Gelände umfasst knapp 25 Hektar. Rund 200 eigene und 150 Arbeiter von Fremdfirmen sind dort beschäftigt, darunter viele von der TSR Recycling GmbH (TSR). Dass Teile der Fläche von Buss quasi an TSR untervermietet sind, sei

ein veraltetes Geschäftsmodell, dass man im Hafen nicht mehr so gerne sehe, heißt es dabei aus Kreisen der Hamburg Port Authority.

Verlagert werden müssen die Betriebe Unikai, das Frucht- und Kühl- sowie das Überseezentrum,

die derzeit rund 100 Hektar belegen. Die Stadt lässt an der Notwendigkeit dieser Maßnahme keinen Zweifel. Auch ohne Olympia solle es als ein Kernstück der Stadtentwicklung (Sprung über die Elbe) zu einer Verlagerung kommen. Seite 4

Alternativen gesucht

Neue Treibstoffe für Schiffsantriebe sind nach Ansicht des DNV GL derzeit nicht in Sicht. *S. 8*

Die Messe ruft

Die transport logistic wird ab dem 5. Mai wieder Zentrum der Verkehrswirtschaft sein. *S. 10*

Touraround

Die Hamburger Niederlassung von Ancotrans schreibt erstmals schwarze Zahlen. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die rot-grüne Koalition in Hamburg steht. Und mit ihr ein Koalitionsvertrag, dem die befürchteten unnötigen Logistik-Restriktionen fehlen. Die Grünen tolerieren die Fahrrinnenanpassung der Elbe und alle weiteren wichtigen Verkehrs- und Ausbauprojekte wie die EUROGATE-Westerweiterung oder die Hafenuferspange.

Grüne Komponenten findet man in ausgeweiteten umweltbezogenen Tarifen: Schadstoffärmere Schiffe sollen mehr Rabatt erhalten, technisch überholte Dreckschleudern und Lokomotiven ohne Rußfilter höhere Abgaben zahlen. Am Athabaskakai soll zudem eine Landstromanlage für Containerschiffe errichtet werden. Ein teures Prestigeprojekt.

Zur A26 heißt es nur, dass auch die Westtrasse gebaut werden soll, ungeachtet der Drohung des NABUs, das Projekt vor dem Verwaltungsgericht zu beklagen. Die Verhandlungen mit der Wirtschaftsbehörde werden zu einem ersten Lackmустest für Rot-grün.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

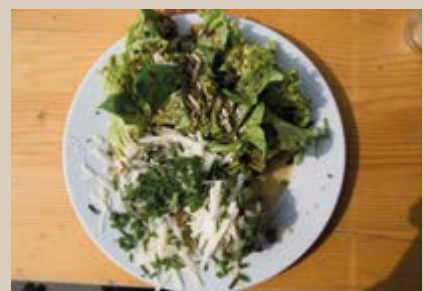


Aktuelles	Seite
Neues HPA-Schiff	3
Hamburgs Olympioplanungen	4
Alternative Schiffstreibstoffe	6
Hoffen auf Schleusenreubau	8
transport logistic	10



Wirtschaft	Seite
Neue Gesetze nerven VHS	12
VTG verzockt sich	13
Bock & Schulte vs. Schimmel	14
Ancotrans schafft Turnaround	16

Recht & Geld	Seite
Bildrechte von Mitarbeitern	18



Essen	Seite
Marend	20



DVD	Seite
Die Entdeckung der Unendlichkeit	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	22
------------------	-----------

Meldungen	23
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Wieder ein Schiff für die HPA

Die „Hafenaufsicht“ verfügt über einen besonders umweltfreundlichen Antrieb



Fotos: SLH

Annika Timmann taufte im Beisein von Hafenkapitän Jörg Pollmann, Jens Meier und Frank Horch das Schiff

Die Hamburg Port Authority (HPA) rüstet ihre Flotte weiter auf. Innerhalb weniger Wochen stellte sie ein zweites neues Schiff in Dienst. Die „Hafenaufsicht“ wird künftig für Kontrollfahrten im Hafen eingesetzt. Am Morgen der Schiffstaufe, dem Tag unmittelbar nach dem schweren Orkan Ende März, hätte sie dies gleich an der gegenüber liegenden Elbphilharmonie tun können, wo der Sturm Teile eines Baugerüsts ins Wasser gefegt hatte.

Denn es ist die Hauptaufgabe von Kapitän Gunnar Brandt, in den Hafenbecken zu kontrollieren, ob alle Schiffe sicher vertäut sind, kein Treibgut im Wasser schwimmt oder Anlagen beschädigt wurden. Falls er fündig wird, kann er mit einem kleinen Kran auch einzelne Teile an Bord hieven.

Die „Hafenaufsicht“ ist 16,80 Meter lang und 4,60 Meter breit. Der MAN-Dieselmotor beschleunigt sie auf bis zu 13 Knoten und gilt als besonders emissionsarm. Im Inneren gibt es neueste Technik: Ein elektrohydraulisches Ruder kombiniert mit einem Bugstrahlruder sorgen für optimale Manövrierfähigkeit, Radar und elektronische Seekarten sind natürlich auch an Bord. Das Schiff

löst die „Grodan“ ab, die künftig zu anderen Inspektionsfahrten eingesetzt wird, und wurde bei der Hermann Barthel GmbH in Derben gebaut. Es war bereits

die siebte Auslieferung der sachsen-anhaltinischen Schiffswerft in den letzten Jahren. Der Bau kostete lediglich 934.000 Euro.

Text: Matthias Soyka



Die „Hafenaufsicht“ soll ihrem Namen alle Ehre machen

Verlagerung auch eine Chance

Mit dem Umzug etlicher Hafenbetriebe könnte eine Modernisierung einhergehen



Ganz so dürfte es am Ende nicht aussehen: Die 50er Schuppen rechts oben sind denkmalgeschützt

Eins machte Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz unlängst unmissverständlich klar: Die Verlagerung der Hafenbetriebe wird kommen, egal ob Olympia kommt oder nicht. Die Stadt versteht die Bewerbung um die Spiele als stadtentwicklungspolitisches Beschleunigungsprogramm. Der lange gehegte Wunsch des Sprungs über die Elbe mit dem Zusammenwachsen der HafenCity mit der Veddel und Wilhelmsburg könnte so gelingen. Die eindeutige Ansage aus den Reihen der Politik lässt nun auch der Phantasie in den Hafenbetrieben freien Lauf.

Klar scheint zu sein, dass es keine 1:1-Verlagerung geben wird. Zum einen stehen keine kurzfristig verfügbaren Flächen in der Größe von 100 Hektar zur Verfügung. Einzig am Grevenhofkai befindet sich eine kleine Fläche. Zum anderen war das von der HHLA betriebene Überseezentrum schon seit langem defizitär. Es könnte in Teilen an den bestehenden Containerterminals aufgehen. Das Kühl- und Fruchtzentrum der HHLA ist seit dem geänderten Transportverfahren der Reedereien in Containern statt in Stückgutfrachtern quasi beschäftigungslos. Der wichtigste Betrieb, der verlagert werden müsste, ist Unikai. Das Unternehmen gehört zu 51 Prozent der HHLA und zu 49 Prozent der

Reederei Grimaldi. In Spitzenzeiten arbeiten auf dem gesamten Areal bis zu 1.000 Mitarbeiter. Autos, Container und RoRo-Ladung werden hier umgeschlagen. Doch wohin mit Unikai?

Stadt schuf einfach vollendete Tatsachen

2008 hatte die HPA auf Steinwerder im Auftrag der Wirtschaftsbehörde etliche Hafenbetriebe aus langfristigen Pachtverträgen heraus gekauft. Allein Buss soll 118 Millionen Euro dafür erhalten haben. Ursprünglich sollte eine große zusammenhängende Fläche von über 120 Hektar durch die Verfüllung mehrerer kleiner Hafenbe-

cken geschaffen werden, um dort ein Containerterminal zu schaffen. Doch wenige Monate später torpedierte die Lehman-Krise die hoch fliegenden Pläne. Nun sollte ein großes Vielweckterminal entstehen. Die Investorensuche verlief schleppend. Die Pachtverträge mit Buss wurden kurzfristig verlängert.

