

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

NABU droht mit weiterer Klage

Der Umweltverband schlägt als Hafenspanne Neubau der Köhlbrandbrücke vor

Kaum hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet, droht der NABU Hamburg nach dem Rechtsstreit um die Fahrrinnenanpassung der Elbe mit einer weiteren Klage vorm Bundesverwaltungsgericht. Es geht um den Verlauf der Hafenspanne, die durch ein Moorgebiet führen soll. Der Umweltverband schlägt stattdessen einen Neubau der Köhlbrandbrücke vor.



So würde die Hafenspanne bei Moorburg aussehen

„Das hätte den Vorteil, dass das Containerterminal Altenwerder wieder für die größten Containerschiffe erreichbar wäre“, sagt Malte Siebert

vom NABU. Für Schiffe jenseits der 15.000-TEU-Tragfähigkeit ist die alte Brücke zu niedrig. Die Trasse war ausgerechnet von der grünen

Bausenatorin Anja Hajduk bestimmt worden. Der NABU argumentiert, dass sich seit 2010 die Ausgangslage grundlegend geändert habe. Seite 4

Abrechnung

Der UVHH ist gegen eine Zuschüttung des Travehafens und Wohnungsbau im Hafen. *S.6*

Enttäuschung

Der Hamburger Hafen legt abermals schwache Zahlen vor. Nur EUROGATE glänzt. *S.10*

Verschlaufpause

Mares Shipping will nach Jahren des Wachstums nun sein Angebot konsolidieren. *S.14*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSPRESS
www.zigspress.de

 **siegelschuppen.de**
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen hat im zweiten Quartal 2016 gegenüber dem Vorjahresquartal beim Umschlag um 0,7 Prozent zugelegt. Das Hafen Hamburg Marketing wertete dies als „erfreuliche Entwicklung“. Folgt man jedoch dessen Argumentation vom Vorquartal, so resultiert dieses Plus einzig daraus, dass 2016 Ostern im ersten Quartal lag und somit im zweiten Quartal drei Tage mehr gearbeitet wurde. Von Trendwende also keine Spur.

Zu denken gibt, dass bei der Veröffentlichung der Zahlen weiterhin die diametral unterschiedliche Entwicklung beider großen Terminalbetriebe verschwiegen wird. Die global-wirtschaftlichen Gründe, die für weitere starke Umsatzeinbußen bei der HHLA angeführt werden, müssten doch eigentlich auch für EUROGATE gelten. Doch die legen zu. So lange man sich dies nicht eingesteht, wird sich bei der HHLA nichts zum Guten hin wenden.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



12

- Buss verschifft Monopiles 3
- Neue Hafenquerspanne 4
- UVHH kritisiert Hafropolitik 6
- Von SmartPort keine Spur 8
- Enttäuschende Hafenzahlen 10
- Autonomes Fahren im Hafen? 12

Wirtschaft



14



16

- Mares Shipping zufrieden 14
- Nischen bei Thordsen 16

Recht & Geld

- Übernahme von Kundendaten 18

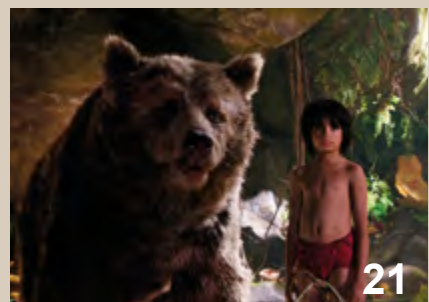
Essen



20

- Saymai 20

DVD



21

- The Jungle Book 21

Personal

- Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23

Weltweit größte Monopiles verschifft

Buss Port Logistics schließt Arbeiten für Nordsee-Windpark Veja Mate ab

Der Hamburger Hafenlogistiker Buss Port Logistics hat seine Arbeiten für den künftigen Offshore-Windpark Veja Mate der Offshore WindForce (OWF) 130 Kilometer nördlich von Emden erfolgreich abgeschlossen. Seit Anfang März schlug das Unternehmen die bislang größten und schwersten Monopiles überhaupt um.

Die Gründungselemente für die Windkraftanlagen wiegen bis zu 1.300 Tonnen pro Stück. Das Offshore-Team von Buss Port Logistics managte das Projekt und war für das Handling der 67 Monopiles ab Werk in Rostock bis hin zur Bereitstellung der Komponenten für das Installationsschiff im niederländischen Eemshaven am Buss-eigenen Orange Blue Terminal (OBT). Buss Port Logistics übernahm die Stahlrohre mit einer Länge von bis zu 84,5 Metern und



Verladung in Rostock

einem Durchmesser von bis zu 7,8 Metern direkt vom Produzenten EEW Special Pipe Constructions



Weitertransport per Barge

im Rostocker Hafen und verlad sie auf Barges.

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

Streit um Hafenuerspanne

Nur eine neue Trasse oder lieber eine Tunnellösung im Norden?



Die Köhlbrandbrücke ist mittlerweile für die Durchfahrt der größten Containerschiffe zu niedrig

Die Hamburger Verkehrspolitik steht vor einem neuen Dilemma. Die Ankündigung des NABU, den südlichen Trassenverlauf zu beklagen, würde auch bei diesem Großprojekt eine Verzögerung von mindestens drei Jahren bedeuten. Zudem muss die Hansestadt mittelfristig die Köhlbrandbrücke neu bauen. Da diese eine Stadtstraße ist, wird sie vom Bund nicht mitfinanziert, schon gar nicht, wenn wenige Kilometer weiter südlich eine zweite Hochbrücke gebaut wird. Gleichzeitig wäre ein Neubau der Köhlbrandbrücke mit Blick auf das CT Altenwerder zwingend notwendig.

„Allein die rasante Schiffsgrößenentwicklung müsste die verantwortlichen Hamburger Verkehrspolitiker zum Umdenken bewegen“, sagt Malte Siebert vom NABU. Die Köhlbrandbrücke werde zwar gerade für eine weitere Nutzung von rund 20 Jahren ertüchtigt, sei aber von der Höhe nicht mehr ausreichend, damit zahlreiche ultra-große Containerschiffe eines der modernsten Containerterminals Europas – Altenwerder – überhaupt anfahren können. „Würde der Bund eine Autobahnquerverbindung im Süden realisieren, müsste die FHH eine neue Querung über den Köhlbrand im nördlichen Hafengebiet selbst finanzieren, da diese Verbindung weder Bundesstraße noch BAB

ist.“ Zudem führe die südliche Trasse durch das Geestrandmoor, in dem 53 gefährdete Pflanzenarten und vier vom Aussterben bedrohte Brutvogelarten, darunter die Bekassine (*Gallinago gallinago*), beheimatet sind.

UVHH schlägt Tunnel unter dem Köhlbrand vor

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) reagiert skeptisch auf den Vorschlag. „Wir brauchen beide Querungen“, meint UVHH-Präsident Gunther Bonz. Wobei er am Köhlbrand auch eine Tunnellösung für möglich hält. „Das muss sauber geprüft werden“, fordert er. Ein Absenktunnel in nur rund 20 Meter Tiefe würde

eine kürzere Rampe bedeuten. Die Köhlbrandbrücke müsste indes um rund 20 Meter erhöht werden, was die Auffahrt noch weiter verlängern würde. Sie dürfte nach Schätzungen des UVHH über 1 Milliarde Euro kosten.

Die Südtrasse indes sei Bestandteil des Autobahnringes, den Hamburg dringend brauche. Dazu gehöre aber auch eine Nordumfahrung von Hamburg etwa über den Ring 3. Zwischen Stapelfeld und Schnelsen müsste dieser ausgebaut werden, in Teilbereichen nach Münchener Vorbild (Mittlerer Ring) auch unterirdisch.

Auch die Wirtschaftsbehörde hält wenig von einer Neubestimmung des Trassenverlaufs der Hafenuerspanne. „Die A 26-Ost

bewirkt nicht nur verkehrliche Verbesserungen, sondern damit einhergehend auch Entlastung für vom Durchgangs- und hafengebundenen Verkehr betroffene Siedlungsgebiete in Harburg und Wilhelmsburg. Ein Verzicht auf die Realisierung der A 26-Ost würde auch diese Entlastungen verhindern“, hieß es aus der Behörde. Die früher als A 252/Hafenquer- spange erwogene Nordtrasse sei auf Grund der Nachteile bezüglich Kosten, verkehrlicher Wirksamkeit und Stadtentwicklung seit 2011 nicht weiter verfolgt worden. 2014 waren aber auch die Kosten für die südliche Trasse bereits auf 895 Millionen Euro beziffert worden.

