

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

## Gerangel um Multipurposepier

Neben Brunsbüttel Ports hat auch die Firma F.A. Kruse jun. Interesse an der neuen Anlage

Im sonst so friedlichen Brunsbüttel ist ein Kampf um das geplante Multipurposepier neben dem Elbehafen entbrannt. Neben dem Platzhirschen, der zur Schramm-Group gehörenden Brunsbüttel Ports GmbH, will sich auch der Lagerlogistiker F.A. Kruse jun. als Betreiber für das 100-Millionen-Projekt bewerben. Sehr zum Ärger von Brunsbüttel Ports.

F.A. Kruse hat sich bislang am Rande des ChemCoast-Parks vor allem mit einem gigantischen vollautomatischen Hochregallager einen Namen gemacht, in dem hauptsächlich



Foto: Brunsbüttel Ports

Zwischen Elbehafen und dem Atomkraftwerk soll das Pier entstehen

Bauteile für den Windkraftproduzenten Senvion untergebracht sind. Seit kurzem ist das Unternehmen nun auch am Südkai aktiv und schlägt dort Massengüter aus Küstenmotor- und Binnen-

schiffen mit einem maximalen Tiefgang von bis zu 5,50 Metern um. F.A. Kruse-Geschäftsführer Peter Steinmeyer will sich nun auch auf den Betrieb des neuen Piers bewerben. Seite 10

### Personalnot

Zu wenig Zollpersonal führte im Hamburger Hafen zu Umsatzeinbußen. S.4

### Luftreinhalteplan

Die Hälfte der NOx-Emissionen stammt aus dem Hamburger Hafen. Konzepte gibt es nicht. S.6

### Planungsstopp

Neue Verzögerungen beim Bau der A20 erregen die Wirtschaft. S.8

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. Das freut im Allgemeinen den Neueinsteiger und ärgert die Etablierten. So auch in Brunsbüttel. Wer auch immer das neue Multipurposepier neben dem Elbehafen betreiben wird – für den Standort wäre es ein Riesengewinn.

Bitter scheint es dagegen um die Hamburger Lascher zu stehen. Fast zwei Jahrzehnte haben die Mitarbeiter von Carl Tiedemann jedes Jahr auf einen Teil ihres Lohns verzichten müssen. Wegen einer angeblichen Schieflage des Unternehmens. Die offiziellen Zahlen oder gar einen Sanierungsplan soll die Geschäftsleitung, obwohl gesetzlich verlangt, nie vorgelegt haben. Da kann man die Kollegen von der Tochtergesellschaft LCH verstehen, wenn sie gegen ihr Unternehmen selbst Insolvenz beantragen.

Wenn die Firmenleitung ihre Mitarbeiter als Gegner sieht, läuft irgend etwas schief.

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**

**Aktuelles**



4



6



8



10

- Umschlagminus wegen Personalnot 4
- Dicke Luft um Reinhalteplan 6
- A20-Planung stockt 8
- Gerangel in Brunsbüttel 10

**Wirtschaft**



12



14

- NAVIS setzt auf Personen 12
- IN-TIME–derNameistProgramm 14
- Carola Zehle vor dem Aus 16

**Recht & Geld**

- Neues Datenschutzgesetz 18

**Essen**



20

- The King of India 20

**DVD**



21

- Guardians of the Galaxy Vol.2 21

**Personal**

- Veränderungen in Firmen 22

**Impressum**

22

**Meldungen**

- Wichtiges aus Stadt und Land 23



# Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

**TCO Transcargo GmbH**

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 [www.tco-transcargo.de](http://www.tco-transcargo.de)

# Umschlagminus wegen Personalnot

Die Zollabfertigung im Hamburger Hafen dauert bis zu sechs Tage

Der Hamburger Hafen tritt auf der Stelle, beim Gesamtumschlag musste er sogar ein leichter Minus von 0,2 Prozent auf 70 Millionen Tonnen hinnehmen. „Als bemerkenswert gut gehalten“, bezeichnete Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern das mehr als magere Ergebnis beschönigend. Schließlich legten Rotterdam im Containerumschlag um über neun Prozent auf 6,66 Millionen TEU und Antwerpen um gut zwei Prozent auf 5,14 Millionen TEU zu, während die Hansestadt bei 4,45 Millionen TEU verharrete. Nur die anderen großen deutschen Häfen waren noch schlechter. Bremen minus 4,9 Prozent auf 2,7 Millionen, TEU Wilhelmshaven sogar minus 7,6 Prozent auf 232.000 TEU. Und doch hatte das HHM erstmals eine neue Erklärung für das schlechte Abschneiden. Neben der fehlenden Fahrinnenanpassung ist es die schleppende Zollabfertigung.

Michael Schrader, leitender Regierungsdirektor beim Hauptzollamt Hamburg-Hafen, hatte auch gleich eine Erklärung parat, warum die rund 500 Mitarbeiter des Zollamts Waltersdorf bis zu sechs Tage brauchen, bis ein Container mit seinen Einfuhrdaten zur Bearbeitung an der Reihe ist (der bloße elektronische Verwaltungsvorgang dauert dann nur Sekunden): Personalknappheit. Derzeit fehlen rund 80 Finanzbeamte, um die jährlich rund 1,4 Millionen Zollanträge zu bearbeiten. Dabei wird im Hamburg mit rund 5 Milliarden Euro rund die Hälfte der gesamten Einfuhrzölle der Bundesrepublik erzielt.

## Früh elektronisch Zollanträge stellen

Gerade einmal 33 neue Mitarbeiter seien in diesen Tagen mit ihrer Ausbildung fertig geworden. Das sei eindeutig zu wenig. Deshalb habe die Finanzverwaltung die Ausbildung auf 73 drastisch erhöht. Bis dieser Nachwuchs allerdings ersatzfähig ist, müssen andere Jungbeamte, die eigentlich ab November im übrigen Bundesgebiet eingesetzt werden



**Michael Schrader,**  
Leitender Regierungsdirektor Zoll

sollten, die Lücke füllen. Schrader hat jedoch auch einen Vorschlag für eine kurzfristige Lösung. Die meisten der Zollverfahren können auf elektronischem Wege schon 30 Tage vor dem Eintreffen der Ware gestellt werden. Wer dies tue, könne sich frühzeitig in die Warteschlange begeben und werde am Ende mehr als pünktlich bedient.

Die übrige Bilanz des Hamburger Hafens ist weiterhin von den Umschichtungen bei den großen Reederallianzen geprägt. Die

HHLA legt massiv zu (+ zwölf Prozent), bei EUROGATE bricht der Umschlag ein (- 25 Prozent). Damit einher ging bei der HHLA auch eine deutliche Verbesserung des Umsatzes um neun Prozent auf 622,8 Millionen Euro, der operative Gewinn in der Logistik stieg sogar um 54 Prozent auf 90,6 Millionen Euro. An den drei HHLA-Terminals wurden 3,4 Millionen TEU (+ 11,8 Prozent) umgeschlagen. Auch, weil die Feederverkehre in Gefolge der großen Fernostdienste (+ 16,1 Prozent) zurückkamen und um satte 22,4 Prozent zulegten.

Dagegen sieht sich der Konkurrent EUROGATE einem schwierigen Jahr gegenüber. Minus in allen deutschen Häfen, wenngleich der Einbruch in Hamburg unverschuldet kam und zum Jahresende abgemildert werden dürfte, wenn Hamburg Süd von Maersk übernommen sein wird. Der Branchenführer ist ein alter Großkunde von EUROGATE.

Dabei freut sich Hamburg derzeit darüber, dass der Umschlag mit kleineren Fahrtgebieten deutlich zulegte. Der Handel mit Kolumbien stieg um 60 Prozent, mit Mexiko um 28 Prozent und

mit Kanada um 19 Prozent. Das Plus von 15 Prozent im Verkehr mit Sri Lanka ist jedoch auf ein Umrouten einiger Indien-Verkehrere zurückzuführen, wo der direkte Warenaustausch auch deutlich rückläufig war. Einbußen musste Hamburg zudem bei Handelspartnern in Singapur, Finnland, den USA, Malaysia und Südkorea hinnehmen.