Doch dann beschloss Wirtschaftssenator Frank Horch, am Kaiser-Wilhelm-Hafen, quasi im Herzen des CTS-Geländes, ein drittes Kreuzfahrtterminal (CC3) zu errichten. Es wird Mitte Juni eingeweiht. Damit war eine große Lösung am CTS erst einmal vom Tisch.

Das CC3 soll zudem eine zentrale Rolle während der Olym-

pischen Spiele einnehmen. Hier sollen mehrere Kreuzfahrtschiffe anlegen und Besucher nah an die Stadien bringen. Bisher ist das CC3 für 15 Jahre, also bis 2030, konzipiert. Dann hätten sich die Baukosten von knapp 75 Millionen Euro, in die auch die Aufwendungen für den Rückbau eingerechnet sind, amortisiert. Eine Planung sieht vor, dass das Olympiastadion später als Kreuzfahrtterminal genutzt werden könnte. In der HPA überlegt man deshalb, ob man die über 2.000 Parkplätze am CC3 nach dessen Abbruch nicht auch zur Autoverladung nutzen könnte.

Voll automatisiertes Autoterminal möglich

Hier wären ohnehin kompakte Lösungen möglich. Ein Autoverladerterminal, etwa nach dem Vorbild der VW Autostadt in Wolfsburg, wäre vorstellbar. Am Kleinen Grasbrook verloren gegangene Flächen in der Breite könnten am CTS in der Höhe durch den Bau eines Parkhauses zurück gewonnen werden. Voll automatisiert hätte

der Hamburger Hafen damit weltweit ein Alleinstellungsmerkmal.

Das zweite Problem, das die Planer nun haben, ist der Faktor Zeit. Eine Verfüllung der Hafenbecken am CTS würde ein Planfeststellungsverfahren notwendig machen. Allein dies würde mindestens zwei Jahre dauern. Zusammen mit den Ausschreibungsverfahren würde kaum vor 2019 mit einem Aufspülen der Fläche begonnen werden können, die Verlagerung könnte frühestens 2021 beginnen. Dann müssten die Sportstätten und die Verkehrsverbindungen wie die U-Bahn aber schon längst im Bau sein. Dagegen sei die Rechtslage bei Buss erfreulich eindeutig, heißt es von Seiten der Stadt.

Johann Killinger, Eigentümer der Buss-Gruppe, hofft immer noch auf ein Einsehen innerhalb des Senats. „Es würde für den Hamburger Hafen einen schweren Verlust bedeuten, wenn einer der wenigen Multipurpose-Umschlagbetriebe gehen müsste“, sagte er. Buss hatte zuletzt durch die Ansiedlung des Kranbauers Liebherr zu punkten versucht, der neben Rostock, wo er

rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt, ein zweites Standbein sucht und mit Buss am Hansa Terminal kooperieren wollte.

Mit dem Abräumen der Flächen am Roß- und Oderhafen wäre Buss am Standort Hamburg, wo immerhin der Hauptsitz ist, aber noch nicht völlig verschwunden. Es sei durchaus möglich, dass Buss später an einem anderen Standort wieder den Betrieb aufnehmen könnte, heißt es

Zufahrt zum Veddeler Damm auf dem Prüfstand

Die Planer wollen in den nächsten Wochen weitere Ideen sammeln. Auch in Sachen Verkehrsführung. Auf dem Prüfstand dürfte u.a. die östliche Zufahrt zum Veddeler Damm stehen. Kaum vorstellbar, dass die mäandrische Anbindung über die Rampenstraße, ein Relikt aus alten Freihafenzeiten, noch von Dauer sein dürfte. Über 10.000 Lkws fahren hier täglich – direkt neben Olympia – in den Hafen. Stattdessen wäre ein Brückenschlag zur A255 denkbar.

Text: Matthias Soyka



Der O'Swaldkai mit den Lagerhallen des HHLA Frucht- und Kühlzentrums und dem Unikai-Gelände

Neue Schiffstreibstoffe nicht in Sicht

DNV GL-Technik-Chef Sames sieht vor allem Probleme bei der Verfügbarkeit



Foto: Seehafen Kiel

Die „Stena Germanica“ wurde für 22 Millionen Euro als erstes Schiff auf Methanol umgerüstet

Die Uhr tickt. 2020 wird der weltweite Schwefelgrenzwert für Schiffsdiesel von 3,5 auf 0,5 Prozent gesenkt. Auch wenn die Weltschifffahrtsorganisation IMO für 2018 noch ein Monitoring angesetzt hat, in dem die Verfügbarkeit von ausreichend Treibstoff für diese Umstellung überprüft und bei einem negativen Bescheid die Frist bis 2025 verlängert wird, ist die Regelung in den europäischen Gewässern nach einem Beschluss der EU verbindlich. Was soll also anstelle des Schweröls (HFO) in die Tanks? Das leichtere, aber deutlich teurere Marine Gas Oil (MGO) oder doch etwas ganz anderes? Diese Frage untersuchte Pierre C. Sames, Head of Technology, Research & Development bei der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL im Hamburger Hafen-Klub. Sein Fazit: Aktuell ist keine Alternative in Sicht.

Hauptproblem bleibe die Verfügbarkeit. Zwar sei Flüssiggas (LNG) als Kraftstoff durchaus vorhanden und deutlich sauberer selbst als MGO, doch gebe es bislang kaum Bunkerstationen hierfür. Auch die Zahl der weltweit verkehrenden LNG-Schiffe liege noch deutlich unter 100 bei insgesamt über 100.000 Schiffen. Nur 80 LNG-Schiffe seien in den Orderbüchern. Nicht zuletzt deshalb hat in Hamburg Bomin Linde gerade beschlossen, den Bau ihrer Bunkerstation um ein weiteres Jahr auf 2017 nach hinten zu ver-

schieben und etwaige Bedürfnisse erst einmal über ein Bunkerschiff abzudecken, das nun im Bau ist. Nachteilig bei LNG sei zudem der größere Platzbedarf an Bord für das höhere Tankvolumen.

Verfall des Rohölpreise
torpediert Kalkulationen

Die jüngste Entwicklung am Spotmarkt für Rohöl habe zudem gezeigt, dass Kosten-Nutzen-Rechnungen schnell in ihr Gegenteil verkehrt werden können. In den vergangenen sechs Monaten hat

sich der Preis für MGO fast halbiert. Das Umsteigen auf andere Kraftstoffe mit den damit verbundenen Umbaukosten werde da laut Sames schnell unwirtschaftlich. Die Stena Line etwa hat ihre Fähre „Stena Germanica“, auch gefördert von der EU, auf Methanol umgestellt. Der gesamte Umbau hat stolze 22 Millionen Euro verschlungen. Methanol sei zwar im Abgasverhalten ähnlich sauber wie LNG (25 Prozent weniger CO₂), jedoch habe es einen geringeren Brennwert und brauche deshalb größere Tanks. Der Vorteil

liege in den derzeit relativ geringen Bunkerkosten von 300 Dollar pro Tonne.

Eine denkbare Alternative sei das Befeuern mit Biodiesel. Der weltweite Verbrauch von 300 Millionen Tonnen auf Schiffen könnte durch nur fünf Prozent der landwirtschaftlichen Flächen gedeckt werden. Zudem seien Biokraftstoffe nahezu klimaneutral, da sie während der Wachstumsphase fast die gleiche Menge CO₂ aufbrauchten, wie sie später bei der Verbrennung wieder abgeben. Mais, Zuckerrohr, Zellulose oder Algen seien denkbar. Das Problem sei laut Sames allerdings, dass auch die Automobilindustrie und Luftfahrt nach alternativen Kraftstoffen suche und vermutlich höhere Preise als die Schifffahrt zahlen werde.

