

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Wir bauen von oben nach unten

Bei der neuen Kattwykbrücke läuft so manches anders als normal



Die neue Kattwyk-Eisenbahnbrücke entsteht unmittelbar neben der 45 Jahre alten Kombi-Brücke

Neben der Köhlbrandbrücke ist die Kattwykbrücke die wichtigste Verbindung zwischen den beiden großen Hafenteilen der Hansestadt. Derzeit arbeitet die Hamburg Port Authority (HPA) daran, die 45 Jahre alte kombinierte Eisenbahn- und Auto-Hubbrücke durch zwei Neubauten zu ersetzen. Bei den Gründungsarbeiten der neuen Eisenbahnhubbrücke muss die HPA dabei neue Wege beschreiten, da sie sonst die Stabilität der daneben stehenden alten Brücke gefährden würde. Sie baut von oben nach unten statt von unten nach oben.

Erstmals wird dabei eine Absenktechnik für einen senkrechten Bau verwendet. Bislang wurde diese Vorgehensweise vor allem im Tunnelbau horizontal eingesetzt. Ein gewaltiger Klotz

aus Stahl und Beton wird dabei an Spundwänden aufgehängt und nach und nach in den Untergrund des Köhlbrands abgelassen. Dieser wurde zuvor mit Hochdruckdüsen unterspült. Größere Objekte

wie Steine müssen von Tauchern blind ertastet und beseitigt werden. Eine nicht ganz ungefährliche Sache. Ende nächsten Jahres soll die 350 Millionen Euro teure Brücke fertig sein. **Seite 10**

Enttäuschung

Der Hamburger Hafen hat im ersten Quartal 7,5 Prozent Minus eingefahren. **S.4**

Forderungen

Die Handelskammer legt einen 13-Punkte-Katalog zum Ausbau des Hamburger Hafens vor. **S.6**

Befürchtungen

Die deutschen Werften fürchten neue Konkurrenz im Spezialschiffbau aus Fernost. **S.8**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

der Umschlag in den großen norddeutschen Seehäfen ist rückläufig, in Bremen leicht, in Hamburg stark. Das muss beunruhigen, denn in den großen Konkurrenz-Häfen sind die Zahlen fast durchweg positiv. Antwerpen legt im Containerumschlag sogar über zehn Prozent zu, Rotterdam über sechs. Dagegen ist er in den deutschen Häfen um zwei bis drei Prozent rückläufig (bis auf Wilhelmshaven, das allerdings auch ein extrem schlechtes 1. Quartal 2017 verkraften musste).

Die Unruhe wächst. Es reicht nicht, alles nur auf die fehlende Fahrrinnenanpassung der Elbe zu schieben, heißt es aus der Hamburger Hafenwirtschaft: Eine falsche Fiskalpolitik (Einfuhrumsatzsteuer), eine nicht vorhandene Hafenplanung, ein zu dünn besetzter Zoll, überzogene Umweltforderungen und ein phantasieloses Marketing sind weitere Probleme.

Wenn wir nicht aufpassen, verpassen wir den Anschluss.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

Schwache Hamburger Zahlen 4
Handelskammer-Forderungen 6
VSM fürchtet Fernost 8
Kurioser Bau: Kattwykbrücke 10

Wirtschaft



12



14

Ruhe vor HHLA-HV 12
ANCOTRANS expandiert 14
Fahrradstadt Hamburg? 16

Recht & Geld

Datenschutzmonster 18

Essen



20

Hansekaï 20

DVD



21

Three Billboards Outsider Ebbing 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerel 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

Hamburg enttäuscht auf ganzer Linie

Der Gesamtumschlag im Hafen bricht um 7,5 Prozent ein



Fotos: HHM/Lindner

Vor allem im Massengutbereich schnitt der Hambruger Hafen diesmal deutlich schwächer ab

Bei diesen Zahlen müssten bei den Verantwortlichen im Hamburger Hafen eigentlich die Alarmglocken klingeln. Der Gesamtumschlag brach im ersten Quartal 2018 um 7,5 Prozent ein. Es wurden gerade einmal noch 32,7 Millionen Tonnen umgeschlagen. Auch der Containerumschlag ging um fast zwei Prozent auf 612.000 TEU zurück. Dabei setzte sich hier der Trend des Vorjahres fort, dass die HHLA weiter zulegt, wenn auch nur noch um 2,6 Prozent, während EUROGATE erneut massiv verliert (-19,1 Prozent). Da die Neuordnung der großen Reeder-Allianzen erst im Frühsommer vergangenen Jahres zum Tragen kam, dürfte dieser Negativ-Trend jedoch bald abebben.

Die Zahlen sind dennoch ernüchternd, da die anderen Häfen der Nordsee deutlich zugelegt haben. Lediglich in den bremischen Häfen stagnierte der Gesamtumschlag bei 18 Millionen Tonnen (-0,3 Prozent), der Containerumschlag sank sogar um 3,2 Prozent auf 1,35 Millionen TEU. Dagegen verbesserte sich Antwerpen im Gesamtumschlag um 7,1 Prozent auf über 58 Millionen Tonnen und

im Containerumschlag sogar um 10,7 Prozent auf 2,7 Millionen TEU. Auch Rotterdam legte



Axel Mattern,
HHM-Vorstand

im Containerumschlag weiter zu: 3,5 Millionen TEU (+6,1 Prozent). Nur der Gesamtum-



Ingo Egloff,
HHM-Vorstand

schlag ging hier leicht um 1,2 Prozent auf 117,8 Millionen Tonnen zurück.

Die schlechten Hamburger Zahlen begründet das Hafen Hamburg Marketing (HHM) mit vor allem stark rückläufigem Massengutgeschäft (-18,2 Prozent auf 10 Millionen Tonnen). Nach den guten Vorjahren, die den bestenfalls stagnierenden Containerumschlag optisch ka-

schierten, seien „marktbedingte Rückgänge“ in den Bereichen Sauggut, Greifergut und Flüssigladung erfolgt. Einzig beim in den Vorjahren arg gebeutelten konventionellen Stückgutumschlag zeigte sich eine gegenläufige Tendenz. Mit einem Ergebnis von 370.000 Tonnen kommt dieser Bereich auf ein Plus von 14,3 Prozent im ersten Quartal.