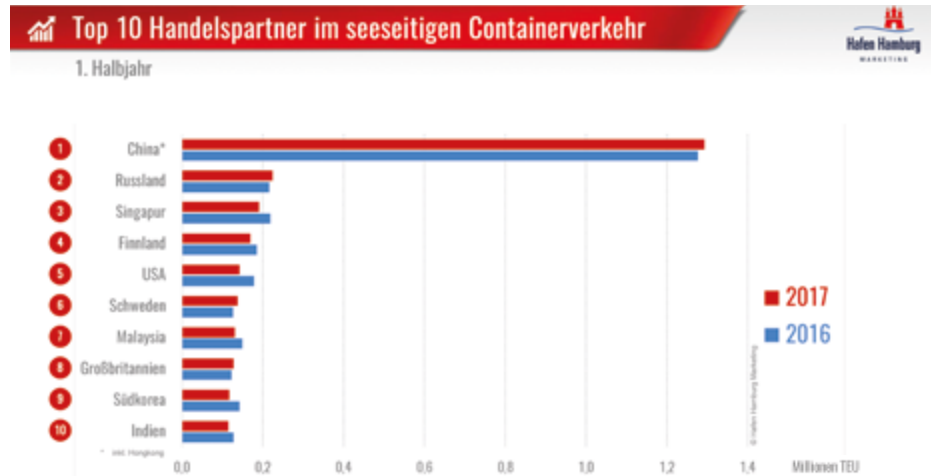
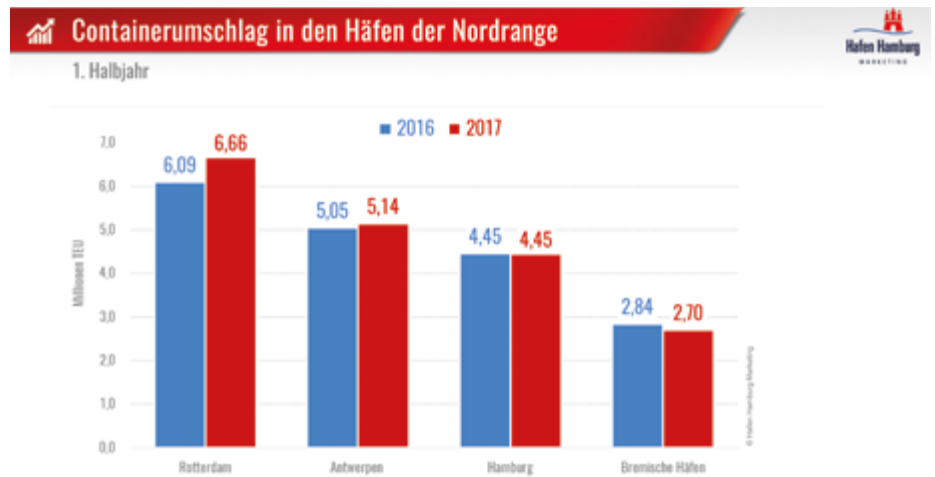
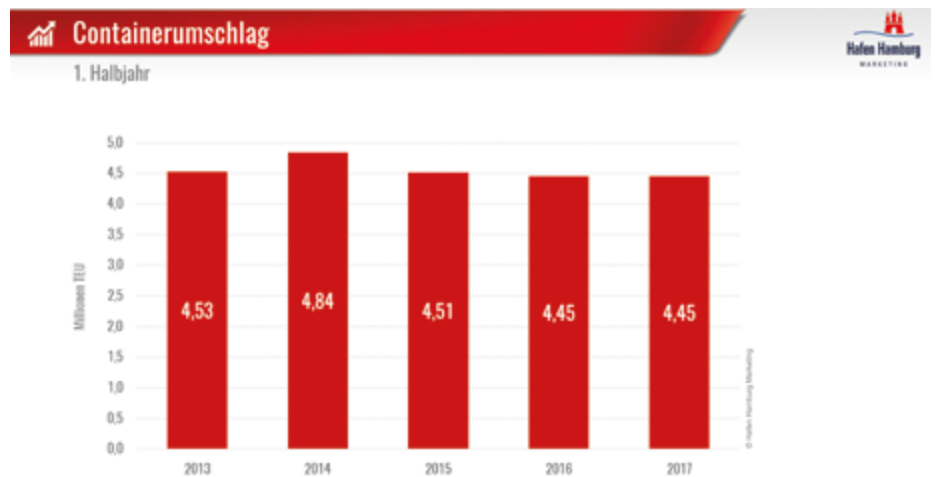
Viele Massengüter exportiert

Weiter positiv entwickelte sich der Massengüterumschlag (plus ein Prozent), der sich trotz des Rekordjahrs 2016 noch einmal auf 23,5 Millionen Tonnen verbesserte, was ausschließlich auf einen starken Export (+ 7,4 Prozent) zurückzuführen ist. Vor allem Metalle, Baustoffe und Schrott waren im Ausland begehrt, während sich beim Import Kohle und Eisenerz weiterhin stark zeigten.

Eine kleine Trendwende gab es beim konventionellen Stückgut. Zum ersten Mal nach vier Quartalen wurde hier ein leichtes Plus erzielt, wenngleich die Halbjahresbilanz noch weiterhin negativ ausfällt. Mit 720.000 Tonnen wurde 11,7 Prozent weniger nicht containerisierte Ware umgeschlagen. Vor allem im Kfz- und Stahlexport gab es deutliche Abschläge.

Für das laufende Jahr rechnet das HHM mit einem Gesamtumschlag auf Vorjahresniveau (138 Millionen Tonnen). Der Containerumschlag dürfte bei 8,9 Millionen TEU stagnieren, nicht zuletzt, weil Hamburg einen Fernostdienst im Zuge der Umstellung der Reederallianzen verloren hat. Die Hansestadt wird noch von 19 Diensten aus Asien angelaufen.

Text: Matthias Soyka





# Dicke Luft um Reinhalteplan

Vorhaben der Hamburger Umweltbehörde setzen kaum neue Ideen um



Seeschiffe, Terminals und Lkws tragen zu über der Hälfte der Hamburger Stickoxidbelastung bei

**Das Verwaltungsgericht hatte den Hamburger Senat angewiesen, einen Luftreinhalteplan für die Hansestadt vorzulegen. Nun veröffentlichte die Umweltbehörde ein Traktat von 206 Seiten, in dem allerdings kaum etwas Neues steht. Bei der Analyse wird schnell klar, dass der wesentliche Anteil der Stickoxide, die sich 2014 auf 20.456 Tonnen summierten, aus dem Hafen stammt.**

39 Prozent der NO<sub>x</sub>-Emissionen der Hansestadt stammen von Schiffen. Hinzu kommen der Terminalbetrieb, der mit knapp vier Prozent zu Buche schlägt, sowie die Rangierfahrten der Bahn, die knapp zwei Prozent der Schadstoffe verursachen. Addiert man nun noch die Hafenumfuhren per Lkw und den Anliefer- und Abholverkehr an den Terminals mit ein, die nicht näher ausgewiesen wurden, kommt man schnell auf einen Gesamtanteil des Hamburger Hafens von über der Hälfte der Stickoxidemissionen.

Denn von den insgesamt 5.949 Tonnen, die im Straßenverkehr entstehen, tragen Lkws, obwohl sie nur knapp fünf Prozent der Fahrzeuge ausmachen, 41 Prozent der Emissionen bei. Bei den Seeschiffen sind analog zum Umschlag die Containerschiffe mit 68 Prozent Hauptverschmutzer, gefolgt von Tankern (zehn Prozent). Die oft so gescholtenen Kreuzfahrtschiffe

liegen mit 200 Tonnen und knapp drei Prozent am Ende der Liste.

Im Schiffsverkehr erwartet die Behörde bis zum Jahr 2025 einen Anstieg der Emissionen auf 8.433 Tonnen, sofern sich der Umschlag um über 26 Prozent auf 194 Millionen Tonnen und 14,5 Millionen TEU erhöhen sollte. Nur bei den Binnenschiffen ist wegen der Flottenerneuerung ein Rückgang um sieben Prozent zu erwarten.

## Grenzwert im Hafen fast überschritten

Um den von der EU geforderten Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter für Stickstoffdioxid (im 1. Quartal 2017 lag er im Hamburger Hafen bei 39,9) einzuhalten, hat die Umweltbehörde einen Zehn-Punkte-Maßnahmenkatalog entwickelt. Er soll „auf ihre Wirksamkeit berechnete Maßnahmenpakete für die gesamte Stadt und

diverse Schritte, um die lokale Belastung zu senken“ enthalten. Neben dem Ausbau des Radverkehrs und der U- und S-Bahnen will die Stadt über 200 saubere Busse anschaffen, über 1.000 Ladepunkte für E-Fahrzeuge bauen und für den eigenen Fuhrpark fast ausschließlich nur noch schadstoffarme Autos kaufen. Weiterhin geplant sind Durchfahrtsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge an Abschnitten der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße.

Viel mehr aber auch nicht. Bei dem Punkt 7 (Hafenverkehrslogistik) wird nur auf alt Bekanntes verwiesen: Weiterer Ausbau der Hafenbahn und Abfertigung von nur noch Euro V- oder Euro VI-Lkws an den Terminals auf freiwilliger Basis. Zudem wird auf die intelligente Verkehrsführung (Smart PORT logistics) verwiesen, die es bereits seit 2014 im Hamburger Hafen gibt.