Ein extrem sauberer Kraftstoff sei Wasserstoff. Allerdings ist er



Pierre C. Sames,
Head of Technology DNV GL

nach Sames Worten in der Herstellung extrem teuer (2.000 Dollar pro Tonne) und benötigt den drei- bis vierfachen Tank im Vergleich zu MGO.

Als letzte Alternative kämen Batterien in Frage. Jedoch sei auch hier die Wirtschaftlichkeit kaum gegeben. Zudem bräuchte man an jedem Hafen eine Ladestation. Ein Einsatz sei in Kurzstreckenverkehren bei Fähren oder Offshore-Versorgern denkbar.

ULSFO könnte den Markt erobern

Ein neuer Kraftstoff sei laut Sames seit kurzem auf dem Markt, der über sehr gute Abgaswerte verfüge: Ultra Low Sulfur Fuel Oil (ULSFO). Allerdings sei auch er derzeit noch relativ mäßig verfügbar. Andere Antriebe wie Wind, Solar und eben Wasserstoff oder Batterien seien nur in Nischenanwendungen denkbar, nicht für den Deep-Sea-Verkehr tauglich.

Text: Matthias Soyka

www.schrammgroup.com

company of
SCHRAMM
group



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving



▶ **Transport**
▶ **Handling**

▶ **Storage**
▶ **Logistics**

Multipurpose Port Elbehafen Brunsbüttel



Besuchen Sie uns auf der Messe
Transport Logistic München
Halle B3, Stand 209/310

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
info-bp@schrammgroup.de

Fon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26

Hoffen auf Schleusenneubau

Das Nadelöhr am Elbe-Seitenkanal bliebe ansonsten das Schiffshebewerk Scharnebeck



Fotos: SLH

Günter Kruse, Stadt Wittingen, Lars Strehse, Hafen Lüneburg, Eberhard Gottschlich, Wirtschaftsförderung Uelzen (v.l.)

Der neue Hafenverbund Elbe-Seitenkanal will in Berlin Druck machen, um einen Neubau der Schleuse Lüneburg neben dem Schiffshebewerk Scharnebeck durchzusetzen. Uelzens Bürgermeister Jürgen Markwardt sagte bei der Auftaktveranstaltung des Verbunds der Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen, dass man gemeinsam neue Gewerbeansiedlungen im Wirtschaftsraum Hamburg-Wolfsburg forcieren wolle. Dazu müsse das Schiffshebewerk Scharnebeck dringend durch den Neubau einer Schleuse ergänzt werden. Auch Martin Köther, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Uelzen, warb für einen Neubau der Schleuse Lüneburg. Allein schon weil der ESK rund zehnmal stärker befahren sei als die Elbe, sei dies eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Das Schiffshebewerk stelle einen Flaschenhals dar.

Geplant sei laut Köther der Neubau westlich des Schiffshebewerks Scharnebeck, das mit seinen beiden 100 Meter langen Trögen für moderne Großschiffe schlicht zu klein sei. Zudem werden bis zum Jahr 2018 der Westtrog und dessen Antriebe grundsanitiert und Teile der Gesamtanlage nachgebessert werden müssen. Mit Einschränkungen ist ab sofort zudem an der Schleuse Uelzen zu rechnen, da an der älteren Schleusenkammer massive Schäden im Stahlbeton entdeckt worden waren, die nun umgehend beseitigt werden müssen.

Ein Neubau bei Lüneburg wür-



Jürgen Markwardt,
Bürgermeister Uelzen

de mindestens 250 Millionen Euro kosten. Da das unmittelbar angrenzende Schiffshebewerk erhalten bleiben soll, würde Köther zufolge die größte Sparschleuse der Welt entstehen, die sich durch etliche Kammern in den Seitenwänden der Schleuse auszeichnet, in die das Wasser beim Absenken eines Schiffes gelassen wird. Dadurch werden Verwirbelungen vor der Schleuse vermieden, die für den Betrieb des Schiffshebewerks nachteilig wären.

Einen Aufschwung erhofft man sich an allen Häfen entlang des ESK. Da der Hafen Uelzen allerdings bereits jetzt an seine



Martin Köther,
Leiter WSA Uelzen



Clemens Sommerfeld,
Binnenschiffahrtskontor Sommerfeld



Wolfgang Kloppenburg,
Vorstandsvorsitzender OHE AG

äußerste Kapazitätsgrenze stoße, werde nach den Worten von Bürgermeister Markwardt die Stadt den Hafen massiv ausbauen. Dazu solle das Betriebsgelände westlich des ESK auf dessen Nordseite quasi gespiegelt werden. Eine 100 Hektar große Fläche wolle man gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen erschließen. Auf dem neuen Uelzener Hafengebiet sollten nicht nur bestehende Kapazitäten erweitert werden, sondern es sei auch gut möglich, Produktionsketten zu verlängern. Durch den Verbund ergäben sich hierzu Synergien. Zudem werde man künftig ein gemeinsames Standortmanagement betreiben. Der Standort werde zusätzliche Attraktivität durch den Neubau der A39 gewinnen, die als wichtigstes Infrastrukturprojekt Niedersachsens gelte.

Clemens Sommerfeld, Geschäftsführer der Schiffahrtskontor Sommerfeld GmbH in Hamburg-Harburg, stellte das von ihm entworfene Wasserstraßenleitsystem vor, das beim WSA auf reges Interesse stieß. Grundidee

sei gewesen, dass nach den Personalkosten der Treibstoff der zweitgrößte Kostenfaktor beim Betrieb eines Binnenschiffes sei und der Verbrauch mit höherer Geschwindigkeit exponentzial ansteige. Bislang liefen die Binnenschiffe mit Höchstgeschwindigkeit unkontrolliert die Abstiegsbauwerke in Uelzen und Scharnebeck an, um dort teilweise stundenlang im Stau zu stehen.

Rangnummern sollen Planbarkeit verbessern

Stattdessen könnte das WSA den Schiffen, wenn sie sich dem ESK nähern und elektronisch anmelden, eine Rangnummer mit einer gleichzeitigen Geschwindigkeitsempfehlung zuweisen, um Wartezeiten und Emissionen zu vermindern. Zudem sei dies für die Kunden der Binnenschiffer transparenter. Bislang könne der Kapitän eines Schiffes erst wenige Stunden vorm Einlaufen die Ankunft genau vorhersagen, was die Planungen an den Terminals erheblich erschwere.

Wolfgang Kloppenburg, Vorstandsvorsitzender der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE), die wesentliche Anteile an den Häfen hält, stellte klar, dass ein vor zwei Jahren erwogener Verkauf der Häfen nicht mehr zur Debatte stehe. Man habe seitdem eine „sehr positive“ Umschlagentwicklung feststellen dürfen. Die drei Häfen hätten über alle Verkehrsträger insgesamt über 1 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die Tendenz sei eindeutig weiter steigend. Deshalb würden alle Häfen weiter optimiert. Dies orientiere sich an den Anforderungen der Kunden. In Lüneburg werde deshalb eine neue Düngemittelhalle gebaut und sich ein neuer Baustoffbetrieb ansiedeln. In Wittlingen denke man derzeit über eine Ladestraße für eine Ganzzugverladung nach.

Gedämpft wurden die Hoffnungen auf einen Schleusenneubau durch eine Erstbewertung zum Bundesverkehrswegeplan. Dort sei der ESK durchgefallen, hieß es aus dem Bundesverkehrsministerium.