Bezüglich der Köhlbrandbrücke, sagt die Behörde, dass „die Planungen zur Erneuerung parallel aufgenommen“ werden könnten. „Eine Realisierung erscheint al-



Malte Siegert,
NABU Hamburg

lerdings erst nach Inbetriebnahme der A 26-Ost sinnvoll.“ Die Köhlbrandbrücke liege zwar in der Baulast der Freien und Hansestadt Hamburg. „Die Möglichkeiten der Finanzierung und insbesondere ei-

ner Kostenbeteiligung des Bundes (wie seinerzeit beim Bau) werden im Rahmen der weiteren Planungen zu untersuchen sein.“

Den Einwänden des NABU steht die Behörde gelassen gegenüber. „Den geringen Eingriffen in Naturräume wird durch geeignete Maßnahmen – sowohl trassennah vor Ort als auch im weiteren regionalen Umfeld – begegnet. Dazu erfolgen im Rahmen der Planungen die erforderlichen Bestandserfassungen und -kartierungen. Zudem werden auf gesamter Länge zahlreiche Querungsmöglichkeiten für Mensch und Tier vorgesehen. Im Nahbereich der Siedlungen Moorburg, Bostelbek und in Wilhelmsburg werden umfassende Lärmschutzeinrichtungen zum Schutz der Bevölkerung geplant.“ Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3,3:1 sei „deutlich positiv“.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordrange und auf Wunsch auch alle anderen europäischen Seehäfen. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr oder große Mengen auf innerdeutschen Strecken.

In Hamburg und zusammen mit unseren Kollegen in Aarhus, Kopenhagen und Göteborg finden wir für jede Herausforderung eine Lösung, und das schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

Mehr Infos auf www.ancotrans.de - Fordern Sie uns heraus.



Der UVHH rechnet ab

Viele Probleme im Hamburger Hafen sind hausgemacht



Der Travehafen dient der Hafenschifffahrt als Hub und darf nach UVHH-Ansicht nicht zugeschüttet werden

In seinem Jahresbericht 2016 hat der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) die Arbeit der Hamburg Port Authority (HPA) und der politischen Führung zum Teil heftig kritisiert. Kernpunkte sind ständige Entgelterhöhungen, politische Blockaden und stadtentwicklungspolitische Wunschträume, die die wirtschaftliche Entwicklung der Hafenbetriebe in einem ohnehin schon schwierigen Umfeld (Russland- und Schifffahrtskrise, schwächeres Wirtschaftswachstum in China, Engpässe am Nord-Ostseekanal) weiter erschweren.

Kritisch merkt der UVHH-Präsident Gunther Bonz an, dass es 2015 und 2016 insgesamt 28 Millionen Euro weniger Investitionen im Hamburger Hafen gab. Dem steht gegenüber, dass der Neubau der Kattwyk-Eisenbahnbrücke, der 2020 abgeschlossen sein soll, sich von in 2014 geplanten 208 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro erhöhen wird.

Vor allem die Grünen müssten vorbehaltlos über die gesamte Legislaturperiode zu der Fahrrinnenanpassung der Elbe stehen. Etliche umweltpolitische Maßnahmen aus dem rot-grünen Koalitionsvertrag gebe es bereits in anderer Form. Nach dem Olympia-Aus bräuchten die Betriebe

eine „langfristige Perspektive“ zur Weiterentwicklung notwendiger Investitionen. Offenbar würden entgegen den Zusagen von diversen Senatsvertretern, den Kleinen Grasbrook weiter für die Hafennutzung vorzusehen, Teile des Gebiets für Pläne zur Stadtentwicklung weiter herangezogen. Der UVHH erklärt hierzu klar: „Die Hafenwirtschaft fordert den Senat auf, zu seinen Zusagen zu stehen.“

Keine idealen Voraussetzungen für Binnenschiffer

Auch bei der Binnenschifffahrt liegt nach Ansicht des UVHH so manches im Argen. Obwohl in der

Hansestadt gegen den Trend 2015 insgesamt 12,4 Millionen Tonnen (+ 11,8 Prozent) und 130.000 TEU (+15 Prozent) umgeschlagen wurden, seien die Voraussetzungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt „nicht ideal“. Zwar wolle die Politik den umweltfreundlichen Verkehrsträger seit Jahren besonders fördern, doch die Rahmenbedingungen hätten sich „nicht grundlegend verbessert“. Das Gewerbe sei ganz im Gegenteil zum „Ziel einer Vielzahl von administrativen Eingriffen“ geworden. „Diese reichen von finanziellen Belastungen durch Vorschriften und Auflagen über die Einführung neuer Nutzungsentgelte bis zur Aufgabe wichtiger Wasserflächen für

Durchfahrten und Liegeplätze.“ Die HPA versuche immer wieder, Leistungen in einen Kontext der Nutzerfinanzierung zu stellen, die jahrzehntelang integraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und Infrastruktur waren und vor der Auflösung es Amtes für Strom und Hafenbau selbstverständlich durch den Haushalt finanziert wurden. So seien die Folgen der Einführung des Entgeltsystems noch nicht absehbar. Parallel dazu werde das Hafengeld für Binnenschiffe neu strukturiert und drastisch erhöht. „Die Summe der einzelnen Belastungen erreicht zum Teil erhebliche Ausmaße, die von den Hafenkunden nicht getragen werden und zu einer Verlagerung der Transporte auf die Straße führen können.“

Klare Planung von der HPA eingefordert

Stattdessen fordert der UVHH von der HPA einen „Masterplan Hafenschifffahrt“. Dieser müsse einhergehen mit einer verbindlichen Aufstellung der zukünftigen Entgeltpläne der HPA, die der Gewerbeentwicklung nicht entgegenstehen dürften, und einer wirtschaftsfreundlichen Ausgestaltung des Hafenrechts.

Praktisch alle für das Gewerbe zur Verfügung stehenden zentralen Wasserflächen seien latent planungsbetroffen und für eine Nutzungsänderung vorgesehen, die die Hafenschifffahrt an die Hafentränder drängen werde. Die noch vorhandenen Flächen wiesen indes einen zum Teil erheblichen Instandsetzungsbedarf auf. Eine belastbare Aussage darüber, welche Wasserflächen dauerhaft dem Gewerbe zur Verfügung stehen und welche Hafenteile lang-



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident

fristig verloren gehen könnten, „ist dringend notwendig“. Dazu gehöre auch eine Einschätzung, auf welchen neuen Flächen denn das zu erwartende Wachstum der Wassertransporte stattfinden solle. „Unter keinen Umständen“ dürfe der Travehafen zugeschüttet werden, da er eine hohe Bedeutung für die logistischen Abläufe der Hafen- und Binnenschifffahrt habe. Stattdessen sollte er weiter als „zentraler Hub für Wasserfahrzeuge“ genutzt werden.

Auch der Bund bekommt sein Fett weg. Die Alpha-Variante des

Bundes als Ersatz für die Y-Bahntrasse Hamburg-Hannover-Bremen stelle keine qualitative Verbesserung für Personen- oder Güterverkehr dar. Statt einer ganz neuen Trasse westlich von Hannover wird die bestehende Linieneinführung in Teilen ertüchtigt. So erhält die Strecke Langwedel-Uelzen („Amerikalinie“) ein zweites Gleis und wird elektrifiziert, zwischen Lüneburg und Uelzen wird ein drittes Gleis gebaut, zwischen Niendorf und Wulmstorf ein Überholgleis, und zwischen Verden und Niendorf sowie Celle und Lehrte sollen die Fahrblöcke verdichtet werden.

Der UVHH kritisiert vor allem die Zusammensetzung des hierzu eingesetzten niedersächsischen Auswahlgremiums. Hamburg und Bremen seien zwar teilnahmeberechtigt gewesen, hätten jedoch nur das gleiche Stimmrecht „wie eine beliebige Bürgerinitiative“ gehabt. Kommunen entlang bestehender Strecken, die noch mehr Güterzüge aufnehmen sollen, seien überhaupt nicht vertreten gewesen. „Es besteht weiterhin Bedarf an zwei zusätzlichen Gleisen von Hamburg Richtung Süden bis zum Raum Hannover.“

Text: Matthias Soyka



Von Erleichterungen für Binnenschiffe bislang keine Spur

Von SmartPort keine Spur

Nur drei Betriebe im Hamburger Hafen verfügen über einen Breitbandinternetanschluss



Foto: HHLA/Dominik Reipka

Große Entfernungen, wenig Abnehmer: Das Verkabeln des Hamburger Hafens ist wirtschaftlich unattraktiv

Jährlich investiert die Hamburg Port Authority (HPA) über 9 Millionen Euro in die Erweiterung des IT-Angebots. Der Ausbau des Hamburger Hafens zum „SmartPort“ sei einer der wichtigsten Aufgaben der HPA, betont die Geschäftsführung immer wieder. Doch das können zumindest im Hamburger Hafen selbst nur die wenigsten Betriebe voll nutzen. Wie eine Kleine Anfrage der FDP-Bürgerschaftsabgeordneten Michael Kruse ergab, ist in Hamburg-Waltershof, wo die meisten der großen Terminals liegen, kein einziger Betrieb (von 24) mit einem Breitband-Internet-Anschluss ausgestattet. In Steinwerder sind es lediglich zwei Betriebe (von 49), in Altenwerder ein einziger (von 142).