Bei der Schifffahrt sollen bis

2025 bis zu 20 Prozent aller Kreuzfahrtschiffe mit LNG oder Landstrom versorgt werden. Einzig wirklich konkreter Punkt mit Investitionen seitens der Stadt ist der Bau von Landstromanschlüssen an den Terminals von EUROGATE und HHLA (Altenwerder). Bei der Schaffung einer LNG-Infrastruktur, die bis 2025 bis zu fünf Prozent aller Seeschiffe versorgen könnte, wartet die Stadt auf die Initiative der Privatwirtschaft. Kaum ins Gewicht fällt dagegen, dass Schlepper und HADAG-Fähren auf LNG, Wasserstoff oder Elektroantriebe umgerüstet werden sollen.

Von den hafeninternen Containerumfuhren, die in 2013 (letzte Erhebung) insgesamt immerhin 2,2 Millionen TEU ausmachten, wurden 2016 gerade einmal 67.570 TEU (drei Prozent) auf dem Wasser transportiert. Diese Menge soll laut Behörde bis

2020 nur um 6.000 TEU steigen. Tatsächlich sind die Containerumfuhren per Schute gegenüber 2014 sogar rückläufig (-6,4 Prozent).

Im Luftreinhalteplan heißt es dazu: „Straßengestützte Umfuhren im Hafen sollen durch die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser verringert und die landseitige Infrastruktur entlastet werden. ... Die HPA und die BMVI prüfen derzeit mit Fuhrunternehmen und Terminals, wie hoch das Potenzial von Containerumfuhren ist, das mit weiteren Maßnahmen auf die Wasserstraße verlagert werden könnte. ... Nach Abschluss der Untersuchung können dann konkrete Maßnahmen definiert werden, um tatsächlich Umfuhren auf das Wasser zu verlagern.“ Obwohl die Potentialstudie letztes Jahr bereits abgeschlossen war und gar den Transport von 440.000 TEU auf dem Wasser für möglich hält, wurde lediglich

die allgemeine Formulierung des Koalitionsvertrags von 2015 fast wörtlich übernommen. Trotz seiner Relevanz nimmt das Thema „Hafenumsfuhr“ im Luftreinhalteplan lediglich eine Drittelseite ein.

Das macht Dr. Ulrich Malchow, den Entwickler der mit LNG getriebenen „Port Feeder Barge“, fassungslos: „Die Grünen haben mit der ‚Port Feeder Barge‘ seinerzeit Wahlkampf gemacht. Jetzt, wo sie die Umweltbehörde besetzen und dort ein Luftreinhalteplan aufgesetzt werden musste, fällt der Behörde nicht einmal ein, bei mir nach dem Stand des Vorhabens zu fragen, obwohl in eben diesem Plan festgestellt worden ist, dass die Hauptquellen für NOx der Hafen und der Schwerlastverkehr sind, was sich naturgemäß in der hafeninternen Containerumsfuhr potenziert. Spricht man die Behörde darauf an, bekommt man nicht einmal eine Antwort!“

*Text:* Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

### Ihr direkter Ansprechpartner

**Herr Axel Heik**

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: [heik@heik.de](mailto:heik@heik.de)

Website: [www.heik.de](http://www.heik.de)



# Hinter die Fichte geführt

Planungsstopp an der A20 erregt in Schleswig-Holstein die Gemüter

Da staunte der neue schleswig-holsteinische Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP), als er an seinem vierten Arbeitstag die überarbeitete Zeitplanung für die Realisierung der A20 vorgelegt bekam. Diese war für Union und Liberale zentrales Wahlkampfthema, schließlich war unter der Koalition von SPD, Grünen und SSW in keinem der sechs verbliebenen Abschnitten mit den Bauarbeiten begonnen worden. Als nun der Direktor des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr, Torsten Conradt, im Wirtschaftsausschuss einräumte, dass der ehemalige Staatssekretär Frank Nägele (SPD) ihn angewiesen hatte, die Planung östlich der A23 erst einmal einzustellen, war die Empörung groß. Der neue Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) polterte gar, die ehemalige Landesregierung habe die Öffentlichkeit „hinter die Fichte geführt“.

Immerhin hatte der frühere Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) stets betont, dass die A20 mit Elan vorangetrieben werde und viele Abschnitte kurz vor der Planfeststellung seien. Tatsächlich ist lediglich im April der Abschnitt 4 (von Wittenborn bis zur A 7, 18 Kilometer) planfestgestellt und mittlerweile vom BUND, einer Gemeinde und einer Privatperson beklagt worden. Die dazwischen liegende Ortsumfahrung Bad Segeberg (20 Kilometer) wurde Ende 2013 vom Bundesverwaltungsgericht wegen nahe gelegener Fledermausnistplätze gestoppt. Ein Planergänzungsverfahren ist „in Vorbereitung“. Tatsächlich herrscht hier eher Ratlosigkeit.

## 470 Zwergschwäne bei Itzehoe als Ursache

Um den Jahreswechsel herum haben nun auch 470 Zwergschwäne, die das Breitenburger Moor südöstlich von Itzehoe im Winter nutzen, zu einem Planungsstopp geführt. Zwergschwäne stehen auf der Liste der „Arten nationaler Verantwortlichkeit Deutschlands“. Für deren Erhalt und



**Bernd Buchholz (FDP),**  
Wirtschafts- und Verkehrsminister

Schutz hat sich die Bundesregierung nach der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ als Ergänzung zur der Roten Liste für gefährdete Tier- und Pflanzenarten selbst verpflichtet. Von den Tieren will die Opposition nichts gewusst haben. Den Planern und dem Minister muss das Problem schon Anfang 2016 bekannt gewesen sein, als sich eine interne Ad-Hoc-Arbeitsgruppe des Verkehrs- und Umweltministeriums mit dem Problem befasste.

Offiziell freilich wurde verkündet, Gründlichkeit gehe vor

Schnelligkeit. Stattdessen stellte Nägele, der nun in Niedersachsen als Wirtschaftsstaatssekretär für die Umsetzung der A20 zuständig ist, die Arbeiten an den Abschnitten östlich der A7 fast komplett ein, um die wenigen planerischen Ressourcen voll auf den schwierigsten Abschnitt 8 (Elbquerung bei Glückstadt) zu konzentrieren, ohne den eine Anbindung auch keinen Sinn machen würde, wie ein Sprecher des Wirtschaftsministeriums nun sagte. Hier bereite die Europäischen Wasserrahmenrichtlinie den Planern die gleichen Kopfzerbrechen wie bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe.

## Absoluter Dilettantismus der Vorgängerregierung

Gut möglich, dass das Wahlversprechen von CDU und FDP, die A20 bis 2022 bis zur Elbe fertig zu stellen, nicht gehalten werden kann, was die neue Opposition nun mit Häme quittierte. Günther warf der Vorgängerregierung in den Bereichen Wirtschaft und Verkehrspolitik „absoluten Dilettantismus“ vor. Meyer habe den Menschen Sand in die Augen gestreut und einen Eindruck erweckt, der nicht zu halten sei.



Das Bundesverkehrsministerium in Berlin stärkt Buchholz den Rücken: Politische Vorgaben der Vorgängerregierung hätten zu Verzögerungen geführt. Außerdem seien fehlende Planungskapazitäten bei der Landesstraßenbauverwaltung ursächlich gewesen. Aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums hat die Autobahn eine Schlüsselfunktion für die Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland., so Bundesverkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) Derzeit prüft die Planungsgesellschaft des Bundes, DEGES, die Planungen für die A20 zu übernehmen. Sie forderte die bisherigen Unterlagen (56 Umzugskartons, davon vieles auf CD) an.

Der Hauptgeschäftsführer des UVNord, Michael Thomas Fröhlich, reagierte entsetzt auf die jüngste Entwicklung in Sachen



Von der 100 Kilometer langen Strecke sind zwei der acht Abschnitte fertig A20: „Wenn es sich bewahrheiten sollte, dass die vorherige Landesregierung die Wirtschaft und die Öffentlichkeit bewusst nicht informiert hat und das möglicherweise, um die eigenen Wahlchancen nicht zu gefährden, dann wäre das ein Stück aus dem Tollhaus“, sagte Fröhlich.