Text: Matthias Soyka

Leitmesse wird internationaler

Auf der transport logistic präsentieren sich fast 50 Prozent ausländische Firmen



Foto: transport logistic

Neue entwickelte Lokomotiven und Waggons zählen zu den Attraktionen auf dem Freigelände

Alle zwei Jahre trifft sich die Verkehrsbranche auf der transport logistic in München, diesmal zwischen dem 5. und 8. Mai, um Innovationen rund um den Warenfluss den erwarteten über 50.000 Besuchern zu präsentieren. Mehr als 2.000 Aussteller aus 62 Ländern sind bisher angemeldet. Deutliche Zuwächse in der Ausstellerzahl und bei der Fläche kommen aus China, den Niederlanden und Polen. Der Anteil internationaler Aussteller wächst damit auf 48 Prozent. Allein aus der Maritimen Wirtschaft präsentieren über 170 Unternehmen ihre Dienstleistungen. Darunter namhafte Hafenausrüster, Liniengesellschaften und Reedereien.

In Deutschland ist die maritime Logistik mit mehr als 380.000 Beschäftigten und einem jährlichen Umsatzvolumen von rund 50 Milliarden Euro einer der wichtigsten Wirtschaftszweige. Dem trägt sie auf der transport logistic Rechnung, denn alle großen deutschen und auch europäischen Häfen sind hier vertreten. Mit einem eigenen Stand stellen zum Beispiel die Häfen Duisburg, Hamburg, Bremen und Niedersachsens sowie Rotterdam, Göteborg und Kaliningrad aus. Noch nie zuvor hat sich dieser Logistikteilbereich in vergleich-

barem Umfang und dieser vollen Breite auf einer Messe präsentiert.

Länder präsentieren ihre Häfen auf Gemeinschaftsständen

Der Trend bei den internationalen Häfen geht dabei zu einer einheitlichen Präsentation auf einem Gemeinschaftsstand. Mit einer gemeinsamen Präsenz sind unter anderem die Häfen aus Norwegen, Finnland, den Niederlanden, Frankreich, Italien und Spanien vertreten. Weitere Internationalität bringen darüber hinaus Häfen

aus Saudi Arabien, Bahrain und Indonesien.

Die Bedeutung der maritimen Wirtschaft unterstreicht die transport logistic mit einer eigenen Konferenz im Rahmenprogramm. Bereits zum achten Mal findet am ersten Messetag die mariLOG, Internationale Konferenz für maritime Logistik, statt. Dort diskutieren Experten der Lübecker Hafengesellschaft, von Sartori & Berger, der Bruhn Spedition, Arkon Shipping, TT-Line und Hapag-Lloyd über „In der Schwefelfalle – Welche Auswirkungen die seit Anfang des Jahres

geltenden, strengeren Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee auf Verkehrsströme und Preise haben“. Zudem gibt es einen Vortrag zum Thema „Schifffahrt und Klimaschutz – Wie passt das zusammen?“.

Im Rahmenprogramm finden zudem Foren rund um den Hafen statt. Am Mittwoch wird in „Automatisierung in Häfen - notwendige Investition zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit oder teure technische Spielerei?“ an Beispielen aufgezeigt, was technisch bereits in der Hafenautomatisierung möglich ist, was sich aktuell in der Entwicklung befindet und wohin die Reise in den nächsten Jahrzehnten gehen wird. Am Donnerstag geht es um „Häfen des Nordens versus Häfen des Südens: Zusammenschluss oder neues Gleichgewicht?“ sowie „Strukturwandel im Containerverkehr der europä-

ischen Seehäfen – Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr und Binnenterminals“. Dabei wird der Frage nachgegangen, welche Herausforderungen sich unter anderem aus der Senkung der Schwefelgrenzwerte für die Binnenterminals und damit die Mengenerwartungen im Hinterlandverkehr ergeben.

Forum über die Bedeutung der Donauverkehre

Für die am Binnenverkehr Interessierten bietet sich das Forum „Donau – der neue Rhein?“ an, in dem die zunehmende Bedeutung der Donauverkehre beleuchtet wird.

Ein weiterer Schwerpunkt der Messe sind intelligente Informations- und Kommunikationssysteme auf digitaler Basis. Mit bisher 199 angemeldeten Unternehmen belegt der IT-Bereich die gesamte

Halle B2. Industrie 4.0, Big Data, Cloud und E-Commerce sind nur einige der Schlagworte mit denen sich Logistiker heute auseinandersetzen. Aussteller und Besucher erfahren auf der Messe, was heute schon angewendet wird, welche Trends es gibt und was das für die Unternehmen und ihre Kunden bedeutet. Am Donnerstag veranstalten sowohl das Deutsche Verkehrsforum als auch BITKOM e.V. Gesprächsrunden zu Big Data. In „Logistik Digital – Was bringen Big Data, Cloud und Co?“ diskutieren Vertreter von IBM Deutschland, Schenker und der Hamburg Port Authority über die Grenzen der Digitalisierung, deren Wert für kleine und mittlere Unternehmen und die Verlagerung der Wertschöpfung von der Transportkette hin zu IT-Dienstleistern.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaus Harburg
first class logistics

Natürlich natürlich!

CO₂-Druckentwesung jetzt auch für Sie

Mit Bio-Power gegen Vorratsschädlinge



Unser Standardservice:

- Import- und Exportabwicklung
- Zollabfertigung
- Containerentladung
- Lagerung und Distribution auf 70.000 m²
- Kommissionierung und Konfektionierung
- Europaweiter Versand

- Produktschonende Schädlingsbeseitigung
- TÜV-geprüft und Öko-zertifiziert

PALETTEN SERVICE
Hamburg
international suppliers

PALOG
High Performance Pooling

YELLOG
transportation experts

Lagerhaus Harburg
first class logistics

www.lagerhaus-harburg.de

Lagerhaus Harburg
first class logistics



Neue Gesetze nerven Spediteure

Beim VHSp ging Geschäftsführer Kurt-Jürgen Schimmelpfeng in den Ruhestand

Mindestlohngesetz, Tarifeinheit, Containerverwiegung: Das alles nervt derzeit die Mitglieder des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp), der ansonsten aber mit der Geschäftsentwicklung ganz zufrieden ist. Vor allem mehr Bürokratie durch neue Gesetze kritisierte der Vereinsvorsitzende Johan P. Schryver auf der Jahreshauptversammlung. Beim Mindestlohn gehe es nicht um die 8,50 Euro als unterste Gehaltsstufe, sondern um die Dokumentationspflicht der Arbeitgeber und die Haftung für Auftraggeber. Das Gesetz sei mit heißer Nadel gestrickt worden und nicht auf alle Branchen anwendbar.

Problematisch sei die Situation vor allem bei Aushilfen, erklärte der zweite Vorsitzende Willem van der Schalk. Mittelgroße Betriebe hätten wegen des erheblich größeren Verwaltungsaufwands einen neuen Mitarbeiter einstellen müssen. Auch der Zoll, der die Einhaltung der neuen Regeln kontrollieren sollte, sei restlos überfordert. Es würden Berge von Papier produziert, die am Ende im Müll landeten.

Ähnlich verhält es sich bei der Auftraggeberhaftung. „Wir haben keine Kontrollmöglichkeit, ob ein Subunternehmer seinen Mitarbeitern tatsächlich den Mindestlohn zahlt, müssen aber dafür haften“, wunderte sich Schryver. Selbst nach drei Jahren müsse der Auftraggeber an den Arbeitnehmer noch die Differenz von Mindestlohn und zu niedrig gezahltem Lohn zahlen.



Blumen vom Vorstand für Kurt-Jürgen Schimmelpfeng (M.)

Abseits des erneuten Lokführerstreiks haben die Spediteure mit einem anderen Phänomen der Tarifpluralität zu kämpfen. Während in weiten Teilen der Speditionsbranche die Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di Arbeitnehmer vertritt, versucht in etlichen Bereichen nun auch die IG Metall in Unternehmen Fuß zu fassen. Bei ihr liegen die Stundenlöhne jedoch in der Regel bis zu 15 Prozent höher. Innerhalb eines Unternehmens würden so für die gleiche Tätigkeit womöglich unterschiedliche Löhne gezahlt. Schryver schlug vor, dass in einem Unternehmen immer nur die Gewerkschaft zuständig sein solle, die am nächsten zum wirtschaftlichen Schwerpunkt des Unternehmens stehe.