Internationales Wachstum

Der Rückgang im Containerumschlag rührt laut HHM fast aus-

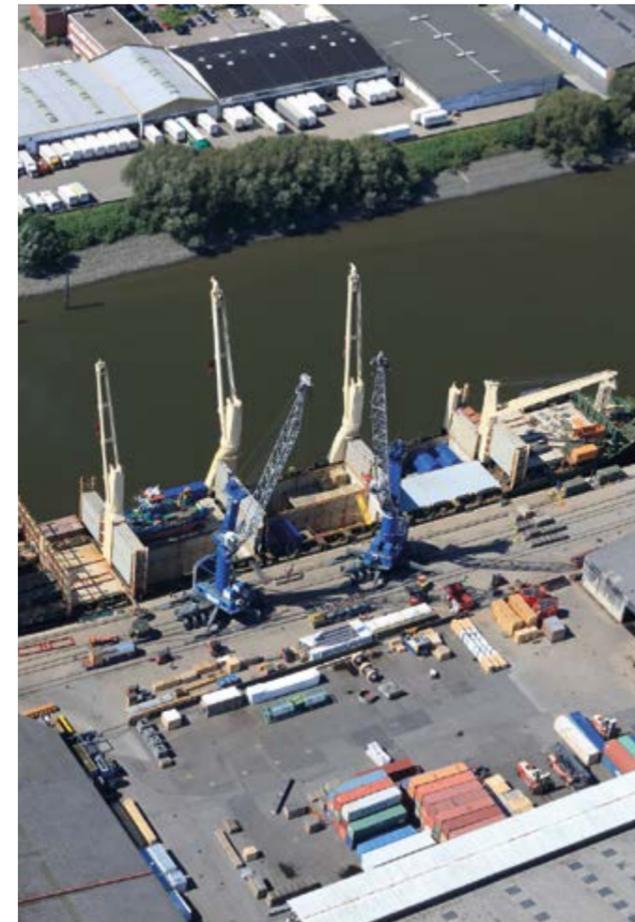
schließlich von Leercontainern her, die abermals zu 18 Prozent weniger über die Kaikanten gehoben wurden. Bei den beladenen Containern gab es sogar ein minimales Plus von 0,7 Prozent. „Die Reeder nutzen vor dem Hintergrund der noch nicht realisierten Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ihre Stellplatzkapazitäten auf den großen Containerschiffen in erster Linie für beladene Boxen“, erläuterte HHM-Vorstand Axel Mattern. Eine Theorie,

die schwer nachzuvollziehen ist, da leere Container nur ein Fünftel bis ein Zehntel des Gewichts von vollen Containern haben. Mehr Sinn macht die Aussage, dass Hamburg beim Stückgut „mit einem nahezu ausbalancierten Volumen an Import- und Export-Tonnage sehr attraktiv für Reeder, die ihre Schiffe optimal auslasten können“, sei. Leere Container seien im Gegensatz zu beladenen Boxen weniger hafengebunden und somit in der Routung volatil.

Mit 612.000 TEU er-

reichte der Containertransport auf der Schiene ein deutliches Plus von 4,1 Prozent. Hamburg baut seine führende Position als Europas größter Eisenbahnhafen weiter aus. Rund 13 Prozent des gesamten deutschen Schienengüterverkehrs beginnen oder enden im Hamburger Hafen. Mit 2.100 angebotenen Containerzugverbindungen pro Woche ist Hamburg sehr gut mit allen Wirtschaftsregionen in Deutschland und dem europäischen Ausland sowie China verbunden.

Text: Matthias Soyka



Einzig der konventionelle Stückgutumschlag legte zu

ZOLLDEKLARANT SEIT 1878

ERFOLGSFAKTOR ZOLLABWICKLUNG

IMPORT

- Abfertigung zum freien Verkehr
- Verwahrerwechsel
- Aktive/Passive Veredelung
- Übersiedlungsgut

EXPORT

- Ausfuhranmeldung
- Summarische Ausgangsanmeldung
- ZAPP / HDS / BHT / WHT
- Erstellung T2L + T2LF
- Präferenznachweise (EUR.1)

TRANSIT

- Versandverfahren in/aus Deutschland
- Versandverfahren in/aus Benelux
- NCTS TIR

WZC Riemann GmbH & Co. KG
Stenzelring 33 · 21107 Hamburg

p: +49 40 753 01 110
info@wzc-zoll.de · www.wzc-zoll.de

13 Punkte für die Zukunft

Eckpunktepapier der Handelskammer zum Ausbau des Hamburger Hafens



Foto: HHM/Lindner

Der Ausbau der Infrastruktur steht für die Handelskammer an oberster Stelle

Der Druck auf die Verantwortlichen für den Hamburger Hafen wächst. Nach den schwachen Umschlagzahlen und einem Forderungskatalog, den der Verband Hamburger Spediteure (VHSp) erhob, hat nun auch die Handelskammer ein Eckpunktepapier mit dem Ziel verabschiedet, die Zukunftsfähigkeit des Universalhafens Hamburg kurz- und mittelfristig unter Berücksichtigung struktureller Änderungen zu sichern. Diese seien vor allem das Schiffsgrößenwachstum, die damit verbundene nautische Erreichbarkeit, die Flächeneffizienz, die Nachhaltigkeit und die digitale Transformation, heißt es in einer Erklärung der Kammer.

Der Ausbau wertschöpfungs- und flächenintensiver Nutzungen sowie die Steigerung des Anteils lokaler Ladung durch gezielte Akquisition sollten im Fokus der Hafententwicklung stehen. Gleichzeitig eine zeitnahe Umsetzung des anforderungsgerechten Ersatzes und Ausbaus der Infrastruktur, so die Kammer weiter. „Die Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums, steigende globale Unsicherheiten und protektionisti-

sche Tendenzen, der bevorstehende Brexit oder die Sanktionen gegenüber Russland bergen derzeit große Risiken für das Transportwachstum.“ Die Handelskammer setze sich für einen freien und regelbasierten Welthandel ein.

Die aktuellen strukturellen Veränderungen rund um die digitale Transformation, Industrie 4.0 und 3D-Druck hätten das Potenzial, die Lieferketten der Zukunft nachhaltig zu verändern. Dabei gehe

es weniger um eine Ablösung, als vielmehr um eine Ergänzung zur Globalisierung. Parallel zu dieser Entwicklung verlaufe ein anhaltend dynamisches Schiffsgrößenwachstum, das insbesondere die nautische Erreichbarkeit des Hamburger Hafens erschwere sowie strategische Entscheidungen zur Nutzung bestimmter Flächenareale und schwierige Rahmenbedingungen für den Schifffahrtsstandort Hamburg mit sich bringe.

Der Hamburger Hafen, dessen Zukunftsfähigkeit unter Berücksichtigung der strukturellen Änderungen in der Wirtschaft durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden müsse, sei mit seinen heutigen Universalhafenfunktionen zu erhalten und anforderungsgerecht auszubauen.

Das achtseitige Papier umfasst 13 Kernpunkte.

1. Zügige Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe. Dabei solle eine prioritäre Umsetzung der Begegnungsbox vor der tiefgangsbezogenen Anpassung in Abstimmung mit der Wirtschaft geprüft werden. Zudem sei sicherzustellen, dass die im Rahmen des Verfahrens auferlegte Geschwindigkeitsüberwachung auf der Außen- und Unterelbe einer Optimierung des Gesamtsystems im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens Rechnung trage.

2. Nachhaltiges Sedimentmanagementkonzept zur besseren Erreichbarkeit des Hafens. Dabei solle geprüft werden, ob der Kauf und Betrieb einer Baggerschiff- flotte durch die Flotte Hamburg GmbH mittel- bis langfristig eine kostengünstigere Alternative zum gegenwärtigen Modell des externen Einkaufs von Baggerkapazitäten darstelle. Zudem müsse die HPA neue Ablagerungsflächen für Sedimente ausweisen und Strombaumaßnahmen zur Verringerung neuer Sedimente durchführen.

3. Bedarfsgerechte Finanzierung der HPA, ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu gefährden und die Hafenbetriebe weiter zu belasten.

4. Optimierung der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens. Vor allem der Bund solle den Bundesverkehrswegeplan

zügig umsetzen. Im Hafen selbst müssten mehr Parkplätze für Lkws geschaffen werden.

5. Steigerung der Flächeneffizienz. Vor allem am Kleinen Grasbrook müsse sicher gestellt werden, dass die dort angesiedelten Betriebe Bestandsschutz bezüglich ihrer Immissionsschutz- und Störfallregelungen genießen und nicht in ihrer gewerblichen Tätigkeit beeinträchtigt werden.