*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](http://www.fides-treuhand.de)  
[www.fides-it-consultants.de](http://www.fides-it-consultants.de)

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

# Kruse mit neuen Ideen

Der Lagerlogistiker will sich neben dem Elbehafen ein zweites Standbein schaffen



Ein wenig idyllisch sieht es noch auf dem F.A.Kruse jun.-Gelände am Brunsbütteler Südkai aus

**Lange war die Welt in Brunsbüttel in Ordnung – sieht man einmal von den Problemen an denen Schleusentoren in früheren Jahren einmal ab. Zwei große mittelständische Betriebe arbeiteten friedlich nebeneinander: Die Brunsbüttel Ports GmbH der Schramm-Gruppe wuchs kontinuierlich mit dem Umschlag in ihren Häfen, die F.A. Kruse jun. GmbH machte sich einen Namen als Lagerlogistiker vor allem für die Windenergie. Doch nun will Kruse mit in das Hafenumschlaggeschäft einsteigen und sich als Betreiber für das neben dem Elbehafen geplante Multipurposepier bewerben.**

Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel wird bei dem Thema ungewohnt schmallippig. „Natürlich werden uns auch für das Multipurposepier bewerben“, sagt er. Mehr wolle er dazu nicht sagen.

Die Umschlagaktivitäten der F.A. Kruse GmbH waren bislang eher bescheiden. Seit kurzem ist der Materiallogistiker auf dem Gelände des Wasser- und Schiffsahrtsamtes am Südkai unmittelbar neben der Schleusenausfahrt aus dem Nordostseekanal tätig. Er hat eine Reihe von Altbauten abgerissen und die Halle 7, neben dem kleinen Verwaltungsgebäude, renoviert. Eine zweite Halle soll ebenfalls instandgesetzt werden. Doch mehr als Binnen- und kleine Küstenmotorschiffe können

hier nicht festmachen. Getreide, Futter- und Düngemittel werden



**Peter Steinmeyer,**  
Geschäftsführer Südkai GmbH

hier im kleinen Stil von den sechs Mann vor Ort umgeschlagen. Ein 100-Tonnen-Hafenmobilkran soll demnächst angeschafft werden, wenn die Genehmigungen dafür vorliegen.

Das alles wird von Peter Steinmeyer gemanagt, der zuvor u.a. Geschäftsführer des mittlerweile geschlossenen BUSS Hansa Terminals war. Ihm zur Seite steht Heinrich Ahlers, der damals bei BUSS noch sein Chef war, nun allerdings im Ruhestand nur noch als Berater fungiert. Beide glauben an die Zukunft für ein zweites Standbein Kruses. Das Unternehmen, das neben Brunsbüttel auch in Bremerhaven und Kruså (Dänemark) Niederlassungen hat, verfügt über 330 Mitarbeiter und setzt 35 Millionen



Euro im Jahr um. Und Wandel liegt in der Tradition des Unternehmens. 1902 war es ursprünglich einmal als Fuhrunternehmen für die kaiserliche Post gegründet worden. In Teilen ist das Familienunternehmen auch in vierter Generation sich hier zumindest treu geblieben. Heute zählen 70 eigene Lkws und 120 Trailer mit zum Fuhrpark der mittlerweile internationalen Spedition.

**Bis zu 200 neue Arbeitsplätze könnten entstehen**

Die Vision ist der Betrieb des sechs Hektar großen Multipurposepiers, der auch eine Schwerlastplattform erhalten soll. Auf dem Gelände dahinter, das bis zu 27 Hektar groß ist, könnten potentielle Kunden weitere Betriebsstätten aufbauen. „Wir wollen hier den Grundstein für eine Neuansiedlung schaffen“, sagt Steinmeyer. Wie die genau aussehen könnte, darüber schweigen sich die Beteiligten noch aus. Es wäre die erste seit langen Jahren, zwischen 120 und 200 Arbeitsplätze könnten entstehen. „Das wäre eine extreme Aufwertung des Standortes“, so Steinmeyer. Derzeit arbeite man intensiv an der Erstellung eines Terminalkonzeptes. Zur Optimierung der knappen Flächen denke man vor allem über ein direktes Umladen vom See- und das Binnenschiff nach, meint Ahlers.

Doch das sind bislang alles nur Pläne. Die Schramm Group indes punktet dagegen eher mit harten Fakten. Die Halbjahresbilanz liest sich prächtig: Plus elf Prozent Umschlag in den drei Brunsbütteler Häfen auf 6,74 Millionen Tonnen, wobei besonders der Elbehafen mit einem Zuwachs um zwölf Prozent punkten konnte.



Getreideumschlag am Nord-Ostseekanal von einem Kümo



Foto: F.A. Kruse

Das Kruse-Hochregallager mit 36.000 Palettenstellplätzen

Auch die Zahl der Schiffsanläufe stieg von 155 auf 180. Auch die im März übernommenen sechs kleinen schwedischen Häfen entwickeln sich mit Steigerungsraten von bis zu zwölf Prozent prächtig. Zudem hat die Schramm Group dem alten Konkurrent BUSS in Hamburg einen weiteren Auftrag weggeschnappt. Neben dem Kohlekraftwerk Moorburg wird sie ab 1. Dezember auch die Logistik für das Steinkohle- und Gaskraftwerk Tiefstack (500.000 Tonnen) und Steinkohlekraftwerk Wedel (600.000 Tonnen) übernehmen.

Das Multipurpose-Projekt wird von der Stadt Brunsbüttel sowie den Kreisen Steinburg und Dithmar-

schen voran getrieben. Das Land hat eine Finanzierungszusage von 90 Prozent gegeben. Allerdings, so sagte der neue Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP), müssten sich die Beteiligten vor Ort erst einmal sortieren. Denn auch die Jetty-Anlage für das geplante LNG-Terminal soll in dem Bereich östlich des Elbehafens und südlich des stillgelegten Atomkraftwerks angesiedelt werden. Erst wenn dies geklärt sei, werde das Vorhaben weiter vorangetrieben und europaweit ausgeschrieben. Experten rechnen mit einer Bauzeit von gut zwei Jahren. Ende 2020 könnte sie ihren Betrieb aufnehmen.

*Text: Matthias Soyka*



# Moderne trifft Konservative

Die Hamburger Spedition NAVIS AG setzt auf neuste Technik und Erfahrung



Foto: NAVIS

Pünktlich mit der Ladung anzukommen, bei jedem Wetter, ist eine der Maxime der NAVIS AG

**Die Digitalisierung ist in aller Munde. Jeder noch so kleine Vorgang wird in Bits und Bytes umgerechnet und im Computer verarbeitet. Doch irgendwo gibt es auch Grenzen, vor allem in der Logistik: Davon ist Remo Stork, Vorstandsvorsitzender der NAVIS AG, überzeugt. „Wir setzen auf moderne IT und konservative Erfahrung“, umschreibt er das Firmencredo. Denn die digitalen Prozesse funktionieren nur so lange einwandfrei, wie auch der reale Vorgang, der dahinter steht, wie geplant abläuft. Doch wehe, es läuft etwas schief.**

Spätestens dann sei der Sachbearbeiter gefragt, wirft Stork ein. Und da sei die persönliche Ansprache an den Kunden eben immer noch ungeheuer wichtig. Denn bei NAVIS ist ein Vorgang so geregelt, dass von der Auftragsannahme bis zur Endabrechnung nur ein Mitarbeiter mit dem Vorgang beschäftigt ist. Und so identifiziert er sich mit ihm. Dieser ist bestens geschult und weiß genau, wo sich die Ware gerade befindet oder warum es gerade hakt.

„Bestimmte Dinge kann man einfach nicht digital abbilden“, meint Stork. Ein Schiffsuntergang beispielsweise oder andere höhere Gewalt wie Erdbeben oder extreme Verkehrsstaus aufgrund von Unwettern oder plötzliche politische Unruhen. Dann müsse

schnellstens ein Plan B her, und da greifen die 160 Mitarbeiter auf die Erfahrung von 61 Jahren Firmengeschichte zurück.

## Auf internationale Verkehre spezialisiert

NAVIS hat sich auf die Organisation von internationalen Verkehren spezialisiert. Jährlich verschickt das Unternehmen mehrere 10.000 TEU (darunter auch viele Sammelgutcontainer), aber auch konventionelles Stückgut und Projektladung. Während das Gros der Mitarbeiter in Hamburg-Rothenburgsort tätig ist, bestehen auch Dependancen am Hamburger Flughafen, in Bremen, Hannover, Freiberg (Sachsen), Rotterdam und Antwerpen.

Zudem gibt es Tochtergesellschaften in Esslingen, Kempten, Düsseldorf und bei Barcelona.

Dabei hat sich NAVIS gerade die neuste IT zugelegt. Diese unterstützt die Mitarbeiter vor allem in der Analyse der sich ständig ändernden Gegebenheiten. Dazu sei laut Stork jedes Fahrtgebiet völlig unterschiedlich. Ende dieses Jahres werde Storks Unternehmen auf voll kalibrierte Warenströme zugreifen. Soll heißen: Die Sachbearbeiter können sehr genau sagen, wo eine Ware wie am besten transportiert wird. Diese Analyse sei laut Stork unheimlich wichtig, um möglichst zielgruppenorientiert zu handeln.