Je weiter man indes an den Hafenrand kommt, umso besser wird die Kabelversorgung: Im Kleinen Grasbrook 54 Betriebe (von 97), auf der Veddel 207 (von 285), in Rothenburgsort 413 (von 610), in Hammerbrook 309 (von 531), in Wilhelmsburg 2.026 (von 2.547).

Im Hafen behelfen sich derweil einige Betriebe mit Notlösungen. Sie lassen Mitarbeiter von Zuhause aus die wichtigsten Daten abrufen, wo die Kabelverbindung eine Übertragungsrate jenseits von 50 Mbit/s beträgt.

Dass allerdings im Herzen

des größten deutschen zusammenhängenden Industriegebiets nahezu kein Betrieb die von der HPA angebotene IT in voller Leistungsstärke nutzen kann, sorgt bei der Opposition für Kopfschütteln. „Es ist unfassbar, dass die Breitbandversorgung in Steinwerder, Altenwerder und Waltershof auf dem Niveau des letzten Jahrtausends verharrt“, kommentiert es Kruse. „Zwischen null und vier Prozent der Anschlüsse im Hafengebiet verfügen über einen Breitbandanschluss. Der Senat von Olaf Scholz verpennt mit der Digi-

talisierung und dem flächendeckenden Breitbandausbau eines der wichtigsten Zukunftsthemen Hamburgs. Es ist lächerlich, dass Senat und HPA sich mit SmartPort brüsten, während im Hafen jedes Faxgerät schneller ist als ein PC.“

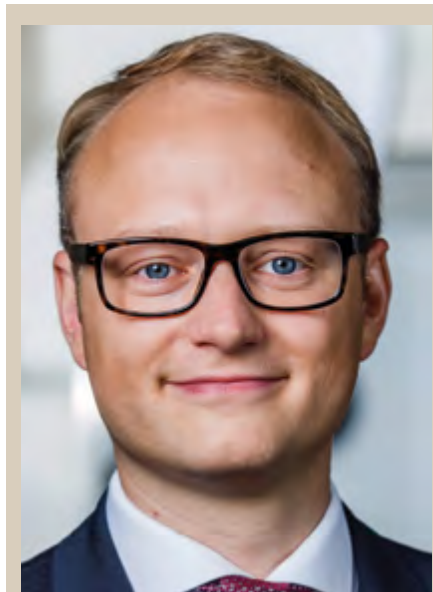
HPA erklärt sich für nicht zuständig

HPA-Finanzchef Tino Klemm, der auch für die Liegenschaften zuständig ist, erklärt die Hafenverwaltung schlicht für nicht zuständig. Der Ausbau der Ka-

belanbindung sei Sache der Netzbetreiber, also beispielsweise Telekom oder Vodafone. Jedoch seien die Entfernungen im Hafen sehr groß und die Abnehmerdichte sei sehr gering. Dass die betroffenen Firmen mit der Situation unzufrieden seien, könne er verstehen. Und dass sein Haus weiter jährlich Millionenbeträge für eine Sache ausgibt, die die zentralen Akteure des Hafens gar nicht im gebührenden Maße nutzen können, ficht ihn nicht an. Im Gegenteil: Er finde es gut, wenn die Betriebe jetzt Druck machten.

Behörde gibt Bundesmittel nicht weiter

Doch ganz so einfach ist die Sache nicht. Denn das Bundesverkehrsministerium, das auch für den Ausbau der digitalen Infra-



Michael Kruse,
Hafenpolitischer Sprecher der FDP

struktur zuständig ist, hat Hamburg in diesem Jahr 8 Millionen Euro für den Anschluss von Gebieten überwiesen, die nicht von den Betreibern in wirtschaftlich

vernünftigem Rahmen angeschlossen werden können. Doch passiert ist seither nichts. Man sei noch dabei zu prüfen, wie die Mittel verwendet werden sollen, hieß es vom Senat.

Auch hier versteht Kruse die Welt nicht mehr: „Seit 2015 ist bekannt, dass Hamburg Mittel vom Bund für den Breitbandausbau erhalten wird, doch geschehen ist nichts. Ein Teil dieser Mittel muss für die zukunftsfähige Entwicklung des Hafengebiets aufgewendet werden. Eine vernünftige digitale Infrastruktur ist ein Muss, wenn beispielsweise der Ausbau von Steinwerder gelingen soll. Wirtschaftssenator Frank Horch muss den Hamburger Hafen nun schnell aus dem Modem-Zeitalter in die Moderne führen.“

Text: Matthias Soyka



Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



SysIng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Minus in allen Bereichen

Nur EUROGATE legt als einziger Hamburger Terminalbetreiber wieder deutlich zu



Foto: SLH

Der Import von Kohle und Koks sank um 3,7 Prozent, von Erzen sogar um 6,2 Prozent

Es ist schon grotesk. Da verliert der Hamburger Hafen weiter Marktanteile und das Hafen Hamburg Marketing (HHM) feiert dies als Ende des Abwärtstrends. Dabei schwächelt die Hansestadt im ersten Halbjahr 2016 nicht mehr wie im vergangenen Jahr nur im Containerbereich (- 1,2 Prozent), sondern nun auch beim Massengut (- 1,4 Prozent). Insgesamt wurden 70,2 Millionen Tonnen (- 0,9 Prozent) und 4,45 Millionen TEU umgeschlagen. Damit verliert der Hamburger Hafen in seinem wichtigsten Segment erneut Marktanteile gegenüber den übrigen Nordrangehäfen. Sie sanken um 0,4 auf 22,4 Prozent.

Das abermals schlechte Ergebnis rührt vor allem vom erneut ernüchternden Ergebnis der HHLA her. Mit 3,21 Millionen TEU schlug sie 5,7 Prozent weniger als im schon schwachen ersten Halbjahr 2015 um. Das EBIT brach um 19,1 Prozent auf 667,9 Millionen Euro ein, das Ergebnis nach Steuern im Hafenlogistikbereich sogar um fast ein Drittel auf 25,8 Millionen Euro. Nur die Transportbranche verhinderte mit einem abermals starken Plus von 6,7 Prozent auf 694.000 TEU ein völliges Desaster. Die de-

signierte neue Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath indes will sich schon ab Oktober von dem scheidenden HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters einarbeiten lassen. Sie sollte eigentlich erst im neuen Jahr ihren Dienst antreten.

Dass die Gesamtzahlen des Hamburger Hafens dennoch einigermaßen moderat ausfallen, liegt erneut an dem fast boomenden Ergebnis von EUROGATE. Dort wurden gut 1,2 Millionen TEU umgeschlagen (+ 9,2 Prozent). Den Rückgang im Gesamtergeb-