6. Steigerung der lokalen Wertschöpfung. Die Wirtschaftsbehörde und Hamburg Invest sollten eine Ansiedlungskampagne für hafenauffine Industrie und Logistikunternehmen in Hamburg und im Untereelberaum initiieren, um noch mehr lokale Ladung an den Hafen zu binden.

7. Ausbau der digitalen Infrastruktur. Der Breitbandausbau im Hafen sowie der Mobilfunkempfang entlang der Elbe und in der Deutschen Bucht müsse vorangetrieben werden.

8. Verbesserte Digitalisierung der maritimen Lieferkette. Vor allem das Veterinäramt müsse endlich eine moderne IT-Ausstattung erhalten.

9. Reduzierung von Emissio-

nen. Ein Luftmessungsnetz soll im Hafen aufgebaut werden, da allein die Schiffe für 39 Prozent der Stickoxide in der Stadt verantwortlich seien. Zudem müsse eine pragmatischere Genehmigungsstruktur für den Einsatz alternative Energien wie LNG geschaffen werden. Maßnahmen zur Emissionsreduktion müssten europaweit erfolgen.

10. Erhöhung der Akzeptanz des Hafens in der Bevölkerung etwa durch einen „Tag des Hafens“.

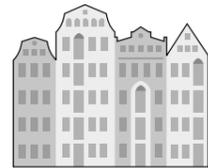
11. Angleichung der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard.

12. Anpassung der Ausbildungsinhalte maritimer Berufe an die digitale Transformation.

13. Verbesserung der Personalausstattung beim Zoll.

Zusammenfassend heißt es: „Wenn es Hamburg gelingt, seinen Stadthafen im globalen Wettbewerb zu behaupten, weitere Innovationen zu fördern, Emissionen zu reduzieren und die Chancen der digitalen Transformation aktiv zu nutzen, wird dies Strahlkraft weit über die Grenzen Hamburgs entwickeln.“

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Bange Blicke nach Fernost

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik fürchtet wachsende Konkurrenz in China

Nach dem Rekordjahr 2016 hat sich der Auftragsbestand in den deutschen Werften und bei den Zulieferern etwas abgekühlt. Dennoch ist der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) zufrieden mit der aktuellen Lage, wengleich die Zahl der Bestellungen deutlich zurück gegangen ist. Allerdings bereitet dem VSM die Lage in Fernost Sorge. Dort versuchen vor allem China und Südkorea, in die Nischen des Spezialschiffbaus zu rutschen. Hier haben sich die deutschen Werften in den letzten Jahren erfolgreich einen Ausgleich zum nach Asien abgewanderten Handelsschiffbau erarbeitet.

China habe die Direktive ausgegeben, bis zum Jahr 2025 in zehn Schlüsselindustrien jeweils mindestens 40 Prozent Marktanteil zu erzielen, erklärte VSM-Präsident Harald Fassmer. Eine dieser zehn Industrien sei der Schiffbau. Derzeit würden Neubauten teilweise unter den Materialkosten angeboten. In Südkorea pumpe der Staat derzeit Milliarden in die Restrukturierung seiner Werften. Rund die Hälfte der Belegschaften, etwa 90.000 Mitarbeiter, seien entlassen worden. Doch trotz des mehr als gesättigten Angebots im weltweiten Containerschiffmarkt habe die Regierung 200 neue Schiffe in Auftrag geben.

Die ersten 20 mit einem Gesamtwert von 3 Milliarden Dollar seien bereits im Bau. Gut möglich aber, dass China oder Südkorea sich bald auch am Bau von Kreuzfahrtschiffen versuchten, bisher eine Domäne der Europäer. Hier bereitet Fassmer die geplante Fusion der zivilen Abteilungen der beiden größten italienischen und französischen Werften (Fincantieri und Naval Civil STX) Kopfzerbrechen.

Neue Konkurrenz für Meyer Werft?

Dies könnte eine neue, starke Konkurrenz für die Meyer Werft

in Papenburg bedeuten. Der VSM will dieser Entwicklung mit einer Innovationsoffensive gegensteuern. Das gerade im Aufbau und vom VSM mit aus der Taufe gehobene Deutsche Maritime Zentrum in Hamburg soll hier entscheidende Impulse geben. Vor allem die Forschung im Bereich umweltfreundliche Antriebe könnte entscheidende Impulse setzen. Aus der Politik erhofft sich der VSM ein Investitionsförderprogramm, das nicht nur wie bei der Weltschiffahrtsorganisation IMO auf Neubauten abziele, sondern auch auf die fahrende Flotte, sagte VSM-Ge-

schäftsführer Ralf Sören Marquardt. Lünen forderte zudem von der Bundesregierung einen Abbau der Bürokratie. In den letzten Jahre habe es eine Flut neuer Gesetze vor allem im Arbeitsrecht gegeben, die speziell den Mittelstand vor große Herausforderungen stelle.

Noch aber sieht es ganz gut aus für die deutschen Werften. Durch die eklatante Schwäche in den Volumenmärkten (Container-, Bulk- und Tankschiffe) sei der Anteil europäischer Werften am Weltmarkt gemessen am Wert der Auftragseingänge auf teilweise über 50 Prozent (2016) hoch geschneit, sagte VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lünen. Derzeit liege er noch bei gut einem Drittel. Die deutschen Werften profitierten jedoch fast ausschließlich von

Aufträgen aus dem Ausland. Der Anteil deutscher Reeder bei den weltweiten Ordnern, der vor zehn Jahren noch deutlich über zehn Prozent gelegen hat, ist auf gerade einmal ein Prozent abgestürzt. Weltweit werden derzeit immer noch deutlich mehr Schiffe ausgeliefert als neu geordert, so Lünen. Seit 2008 sei die globale Tonnageentwicklung fast ständig rückläufig. Gegenüber 2008 hat sie sich fast gedrittelt. In dieser Zeit habe sich einzig der europäische Markt positiv entwickelt.

5,9 Milliarden Euro Gesamtumsatz

In den deutschen Werften wurden 2017 insgesamt 5,9 Milliarden Euro umgesetzt, in der vor allem für das Ausland produzierenden Zulieferindustrie noch einmal

soviel. Insgesamt erzielten beide Bereiche eine Wertschöpfung von rund 23 Milliarden Euro. Dass die Zahl der Neubau-Auftragseingänge auf gerade einmal zwölf im Jahr 2017 abgestürzt ist, ficht Lünen nicht an. 2016 sei mit 31 Bestellungen ein absolutes Highlight gewesen. Es seien in den Büchern immer noch 53 Bestellungen (nach 63) mit einem Gesamtwert von über 17,6 Milliarden Euro gewesen. Diese Aufträge müssten nun erst einmal in den nächsten Jahren abgearbeitet werden. Dennoch sagte Lünen: „Wir müssen jeden Tag das, was wir erarbeitet haben, verteidigen.“ Vor allem, wenn die asiatische und innereuropäische Konkurrenz tatsächlich weiter in den Spezialschiffbeumarkt dränge.