Ein weiterer Mehraufwand tut sich im Mai 2016 auf. Dann soll laut einem Beschluss der IMO das Bruttogewicht des Inhalts jedes Seecontainers vor der Verladung festgestellt werden – entweder durch Wiegen oder durch ein zertifiziertes Berechnungsverfahren. Die Verantwortung hierfür liegt fast

immer beim Spediteur. Vor allem die verladende Wirtschaft sollte deshalb frühzeitig Kontakt zu zertifizierenden Stellen aufnehmen, um das Gewicht korrekt zu bestimmen. Derzeit seien zwischen 15 und 20 Prozent der Container falsch deklariert. Der VHSp schätzt, dass durch die Neuregelung Exportcontainer künftig verlässlich deklariert sein dürften, bei Importcontainer aus dem europäischen Ausland dürfte dies allerdings kaum der Fall sein.

Nach 35 Jahren endete beim VHSp eine Ära. Der Geschäftsführer Kurt-Jürgen Schimmelpfeng ging in den Ruhestand. Sein Nachfolger Stefan Saß wurde bereits von ihm in sein Amt eingeführt. Schryver dankte Schimmelpfeng für seine jahrzehntelange herausragende Arbeit. Er bleibt dem Verein jedoch noch durch seine Geschäftsführertätigkeiten bei der Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft, beim Komitee Deutscher Seehafenspediteure und bei der DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure weiter verbunden.

Text: Matthias Soyka

VTG verzockt sich

Übernahme der Kühne + Nagel-Schienenlogistik reißt Sparte ins Minus

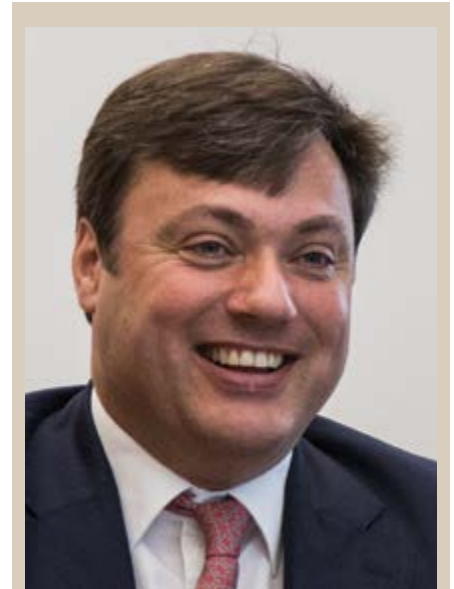
Das hatte sich VTG-Chef Heiko Fischer ganz anders vorgestellt. Mit der Übernahme der Schienenlogistik des langjährigen Geschäftspartners Kühne + Nagel sollte sich das Ergebnis der Sparte deutlich verbessern. Durch die Ukraine Krise war jedoch das Gegenteil der Fall. Statt erhoffter 80 Millionen Umsatz, brach das Geschäft hier um über 75 Prozent ein, so dass das Ergebnis hier sogar leicht ins Minus rutschte. Ansonsten hätte VTG wohl das beste Ergebnis seiner Geschichte hingelegt.

Der Gesamtumsatz stieg um 4,4 Prozent auf 818,3 Millionen Euro, das Ergebnis vor Steuern kletterte im gleichen Maß auf 191 Millionen Euro. Das Kerngeschäft, die Waggonvermietung, erwies sich abermals am profitabelsten. Bei einem Umsatz von 345,5 Millionen Euro betrug der Gewinn 194,4 Millionen Euro (+ 7,3 Prozent), die Tankcontainerlogistik schlug mit einem Umsatz von 150,9 Millionen Euro und einem Gewinn von 12,8 Millionen Euro zu Buche.

Für dieses Jahr rechnet Fischer nach der Übernahme des Schweizer Konkurrenten AAE mit einem Umsatz von bis zu 1,1 Milliarden

Euro und einem Gewinn von 350 Millionen Euro. Hierzu müsse allerdings die Sparte Schienenlogistik in den Griff gebracht werden. Man habe auf die politisch bedingten Veränderungen mit Umstrukturierungen und neuen Fahrtgebieten mit längeren Strecken reagiert.

Auch in diesem Jahr will VTG wieder kräftig investieren. Für über 200 Millionen Euro sollen neue Waggons gebaut werden. Rund 10 Millionen Euro wird die Integration von AAE kosten. Bis 2020 soll zudem der gesamte Fuhrpark über Flüsterbremsen verfügen.



Heiko Fischer,
VTG-Vorstandsvorsitzender

Die Börse nahm das alles skeptisch zur Kenntnis. Der Aktienkurs, der seit der AAE-Übernahme um rund 50 Prozent zulegt hatte, sackte trotz angekündigter Dividendenerhöhung auf 45 Cent um gut zwei Prozent ab.

Text: Matthias Soyka



Den derzeit längsten Kesselwagen auf deutschen Gleisen will VTG auf der transport logistic präsentieren

Wir sind die Schimmelpolizei

Bei Bock & Schulte wird Jagd auf Pilze in Containern gemacht



Fotos: SLH

In Atemschutzkleidung müssen die Lagerarbeiter die Ware zunächst umpacken

Mit Beginn der wärmeren Jahreszeit startet auch wieder die Saison für ein spezielles Geschäft, bei dem Bock & Schulte Importware aus Containern vor dem Totalverlust rettet. Denn in den Stahlboxen kommt es immer wieder vor, dass sich Schimmel bildet. Dann müssen die Mannen um Sven-Oliver Schrempf, Geschäftsbereichsleiter Produktion und Lager bei dem Hamburger Fachbetrieb, ran. Auf einem separierten Geländeteil geht es in Vollschutzkleidung an das Umfüllen der Fracht. „Wir sind die Schimmelpolizei“, nennt es Schrempf.

Der Befall kann auf unterschiedlichste Art entstehen. Begünstigt wird er durch hohe Temperaturunterschiede und hohe Luftfeuchtigkeit. Frisches Holz bei Paletten ist ein klassischer Auslöser. Die Ladeplatten werden bisweilen aus zu wenig abgelagertem Material in Übersee gefertigt und sofort beladen. In den TEUs können während der wochenlangen Überfahrt vor allem in Äquatornähe extrem hohe Temperaturen entstehen, während in nördlicheren Gefilden die Fracht deutlich kühleren Temperaturen ausgesetzt ist. Das alles ohne Lüftung. Bei hoher Luftfeuchtigkeit (70 Prozent und mehr) blühen alsbald die

Pilze. Meist erst auf den Paletten, manchmal aber auch an Big Bags oder der Sackware selbst.

Um welchen Pilz es sich dabei handelt, ist relativ egal. Die meisten der 130.000 Pilzarten sind gesundheitsgefährdend. Eingeatmete Sporen und Stoffwechselprodukte von Schimmelpilzen können beim



Foto: Bock & Schulte

Schimmelbefall bei Sackware

Menschen allergische und reizende Reaktionen auslösen, einige weit mehr. Dazu sind sie nicht nur lebend, sondern auch abgestorben in der Lage, während Infektionen nur von lebenden Schimmelpilzen ausgehen.

Zur Rettung der Ware wird zunächst die Verpackung entfernt und entsorgt. Auch die Paletten werden nicht wieder verwendet. Je nach Kundenwunsch wird die Ware nun neu verpackt oder umgefüllt in andere Gebinde. „In jedem Fall tickt die Zeit“, berichtet Schrempf, „denn bei uns werden ausschließlich Grundstoffe angeliefert, die just in time für die Produktion vorgesehen sind. Die

meisten Kunden unterhalten keine großen Zwischenlager mehr und sind auf die pünktliche Lieferung einer Charge angewiesen.“ Nicht selten kommt es dazu noch vor, dass Teile der Ware aufgrund der hohen Feuchtigkeit verklumpt sind. Auf das „Wiederherstellen der Fließeigenschaft“ von Pulverware, dem sogenannten Desagglomerieren, ist Bock & Schulte ebenfalls spezialisiert.