Und die Zielgruppe ist der Mittelstand. Gerade dort sei es immer



Remo Stork ist seit 37 Jahren im Unternehmen und leitet die Firma in zweiter Generation

noch extrem wichtig, dass „der Kunde die Möglichkeit hat, mit Menschen direkt zu kommunizieren“. Gerade beim Überseeexport, der etwa 60 Prozent des NAVIS-Umsatzes ausmacht (der Rest sind innereuropäische Verkehre), seien persönliche Kontakte auch am Zielort sehr wichtig. Rein innerdeutsche Verkehre bietet NAVIS nicht aktiv an, wickelt sie aber auf Wunsch des Kunden mit ab. Die Hamburger arbeiten dabei mit einer ganzen Reihe von Partnern wie Reedereien, Fuhrunternehmen und Luftfahrtgesellschaften zusammen. „Kleine Betriebe können schneller reagieren als große“, gibt Stork zu bedenken. Die Flexibilität führe zwar zu etwas höheren Kosten, aber eben auch zu dem gewünschten Ergebnis. Wobei die Kundschaft in der Logistik extrem zeitaffin sei. Anders als im Automobilbereich, wo ein Käufer die verspätete Auslieferung seines Neuwagens als

mehr oder weniger Gott gegeben hinnehme, legten die Kunden des Speditionsgewerbes extremen Wert auf Pünktlichkeit.

NAVIS selbst habe es aufgegeben, sich mit Billiganbietern auseinanderzusetzen – die persönliche Leistung und echte Ansprechpartner stehen stets im Vordergrund. Vor Jahren sei man einmal von der Telekom zu Hansenet abgewandert,

nach deren Verkauf bei O<sub>2</sub> gelandet und nun zur Telekom zurückgekehrt. Ebenso verhalte es sich im Bankenbereich. Vor Jahren ist das Unternehmen zur Haspa gewechselt. Diese sei nicht nur Marktführer, sondern auch sehr an der Logistik interessiert, erklärt Stork. Und das Billigste sei nun einmal in den seltensten Fällen das Beste.

*Text: Matthias Soyka*



Die Firmenzentrale befindet sich in Hamburg-Rothenburgsort



# Der Name ist Programm

Der Logistikdienstleister IN-TIME aus Stelle setzt vor allem auf Zuverlässigkeit

„Bei dem Namen darf ich nie zu spät kommen.“ Firmengründer Christoph Gienow ist sich sehr wohl bewusst, dass eine Firma, die den Namen „IN-TIME“ (Englisch für: pünktlich) trägt, eine gewisse Verpflichtung mit sich bringt. Auch wenn man nach 31 Jahren seine Hauptgeschäftstätigkeit vom anfänglichen Kurierdienst im Nahverkehr auf einen Deutschland-weit operierenden Lagerspezialisten verlagert hat. Und da es sich hierbei auch um die Krankenhaus- und Praxisversorgung von Dialysepatienten handelt, ist absolute Zuverlässigkeit unerlässlich. Allein in diesem Bereich verschickt das Steller Unternehmen täglich 55 Tonnen.

Und obwohl die sieben Hallen mit ihren insgesamt 20.000 Quadratmetern fast komplett ausgelastet sind, ist der Firmengründer zusammen mit seiner Ehefrau Sylvia Gienow-Thiele täglich auf der Suche nach neuen Kunden aus dem Mittelstand. Großkunden hatten die beiden in der Vergangenheit natürlich auch. Aber die Zusammenarbeit sei teilweise kompliziert gewesen, da Konzerne durch häufigen Wechsel von Ansprechpartnern oder die permanente Infragestellung der aktuellen Prozesse und Modelle das mittelständische Denken nicht verstehen. „Wir müssen daher immer wieder eine neue Weide finden, welche ausreichend Nahrung bietet“, umschreibt es Gienow. Man sei auf der Suche nach der Ni-



Fotos: SLH

Hendryk Booß (Haspa), Sylvia Gienow-Thiele und Christoph Gienow

sche. Doch der Wettbewerb ist groß, denn in der Branche herrscht ein sehr scharfer Wettbewerb.

Am stärksten hat es das Familienunternehmen im Speditionsbereich erleben müssen. Um 40 Prozent seines Fuhrparks hat IN-TIME in den letzten Jahren abgebaut. Die neue Konkurrenz aus Osteuropa und der Mangel an geeignetem inländischem

Personal hat zur Reduzierung geführt. Auch der unkomplizierte Austausch eines Transportunternehmers, sofern man keine allzu hohen Ansprüche stellt, ist für diese Dienstleistung ein großer Nachteil. Mit der derzeitigen Fuhrparkgröße ist man jedoch zufrieden. Eingesetzt werden die Fahrzeuge für langjährige Auftraggeber, die sehr hohe Ansprüche an Verbindlichkeit und Qualität haben.

Rund 40 Lkws hat IN-TIME noch laufen. Vom Sprinter bis zum 40-Tonner. Die holen Container aus dem Hamburger Hafen, liefern im Nahverkehr, laden Großbauteile und transportieren national die in den Gebäuden gelagerte Ware.

Wenn man jedoch Lagerhaltung betreibt und anspruchsvolle Prozesse



Umpacken des China-Imports



in seinem Gebäude leistet, sei man nochmals deutlich besser abgesichert. Überwiegend ist es Importware aus Asien, die in Containern über den Hafen ankommt. Und wenn sie wenig später unweit von Maschen auf das Firmengelände rollen, geht die Arbeit erst richtig los. Denn die meisten randvollen Container müssen per Hand entladen werden. Paletten werden in China selten verwendet, da man den Laderaum lieber für Ware nutzt.

In der Warenannahme ist also erst einmal Muskelkraft gefragt. Ob nun Kartons, Säcke oder Fässer - alles wird zunächst auf Paletten gestapelt. „Wir haben jede unserer Ware mindestens einmal in der Hand“, sagt Gienow. Dabei wird sie auch elektronisch erfasst.

Die sei mittlerweile das A und O des Geschäfts. Früher habe man über Stellplätze für Paletten geredet, wovon IN-TIME immerhin 35.000 hat. Heute seien Systeme und das Verbinden über Schnittstellen das Kriterium zur Auftragserteilung. Diese müssen für die Kunden häufig individuell erstellt werden, was leicht einen fünfstelligen Eurobetrag kosten könne. In-Time verfügt über eine eigene IT Abteilung und erstellt alle Softwareprozesse im eigenen Haus. Denn für alle Güter sei die computergesteuerte Erfassung und Verwaltung unverzichtbar. Denn erst wenn die Ware nach dem Trucking und Verzollen (oder dem Verbringen ins eigene offene Zolllager), Ausladen, Fotografieren, Palettieren, Konfektionieren oder Musterziehen ins System eingebucht ist, wird sie dem Kunden als Bestand gemeldet. Anschließend entscheidet der Eigentümer über die weiteren Schritte. Mit dem Abholen der rund 1.500 Container im Jahr und dem Auspacken ist allerdings kaum Ertrag möglich. „Die Ware muss idealerweise veredelt werden“, gibt er zu bedenken. Folieren, Etikettieren, Umpacken, Kommissionieren, Labeln



Die Firmenzentrale in Stelle unweit der A1 und der A7

und Displaybau für den Lebensmittelverkauf: Das seien die Mehrwerte, die IN-TIME anstrebt.

Neben chemischen Grundstoffen werden in Stelle vor allem Lebensmittelzusatzstoffe gelagert, aber auch Rohware wie Tee oder pharmazeutische Stoffe. Als Exportkunden hat IN-TIME beispielsweise einen Hersteller von medizinischen Geräten, die je nach Exportland kommissioniert und palettiert zusammengestellt



Hochregallager auf engstem Raum

werden müssen. Hierbei ist der Prozess bis zur jeweiligen Eichung des Empfängerlandes festgelegt.

Im Laufe der Jahre hat das Unternehmen Höhen und Tiefen erlebt. Die Wirtschaftskrise 2008 sei existenzbedrohend gewesen. Viele Mitbewerber haben das plötzliche Ausbleiben von Lagerware nicht überstanden. Der Markt sei ein wenig bereinigt worden, meint Gienow, wenngleich auch er damals reichlich schlaflose Nächte gehabt habe. Doch nicht zuletzt die Kommunikation mit der Hausbank (Haspa) sowie neue Ideen im Logistikbereich haben das Unternehmen mit seinen 120 Mitarbeitern stabil bleiben lassen.

Heute steht es kerngesund da, denn genauso schnell, wie die Ware ausblieb, kam sie zurück. Zusätzliche Mandanten mit neuen Produkten bereicherten das Unternehmen. Eine Idee, wie sich das Geschäft noch ausweiten ließe, ist das E-Commerce. Viele Firmen, die in den Versandhandel einsteigen, verfügten kaum über geeignete eigene Läger oder eine geeignete IT, sondern nur über einen guten Namen und interessante Produkte. Hier habe man schon erste Kunden gewinnen können. Man müsse nur aufpassen, welche Start-Ups sich nachhaltig entwickeln. Denn im digitalen Handel und den vielen jungen Firmen ist das Risiko des Scheiterns deutlich gestiegen.