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
 Website: www.heik.de



Harald Fassmer,
VSM-Präsident



Ralf Sören Marquardt,
VSM-Geschäftsführer



Reinhard Lünen,
VSM-Hauptgeschäftsführer

Hamburgs Eiffelturm

Beim Neubau der Kattwykbrücke wird fast so viel Stahl verwendet wie in Paris



Foto: HPA/Andreas Schmidt-Wiettho

Der stählerne Unterbau (die „Schneide“) wurde bereits im Winter per Schute angeliefert und abgesenkt

Die Hamburg Port Authority (HPA) geht in letzter Zeit gerne einmal neue Wege. Beim Bau der Kattwyk-Eisenbahnbrücke stellt sie sogar ein wenig die Gesetze der Physik auf den Kopf. Die Gründungselemente für die Stropfweiler an der Ost- und Westseite des Köhlbrand werden von oben nach unten gebaut. Diese Absenktechnik wird sonst nur im Horizontalbau verwendet, etwa beim geplanten Fehmarnbelttunnel oder den ersten drei Elbtunnelröhren. Hier jedoch wird sie vertikal angewandt, da sonst der daneben stehende Altbau ins Wanken geraten könnte.

Bauleiter Sebastian Schulz ist mit 200 Mann auf beiden Flussseiten gleichzeitig im Einsatz. Die Westseite ist immer zwei Wochen weiter als die Ostseite. Der Bauablauf ist komplex und nicht ganz ungefährlich. Doch der Sockel muss mindestens 30 Meter tief unter die Wasseroberfläche, also etwa 20 Meter tief in den Elbgrund abgesenkt werden. Dabei nutzen die Konstrukteure das Eigengewicht des Betonklotzes, der von oben immer weiter aufgegossen wird.

Damit das alles funktioniert, wurden zunächst über 30 Meter lange Spundwände in den Bo-

den getrieben. Auf diesen ruhen horizontal mächtige Stahlträger, die wie eine Art Gardinenstange während der Bauphase den Betonklotz halten sollen. Dazu wurde zu-

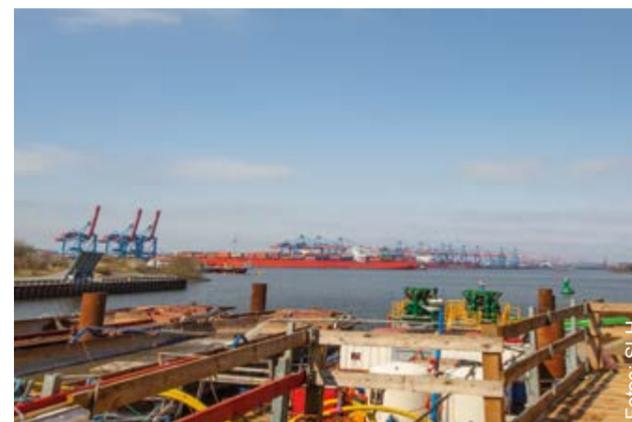
nächst eine große Stahlkonstruktion („Schneide“) per Ponton zur Baustelle geschleppt und unter die Träger bugisert. Aus der Schneide ragten Bewehrungsseisen senk-

recht heraus, die mit den horizontalen Stahlträgern verbunden wurden. Nun schalten die Arbeiter die Schneide ein und gossen das erste Stück mit Beton aus. Danach wurde die Schneide ein Stück abgelassen. Diese Prozedur wurde wiederholt, bis sie den Flussgrund erreichte.

Nun wurde die Sache schwierig. Taucher müssen seitdem ständig innerhalb des Spundwandbeckens bis zur Unterkante der Schmiede abtauchen und mit einem Hochdruckstrahl den Boden herauspülen. Dieser wird über ein Rohr abgesogen und auf eine seitlich neben der Baustelle



Bauleiter Sebastian Schulz erklärt den Arbeitsablauf



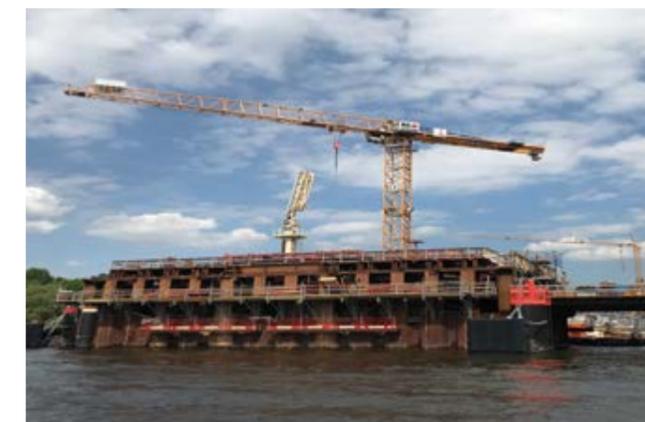
Fotos: SLH

In einer Schute wird der Aushub aufgefangen

liegende Schute gepumpt. Doch das funktioniert nur, wenn keine größeren Steine im Weg liegen. „Ab der Größe eines Fußballs müssen die Taucher die Steine per Hand herauschaffen“, berichtet Schulz. Das heißt: Sie tauchen unter die Schneide, wo es stockfinster ist, und ertasten blind die Brocken, zerren sie bis zur Seite, wo sie sie in einen Mulde legen, die per Kran an Deck geschafft wird. Mehrere Männer arbeiten gleichzeitig unter Wasser. Erst wenn sie fertig sind, kann die Schneide wieder ein Stück abgelassen und von oben weiterer Beton aufgegossen werden. Während der Beton aushärtet, wenden sich die Männer der anderen Flussseite zu. So versinken nach und nach beide Gründungselemente in der Tiefe.

Erst dann wird der Aufbau der beiden Pylonen beginnen, die jeweils 81 Meter hoch sein werden und eine Durchfahrtshöhe von 53 Metern ermög-

lichen. Das sei völlig ausreichend für die dahinter liegenden Hafenteile. Hauptsächlich ist dies der Harburger Hafen. Dazwischen wird ein 130 Meter langes Hubteil eingesetzt werden. An den Seiten wird die Brücke zudem zwei feste Elemente von je 80 Metern haben. Letztlich werden die Pfeiler kaum anders als die der alten Brücke aussehen. Jedoch hat die neue Brücke einen entscheidenden Vorteil. Über sie werden nur Züge fahren, und das auf zwei Gleisen. Auf der alten Kattwykbrücke liegen nur ein Gleis und auch eine Straße. Tagsüber wird die Brücke mindestens einmal pro Stunde hochgefahren, was mehrere Minuten dauert. Fast immer bildet sich ein kilometerlanger Lkw-Rückstau. Diesen wird es in Zukunft nicht mehr geben. Denn über den Köhlbrand soll die Verlängerung der A26 bis zur A1 als Hochbrücke führen, unmittelbar neben der Kattwykbrücke. Die