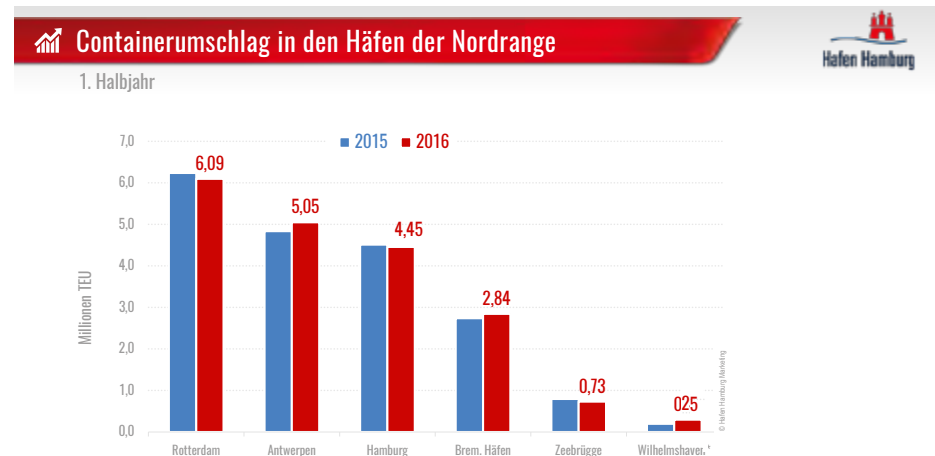
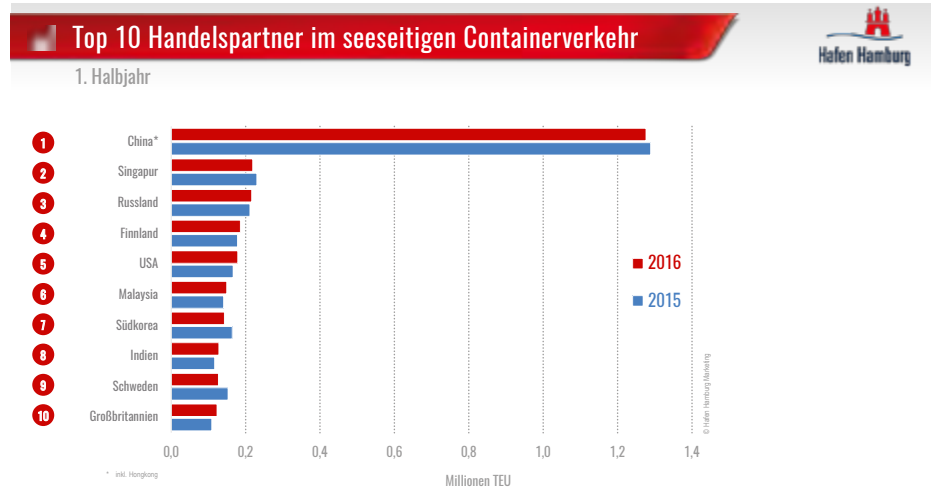
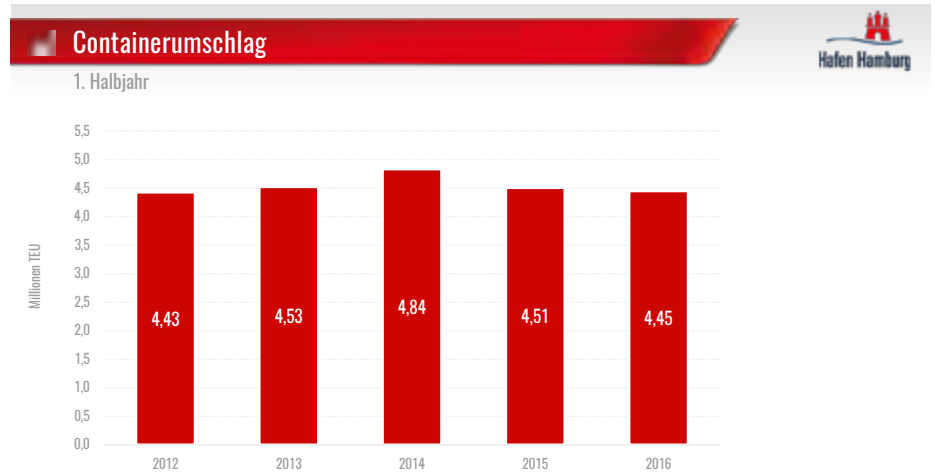
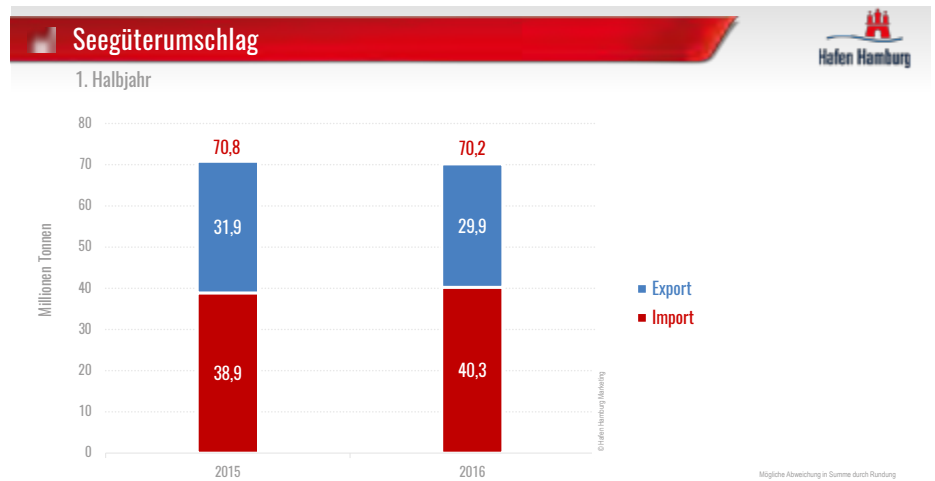
nis begründete HHM-Vorstand Ingo Egloff dennoch mit geringeren Transshipmentverkehren in den Ostseeraum, der weiter um rund 5,6 Prozent zurückging. Dort machten Direktanläufe der Reedereien, die angesichts der derzeit niedrigen Bunkerpreise mit größeren Schiffen den Umweg über Skagen in Kauf nehmen, zu schaffen. Zudem dürften nach einer IWF-Prognose die Wirtschaftsleistungen bei zwei Haupthandelspartnern in diesem Jahr deutlich zurückgehen. In Russland wird

ein Minus von 1,2 Prozent und in Brasilien sogar von 3,3 Prozent erwartet. Diesem Kontext könne sich auch Hamburg nicht entziehen. Dass EUROGATE dies jedoch offenkundig gelingt, blieb bei der Vorstellung der Zahlen wie immer unerwähnt.

Während im vergangenen Jahr vor allem wegen sehr guter Getreideernten das sehr positive Massengutgeschäft einen kompletten Absturz beim Gesamtumschlag verhinderte, waren nun auch in diesem Bereich die Zahlen leicht rückläufig. Während die Getreideausfuhren auf ein Normalniveau zurückgingen, wurden mit 1,2 Millionen Tonnen 28.8 Prozent mehr Ölfrüchte und mit 766.000 Tonnen ein gutes Viertel mehr Baustoffe umgeschlagen. Positiv entwickelte sich zudem der Import von Projektladungen (+ 84,7 Prozent), Eisen und Stahl (+ 22,8 Prozent) und Mineralölprodukten (+ 65,4 Prozent). Hier half der Ausfall einer Raffinerie in Tschechien, der eine vermehrte Importnachfrage zur Folge hatte. Schwächer entwickelte sich dagegen der Export von Kfz nach Westafrika und dem Nahen Osten.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut ging um insgesamt 6,9 Prozent auf 815.000 Tonnen zurück. Hier habe sich laut HHM-Vorstand Axel Mattern auch die miserable Straßensituation in und um den Hamburger Hafen bemerkbar gemacht. Von 61 Brücken im Hafengebiet müssten acht abgerissen und neun saniert werden. Im gesamten Bundesgebiet sei die Lage ähnlich dramatisch, so dass viele Schwergutspediteure enorme Umwege in Kauf nehmen müssten, um den Hamburger Hafen zu erreichen.

Text: Matthias Soyka



Was kommt da auf uns zu?

Der Hamburger Hafen soll Testfeld für autonomes Fahren werden

Im Juli diesen Jahres wurde Hamburg vom Bundesverkehrsministerium als eine von sechs Städten als Testfeld für das autonome Fahren ausgewählt. Nach Aussage eines Sprechers der Verkehrsbehörde ist das vor allem darauf zurückzuführen, dass die Hansestadt gegenwärtig die Einzige in Deutschland sei, die eine ITS-Strategie verfolge (ITS = Intelligent Transport Systems). Das hat sich zwar bisher nicht erkennbar in der Verkehrswirklichkeit niederschlagen, passt aber gut zu dem von Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) regelmäßig verkündeten Ziel, Hamburg zur weltweit führenden Metropole der Digitalisierung zu machen. Als Testgebiet für das autonome Fahren ist dem Vernehmen nach das Hafengebiet vorgesehen.

Es ist zweifellos begrüßenswert, wenn Hamburg bestrebt ist, Kompetenz in dem betreffenden Sektor zu erlangen und diese ggf. zu Gunsten ihrer Bürger und ihrer Wirtschaft nutzbar zu machen. Tatsächliche Kompetenz beweist sich in diesem Fall allerdings nicht darin, den von ökonomischen Interessen getriebenen Hype der IT- und Automobilindustrie sowie selbsternannter Zukunftsforscher zu teilen oder sogar noch zu übertreffen, sondern in der realistischen Einordnung der damit tatsächlich in Verbindung stehenden Potenziale und Perspektiven. Das ist derzeit jedoch nicht auch nur annähernd erkennbar. Dabei bedarf es dafür lediglich einer Beschäftigung mit den Ergebnissen von aktuellen Forschungsarbeiten und Positionen führender unabhängiger Forschungseinrichtungen und Fachleuten zu dem Thema, vor allem im Mutterland der Aktivitäten um das autonome Fahren, den USA. Dazu einige Beispiele:

Prof. David Mindell vom MIT (Boston), ein weltweit führender Spezialist auf dem Gebiet der Automation im Verkehrswesen, hat als Bedingungen für das autonome Fahren im Straßenverkehr benannt.

Alle Automobile müssten:



Werden auf dem Veddeler Damm bald führerlose Autos fahren?

- sämtliche Hindernisse in der unmittelbaren Umgebung rechtzeitig und korrekt identifizieren können,
- über jederzeit perfekt aktualisierte Straßenkarten verfügen und
- mit einer Software ausgestattet sein, die absolut einwandfrei funktioniert.

Sein Fazit: „Es ist völlig unrealistisch, dies zu erwarten.“

Wer greift bei unklaren Situationen ein?