*Text: Matthias Soyka*

# Carola Zehle vor dem Aus

Arbeitnehmer fühlen sich von der Firmenchefin seit langem hintergangen

Ein Hamburger Traditionsunternehmen steht unmittelbar vor dem Aus. Die Stauerei Carl Tiedemann hat mit der HHLA ihren größten Kunden verloren, der rund 70 Prozent ihres Geschäfts ausmacht. Lediglich am Unikai ist noch ein Teil der 162 Mitarbeiter mit der Verladung von Krafffahrzeugen beschäftigt. Die Terminalleitung hatte der Firmenchefin Carola Zehle den Auftrag zum Laschen von Containern entzogen, nachdem mehrmals Mitarbeiter von Carl Tiedemann nicht zur Arbeit erschienen waren. Dies jedoch nicht ohne Grund, wie Betriebsräte von Carl Tiedemann und der bereits insolventen Tochter Lasch Company Hamburg (LCH) gegenüber „Stadt Land Hafen“ versichern. Ihren Namen möchten sie nicht nennen, weil einem stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden fristlos gekündigt wurde, nur weil dieser das Ergebnis einer Sitzung des Betriebsrats mit Ver.di den Kollegen übermittelt hatte.



Foto: Carl Tiedemann

Carola Zehle (70) ist Chefin von Carl Tiedemann und LCH

Das Tuch zwischen Zehle und der Belegschaft scheint endgültig zerschnitten. Entschieden treten die Betriebsräte Äußerungen Zehles entgegen, die diese in der letzten Ausgabe dieser Zeitung getätigt hatte. So erhielten die Lascher mitnichten Jahresbezüge zwischen 50.000 und 90.000 Euro, sondern lediglich 49.000 Euro. Und das auch nur, wenn sie seit sieben Jahren im Hafen arbeiten. Die Betriebsräte traten auch dem Eindruck entgegen, dass man Zehle in die Insolvenz getrieben habe. Vielmehr habe die Belegschaft als Gläubiger Insolvenzantrag gestellt, nachdem über zwei Monatsgehälter nicht gezahlt worden seien. Letztlich beklagten

die Arbeitnehmervertreter, dass die Geschäftsführung seit Jahren nicht mit offenen Karten gespielt habe.

## 18 Jahre außertarifliche Kürzungen hingenommen

Sie machen das vor allem an dem Haustarifvertrag fest, um den jedes Jahr neu zwischen der Geschäftsleitung und der Tarifkommission der Belegschaft gerungen wird. Zehle beanspruche bei Carl Tiedemann seit 18 Jahren den Beschäftigungssicherungstarif für sich, wonach die Mitarbeiter Einbußen von jährlich bis zu 15 Prozent hinnehmen müssen. Die Betriebsräte schätzen die Einsparungen

in Summe auf deutlich über 10 Millionen Euro. In diesem Jahr sind es bei Carl Tiedemann 13,99 Prozent, bei LCH zwölf Prozent. Allerdings, so geben die Betriebsräte zu bedenken, sei dieser freiwillige Gehaltsverzicht nur dann vorgesehen, wenn ein Unternehmen in ernsthaften wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist. Die Geschäftsführung müsse dies auch durch Vorlage der Umsatzzahlen belegen und gleichzeitig einen Sanierungsplan vorlegen. Dies sei aber weder bei Carl Tiedemann noch LCH je geschehen. Im Gegenteil: Im Krisenjahr 2009 habe Zehle die Einsparungen aus den Tarifabschlägen nicht zur Sanierung von Carl Tiedemann ge-



nutzt, sondern zum Kauf des damaligen Konkurrenten LCH.

Warum die Geschäftstätigkeit nicht profitabel sei, können sich die Betriebsräte auch nicht so recht erklären, da alle anderen Laschereien in gleicher Höhe entlohnt werden. Der Stundenlohn entspreche dem, was ein normaler Bauarbeiter verdient. Ein Vergleich mit dem Speditionsgewerbe, wie er von Zehle gerne bemüht wird, sei unstatthaft, da die Arbeit der Lascher viel schwerer sei und rund um die Uhr stattfindet.

Aufgrund der betriebsinternen Querelen hatte die HHLA Anfang Juli den Anteil der Beschäftigung der beiden Firmen auf das vertraglich festgesetzte Minimum von 20 Prozent zurückgefahren. Eigenmächtig indes war eine Forderung des HHLA-Betriebsrats, dass die

HHLA die LCH-Mitarbeiter übernehmen und die Lascherei in Eigenregie tätigen solle. „Das war nicht mit uns abgesprochen und nicht in unserem Sinne“, so ein LCH-Betriebsrat. Die HHLA-Geschäftsleitung habe auch stets klar erklärt, dass dies keine Option für sie sei.

„Wir wollten nie mehr, als uns zusteht“

„Wir wollten nie mehr, als uns tariflich zusteht“, fasst es einer der Betriebsräte zusammen. Aber die ehrliche und offene Ebene bei den Verhandlungen habe gefehlt. „Hätte die Firmenleitung mal gesagt, dass es derzeit nicht gut läuft, dann hätten sicher viele auch einmal auf ein Monatsgehalt verzichtet. Aber wir wurden künstlich klein gehalten“, so einer der Betriebsräte.

Als nun bei LCH mehr als zwei volle Monatsgehälter, also für viele mindestens 5.000 Euro netto ausstünden, habe die Belegschaft von ihrem Rückbehaltungsrecht Gebrauch gemacht und sei nicht mehr zur Arbeit erschienen. Bei den Mitarbeitern von Carl Tiedemann stünden nun bereits ebenfalls zwei Monatslöhne aus. Für manche Kollegen sei die finanzielle Situation mittlerweile dramatisch. Einer lebe nur noch vom Ausbildungsgeld seines Sohnes.

Seit der Insolvenz haben die LCH-Mitarbeiter nun wieder Arbeit auf den HHLA-Terminals und hoffen auf einen Investor, der ihre Firma übernimmt. Bei Carl Tiedemann könnte es ähnlich laufen. Womöglich tun sich die Mitarbeiter auch zusammen und übernehmen den Betrieb selbst.

*Text: Matthias Soyka*

## EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordsee 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](http://www.ancotrans.de) - Fordern Sie uns heraus.





# Berlin präzisiert Brüssel

Das neue Bundesdatenschutzgesetz 2017: Was hat sich für Unternehmen geändert?

**Das neue Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) enthält eine ganze Anzahl von Änderungen, die von Unternehmen künftig beachtet werden müssen. Es regelt allerdings nur bestimmte ausgewählte Bereiche des Datenschutzes, da es die neue EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) letztendlich nur „flankiert“. Denn an sich finden sich die maßgeblichen Vorschriften zum künftigen europaweit gültigen Datenschutz in der DSGVO, die zum 25. Mai 2018 in der EU in Kraft treten wird. Die DSGVO wiederum enthält in nicht wenigen Bereichen sogenannte Öffnungsklauseln, wo die jeweiligen nationalen Gesetzgeber bestimmte Regelungen treffen müssen bzw. können. Von dieser Möglichkeit hat der deutsche Gesetzgeber im neuen BDSG regen Gebrauch gemacht.**

Für den Datenschutz in Unternehmen bringt das BDSG insbesondere folgende datenschutzrechtliche Neuregelungen mit sich:

## Videoüberwachung von öffentlichen Räumen

1. Die Videoüberwachung von öffentlich zugänglichen Räumen wird in § 4 BDSG neu geregelt. Die Neuregelung entspricht weitgehend den bereits bekannten geltenden Regelungen nach § 6b BDSG (alte Fassung), wobei die Durchführung von Videoüberwachungen von öffentlich zugänglichen großflächigen Anlagen (z.B. Sport-, Versammlungs- und Vergnügungstätten, Einkaufszentren oder Parkplätzen) und Fahrzeugen und öffentlich zugänglichen großflächigen Einrichtungen des öffentlichen Schienen-, Schiffs- und Busverkehrs (z.B. Bahnhö-

fen) erheblich erleichtert wird.