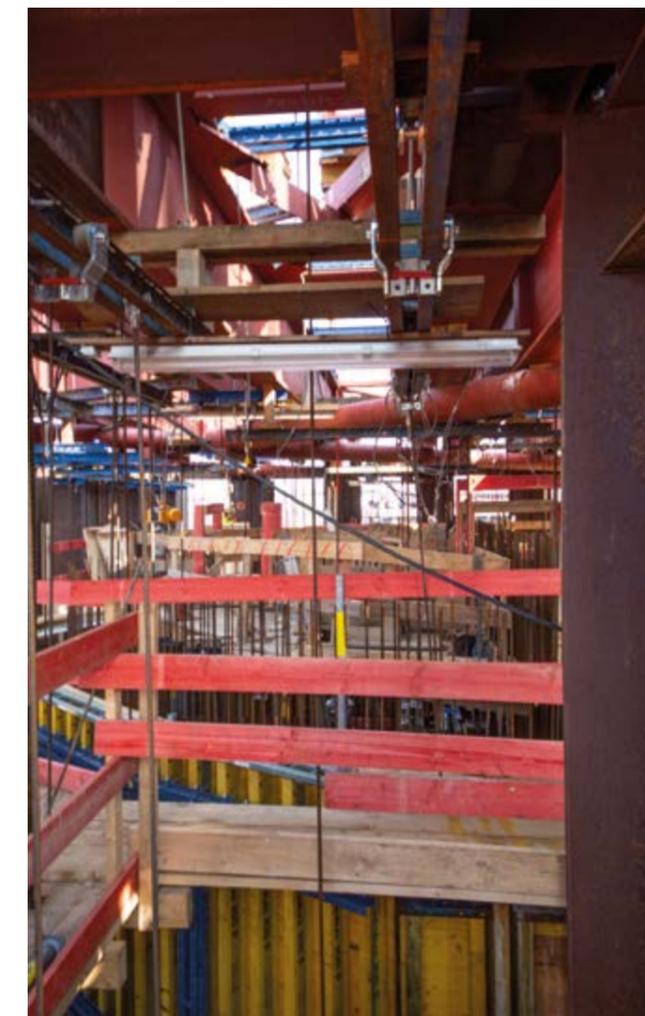
Der Westpfeiler von der Wasserseite aus

Hochbrücke soll dann ziemlich Ähnlichkeit haben.

Allein die neue Hubbrücke wird rund 350 Millio-

nen Euro kosten. Bis 2019 soll sie fertig sein. Bis dahin werden 6.000 Tonnen Stahl verbaut sein. Fast so viel wie beim Eiffelturm.

Text: Matthias Soyka



Die Aufhängung des Fundaments im Inneren

Aktionäre mit der HHLA zufrieden

Nur bei der Besetzung des Aufsichtsrats murren die Anteilseigner noch



Fotos: HHLA / Thies Rätzke

Am CT Tollerort und am dahinter gelegenen CT Burchardkai werden die größten Schiffe der Welt abgefertigt

Bei der HHLA-Hauptversammlung am 12. Juni im Hamburger Messezentrum dürfte es diesmal deutlich ruhiger zugehen als in den vergangenen Jahren, als vor allem Aktionärsvertreter den Aufstand gegen den mittlerweile ausgeschiedenen Vorstand und gegen den ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Prof. Peer Witten probten. Mit einer neuen Führung hat der Konzern einen Turnaround geschafft.

Einzig die Zusammensetzung des Aufsichtsrats stößt den Anlegern immer noch sauer auf. Die freien Aktionäre halten knapp ein Drittel der Anteile und haben 1,3 Milliarden Euro in das Unternehmen gepumpt, sind aber bislang mit nicht einem Sitz in dem zwölfköpfigen Gremium vertreten. Zwei frei werdende Plätze sollen mit der Geschäftsführerin der Hamburger Gesellschaft für Vermögensverwaltung (HGV), Isabella Niklas, und dem Wirtschaftsstaatsrat und ehemaligem Bezirksamtsleiter von Eimsbüttel, Torsten Sevecke,

besetzt werden. Zwei Nicht-Logistiker, die nicht über die nötige Wirtschaftspraxis verfügen, ärgert sich die Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz. „Sevecke kennt sich in Eimsbüttel und der Bezirksamtsleitung aus, weniger in der maritimen Wirtschaft“, kritisiert Bernd Günther, der regelmäßig in den Hauptversammlungen von Aktionärsvereinigungen der maritimen Wirtschaft auftritt.

Zufrieden ist er indes damit, dass mit Ex-Siemens-Nord-Chef Michael Westhagemann und Ex-Bahnchef Rüdiger Grube

zwei absolute Kenner der Szene in den Aufsichtsrat berufen wurden. Man werde sehen, ob Grube als neuer Aufsichtsratschef in der Hauptversammlung wie Witten einen Rechtsbestand benötigt, der die HHLA in den vergangenen Jahren mehrere 10.000 Euro Beratungshonorar gekostet habe, oder ob Grube die Souveränität besitze, die Veranstaltung als ehemaliger Daimler-Vorstand alleine zu leiten.

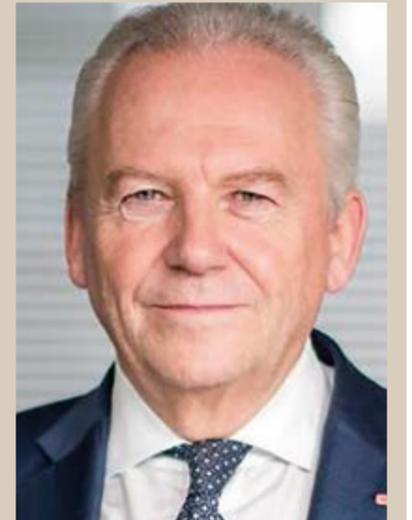
In jedem Fall sind die Aktionärsvertreter mit dem operativen Ergebnis zufrieden. Die Divi-



Bernd Günther,
Aktionärsvertreter



Angela Titzrath,
HHLA-Vorstandsvorsitzende



Rüdiger Grube,
HHLA-Aufsichtsratsvorsitzender

dende soll von 59 auf 67 Cent je Aktie steigen. Damit ist sie zwar immer noch von der Konkurrenz und der Quote zum Börsenantritt vor elf Jahren weit entfernt, aber man nähere sich doch immerhin wieder an. Auch der Kauf eines Terminals in Estland wird positiv bewertet. Eine Streuung des Risikos durch die Verteilung der Umschlagaktivitäten auf mehrere Häfen, wie das EUROGATE seit

Jahren tut, hatte der Sprecher der Schutzvereinigung, Dirk Unrau, wiederholt gefordert. Das Ostsee-Terminal sei ein Schritt in die richtige Richtung.

Mit der neuen Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath soll die Vorstandsarbeit zudem wesentlich professioneller und strategischer ablaufen. Auch innerhalb der Hafengewirtschaft sei das Ansehen der HHLA in den letzten Monaten

deutlich gestiegen. Der Vorstand erfülle die Markterfordernisse.

Günther glaubt, dass sich die HHLA in diesem Jahr weiter gut entwickeln werde. Der Konkurrent BLG habe erst kürzlich für sein Unternehmen eine positive Gewinnerwartung geäußert. Da müsse es bei der HHLA angesichts der guten neuen Führung doch erst recht weiter bergauf gehen.

Text: Matthias Soyka

ANCOTRANS B.V.

Van harte welkom!

On June 1st, 2018 we will start our Dutch activities in Rotterdam under the name ANCOTRANS B.V. So WELKOM to all future employees, truckers and customers – We are looking forward to getting to know you and to build a big ANCOTRANS office in the Netherlands with great service, engaged employees and happy customers.
Contact details: Branch Manager · Dave Lanser · dla@ancotrans.nl · +31653211108

ANCOTRANS nun auch in Rotterdam

Den Hamburger Straßenplanern fehlt beim Fahrradverkehr der Durchblick



Die ANCOTRANS-Flotte ist nur mit modernsten Lkws bestückt und zählt insgesamt 700 Fahrzeuge

Wer momentan Container von A nach B transportiert, hat nicht allzu viel zu lachen. Staus auf den Autobahnen wegen Baustellen, ständig neue Umweltauflagen oder Slotvorgaben für das Abholen oder die Anlieferung der Stahlboxen, die nur bedingt funktionieren (bei der HHLA gab es Ende Mai mehrere Tage Ausfälle). Dennoch expandiert die dänische Spedition ANCOTRANS. Am 1. Juni eröffnete sie in Rotterdam ein eigenes Büro, und erweitert damit ihre Präsenz in den Benelux-Markt und Europas größten Seehafen.