Robert Poole, der Director of Transportation Policy der renommierten Reason-Foundation mit Sitz in Los Angeles, hat

das folgende Resümee gezogen: „Je mehr seriöse Literatur ich auswerte, umso skeptischer werde ich hinsichtlich des populären Medien-Hypes zu Pkws, die ohne Funktionen des Fahrers bei Bedarf überall hinfahren können.“

Seine Zusammenfassung sieht wie folgt aus:

- Automation ist von der Sache her systembedingt anfällig für Fehlfunktionen.
- Deshalb muss der Fahrer jederzeit in der Lage sein, kurzfristig die Führung des Fahrzeuges selbst zu übernehmen.
- Wir haben bis heute keine Vorstellung davon, wie solche Entwicklungen realisiert werden sollen.

- Es gibt zwangsläufig unklare Situationen, in denen wir nicht wünschen sollten, dass ein automatisches System die Entscheidung trifft.“

Ausdrücklich äußert Poole auch Bedenken hinsichtlich des teil-autonomen Fahrens. Sehr zu Recht bezweifelt er, dass die Orientierungs- und Reaktionszeit in kritischen Situationen ausreichen kann, um diese zu beherrschen, zumal je intensiver der Fahrer von den gepriesenen alternativen Beschäftigungen während der Fahrt abgelenkt ist.

Ein aktueller Bericht des Verkehrsforschungsinstituts der Universität von Michigan, die über ein hochmodernes Testfeld für autonomes Fahren verfügt, schließt mit der Feststellung, dass nicht nur die Erwartung von praktisch Null-Unfällen mit autonomen Autos unrealistisch sei, sondern dass es bisher nicht einmal feststeht, ob ein selbst fahrendes Fahrzeug jemals sicherer sein könnte als eines, das von einem erfahrenen Fahrer mittleren Alters gesteuert wird. Nach Überzeugung der Forscher werde sich die Sicherheit eher sogar verschlechtern – insbesondere im Mischverkehr mit konventionellen Fahrzeugen in der mindestens 20 bis 30 Jahre langen Übergangsphase.

Weitere ausgewählte Positionen führender Fachleute/-institute:

- Selbst fahrende Autos müssen darauf programmiert sein, zu töten. Die Auto-Hersteller müssen ein unmögliches ethisches Dilemma auflösen.
- Fahrerlose Autos könnten den Verkehr dramatisch schlechter machen. Neuere Simulationen zeigen, dass es zu beträchtlich höheren Staukosten kommen würde.



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

- Die Protagonisten selbstfahrender Autos wie Google, Tesla etc. glauben, wenn Sie nur lange genug das Hochspringen üben, können sie eines Tages fliegen.
- Die technischen Herausforderungen für voll-autonomes Fahren sind auf absehbare Zeit (50 Jahre) nicht zu bewältigen“.

Komplexe Verkehrssituationen nur schwer abbildbar

Wer sich sachlich mit dem Thema beschäftigt, stößt mehr oder minder zwangsläufig auf eine Vielfalt von harten Fakten, die mit dem nicht zuletzt auch von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrinth (CSU) regelmäßig befeuerten Hype in keiner Weise vereinbar sind.

Dazu gehören:

- Die hohe Komplexität der Bedingungen der Verkehrswirklichkeit, insbesondere in Städten/Siedlungsgebieten, die digital nur teilweise abgebildet werden kann.

- Die systemimmanente Fehleranfälligkeit von Hochtechnologie.
- Praktisch unauflösbare ethische Probleme. Allein die Klärung der juristischen Fragen in Verbindung damit würde nach Überzeugung von Insidern Jahrzehnte in Anspruch nehmen.
- Die Erfordernisse der Normierung, Standardisierung und Interoperabilität einer weltweit in Ländern mit höchst unterschiedlichen Bedingungen tätigen Automobil-Industrie.
- Die Anfälligkeit gegen Cyberkriminalität, der faktisch völlige Verlust der Privatsphäre, die gesundheitlichen Risiken vor allem durch Elektrosmog.

Autobahnen am ehesten für Automatiksysteme geeignet

Ohne Zweifel sollte die seit Jahrzehnten betriebene Weiterentwicklung der Fahrer-Assistenzsysteme fortgeführt werden. Dabei kann und wird eine Annäherung an das autonome Fahren in bestimmten Infrastrukturbereichen vor allem des überörtlichen Verkehrs (insbesondere Autobahnen) erreicht werden, ggf. auch in begrenzten spezifischen Zonen in Städten/Siedlungsgebieten. Wenn Hamburg an den Forschungen, Entwicklungen und Implementierungen in diesem Zusammenhang mitwirkt, sollte das realitätsnah, sachkundig und sachbezogen erfolgen und nicht getrieben von politischem Wunsdenken. Teile des Hafengebiets könnten sich tatsächlich als Testfeld eignen. Dabei ist aber jedenfalls sicher zu stellen, dass das Basis-Geschäft der Hamburger Hafenbetriebe durch das Testprogramm nicht beeinträchtigt wird.

Text: Dr.-Ing Andreas Kossak

Die Zeit des Wachstums ist vorbei

Die Mares Shipping GmbH will ihre Geschäfte nun auf breiter Front konsolidieren

Schiffszulieferer haben es seit langem nicht leicht. Ihre Hauptkunden, die Reeder, schippen seit acht Jahren von einer Krise in die Nächste, was den Kostendruck erhöht und die Gewinne minimiert. Eine löbliche Ausnahme ist die Mares Shipping GmbH, die im letzten Jahrzehnt kontinuierlich gewachsen ist und nur mit dem Versand von Ersatzteilen einen Umsatz von 30 Millionen Euro erwirtschaftet. Geschäftsführer Claus Witt und sein Partner Eckehardt Bauer setzten nun allerdings nicht mehr weiter auf Wachstum, sondern wollen das Geschäft in seiner Bandbreite konsolidieren. „Wir haben nun über 800 Kunden in 75 Ländern, liefern Ersatzteile aller Art für über 4.000 Schiffe und geben monatlich mehr als 4.000 Angebote ab, von denen wir rund 40 Prozent Ausbeute haben“, sagt er. Dabei decken seine 70 Mitarbeiter den Bedarf unterschiedlichster Schiffstypen ab: Container- und Stückgutfrachter, Tanker, Offshore- und Kreuzfahrtschiffe, Tugboats oder Trawler.

Besonders für Schiffe, die über einen bestimmten Motorentyp verfügen, ist Mares erste Wahl. „Wir haben dafür fast jedes Bauteil auf Lager“, erklärt Witt stolz. „Das ermöglicht uns, in kürzester Zeit kostengünstig zu liefern.“ Der Druck im Markt sei laut Witt immens hoch. Letztlich resultiere daraus auch die Überlegung, das Erreichte auf den Prüfstand zu stellen. Wo stehen



Fotos: SLH

Bei einem Abschluss über 100.000 Euro wird die Glocke geläutet

Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis und wo nicht?

Auch bei der Belieferung von Kraftwerken erfolgreich

Davon ausgenommen ist auch nicht der zweite Geschäftszweig, den Mares in den 41 Jahren seiner Unternehmensgeschichte aufgebaut hat: Die

Belieferung industrieller Kraftwerke. Denn die Motoren, die dort eingesetzt werden, sind den Schiffsantrieben sehr ähnlich.

Mares profitiert dabei vor allem von seinen langfristigen Geschäftsbeziehungen. Die Kunden schätzten es einfach, so Witt, wenn sie einen Komplettservice aus einer Hand erhielten. Natürlich gewährt man

Stammkunden bessere Konditionen als Einzelbestellern, wo der Aufwand viel höher ist. Außerdem könne man nicht für jedes Teil der günstigste Anbieter sein. Es zähle das Gesamtpaket. Schnell, kompetent, zuverlässig. „Qualität hat bei uns oberste Priorität.“

Deutlich erhöhte Lagerkapazität

Das Wachstum der vergangenen Jahre habe zu einer deutlichen Erhöhung der Lagerkapazität geführt. „Wir haben unsere Gewinne in die Aufstockung des Lagers investiert“, berichtet Witt. Dadurch kann Mares nun eine schnelle Lieferkette garantieren, was angesichts des enormen Konkurrenzdrucks ein erheblicher Wettbewerbsvorteil sei.

„Durch das Wachstum des Portfolios haben wir eine viel stärkere Marktposition.“

Rückgrat des Erfolgs seien aber weiterhin die Mitarbeiter. Deshalb setzten Witt und Bauer auch auf ein gutes Betriebsklima. Mares investiert in Fortbildungen, aber auch in Sport- und Gesundheitsveranstaltungen: Fitnesstraining, Radfahren, Staffellaufen, Fußball, Triathlon. „In einer positiven Arbeitsatmosphäre sind die Mitarbeiter leistungsfähiger und -bereiter“, ergänzt Witt. Auch dies ordne sich ganz logisch in die Mares-Philosophie ein: Man braucht eine gewisse Größe, um als kompetenter Partner dazustehen. Dann muss man dank eines großen Lagers die Möglichkeit haben, schnell zu liefern. Und schließlich braucht man Manpower,

um die Aufträge zügig abzuarbeiten.