## Personenbezogene Datenverarbeitung

2. Die Befugnis zur Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten gemäß Art. 9 DSGVO (besonders sensible Daten, z.B. Gesundheitsdaten) wird in § 22 BDSG präzisiert. Ergänzend wird für Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen die Verarbeitung von besonders sensiblen Daten im Bereich des „Rechts der sozialen Sicherheit und des Sozial-schutzes“, zum „Zweck der Gesundheitsvorsorge, für die Beurteilung der Arbeitsfähigkeit des Beschäftigten, für die medizinische Diagnostik, die Versorgung oder Behandlung im Gesundheits- oder Sozialbereich oder für die Verwaltung von Systemen und Diensten im Gesundheits- und Sozialbereich

oder aufgrund eines Vertrags der betroffenen Person mit einem Angehörigen eines Gesundheitsberufs“ erlaubt, ferner „aus Gründen des öffentlichen Interesses im Bereich der öffentlichen Gesundheit, wie dem Schutz vor schwerwiegenden grenzüberschreitenden Gesundheitsgefahren oder zur Gewährleistung hoher Qualitäts- und Sicherheitsstandards bei der Gesundheitsversorgung und bei Arzneimitteln und Medizinprodukten“.

## Zweckändernde Erfassung

3. Ergänzend zu Art. 6 Abs. 4 DSGVO werden Fälle der zulässigen Zweckänderung bei der Verarbeitung personenbezogener Daten in § 24 BDSG neu definiert. So ist eine zweckändernde Verarbeitung (wie bisher unter § 28 Abs. 2 Nr. 2 BDSG) unter bestimmten Voraussetzungen

erlaubt, und zwar bei Erforderlichkeit „zur Abwehr von Gefahren für die staatliche oder öffentliche Sicherheit oder zur Verfolgung von Straftaten“ oder (neu) „zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung zivilrechtlicher Ansprüche“.

## Datenschutz für Beschäftigte

4. Die wichtigste Änderung bringt für die Praxis allerdings der neue Beschäftigtendatenschutz. Der neue § 26 BDSG ist deutlich umfangreicher und ausführlicher als die bisherige Regelung zum Datenschutz am Arbeitsplatz aus § 32 BDSG (alte Fassung). Inhaltlich findet man in der Neuregelung viele der von der Rechtsprechung zu seiner Vorgängervorschrift entwickelten Grundsätze wieder, etwa zur Erforderlichkeit einer Interessenabwägung zwischen

den vom Arbeitgeber verfolgten Zwecken und den Belangen des Beschäftigten oder zur Datenverarbeitung für Zwecke der Aufklärung von Straftaten. Zudem wird in § 26 BDSG nunmehr ausdrücklich auch auf Tarifverträge, Betriebs- oder Dienstvereinbarungen Bezug genommen. In § 26 Abs. 2 BDSG wird außerdem auf die bestehende Problematik der „Freiwilligkeit“ von Einwilligungen im regelmäßig durch Abhängigkeit geprägten Arbeitsverhältnis eingegangen. Es gibt spezielle Regelungen zu Einwilligungen von Beschäftigten in die Speicherung oder sonstige Verarbeitung ihrer Daten, zur Datenverarbeitung durch Betriebsräte und zu den inhaltlichen Anforderungen an Betriebsvereinbarungen, die Datenverarbeitungen regeln oder voraussetzen, wie etwa Betriebsvereinbarungen zur IT-Nutzung, zum Datenschutz im Betrieb oder zu Leistungs- oder Verhaltenskontrollen.

### Bestellung von Datenschützern

5. Die Verpflichtung von Unternehmen nach § 38 BDSG, einen betrieblichen Datenschutzbeauftragten zu bestellen, wenn diese „in der Regel mindes-

tens zehn Personen ständig mit der automatisierten Verarbeitung personenbezogener Daten beschäftigen“, ferner unabhängig von der Mitarbeiteranzahl bei der Verpflichtung zur Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung (Art. 35 DSGVO – in der Regel bei der Verarbeitung von Gesundheitsdaten) oder Unternehmen, die „geschäftsmäßig zum Zweck der Übermittlung, der anonymisierten Übermittlung oder für Zwecke der Markt- oder der Meinungsforschung“ personenbezogene Daten verarbeiten (z.B. Auskunfteien, Adressverlage usw.). Diese Regelung entspricht weitgehend der bisherigen Vorschrift des § 4f Abs. 1 BDSG.

### Weniger Übersichtlichkeit

Nach fast einhelliger Meinung der Kommentatoren zum neuen BDSG wird das von Unternehmen zu beachtende Beschäftigtendatenschutzrecht durch das neue BDSG leider eher unübersichtlicher als verständlicher, da das Zusammenspiel des in Deutschland geltenden neuen BDSG und der im kommenden Jahr europaweit geltenden Datenschutz-Grundverordnung vielfach unklar

ist. Insbesondere auf die betrieblichen Datenschutzbeauftragten kommt hier einiges an Arbeit zu. Für Arbeitgeber und Betriebsräte wird sich zudem die Aufgabe stellen, viele der bestehenden Betriebsvereinbarungen an das neue Recht anzupassen oder entsprechende neue Rahmenbetriebsvereinbarungen zu schließen. Da Verstöße gegen geltendes Datenschutzrecht von den Gerichten mittlerweile nicht mehr als bloße Kavaliersdelikte angesehen werden, sollten Unternehmen

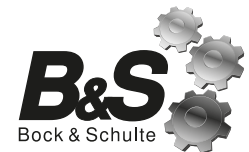


**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

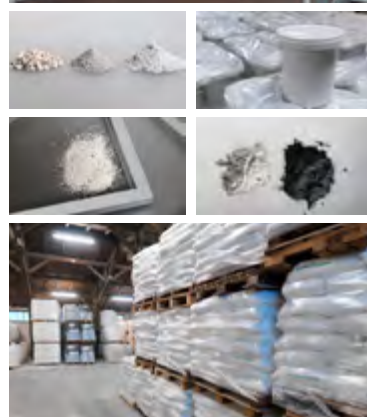
die erforderlichen Umstellungen auf die neue Rechtslage nicht auf die leichte Schulter nehmen und im Zweifelsfall fachlichen Rat einholen.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://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](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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



# Orientalische Geschmacksexplosion

Im „The King of India“ verzaubert sie fernöstliche Küche einmal anders



Hier war früher lange Jahre ein „Wienerwald“



Goldene Säulen, sonst dezente Ausstattung

**An dieser Stelle haben wir uns im Wesentlichen mit gut-bürgerlicher, italienischer oder asiatischer Küche beschäftigt. Jetzt muss endlich mal etwas anders auf den Tisch! Seit einigen Monaten gibt es unweit des Ohlsdorfer Friedhofes ein indisches Restaurant, das sich selbstbewusst „The King of India“ nennt und unsere Aufmerksamkeit erregte. Es ist ein Ableger des bereits im Stadtzentrum (St. Georgs Kirchhof 1) befindlichen gleichnamigen Restaurants. Montags bis freitags gibt es hier einen Mittagstisch (4,50-9,90 Euro), abends sollte man durchaus reservieren, denn die 70 Plätze sind bisweilen gut belegt.**

Eins gleich vorneweg: Was immer Sie auch wählen. Die Bemerkung „scharf“ oder „sehr scharf“ in der Karte sollten Sie durchaus ernst nehmen. Indisches Essen ist nichts für Weicheier, sofern sie meinen, den Gaumen strapazieren zu müssen. Viele Gerichte sind jedoch auf europäische Gaumen heruntergebrochen und somit auch für Feinschmecker genießbar.

Man kann sich natürlich seine Speisen selbst zusammenstellen: Suppen (4,50 bis 5,50 Euro), Vorspeisen (4,50 bis 10,90 Euro), Huhn (11 bis 11,90 Euro), Lamm (13,50 bis 13,90 Euro), Rind (13,90 bis 14,90 Euro), Scam-

pi (16,90 Euro), Vegetarisches (9,90 bis 11,90 Euro), Vegan (11,90 Euro) oder Reispfannen (12,90 bis 16,90 Euro). Wer hier nichts findet, hat selber Schuld.

Da wir irgendwie alles probieren wollen, entscheiden wir uns für das Sechs-Gänge-Menü für 29,90 Euro. Es besteht aus Papadams, das sind knusprige Chips aus Linsenmehl mit drei verschiedenen Chatneys (Minze, Mango, Chili),



Drei Fleischsorten

gemischtem Vorspeisenteller, Mulligatawny Soup (Currysuppe mit Hähnchenfilet), Hähnchen Makani, Rind Bhuna, Lamm Curry, gebratenem Reis mit Erbsen, Basmatireis sowie Rassgulla (panierter indischer Käse) mit Milchbällchen und Vanilleeis.

Was dann kommt, ist ein Geschmacksfeuerwerk: Gewürze wie Koriander, Kreuzkümmel, Kardamon, Kurkuma, Tamarinde



Papadams mit Dippis

(indische Dattel), Fenchelsamen, Amchoor (grünes Mangopulver), Bockshornklee, Cassia (chinesischer Zimt), Ingwer und natürlich alle Variationen von Curry sind hier bunt zusammen gemixt. Das alles in üppigen Portionen. Wer mal einen etwas anderen Abend erleben will, ist hier gold richtig.