Mit Dave Lanser hat ANCOTRANS einen erfahrenen Logistiker gefunden, der das Büro in Moerdijk leiten soll. Von dort ist es nur einen Steinwurf in den Rotterdamer Hafen. Zum weiteren Ausbau der Niederlassung suchen die Dänen Disponenten, Fahrer und Subunternehmer. Auch in Hamburg benötigt Ancotrans dringend weitere Fahrer. Neun Fahrer hat Niederlassungsleiter Arne Kraeft gerade eingestellt. Doch selbst die nun 50 Mann reichen nicht, alle eigenen Fahrzeuge ohne Ausfallzeiten zu bewegen. Fünf weitere Fahrer würde Kraeft sofort einstellen. Aber der Markt ist wie leer gefegt. Andere Fuhrunternehmen haben in ihrer Verzweiflung schon philippinische Fahrer eingestellt, berichtet Kraeft. Gerade das Container-Trucking sei nicht sehr beliebt, da die Fahrer abends nicht zu

Hause sind und sehr viele Stand- und Wartezeiten haben. Zudem sei der Druck recht hoch.

„Diesen Druck spüren mittlerweile auch unsere Kunden täg-

lich“, berichtet Kraeft. Über fehlende Aufträge könne er sich zwar nicht beklagen, aber oft mangle es auf allen Seiten an Verständnis füreinander, dass bestimmte Ab-



Arne Kraeft,
Niederlassungsleiter Hamburg



Dave Lanser,
Niederlassungsleiter Rotterdam

läufe nicht so erfolgen, wie sie es gerne hätten. Bestes Beispiel: Das neue Slotverfahren an den Hamburger Terminals. Heutzutage gibt es immer wieder Wartezeiten und Ausfälle, da Daten nicht oder noch nicht bereitstehen. „Wir können dann noch kein Slot für ein bereits im Zulauf befindliches Fahrzeug buchen. Sind die Daten dann komplett, gibt es oft erst Stunden später freie Slots. Dies kann dann z.B. zu Verspätungen bei einer Importstellung führen. Das ist unseren Kunden schwer zu vermitteln.“, sagt Kraeft. Die Produktivität eines Lkw habe sich durch das Slotverfahren jedenfalls nicht verbessert, die bürointernen Abläufe sind dagegen zeitintensiver geworden.

Mit der Erweiterung gen Rotterdam hofft die ANCOTRANS-Gruppe auf Synergieeffekte. Lkws dürfen dort teilweise bis zu 60 Tonnen schwer sein. Auch beim

Thema Lang-Lkw gibt es weniger Restriktionen. ANCOTRANS wolle laut Kraeft mit der neuen Niederlassung sein europäisches Netzwerk weiter ausbauen. Bisher steuerte der Konzern von Hamburg aus täglich circa 50 Lkws in den niederländischen Großhafen. Allerdings waren Fahrten innerhalb des Benelux-Raumes noch ein weißer Fleck im Angebot von ANCOTRANS. Dieser soll von der neuen Niederlassung aus beseitigt werden. „Ziel ist es, von Nordfrankreich bis nach Nord-Schweden und Nord-Finnland sämtliche Destinationen in Eigenregie anzubieten.“ Die Zeit der Nischenlösungen sei vorbei, ergänzt Kraeft, „Wir wollen europäischer werden.“ Nicht zuletzt deshalb hat Ancotrans vor kurzem den Mitbewerber „ERA Transport A/S“ in Dänemark aufgekauft. Mittlerweile 700 Fahrzeuge und

1.600 Chassis werden nun von insgesamt sieben Büros aus gesteuert.

Und das alles mit einer einzigen Software. Mit einem Klick könne man eine komplette Tour zwischen Niederlassungen weitergeben, so Kraeft weiter. Gerade in die Digitalisierung will ANCOTRANS weiter investieren. Zum einen soll noch in diesem Jahr ein Frühwarnsystem in Betrieb gehen, das drohende Verspätungen anzeigt. Zum anderen arbeitet ANCOTRANS an einer halbautomatischen Disposition. Diese könnte simple Routen allein steuern, bei komplexeren Aufgaben dem Disponenten Alternativvorschläge machen, aus denen er eine Möglichkeit auswählt. Die Zahl der Fahrzeuge, die ein Disponent im Schnitt managt, könnte so drastisch erhöht werden. Allerdings dürfte es bis dahin noch zwei Jahre dauern.

Text: Matthias Soyka



BEI UNS LERNEN BOXEN FLIEGEN

Seit 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrialisation Deutschland.



Politische Geisterfahrer

Den Hamburger Straßenplanern fehlt beim Fahrradverkehr der Durchblick

Die lokale Verkehrspolitik hatte Hamburg bereits mit dem Label „Fahrradstadt“ ausgezeichnet, als einschlägige Vergleichs-Rankings die Positionierung der Stadt am Ende der Listen auswiesen. Tatsächlich werden in der Hansestadt seit einiger Zeit vielfältige Maßnahmen mit dem Anspruch und erklärten Ziel umgesetzt, den Fahrradverkehr zu fördern und ihn nicht zuletzt auch sicherer zu machen. Das ist grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings drängen sich zunehmend erhebliche Zweifel auf, ob die Aktivitäten – zumindest zu einem überwiegenden Teil – auch in die richtige Richtung gehen und die eingesetzten Mittel angemessene Wirkungen zeitigen.

Kürzlich hat es erneut einen tragischen Todesfall einer Radfahrerinnen gegeben. Eine junge Mutter, die bei Grün eine Kreuzung überqueren wollte, war von dem Fahrer eines abbiegenden Lkw übersehen worden. Zu ähnlichen Unfällen mit ebenso dramatischen Folgen ist es in Hamburg – aber auch andernorts in Deutschland – in den vergangenen Jahren bereits mehrmals gekommen. Auch in diesem Fall reduzierte/konzentrierte sich die Reaktion darauf allerdings weitgehend auf die Forderung an die Politik, die Ausstattung der Lkw mit technischen Assistenz-Systemen vorzuschreiben, die es den Fahrern ermöglichen/erleichtern, beim Abbiegevorgang kreuzende Radfahrer oder Fußgänger zu erkennen („toter Winkel“). Das ist zweifellos nicht falsch. Selbst wenn es kurzfristig verordnet würde, was eher unwahrscheinlich ist, würde die Umsetzung allein bei inländischen Fabrikaten mehrere Jahre dauern. Ein beträchtlicher Anteil der auf deutschen Straßen fahrenden schweren Lkw kommt jedoch aus dem Ausland – vor allem aus osteuropäischen Staaten. Eine umfassende Einführung der betreffenden Systeme ist deshalb auf absehbare Zeit unrealistisch.

Darüber hinaus sind solche Assistenten durchaus keine Garant

für die Vermeidung der in Frage stehenden Unfälle. Sie können lediglich zu einer Reduzierung beitragen. Aufgrund dessen ist es dringend geboten, sich auch mit den bereits verfügbaren verkehrsplanerischen und verkehrslenkenden Optionen/Instrumenten der Unfallrisikobeschränkung zu beschäftigen sowie diese umgehend zu nutzen. Das betrifft nicht zuletzt die Bereinigung der höchst fragwürdigen „Mode“, Radwege selbst auf Hauptverkehrsstraßen baulich ungeschützt direkt neben die dadurch auch noch verengten Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verlegen. Damit ist die Wahrscheinlichkeit des „Toter-Winkel“-Problems evident.