Hinzu kommt noch eine gute Software. Der elektronische Einkauf gewinnt auch in der Zulieferindustrie immer mehr an Bedeutung. „Wir haben über 20 E-Commerce-Systeme, die wir bedienen.“ Hauptmärkte sind neben Deutschland und den USA Singapur und Großbritannien. Dennoch ist das Geschäft weiterhin sehr kundenorientiert. Persönliche Kontakte seien immer noch enorm wichtig. Zwar reist Witt nicht mehr ganz so viel, wie in früheren Jahren, wo er das halbe Jahr über im Ausland war. Gut drei Monate ist er aber immer noch unterwegs. Die Trips sind kürzer, aber anstrengender. Man erledigt mehr in weniger Zeit. So wie überall heutzutage.

Text: Matthias Soyka



IDUNAHALL
VERWALTUNGSGESELLSCHAFT mbH

**Die IDUNAHALL vermittelt und berät Sie gerne
bei Finanzierungsfragen:**

- Leasingadressen
- Gesellschafterkapital
- Bankverbindungen
- Günstige Versicherungsadressen

Ansprechpartner:
Bernd Günther
Geschäftsführer

IDUNAHALL
Neuer Wall 18
20354 Hamburg
Telefon: 040 / 35 76 670
E-Mail: iduntahall@web.de

Klasse statt Masse

Der Hamburger Logistikdienstleister Thordsen hat mit Nischenangeboten Erfolg



Fotos: Thordsen

Mit Hilfe der Schwimmkräne der HHLA wurde dieser riesige Wärmetauscher durch Thordsen verschifft

Viele Speditionen und Lagereien haben ihr Geschäft auf den Umschlag möglichst großer Warenmengen ausgelegt. Doch die Margen im Massengeschäft sind gering, die Konkurrenz ist groß. Dass Masse nicht alles ist, beweist seit fast 50 Jahren der Hamburger Familienbetrieb Thordsen. Zwar wickeln die 38 Mitarbeiter auch hier alle Arten von Im- und Exportleistungen ab, doch der Hauptumsatz resultiert aus Spezialangeboten.

„Wir sind immer auf der Suche nach neuen Nischen“, erklärt Importchef Georg Stubbe. Eine dieser Spezialangebote ist die Einlagerung und termingerechte europaweite Verteilung von Kleinf Feuerwerkskörpern. Für einen der vier großen Hersteller hat Thordsen die Einfuhr übernommen. Hierfür unterhält Thordsen ein rund 8.000 Quadratmeter großes Lager mit einer Genehmigung nach Bundes-Immissionschutzgesetz zur Lagerung pyrotechnischer Gegenstände. Neben dem Hauptsitz im Borstelmannsweg, wo man seit 38 Jahren ansässig ist, gibt es Außenlager in Allermöhe und neuerdings auch in der Kolumbusstraße. Insgesamt 19.000 Quadratmeter stehen zur Verfügung.

Ein weiterer Kundenbereich liegt in der Autoindustrie. Tur-

bolader, Auspuffkrümmer oder Lenksensoren für Großkunden wie Volvo, Ford oder VW werden von Thordsen auf Wunsch auch just-in-time zur Produktion geliefert. Daneben lagern Zulieferteile aus Indien, Taiwan und China für einen bayrischen Traktorenhersteller ein. Rund 1.500 TEU schlägt Thordsen so jährlich um.

Chemikalien, Öle, Elektronik und Kakao lagern ein

Die Warenpalette ist jedoch noch erheblich breiter. Neben Motoren für Baugeräte wie Rüttler oder Generatoren lagern bisweilen Fässer mit Chemikalien, Ölen und Schmierstoffen – auch hierfür hat das Unternehmen eine spezielle Genehmigung zur Lagerung wassergefährdender Stoffe – oder

Kunststoffprodukte wie Granulate sowie Unterhaltungselektronik ein. Aber auch Kakaomasse oder -butter findet man als Sackware. Hier arbeitet die Firma nicht ganz zufällig mit der großen Hamburger Kakaolagerei H.D. Cotterell zusammen. Juniorchefin Christine Thordsen ist mit Thomas Cotterell verheiratet. Beide haben zwei kleine Töchter.

Obwohl Thordsen auf die Lagerei spezialisiert ist, bietet das Unternehmen auch alle Arten von Tür-zu-Tür-Verkehren an. Ein großes Segment sind Projektverschiffungen wie etwa unlängst ein 400-Tonnen-Kran nach China. „Wir haben zudem Agenten an jedem deutschen Flughafen“, so Stubbe weiter. „Damit können wir jede Art von Luftfracht abwickeln.“ Die jeweiligen Transportleistungen kauft Thordsen

dabei bei Subunternehmen ein. Eigene Fahrzeuge unterhält das Unternehmen nicht. Durch eine neue Kooperation mit einem Partner in Südamerika bieten die Hamburger nun auch Sammelcontainer nicht mehr nur von und nach China sondern auch von und nach Brasilien an. „Wir haben für diese Märkte bei uns im Hause jeweils Muttersprachler, die hier die Kunden optimal betreuen, da sie sowohl Mentalität als auch Sitten und Sprache in den jeweiligen Ländern kennen“, so Stubbe.

Offene Zolllager sparen Kunden viel Geld

Besonders geschätzt werden bei dem Unternehmen die offenen Zolllager vom Typ C und D, die Kunden eine Menge Geld sparen. Ware kann so über längere Zeit unverzollt gelagert werden, bis sie in die Produktion oder den Verkauf geht. Zur besseren Darstellung der gesamten Abläufe hat das Unternehmen gerade ein neues IT-Supply-Chain-System eingeführt, das den kompletten Warenfluss von der Bestellung der Waren weltweit über den Seetransport, das Lager bis zur Auslieferung anzeigen kann. Dabei wird der Warenbestand alle zwei Stunden aktualisiert. Denn jeder Artikel wird einzeln gescannt. „Das geht runter bis zur jeweiligen Seriennummer“, berichtet Stubbe nicht ohne Stolz. „Damit hat der Kunde den totalen Überblick – eine Art virtuelles Lager.“

Neue Software beschleunigt die Prozesse

Ermöglicht wird dies durch eine neue Software, die das Unter-



Viel Platz im Hochregallager

nehmen seit vergangenem Herbst installiert hat. Bei dem Hamburger IT-Spezialisten SysIng hat Thordsen nach langem Suchen ein Programm gefunden, das die teils schwierigen Zollabläufe und gleichzeitig Wirtschafts- und Lagerdaten darstellt. „An einigen Stellen mussten bestimmte Zollprozesse noch im Programm ergänzt werden“, so Stubbe. Aber das sei auch für SysIng eine po-

sitive Zusatzarbeit gewesen. Denn dort habe man die neuen Prozesse in den modularen Baukasten seiner Programme mit aufgenommen, um sie künftig auch anderen Kunden anzubieten. Mit dem neuen Programm konnte Thordsen eine deutliche Beschleunigung bei geschlossenen Prozessabläufen verzeichnen. Kunden nutzen es vor allem bei Just-in-time-Produktionen. Aber auch im Food-Bereich bietet das Programm erhebliche Vorteile, etwa durch Warnanzeigen vor Ablauf eines Mindesthaltbarkeitsdatums.

Komplett papierlose Abwicklung als Ziel

Nächster Schritt soll nun die komplett papierlose Abwicklung sein. Hierzu werden die Mitarbeiter Tablets erhalten, damit Daten wie Pickaufträge, Inventuren, Schäden etc. sofort im System bearbeitet werden können. Ziel ist eine stärkere Einbeziehung der Lagermitarbeiter in die Prozesse und eine abermals deutliche Beschleunigung der Abläufe.

Text: Matthias Soyka



Auch Edelstahl tanks kommen dank Thordsen an ihr Ziel

Kundendaten nicht einfach übertragen

Beim Unternehmenskauf kann eine rechtswidrige Weiterverwendung zu Bußgeldern führen



Foto: SLH

Daten, die man von einem anderen Unternehmen kauft, kann man immer nicht bedenkenlos weiter verwenden

Kundendaten gehören bei vielen Asset-Deals zu den wichtigsten Werten eines Unternehmens. Werden sie nicht richtig übertragen, sind sie für den Käufer aber wertlos. Bei einem Asset-Deal werden sämtliche Wirtschaftsgüter des Unternehmens einzeln an den Verkäufer übertragen. Dabei sind personenbezogene Daten von erheblichem wirtschaftlichem Wert, weil sie eine personalisierte Werbeansprache ermöglichen. Die Übertragungs- und Nutzungsmöglichkeit solcher Daten setzen Unternehmen dabei häufig voraus, ohne nach der Art der Daten zu differenzieren. Der Rechner bzw. der Datenträger, auf dem sich die Daten befinden, wird verkauft und der Käufer meint, die Daten mindestens zu dem Zweck weiter nutzen zu können, für die sie der Verkäufer ursprünglich verwendet hat. Ein Irrglaube, der das Unternehmen viel Geld kosten kann.