*Text:* Nils Knüppel

**The King of India**  
Maienweg 320  
22335 Hamburg  
Tel: 040 46 64 50 23

info@king-of-india.com  
www.king-of-india.com

**Öffnungszeiten:**  
Täglich 12 bis 24 Uhr

# Immer feste drauf...

In „Guardians of the Galaxy Vol. 2“ geht es wieder richtig zur Sache



Antennen ausgefahren



Papa hilft auch mit



Das Team ist wieder vereint, um die Welt zu retten



Ein Hauch von Trump



Unbekannte Mitstreiterin

**Erinnern Sie sich? Vor drei Jahren überraschten uns die MARVEL-Studios mit einem Film um eine hierzulande völlig unbekannte Truppe von Weltraum-Möchtegernhelden. Sie bestand aus einem Großmaul (Chris Pratt), einer grünhäutigen Amazone (Zoe Saldana), einem dumpfen Muskelberg (Dave Bautista), einem sprechenden Waschbären (Originalstimme: Bradley Cooper) und einem wandelnden Baum, der praktisch nur seinen Namen sagen kann (Original: Vin Diesel). Dazu ein völlig spinnerter Plot, groovige Oldie-Mucke und viel Humor. Was heraus kam: ein weltweiter Hit. Regisseur James Gunn machte aus dem Comic-Geheimtipp eine rasante Spaßmaschine, der sich niemand verschließen konnte. Und Teil zwei steht dem Ersten in nichts nach.**

Vol. 2 spielt ein Jahr nach dem Originalfilm und führt erwartungsgemäß diverse neue Charaktere ein, darunter Ego, dem Vater von Star Lord, gespielt von dem unverwundlichen Curt Russell (war schon im Trailer zu sehen, also kein Spoiler). Die Story nachzuerzählen ist müßig, es würde sich zu konfus anhören. Viel besser liest sich dagegen der Cast, der sich hier ein Stelldichein gibt: Sylvester Stallone, Michael Rosenbaum (Lex Luthor aus „Smallville“), Seth

Green, Ving Rhames, Michelle Yeoh (bald in der neuen Star-Trek-Serie zu sehen), Miley Cyrus, David Hasselhoff (!), Jeff Goldblum (denmächst wieder in Thor – Tag der Entscheidung) und natürlich Stan Lee himself. Dazu der schon zu erwartende zündende Soundtrack, noch mehr Spaß und tolle Schauwerte. Immer feste drauf, am besten vorne und hinten. Und das ist ganz wohltuend im manchmal etwas spaßbefreiten Superhelden-Einerlei, auch

wenn man einräumen muss, dass MARVEL oft und gern an der Spaßschraube dreht.

Wieder ein Hit mit Fortsetzungsdrang

GotG Vol. 2 ist wieder der erwartete Hit geworden, und so ist es wenig verwunderlich, dass das Team bereits für den dritten Ritt gebucht ist. Und das geht voll in Ordnung, wenn das Unterhaltungslevel so hoch bleibt, wie es ist. Aber zuvor müssen die Guardians noch einmal andernorts ran,

und zwar 2018 bei dem Event, auf das wir seit dem ersten Iron-Man-Film warten, also seit 2008: „Avengers – Infinity War“, wenn es mit allen um alles geht.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort im Handel



**MSC Gate  
Bremerhaven GmbH:**

Ferdinand Möhring (56) hat zum 1. August die Geschäftsführung von Jörg Colberg übernommen, der in die Geschäftsführung des Gesamthafenbetriebsvereins Bremen/Bremerhaven wechselte. Möhring ist gelernter Dipl.-Nautiker und war 29 Jahre lang bei dem EUROGATE-Gesellschafter BLG Logistics Group in verschiedenen Funktionen tätig. Seinen beruflichen Einstieg fand er als Ship Planer in der Container Division der BLG in Bremerhaven. Nach seinem Aufstieg zum Manager Operations und General Manager Sales wechselte er 1999 zum Autoterminal Bremerhaven, das er zuerst als Gesamtbetriebsleiter und von 2009 bis 2012 als Geschäftsführer leitete. Seit 2013 hatte er Positionen in den Bereichen Unternehmensstrategie

und Nachhaltigkeit inne. Unter anderem war er verantwortlich für die Windenergie-Sparte und das Stückgutgeschäft der BLG Logistics Group.

**Niedersachsen  
Ports GmbH:**

Die Niederlassung Cuxhaven hat einen neuen Abteilungsleiter Technik. Knut Kokkelink hat die Verantwortung für alle Neubauprojekte an den Hafenstandorten Cuxhaven und Stade übernommen. Der 42-jährige Bauingenieur hat seit 2016 als Teamleiter mit seiner Mannschaft die gesamte Infra- und Suprastruktur im Hafen geprüft und instand gehalten. Erfahrung im Bereich Hafenausbau konnte Kokkelink seit dem Jahr 2000 sammeln. Er wurde direkt nach dem Studium beim Hafenamtsamt Cuxhaven eingestellt, der Vorgängerorganisation

der Niederlassung Cuxhaven von Niedersachsen Ports.

Hafenbau gelernt hat Kokkelink bei Helmut Best, der Ende Mai in den Ruhestand gegangen ist. Der 65-jährige Baudirektor war seit Anfang der 80er Jahre beruflich mit dem Hafengeschäft verbunden gewesen. Seit über 30 Jahren ist Best für die Hafenamts Brake und Cuxhaven, später dann Niedersachsen Ports, in verantwortlicher Position tätig gewesen. Zu einem seiner größten Projekte gehörte der Neubau der Mehrzweckumschlaganlage in Cuxhaven, die 1997 fertig gestellt wurde. Auch die derzeitige Erweiterung um den Liegeplatz 4 hat Best frühzeitig in die Wege geleitet.

Zudem wurde Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG gewählt.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor GmbH  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

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

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.26 09 84 79  
E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.36 09 84 79

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**Druck:**

Lehmann Offsetdruck GmbH Philip Becker

**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 incl. E-Mailservice

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**10. Oktober 2017**



## H&R mit erhöhter Umsatzerwartung

**Hamburg** – Die H&R GmbH & Co. KGaA ist mit einem zufriedenstellenden Ergebnis durch die ersten beiden Quartale gekommen. Der Umsatz stieg um 13,5 Prozent auf 527,7 Millionen Euro, das EBIT sank um zehn Prozent auf 35,2 Millionen Euro, was vor allem auf gestiegene Kosten am Rohölmarkt zurückzuführen ist. Dies spiegelt sich auch im Hauptsegment, dem Raffineriegeschäft, wider. Der Umsatz erhöhte sich hier um 12,3 Prozent auf 318,6 Millionen Euro, das EBIT sank jedoch um 15,1 Prozent auf 33,1 Millionen Euro. Die Nachfrage blieb in diesem Segment jedoch sehr hoch. Der Verkauf von Rohstoffen verbesserte sich

dagegen um 16,2 Prozent auf 183,5 Millionen Euro, der operative Gewinn um 13,1 Prozent auf 19 Millionen Euro. Für 30,6 Millionen Euro wurden Kunststoffe leicht vermehrt umgesetzt, der Gewinn verdreifachte sich dagegen auf 2,7 Millionen Euro. Für das Gesamtjahr erwartet der Vorstand eine Gewinnentwicklung vor Steuern und Versicherungen zwischen 92 und 101 Millionen Euro und damit rund 6 Millionen Euro höher, als bislang angenommen.

## Rostock hält starkes Vorjahresniveau

**Rostock** – Im Überseehafen wurde im ersten Halbjahr mit 13,9 Millionen Tonnen exakt die gleiche Menge Güter wie im sehr starken Vorjahreszeitraum

umgeschlagen. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg um 70.000 auf 1 Million. Begleiteten Lkw-Einheiten erhöhten sich um acht Prozent auf fast 192.000, die Zahl der Trailer um zwei Prozent auf knapp 66.000.

## NPorts-Häfen mit acht Prozent im Plus

**Oldenburg** – Die niedersächsischen Seehäfen steigerten im ersten Halbjahr 2017 das Gesamtumschlagvolumen mit insgesamt 25,8 Millionen Tonnen um acht Prozent. Zuwächse gab es in Wilhelmshaven (+ 12,1 Prozent), Emden (+ 28 Prozent), Nordenham (+ 23 Prozent), Leer (+ elf Prozent), Oldenburg (+ sechs Prozent) und Papenburg (+ 33 Prozent), Stade blieb unverändert, Brake verlor 15 Prozent, Cuxhaven sechs Prozent.



**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: idunahall@web.de



seit 1962  
**GÜHH**

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten  
europaweit via  
**Palletways**  
We Deliver

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](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)