Verwaltung muss Verantwortung für Unfälle übernehmen

Eine solche Gesamtschau bei der Problemlösung steht in unmittelbarem Einklang mit den Prinzipien der „Vision Zero“-Bewegung („Null-Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr“), die inzwischen weltweite Ausmaße angenommen und bemerkenswerte Erfolge bewirkt hat. Danach ist der Schlüssel zu einem wirklichen Wandel in der Straßenverkehrssicherheit die Verschiebung der Verantwortlichkeit dafür von den Menschen, die die

Straßen benutzen, zu denen, die sie entwerfen, die die Verkehrspolitik bestimmen, die das Verkehrsmanagement organisieren sowie die in sonstiger Art und Weise zur Gestaltung des Mobilitätssystems beitragen. Der Ansatz basiert auf der Überzeugung/Feststellung, dass die Überbetonung des Verhaltens der Verursacher und der Opfer sowie deren Verantwortlichkeit für die Unfälle und ihre Folgen lange Zeit den Druck von den Regierungen/Verwaltungen genommen hat, ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen und sich für den Schutz der Bürger einzusetzen. Dies müsse geändert werden, sowohl hinsichtlich der Erwartungen in der Öffentlichkeit als auch der Anerkennung bei den Politikern und den Fachleuten.

Wer mit den Prinzipien und Instrumenten des „Vision Zero“-Ansatzes einiger Maßen vertraut ist, hat es schwer, auf Hamburgs Straßen einen Niederschlag davon zu finden. Jedenfalls nicht dazu gehören beispielsweise die politisch hochgejubelten „Fahrradstraßen“ im Zuge des Harvestehuder Wegs und des Leinpfads. Auf dem Harvestehuder Weg hat sich nach dem kostspieligen Umbau und der teuren Bereinigung einer Reihe besonders dilettantischer Entwurfsängel die Situation für die Radfahrer

eher verschlechtert als verbessert. Zu danken ist der Elternvertretung des nahe gelegenen Wilhelmgymnasiums, die aus Sorge um ihre Kinder dazu beigetragen hat, dass der in gutem Zustand, mit sicherer Führung und in angenehmer Grünflächen-Umgebung befindliche „historische“ Radweg wenigstens vorerst nicht vollends vernichtet wird. Am Leinpfad wäre eine simple Umwidmung des Bestands zur Fahrradstraße mit einigen wenigen ergänzenden „Accessoires“ mindestens ebenso wirksam bzw. unwirksam gewesen, wie das Ergebnis des aufwendigen Umbaus.

Fragwürdige Schaufenster-Maßnahmen

Anstelle solcher fragwürdigen „Schaufenster-Maßnahmen“ (mit eher kindisch wirkender pressewirksamer Einweihung durch Politiker und/oder hochrangige Behördenvertreter auf Fahrrädern) wären die dafür verwendeten Mittel angemessener und effizienter für die Bereinigung wenigstens der dramatischsten Mängel des „klassischen“ Fahrradwegenetzes eingesetzt gewesen. Ein beträchtlicher Teil davon ist geprägt durch dringenden Sanierungsbedarf und die Folgen jahrelanger Unterlassung der Reinigung (vor allem von Laub – rutschige Fahrspuren) sowie durch teilweise oder vollständige Inanspruchnahme als Parkflächen. Das ist in hohem Maße sicherheitskritisch. Solche eher profanen, aber wirkungsvollen Sanierungsmaßnahmen werden allerdings vom Bund in der Regel nicht finanziell gefördert und gelten wohl als unmodern.

Ein typisches Beispiel für die derzeitige Praxis war die skurrile Neuordnung der Wegführung für

Fußgänger und Radfahrer an der belebten Kreuzung Isestraße/Hoheluftchaussee: immerhin wurden inzwischen die schwerwiegendsten Mängel zumindest teilweise bereinigt. Wer die selbst außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht selten chaotischen Verkehrsbedingungen im Bereich von Vorzeigeprojekten der Neuordnung des Verkehrs wie in den Stadtteilzentren Eppendorfer Baum/Isestraße, Mühlenkamp oder Osterstraße beobachtet, dem drängt sich die Frage auf, wie es um den Sachverstand der Planer und derjenigen, die die Realisierung genehmigt haben, bestellt gewesen sein muss.

Erfahrene Unfallforscher bemängeln regelmäßig, dass die auf die Kfz-Fahrbahnen verlegten Radstreifen überwiegend in sicherheitstechnischer Hinsicht zu schmal sind – selbst wenn die Radfahrer dort nicht nebeneinander und/oder freihändig fahren und/oder telefonieren und/oder ihre Ohren aus Kopfhörern zudröhnen, wie das durchaus nicht selten der Fall ist. Zudem sind vielfach gerade auch in Hamburg neben den baulich gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr ungeschützten Fahrradspuren weiterhin Parkplätze angelegt, die nur durch deren zusätzlich sicherheitskritische Querung erreicht oder verlassen werden können. Nicht selten ragen die parkenden Pkw dann in die ohnehin schmalen Radfahrspuren hinein – ganz zu schweigen von den durch das Ein- und Aussteigen bewirkten Gefahren („Dooring“).

Immer mehr ungeübte Fahrer auch durch E-Bikes

Der Fahrradverkehr wird weiter zunehmen. Entgegen der Überzeugung nicht weniger Mobili-



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

tätsideologen wird das auf absehbare Zeit aber auch für den MIV zutreffen. Eine neue, besonders kritische Komponente im Straßenverkehr wird die wachsende Zahl von E-Bikes sein – nicht zuletzt aufgrund dessen, dass der Anteil betagter und eher eingeschränkt fahrtüchtiger bzw. ungeübter Nutzer ansteigen wird. Vor diesem Hintergrund wird es als geboten angesehen, die Radverkehrsplanung in Hamburg grundsätzlich zu überdenken und neu zu orientieren. Dabei sollte der weltweit zunehmend erfolgreich praktizierte „Vision Zero“-Ansatz sowie die Anwendung des in diesem Zusammenhang entwickelten und nachweisbar erfolgreichen Instrumentariums in ortsspezifischer Ausprägung als integrale Komponente einer zukunftsfähigen Gesamtmobilitätsplanung verfolgt werden. Komfortlösungen zur Vermeidung des Absteigens von Radfahrern an Kreuzungen, wie sie kürzlich stolz in Hamburg präsentiert wurden, sind dabei jedenfalls nicht als vorrangig einzuordnen.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Neues Datenschutzmonster

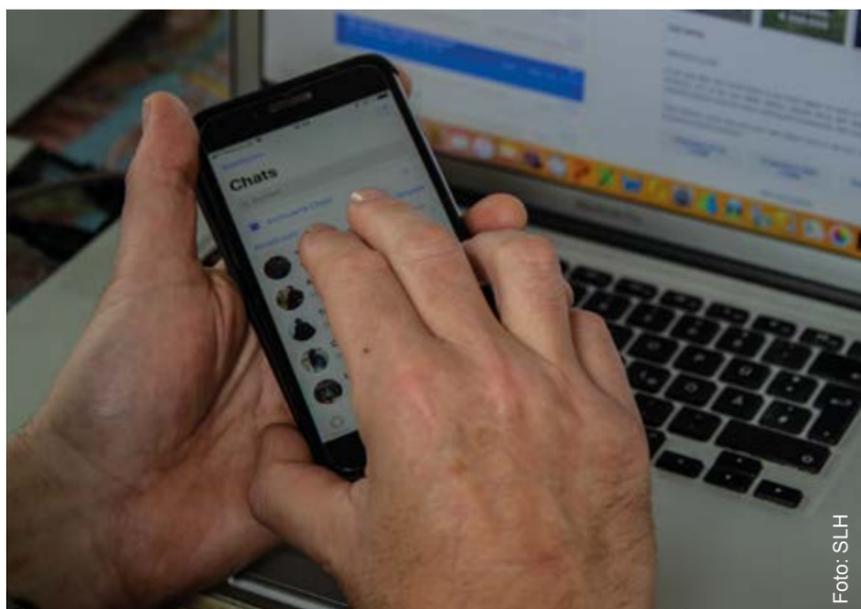
Ein besonderes Problem für Handwerker mit WhatsApp-Verbindungen