Stets wird die gesamte Ladung umgefüllt

Dabei geht man bei Bock & Schulte keine Kompromisse ein. Auch wenn nur einige Bereiche in dem Container sichtbar befallen sind, wird der gesamte Inhalt dekontaminiert. „Die Sporen fliegen überall herum“, weis Schrempp. „Wenn wir den Rest nicht anfas-



André Lübbe,
Lagerarbeiter



Hazmir Qengaj,
Lagerarbeiter

sen würden, wäre der Befall spätestens am Zielort da.“

Auch die Container sollten von den Kunden unbedingt desinfiziert werden lassen. Die Kosten für

das alles übernimmt in der Regel die Versicherung, sofern die Police, wie im Allgemeinen üblich, Schwitzwasser mit enthält.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkai 60 | 20457 Hamburg
T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Ancotrans schafft Turnaround

Die Hamburger Niederlassung schreibt erstmals schwarze Zahlen



Foto: Ancotrans

Gigaliner setzt die dänische Muttergesellschaft bislang nur in Skandinavien ein

Wer in der Lkw-Spedition tätig ist, weiß, dass er in dieser Branche mit niedrigen Gewinnmargen zu kämpfen hat. Noch extremer ist dies, wenn man sich auf den Transport von Containern spezialisiert hat. Viele sind froh, wenn sie in diesem Segment mit einer schwarzen Null abschließen. Zu groß ist der Konkurrenzkampf, zu lang sind die Wartezeiten an Terminals oder die Staus auf den Zufahrten. Doch die dänische Ancotrans & Co. A/S hat es mit ihrer deutschen Niederlassung im vergangenen Jahr erstmals seit deren Gründung im April 2008 geschafft, durchgehend schwarze Zahlen zu schreiben.

Es ist unser erklärtes Ziel, die erste wirkliche Marke im europäischen Containertransport zu werden“, sagt Niederlassungsleiter Arne Kraeft selbstbewusst. Grund für die deutlich verbesserten Zahlen sei die hohe Flexibilität seines Unternehmens. „Wir haben null Berührungspunkte mit Europa“, erklärt er weiter.

94 Fahrzeuge managt Ancotrans von Hamburg aus. 30 davon sind eigene Lkws, der Rest kommt von Subunternehmern. 27 Fahrzeuge stammen dabei von rumänischen Fuhrunternehmen. „Wir haben mit ihnen die besten Erfahrungen gemacht“,

so Kraeft weiter. Die Fahrer sprächen fast alle Englisch und bilden zusammen mit den deutschen Kollegen das Rückgrat der Produktion.

Internationale Flotte im Einsatz

Man achte bei allen Fahrzeugen sehr darauf, dass die gesetzlichen Bestimmungen wie Mindestlohn und Lenkzeiten eingehalten werden. Dazu fahre man bisweilen auch zu den Subunternehmen nach Rumänien und checke die Lage auch bezüglich der Sozialversicherungsverträ-

ge vor Ort. Von einigen anderen Partnern habe man sich trennen müssen. Die beiden übrig gebliebenen Unternehmen arbeiteten jedoch einwandfrei. „Die rumänischen Betriebe müssen ihre Fahrer auch gut behandeln, weil sie sich sonst im Ausland direkt bewerben würden“, fasst es Kraeft zusammen. Die Ausstattung der Fahrzeuge sowie alle anderen Rahmenbedingungen seien mittlerweile absolut vergleichbar.

In der gesamten Gruppe würden derzeit rund 500 Fahrzeuge eingesetzt, die einen Euro-norm-Schnitt von 4,96 erzielten.

2008 habe der Durchschnittswert noch bei 3,69 gelegen. In Hamburg fahren sogar ausnahmslos MAN-Fahrzeuge mit Euronorm 6.

Zuladung für Gigaliner in Deutschland zu niedrig

Doch auch auf den langen Strecken sind von hier aus keine Gigaliner im Einsatz. Die Lang-Lkw rollen zwar in Skandinavien regelmäßig auf Hauptverkehrsrouten, allerdings sei dort das zulässige Gesamtgewicht höher. Da allein die Zugmaschine 8,5 Tonnen wiege, der Dolly-Anhänger 6,5 Tonnen und ein Multichassis 5,5 Tonnen, blieben bei sechs Tonnen Gewicht für drei TEU noch eine Ladungskapazität von gerade einmal 13 Tonnen für die Zuladung, bis man die 40-Tonnen-Grenze erreicht habe. Dies sei schlicht zu wenig. Wirtschaftlich rentabel wäre eine Erhöhung auf 48 Tonnen. Damit würde man die Straßen immer noch weniger abnutzen als normale Lkws, da hier die Achslast und nicht das Gesamtgewicht relevant sei. Und die ist bei Gigalinern geringer. Kraeft schlägt daher vor, das zulässige Gesamtgewicht in Europa zu normieren.

Neue Niederlassung in Planung

Auch innerhalb des Konzerns stehen bei Ancotrans die Zeichen auf Wachstum. Neben dem Mutterhaus in Aarhus und den Niederlassungen in Kopenhagen, Hamburg und seit 2010 in Göteborg plant man eine fünfte Niederlassung zu eröffnen. Ungeachtet dessen



Fotos: SLH

Niederlassungsleiter Arne Kraeft ist mit der Entwicklung zufrieden

will man bis Ende nächsten Jahres einen Konzernumsatz von 70 Millionen Euro mit drei Prozent Rendite erwirtschaften.

Ein Ziel, das laut Kraeft schon in diesem Jahr erreicht werden könnte.

Text: Matthias Soyka



Die Niederlassung zog vor zweieinhalb Jahren nach Wilhelmsburg

Wie viel Bildrechte hat der Mitarbeiter?

Datenschützer machen sich ihre eigene juristische (Arbeits-)Welt

Kann ein Arbeitnehmer in eine Bildaufnahme einwilligen? Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat die Frage kürzlich in einer Entscheidung vom 19. Februar 2015 (Az. 8 AZR 1011/13) zum wiederholten Mal bejaht. Nur nützen wird das diesmal wenig, denn vor den Datenschutzbehörden gilt inzwischen ein eigenes Recht. Ein wichtiges Thema, denn geschäftliche Websites sind voll von sogenannten „Stockfotos“. So nennt man Bildervorräte, die für verschiedene Geschäftszwecke genutzt werden können. Wer kennt sie nicht, die Bilder von Models, die in Anzügen über die Tartanbahn sprinten („Karriere“) oder euphorisch lächelnde Angestellte, die sich am Schreibtisch gruppieren („Teamgeist“)? Will ein Unternehmer aber keine Models auf seiner Webseite präsentieren, sondern seine eigenen Mitarbeiter, ist das problematisch, denn er muss sich mit zwei Rechtskulturen und zwei Instanzen herumschlagen.



Bilder von Mitarbeitern können auf der Firmen-Website zur tickenden Zeitbombe werden

Das BAG hat in der zitierten Entscheidung festgestellt, dass selbst nach Ende des Arbeitsvertrags Bildmaterial eines Angestellten in einem Werbefilm verwendet werden darf. Nur wenn plausible Gründe vorliegen, soll ein Widerruf der Einwilligung möglich sein. Der Fall betraf einen früheren Mitarbeiter in einem Unternehmen für Klimatechnik. Die Firma hatte einen Werbefilm drehen lassen, in dem der Monteur zweimal kurz zu sehen war. Zwei Monate nach Ende

seines Arbeitsverhältnisses verlangte er, das Video sofort aus dem Netz zu nehmen. Außerdem forderte er Schmerzensgeld. All dies wiesen die obersten Arbeitsrichter zurück.