Wenn der Käufer die Daten, die beim Unternehmenskauf ein wesentlicher wertbildender Faktor waren, für die angestrebten Werbezwecke gar nicht verwenden kann, ist die Erkenntnis, einen Fehlkauf getätigt zu haben, womöglich noch sein kleinstes Problem. Denn die Landesämter für Datenschutzaufsicht gehen zunehmend dazu über, in Fällen

datenschutzrechtlich unzulässiger Übertragungen von E-Mail-adressen von Kunden Geldbußen sowohl gegen das veräußernde als auch gegen das erwerbende Unternehmen festzusetzen. Bei Verstößen gegen das Datenschutzrecht drohen den Vertragsparteien nämlich Geldbußen bis zu 300.000 Euro. Ein vorsätzlicher Verstoß, der beispielsweise

gegen Entgelt oder in Bereicherungsabsicht erfolgt, kann zudem strafbar sein.

Telefonwerbung kann unzulässig sein

Verwendet der Käufer Kundendaten nach dem Erwerb ohne gesonderte Rechtsprüfung zum Beispiel für Werbeanrufe oder E-Mail-Newsletter, setzt er sich zudem Ansprüchen nach

dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) aus, insbesondere auf Unterlassung, Schadensersatz oder Gewinnabschöpfung. Schließlich stellt eine unzulässige Telefonwerbung nach dem UWG eine Ordnungswidrigkeit dar und kann mit einem Bußgeld geahndet werden.

Die Unternehmer müssen daher sehr genau unterscheiden zwi-

schen Daten von Vertragspartnern, deren Verträge von dem Käufer fortgeführt werden sollen, und Adressdaten, die zu Werbezwecken verkauft werden. Beim Verkauf von Daten von Vertragspartnern bzw. Kunden des Verkäufers, die der Käufer im Rahmen des Vertragsverhältnisses weiter nutzen will, müssen die Kunden und Vertragspartner der Übertragung ihrer Vertragsbeziehung ohnehin zustimmen. Damit ist der Käufer allerdings nicht automatisch auch dazu berechtigt, die Daten auch für eigene Werbemails oder -anrufe zu verwenden.

Empfänger muss zugestimmt haben

Zu diesen Zwecken dürfen die Daten nach dem UWG nämlich nur genutzt werden, wenn die Empfänger in den Erhalt von Werbung via E-Mail und Telefonanruf ausdrücklich eingewilligt haben. Diese Erklärung werden die Vertragspartner jedoch regelmäßig nur gegenüber dem verkauften Unternehmen abgegeben haben und gerade nicht gegenüber dem Käufer. Dem Käufer bleibt daher nur der Rückgriff auf die Briefwerbung. Darin kann er um eine ausdrückliche

Einwilligung in den Erhalt von E-Mail- und/oder Telefonwerbung bitten.

Sofern im Rahmen der Transaktion auch oder sogar primär Kundenlisten und Adressdaten lediglich zu Werbezwecken an den Käufer verkauft werden sollen, müssen gesonderte Datenschutzbestimmungen beachtet werden. Sogenannte „Listendaten“ wie z.B. der Name, die Anschrift oder das Geburtsjahr können unproblematisch an den Käufer übermittelt und von diesem genutzt werden, wenn die jeweilige Werbemaßnahme des Käufers einen Hinweis auf die Herkunft der Daten, also den Verkäufer, enthält und der Verkäufer die Angaben zur Herkunft der Daten sowie den Käufer, an den die Daten übermittelt wurden, für die Dauer von zwei Jahren speichert und dem jeweiligen Kunden auf Verlangen Auskunft hierüber erteilt.

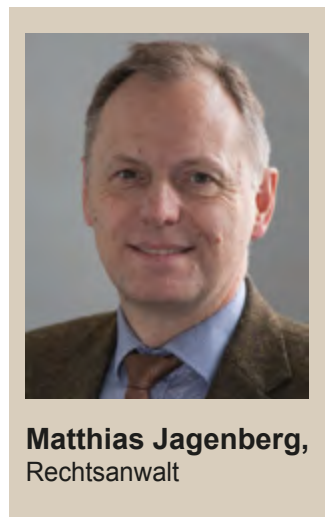
Mailings sind nicht so problematisch

Mit den erhaltenen Listendaten beschränkt sich die Werbemaßnahme allerdings wiederum nur auf die Briefwerbung. Sollen an den Käufer auch weitere Daten wie z.B. die

E-Mail-Adresse oder Telefonnummer zum Zwecke der Werbung übermittelt werden, ist dies nur zulässig, wenn die jeweiligen Kunden in die Übermittlung dieser Daten zuvor eingewilligt haben.

Daten zunächst sorgfältig prüfen

Wenn die erworbenen Kundendaten vom Käufer nicht zutreffend geprüft und qualifiziert worden sind, besteht somit ein erhebliches Risiko, bei der Nutzung der Daten gegen geltendes Recht zu ver-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

stoßen. Wenn dann das zuständige Landesamt für Datenschutzaufsicht auf den Plan tritt, kann es richtig teuer werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2008
DIN EN ISO 14001:2004
GMP*, HACCP



Original thailändische Küche

Im „Saymai“ sollte man aber ansagen, wenn man es nicht so scharf mag



Das Interieur ist stylish, aber nicht sehr rückschonend



Ursprünglich war hier mal ein Schnellimbiss

Wer asiatische Küche schätzt, findet in Hamburg eine ganze Reihe von chinesischen Restaurants, die meist ansprechende Gerichte auftischen. Jedoch sind diese meist für den europäischen Gaumen angepasst. Original thailändische Küche indes gibt es seit gut zwei Jahren im „Saymai“ schräg gegenüber der Hamburger Musikhalle. Und das bedeutet, dass das Essen bisweilen recht scharf zubereitet wird.

Doch der Reihe nach: Das „Saymai“ war ursprünglich ein Stehimbiss, der sich aber so großen Zulaufs erfreute, dass durch eine Erweiterung in die hinteren Räume ein vollwertiges Restaurant entstand. Bei gutem Wetter stehen zudem am dem Gehsteig einige Tische bereit. Im Inneren sind die stylisch aussehenden Stoffsesseln ein wenig gewöhnungsbedürftig, da die Rückenlehnen auf Höhe der Gürtellinie enden. Wer darüber hinweg kommt, wird sich aber schnell absolut wohl fühlen. Mittags kann man unter verbilligten zehn Gerichten wählen, die zwischen 7,50 und 9,50 Euro kosten. Dazu

zählt Tom yam Gung, eine Zitronengrassuppe mit Garnelen, Pad Thai, der Klassiker in Form gebratener Reisnudeln mit Garnelen, Pad Kra Praw Nua, Rindfleisch mit Chili und Bambus, oder Gang Keaw Wan, Rind oder Huhn in grünem Curry mit Kokosmilch. Das freilich ist mächtig scharf. Es sei denn, man bitte um Gnade mit einer etwas entschärften Version.

Die Portionen, die nach wenigen Minuten



Scharfes Curry

angeliefert werden, sind völlig ausreichend. Und geschmacklich gibt es auch absolut nichts auszusetzen.

Koriander, Erdnüsse und Limetten

Das Essen ist in der Tat ein wenig anders als bei den herkömmlichen Thailändern. Viel Koriander, feinst gehackte Erdnüsse und Limetten finden sich in den Speisen wieder. Alles sehr frisch, ma-



Thailändischer Klassiker

ger und leicht. Das hat sich auch bei der Tageskundschaft herumgesprochen. Mittags ist der Laden knacke voll. Abends wird die Karte deutlich reichhaltiger, aber auch teurer. Gegrillte Ente mit Currypaste ist mit 16,50 Euro der Spitzenreiter der gut 50 zur Auswahl stehenden Gerichte, der Rest geht ab 12,50 Euro los.

Text: Nils Knüppel

Saymai

Valentinskamp 45
22355 Hamburg
Tel: 040/35 01 52 16
www.saymai.de

Öffnungszeiten:

Mo., - Fr. 11.30 - 22 Uhr
Sa. 17 - 22 Uhr

Probier's mal mit Gemütlichkeit

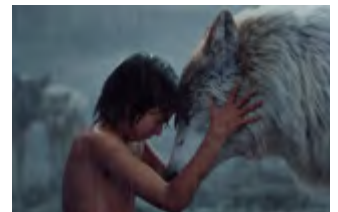
Die Realverfilmung von „The Jungle Book“ ist rundum gelungen



Fotos: Walt Disney Studios



Der böse Shere Khan



Abschied von der Mutter

Mowglis Reise mit Bagheera zu den Menschen wird zum Abenteuer

Fragt man nach dem erfolgreichsten Film in Deutschland, wird man als Antwort wahrscheinlich den Titel eines James-Cameron-Films hören. Aber weit gefehlt. Nach Zuschauerzahlen ist es „Das Dschungelbuch“ aus dem Jahr 1967, der letzte Zeichentrickfilm, der noch unter Walt Disney persönlich entstand. Seit seinem Erscheinen haben hierzulande fast 28 Millionen Besucher den Film gesehen. Jeder kennt die Lieder des Films, die längst zu Gassenhauern geworden sind. Nun hat Regisseur Jon Favreau („Iron Man“, „Kiss the Cook“) das Wagnis auf sich genommen, eine Real-Neuverfilmung des Klassikers zu realisieren. Mit Erfolg. Der Film ist ein tolles Abenteuer für alt und jung und wird auch diejenigen packen, die mit dem süßlichen Original bislang wenig anfangen konnten.

Mowglis Vater wird von Tiger Shere Khan (Original-Stimme: Idris Elba) getötet, der bei der Auseinandersetzung ein Auge verliert. Der kleine Mowgli (perfekt besetzt: Neel Sethi) wird von Panther Bagheera (Ben Kingsley) gefunden und zu einem Wolfsrudel gebracht, das ihn adoptiert. Seine neue Mutter wird Raksha (Lupita Nyong'o), die ihn wie eines ihrer Jungen behandelt. Eines Tages entdeckt Shere Khan Mowgli bei den Wölfen und fordert das Menschenjunge für sich. Schweren Herzens muss

Mowgli sein Rudel verlassen, um es nicht in Gefahr zu bringen, und wird von Bagheera zum Menschendorf begleitet. Auf seinem Weg trifft er auf Elefanten, die Schlange Kaa (Scarlett Johansson) und natürlich den durchgeknallten Riesenaffen King Louie (Christopher Walken). Vor allem aber wird ein Bär namens Baloo (Bill Murray) sein Freund, auch wenn Mowgli zunächst von diesem schamlos als Honigräuber ausgenutzt wird. Doch Shere Khan hat nicht aufgegeben und stellt statt Mowgli dem

Wolfsrudel nach. Mit tödlichen Konsequenzen...

Für die ganz Kleinen ist diese Variante von Rudyard Kiplings Geschichten teilweise zu düster, aufregend und brutal. Alle anderen werden erleben, wozu die moderne Tricktechnik imstande ist. Insbesondere bei den Größen der Tiere wird getrickst. Natürlich gibt Jon Favreau dem Publikum, was es will. Ein „Jungle Book“ ohne die beiden bekanntesten Ohrwürmer ist undenkbar, und so werden auch zwei Gesangsnummern eingeflochten, aber zu einem Musical

wird der Film dennoch nicht. Raum für Action bleibt genügend. Obwohl die Synchronisation durchaus gelungen ist, sollte man sich den Spaß gönnen, den Film auch im Original anzuhören.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

K + S AG:



Dr. Burkhard Lohr (oben) wurde zum künftigen Vorstandsvorsitzenden des Düngemittel- und Salzproduzenten bestimmt. Der 53-Jährige wird am 12. Mai 2017 Norbert Steiner (61) ablösen, der in den Ruhestand geht. Lohr wurde



1963 in Essen geboren. Nach seinem Studium der Betriebswirtschaftslehre trat er 1991 in die Mannesmann AG ein. Ab 1993 war er in verschiedenen Funktionen für die Hochtief AG, Essen, tätig, u.a. als Mitglied der Geschäftsleitung der Niederlassung München. Seit 1. Juni 2012

ist er Mitglied des Vorstands der K+S Aktiengesellschaft.

EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG:



Die Gesellschafter des Terminalbetreibers haben Ulrike Riedel als neue Arbeitsdirektorin in die Gruppen-geschäftsführung berufen. Die 44-Jährige wird mit Wirkung zum 1. März 2017 ihren Posten in der Geschäftsführung der Unternehmensgruppe übernehmen. Sie ist zukünftig verantwortlich für Personal, Recht, Einkauf und Revision. Riedel absolvierte eine Ausbildung zur Bankkauffrau und studierte BWL in Hamburg. Ab 1999 war sie für die Flughafen Hamburg GmbH tätig

und ist seit 2009 Arbeitsdirektorin und Mitglied des Vorstands der Hamburger Hochbahn AG.

Dortmunder Hafenanlieger e.V.:



Karl-Heinz Keisewitt ist neuer Vorsitzender der Interessenvertretung der rund 160 Industriebetriebe und ihrer 5.000 Mitarbeiter im Dortmunder Hafen. Hauptamtlich bekleidet er das Amt des stellvertretenden Geschäftsführers der Dolezych GmbH & Co. KG, Keisewitt folgt auf den vorherigen Vorsitzenden Joachim Kersten, Niederlassungsleiter der Rhenus SE & Co. KG Westfalen.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 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.-Ing Andreas Kossak
Martin Soyka

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

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 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

4. Oktober 2016





HPA schafft zehn neue Lokabstellplätze

Hamburg – Die HPA hat im Hamburger Hafen im Bahnhof Hohe Schaar auf vier neuen Gleisen insgesamt zehn zusätzliche Lokstellplätze geschaffen. Die Plätze verfügen über Oberleitungs- und Stromanschlüsse zum Vorheizen der Lokomotiven (Elektranten). Die Loks können hier mehrere Stunden warten, bis sie den Hafen mit einem angehängten Zug wieder verlassen. Damit erweitert sich das Stellplatzangebot für die 126 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hafen auf 107. Dadurch müssen weniger Loks das Hafengebiet leer verlassen und die Hauptstrecke bis Maschen blockieren.

Rostock schlägt fünf Prozent mehr um



Rostock – Mit 14,9 Millionen Tonnen wurden in der ersten Jahreshälfte an allen Rostocker Hafenanlagen insgesamt rund fünf Prozent mehr Waren umgeschlagen. Auch die Zahl der Fährpassagiere stieg um 45.000

auf 931.000. Allein im Überseehafen lag das Ergebnis mit 13,9 Millionen Tonnen rund 800.000 Tonnen höher als im Vorjahreszeitraum. Hier ragte vor allem die rollende Ladung mit einem Plus von neun Prozent (600.000 Tonnen) heraus. Stark entwickelte sich auch der Kombinierte Verkehr. Er legte um neun Prozent auf 38.400 Einheiten zu. Besonders die Verbindung nach Duisburg bescherte ein Plus von 30 Prozent.

HHLA erhält drei neue Groß-Containerbrücken



Hamburg – Bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) wurden drei neue Containerbrücken für die Abfertigung besonders großer Schiffe aus Shanghai kommend angeliefert. Sie werden am Burchardkai die ebenfalls von ZPMC gebauten bestehenden Brücken ergänzen, so dass dort nach der Endmontage zwei komplette Liegeplätze für die größten Containerschiffe der Welt bereit stehen. Die Ausleger der Brücken verfügen über eine Länge von 74 Metern und haben eine Nutzlast von 110 Tonnen. Jede Brücke wiegt rund 2.400 Tonnen.

Seehafen Kiel mit knapp zwei Prozent plus

Kiel – Der Seehafen Kiel hat im ersten Halbjahr rund 3,1

Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, was einem Plus von 1,8 Prozent entspricht. Zudem gingen 886.000 Fahrgäste auf die Fähr- und Kreuzfahrtschiffe, was eine Zunahme von 1,9 Prozent bedeutet. Die größte Mengensteigerung erzielte DFDS durch eine siebte wöchentliche Abfahrt nach Klaipeda. In der zweiten Jahreshälfte dürfte vor allem der Ostuferhafen vom Anlauf der Neukunden SCA und Iggesund Paperboard aus Schweden profitieren, die hochwertige Kartonagen und Papier anliefern. Ab Oktober wird der Liniendienst auf zwei Anläufe pro Woche verdichtet.

Umspannplattform auf dem Weg in die Ostsee



Cádiz – Das Herzstück des Ostseeparks „Wikinger“, die Umspannplattform „Andalucia“, ist auf dem Weg an ihren Einsatzort. Sie wurde in Spanien gefertigt und wiegt mit den sechs Piles, auf denen sie stehen wird, mit 8.500 Tonnen mehr als der Eiffelturm und die Freiheitsstatue zusammen. Der Windpark soll Ende 2017 in Betrieb gehen. 70 Turbinen werden dann 350 Megawatt Strom erzeugen, was für die Versorgung von rund 350.000 Haushalten ausreicht. Das entspricht einem Anteil von 20 Prozent am gesamten Stromverbrauch Mecklenburg-Vorpommerns.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

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 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de