Keine freie Entscheidung bei Arbeitnehmern

In dieser Entscheidung steckt die vermeintlich simple Feststellung, dass ein Mensch auch im Arbeitsverhältnis in eine Bildaufnahme einwilligen kann. Davon geht schon der Gesetzgeber

ganz selbstverständlich aus. Nicht so allerdings die Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern. Denn die Aufsichtsbehörden halten einen Arbeitnehmer aufgrund seiner strukturellen Unterlegenheit für grundsätzlich ungeeignet, überhaupt noch eine freie Einwilligung abgeben zu können. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um die medienrechtliche Einwilligung in die Verbreitung nach dem Kunsturhebergesetz oder die inzwischen immer

häufiger eingeforderte, kompliziertere Einwilligung in die „Erhebung“ der Bilddaten nach dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) handelt.

Geht es nach den Aufsichtsbehörden, kann der Arbeitnehmer nur noch unter den strengen Voraussetzungen des § 32 BDSG seine Einwilligung erteilen. Die Aufnahme muss daher „für die Zwecke des Beschäftigungsverhältnisses erforderlich“ sein. Im Ergebnis entscheidet also der Datenschutzbeauftragte, ob

z.B. Rhetoriktraining für Führungskräfte vor der Kamera oder Werbefotos für die Website „erforderlich“ sind. Und wenn nicht, kann der betroffene Arbeitnehmer die Entfernung des Videos oder des Fotos verlangen. Schlimmstenfalls in einem Datenschutzprozess.

Pokern mit medialer Drohgebärde

Datenschutzprozesse werden aber als Risiko für die Unternehmensreputation empfunden, sofern sie publik werden. Deshalb ist der Datenschutz zum festen Bestandteil der schon

fast als hysterisch zu bezeichnenden Compliance- („Einwilligungs-“) Debatte geworden. Dem entsprechend sind sich die Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder zunehmend ihrer medialen Macht bewusst und setzen ihre Rechtsauffassung notfalls auch durch Bemerkungen durch wie, man könne einen Fall in den öffentlichen Jahresbericht aufnehmen, wenn der betroffene Arbeitgeber nicht spure. Die Datenschutzbehörden weichen so der gerichtlichen Kontrolle aus und setzen ihre Rechtsansicht ganz einfach

durch Druck der Öffentlichkeit durch.

Lieber Aufnahmen von Agenturen nehmen

Wer hiergegen nicht gerichtlich vorgehen will, darf sich deshalb nicht länger auf Gerichtsentscheidungen verlassen, nicht einmal auf die des BAG. Für Bilddaten eines Arbeitnehmers ist deshalb weit mehr als eine gerichtsfeste Einwilligung nötig. Datenschutzbehörden fordern auch für solche Fälle ganze Datenschutzkonzepte und sprechen selbst von „Datenschutz-Compliance“. Für die Praxis



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

bedeutet das dann im Ergebnis leider häufig: Weniger Mitarbeiter vor der Kamera, mehr sprintende Models auf der Tartanbahn.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.





www.walterlauk.de info@walterlauk.de





- Hafenschifffahrt
- Ewerführerei
- Binnenschifffahrt
- Agentur/Klarierung
- Warenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder






Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerführerei GmbH
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdam 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0
Tel: +49 (0)391 50 53 0
Tel: +49 (0)421 69 64 320

Der rustikale Mittagstisch

Im „Marend“ wird Tiroler Küche zum kleinen Preis gereicht

Wer sich im Umfeld des Hamburger Doms mittags auf die Suche nach einer schmackhaften Nahrung macht, hat seit einem Jahr eine neue Möglichkeit, die man beim ersten Hinsehen womöglich leicht übersehen könnte. Genau gegenüber dem alten Bunker liegt das „Marend“, eine kleine Gaststätte, die ihren Namen aus Tirol ableitet, wo der Begriff eine deftige Jause umschreibt. Insofern ist der Name hier Programm.

Das zeigt schon die Bestuhlung. Im Inneren des kleinen Gastraumes dominieren mächtige lange Holztische mit Rückenlehnen freien Bänken das Bild, abseits gibt es auch ein Paar Stehtische und im Fenster einige Plätze zum Hinhalten ohne Schuhe. Im freien stehen auf dem Gehsteig zudem sechs halbe Biertischgarnituren sowie ein weiterer Stehtisch.

Wenig Platz,
aber große Karte

Passend zum Gestühl ist die Karte kurz und



Viel Holz und relativ wenig Platz

deftig – bis auf die Preise. Gerichte jenseits der zehn Euro findet man dort kaum. Einzig die große Käseplatte ist mit 15 Euro taxiert. Dazu sollte man allerdings einen überbordenden Hunger mitbringen, denn schon die normalen Portionen sind üppig. Gereicht werden Knödelspezialitäten wie Rote Beete Knödel mit Ziegenkäsekern oder Käseknödel, jeweils mit Butter und reichlich grob geraspeltem Parmesan für 8,90 bzw. 8,50 Euro. Unbedingt probieren sollte man die Schlutzkrapfen (9,20 Euro) – eine Tiroler Spezialität, hinter der sich mit Ricotta und Spinat gefüllte Nudeltaschen verbergen.

Ebenso finden wir auch eine Speck- und

Aufschnittplatte, die je nach Größe sieben, zehn oder 17 Euro kostet, was man aber besser nur zu zweit ordern sollte. Die klassische Jause wird ebenso in Form von unterschiedlich belegten Bauernbroten für 4,50 bis 4,80 Euro angeboten. Sehr zu empfehlen sind als Nachspeise die Obstknödel (Aprikose, Pflaume oder Blaubeeren) mit Butterbröseln für 5,50 Euro.

Üppige Portionen zu
kleinen Preisen

Mittags sind Gerichte wie Gulasch mit Semmelknödel oder Spinatknödel mit Salat 1,50 bis zwei Euro günstiger als abends und für 7,50 bis sieben Euro zu haben. Wir entscheiden uns für Letztere und



Genauer hinsehen



Unscheinbarer Eingang



Spinatknödel mit Salat

erhalten nach kurzer Zeit zwei Faust-große Kuller, um die diverse grüne Salate drapiert sind. Das Ganze schmeckt richtig lecker und macht mordsmäßig satt.

Text: Nils Knüppel

Marend

Feldstrasse 29

20359 Hamburg

Tel: 040 36161545

Mail: kontakt@marend.net

Internet: www.marend.net

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 11 – 22 Uhr

Sa. 18 – 23 Uhr

Eine wahre Liebesgeschichte

Eddie Redmayne brilliert als Stephen Hawking in „Die Entdeckung der Unendlichkeit“



Fotos: Universal Pictures.

Nach der frühen Hochzeit wird die Ehe von Stephen und Jane auf harte Proben gestellt

Wer Stephen Hawking ist, muss man niemandem mehr erklären. Der Wissenschaftler, der bekanntlich an ALS leidet und praktisch jeglicher Fähigkeit zu willkürlicher Bewegung beraubt ist, hat nicht nur im Bereich der Kosmologie Bahnbrechendes geleistet, sondern auch mit seinem Bestseller „Eine kurze Geschichte der Zeit“ seine Erkenntnisse normalen Menschen vermittelt (oder es zumindest versucht). Seine Ex-Frau Jane Hawking veröffentlichte zudem eine Biografie über die Beziehung zu ihrem Mann. Dieses Buch ist Grundlage von James Marshes Film über das Leben des späteren Wissenschafts-Popstars.

Der noch junge Stephen Hawking studiert in Cambridge Physik und verliebt sich in Jane, obwohl beide kaum unterschiedlicher sein können. Auf der einen Seite der Kosmologe, der nicht an Gott, aber an eine Formel, die alles erklären kann, glaubt. Auf der anderen Seite die gottesfürchtige Sprachstudentin. Da sich Gegensätze aber anziehen, werden die beiden ein Paar. Schatten fallen auf ihre Beziehung, als bei Hawking eine degenerative Nervenkrankheit diagnostiziert und seine Lebenserwartung auf nur zwei Jahre geschätzt

wird. Die fortschreitende Krankheit stellt die beiden auf eine harte Probe, die trotzdem das Wagnis eingehen, eine Familie zu gründen...

Nein, hier geht es nicht um Schwarze Löcher und deren Ereignishorizonte. Der Film schildert vielmehr die Lebens- und Liebesgeschichte zweier Menschen, die sich mit einem schlimmen Schicksal arrangieren müssen. Zwar könnte noch deutlicher herausgearbeitet werden, welche Anziehungskraft nicht nur ein schöner Körper, sondern auch ein überragender Geist entwickeln kann,

aber das ist offensichtlich auch gar nicht das Anliegen des Films. Hier geht es in erster Linie um die Proben, auf die die Beziehung der Hauptpersonen durch die Krankheit gestellt wird. Die gekonnte Inszenierung bietet gerade dem Hauptdarsteller Eddie Redmayne die Möglichkeit, in atemberaubender Weise mit dem Vorbild zu verschmelzen und den fortschreitenden Verfall für jeden nachvollziehbar zu machen. Der Lohn der Mühen war bekanntlich dieses Jahr der Oscar für den besten Hauptdarsteller. Allein



Kindersegen

seine Leistung ist Grund genug, sich den Film anzusehen, der am Ende wieder Erwarten nicht etwa ein schweres Drama ist, sondern vor allem eins: Wohlfühl-Kino in Reinkultur.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

**Handelskammer
Hamburg:**



Reinhard Wolf (Mitte) ist nach 29 Jahren als Syndikus und Leiter der Abteilung Infrastruktur in den Ruhestand verabschiedet worden. Er hat sich erhebliche Verdienste beim Bau der Flughafen-S-Bahn und der Überdeckung der A7 erworben. Zuletzt hat er die erneute Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele angeschoben. Für diesen Bereich wird er in den kommenden Jahren auch weiterhin für die Handelskammer unterstützend tätig sein.

**Walter Lauk
Ewerführerei GmbH:**



Die Walter Lauk Ewerführerei GmbH trägt der derzeit guten Geschäftsentwicklung mit zwei Personalien Rechnung. Sebastian Poser (oben) hat Prokura erhalten und ist fortan Assistent der Geschäftsführung. Dabei wird er im Unternehmen für die Bereiche Hafen, Binnenschifffahrt und Vertrieb zuständig sein. Zudem obliegt ihm die Ausweitung der Containertransporte per Barge innerhalb des Hamburger Hafens, für die mit einer Steigerung gerechnet wird, nachdem im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen eine Verlagerung eines Teils der Hafenumfuhren aufs Wasser vereinbart worden ist.



Ferner ist Sascha Faber (links) ab sofort Leiter der intermodalen Verkehre und Hinterlandverbindungen.

Aufgrund der seit Jahresbeginn deutlich gestiegenen Nachfrage hat das Unternehmen zudem den Personalstamm auf rund 80 Mitarbeiter erhöht.

Jade Bay GmbH:

Elke Schute und Frank Schneider haben gemeinsam die Geschäftsführung der JadeBay GmbH übernommen und tragen gleichberechtigt die operative Verantwortung für die interkommunale Entwicklungsgesellschaft. Sie übernehmen die Nachfolge des in die Immobilienwirtschaft zurückgekehrten Detlef Breitzke.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedien-
kontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

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

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Preis:

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent
USt.)

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54 Euro
inkl. 7 Prozent USt. und
Versand

Erscheinungsweise:

Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Juni 2015



EUROGATE erzielt zehn Prozent mehr Gewinn



Bremen – Der EUROGATE-Konzern hat im vergangenen Jahr 76,5 Millionen Euro Gewinn vor Steuern (+10,2 Prozent) bei einem um 5,3 Prozent auf 566 Millionen Euro gestiegenen Umsatz erzielt. Gleichzeitig kletterte der Containerumschlag um 4,2 Prozent auf 14,8 Millionen TEU und stellt damit einen Firmenrekord dar. In Deutschland ragte das Hamburger Ergebnis (2,3 Millionen TEU, +16,7 Prozent) heraus, Bremerhaven stagnierte (5,8 Millionen TEU), Wilhelmshaven war mit 67.000 TEU immer noch höchst unbefriedigend. Mit dem Anlaufen des großen 2M-Asien-Dienstes (Foto) erwartet Vorstand Emanuel Schiffer für dieses Jahr allerdings dort einen Anstieg auf über 500.000 TEU. Er sagte bei der Bilanzvorstellung abermals, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe mit nur einem Meter Vertiefung eigentlich für die sprunghaft gestiegenen Schiffsgrößen zu wenig sei. Im Ausland waren Tanger mit einem Plus von einem Drittel auf 1,4 Millionen TEU und Ust-Luga am erfolgreichsten. Das russische Terminal legte trotz Krise um 68,1 Prozent auf 103.000 TEU zu. Die italienischen Häfen (+ 0,3 Prozent) werden für den Umschlag von Großschiffen umgerüstet.

HOYER investiert in 34 neue Zugmaschinen

Hamburg – Das Logistikunternehmen HOYER GmbH kauft für 2,6 Millionen Euro 34 neue Iveco-Zugmaschinen, darunter eines, das mit LNG betrieben wird. Dieses Pilotprojekt startet zunächst im Nahverkehr mit Rücksicht auf das noch lückenhafte Tankstellennetz für die Erdgasbetankung.

Cap San Diego wieder eröffnet Shop



Hamburg – Über zwei Jahre dauerte die Erhöhung der Flutmauer vor der Cap San Diego. Nun wurde der Zugang samt dem Shop wieder eröffnet, den sich der Verein des Museumschiffs nun mit Barkassen Meyer teilt.

a. hartrodt expandiert in Australien

Hamburg – Die Hamburger Spedition a. hartrodt baut ihre Kapazitäten nahe des Flughafens Sydney auf einem neuen Gelände weiter aus. Auf dem 20.000 Quadratmeter großen Gelände befindet sich auch eine 7.000 Quadratmeter große Halle, in der Kühl- und Zolllagerung ebenso möglich ist wie Konfektionierung und Kommissionierung für alle See- und Luftfrachten.

Vier Mobilkräne für den Hafen Wismar



Wismar – Der Hafen Wismar wird im Sommer vier neue Mobilkräne erhalten. Sie sollen vor allem im Umschlag von Massengütern wie Rundholz, Forstprodukten und Rohstoffen eingesetzt werden und verfügen über eine maximale Hebekraft von acht Tonnen bei bis zu 27 Meter Reichweite. Dabei ermöglicht der Einsatz eines sogenannten HybriLift-Systems die Rückgewinnung von bis zu 35 Prozent der Energie, die beim Senken des Auslegers frei wird.

Rostock sichert langjährigen Holzimport



Rostock – Der RFH Rostocker Fracht- und Fischereihafen und die Zellstoff Stendal Holz GmbH haben den seeseitigen Ostseeimport von Rundholz für die zwei ostdeutschen Zellstoffwerke der kanadischen Mercer International Group bis 2020 festgeschrieben. Damit setzen beide Partner eine mehr als ein Jahrzehnt andauernde Zusammenarbeit fort.



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!
We satisfy your desire!



Transporte / *Transport*

- Straße / *Road* •
- Luftfracht / *Airfreight* •
- Schiene / *Rail* •
- Seefracht / *Seafreight* •

Fahrten / *Tours*

- Nahverkehr / *Local traffic* •
- Fernverkehr / *Long distance traffic* •

Service / *Services*

- Lagerhaltung / *Storekeeping* •
- Kommissionierung / *Picking* •
- Zollabfertigung / *Customs clearance* •

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-11
Fax: +49 40 741 06 86-87

Email: dispo@guehh.de
Internet: www.guehh.de