Schnell mal ein Foto vom Baufortschritt via WhatsApp an den Chef geschickt. Oder das vom Kunden unterschriebene Abnahmeprotokoll abfotografiert und ins Büro gepostet. WhatsApp ist mittlerweile für Handwerker oft ein wichtigeres Werkzeug als der Akuschrauber oder die Bohrmaschine. Doch mit Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU am 25. Mai droht genau hier ein erhebliches Problem für die Betriebe. Denn wer WhatsApp auf dem Diensthandy verwendet, verstößt unter Umständen gegen die neuen Datenschutzregeln, auch wenn dem Handwerker das vielleicht nicht bewusst ist. Und das kann erhebliche Konsequenzen haben.

Bereits nach dem alten Bundesdatenschutzgesetz, aber erst recht nach den neuen Regeln der DSGVO, stellt die Weitergabe personenbezogener Daten, z.B. Kundendaten, einen strafbaren Datenschutzverstoß dar, wenn hierfür keine Rechtsgrundlage oder Einwilligung des Betroffenen vorhanden ist. Das Problem bei WhatsApp ist dabei, dass das Programm auf das Adressbuch im Smartphone des Nutzers zugreift. Die App nutzt die Kontaktdaten, um mit den eigenen Servern abzugleichen, wer bereits ebenfalls bei WhatsApp registriert ist. Diesen Kontakten kann der Nutzer anschließend Nachrichten schicken. Aber weil sämtliche Kontakte geprüft werden, landen auch Daten von Personen bei WhatsApp, die dieser Übermittlung nie zugestimmt haben oder selbst nicht Nutzer von WhatsApp sind.

Adressbuch-Übermittlung zwischen zwei Firmen

Rechtlich gesehen handelt es sich bei der Übermittlung des Adressbuches vom Diensthandy um einen Datenaustausch zwischen zwei Firmen, und der ist nur erlaubt, wenn zuvor alle Betroffenen der Übermittlung ihrer Daten



WhatsApp-Nachrichten könnten künftig für Firmen problematisch sein

ausdrücklich zugestimmt haben. Deshalb sind zwar Privatpersonen von der DSGVO nicht betroffen, wohl aber Handwerksbetriebe, Selbständige und Freiberufler.

Ein weiteres Problem entsteht, wenn – was zunehmend vorkommt – Handwerker Fotos von zu reparierenden Stellen in Privatwohnungen des Kunden machen, um sie dem Chef via WhatsApp zu schicken und sich Anweisungen zu holen. Da WhatsApp Zugriff auf diese Bilder erhält, handelt es sich hierbei um eine Datentransfer an WhatsApp, für die der betroffene Kunde in der Regel keine

Einwilligung erteilt hat und wofür grundsätzlich keine Rechtsgrundlage besteht. Handwerker müssen sich also in jedem Einzelfall die schriftliche Genehmigung des Kunden einholen, um die Spielregeln der DSGVO einzuhalten. Ohne Zustimmung liegt ein Datenschutzverstoß vor, der gemäß Art. 83 Abs. 4 DSGVO auch bei fahrlässigem Handeln zu erheblichen Bußgeldern führen kann.

Aber nicht nur Handwerker haben zukünftig ein WhatsApp-Problem. Auch Journalisten, Anwälte, Ärzte und andere Freiberufler nutzen WhatsApp als Kommuni-

kationsmittel. Oder Mitarbeiter installieren die Software auf ihrem Diensthandy, um mit Kollegen oder Kunden in Kontakt zu bleiben, ohne dass die hausinterne IT-Abteilung davon weiß. Auch dies ist künftig ein ernstzunehmendes Datenschutz-Risiko.

Selbst kleinere Handwerksbetriebe und Unternehmen werden zukünftig nicht umhin kommen, eindeutige und detaillierte Regeln für ihre Mitarbeiter und deren Umgang mit dem Diensthandy festzulegen. Besonders was die Verwendung von WhatsApp oder vergleichbaren Kommunikations-Apps angeht, muss klar sein, dass nicht einfach so Kundendaten verschickt oder Bilder geschossen und weitergeleitet werden dürfen. Mit den betroffenen Kunden muss dies vereinbart und deren Zustimmung eingeholt werden. Dies sollte am besten ausdrücklich und schriftlich geschehen. Im Geschäftskundenbereich können hingegen entsprechend eindeutige Datenschutz-Hinweise und Bestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen ausreichen.

Kundendaten müssen wieder gelöscht werden

Wurden Kundendaten erhoben, Bilder abgespeichert oder gar weitergeleitet, muss eine Routine im Umgang mit diesen Daten entwickelt werden. Insbesondere muss festgelegt werden, wann und wie die Daten wieder gelöscht werden, z.B. weil der Kunde dies verlangt. Bei kleineren Handwerksbetrieben, die keine IT-Abteilung oder gar einen Datenschutzbeauftragten haben, muss der Chef selber darüber wachen, dass die Regeln eingehalten werden, die Zustimmung des Kunden vorliegt, die

Kundendaten nicht ohne explizite Zustimmung weitergeleitet oder Dritten zugänglich gemacht und auf Verlangen oder nach Zeitablauf nachweislich gelöscht werden. Nur so kann der Chef möglichen Datenschutzverletzungen vorbeugen.

Auch bei Visitenkarten droht Ärger

Und wehe, der Chef oder einer seiner Mitarbeiter nimmt von Geschäftspartnern oder Kunden deren Visitenkarten entgegen und überträgt die Daten später in seine Kundenkartei zwecks Kontaktaufnahme. Denn auch hier droht Ungemach. Zwar sind die Karten eigentlich nicht von der Regelung betroffen, da sie sozusagen „offline“ weitergegeben werden und in der Regel ja gerade der Wunsch damit verbunden ist, kontaktiert zu werden. Der Ärger droht erst später, wenn mit der Visitenkarte gearbeitet werden soll. Denn bei strenger juristischer Auslegung der DSGVO kann man zu dem Schluss kommen, dass ein Unternehmen bei der Entgegennahme einer Visitenkarte direkt informieren muss, was es mit den Kontaktdaten machen wird. Nur weil der Kunde oder Geschäftspartner die Daten weitergegeben hat, ist damit nicht automatisch die Erlaubnis verbunden, Kontaktdaten wie Adressen, Rufnummern oder den Namen auch zu verarbeiten. Aber genau das passiert nach der DSGVO bereits, wenn man die Daten in eine Kundendatei oder ein digitales Adressbuch überträgt. Die Genehmigung dazu kann zwar theoretisch beim Übergeben der Karte mündlich erteilt werden. Das ist aber kaum nachweisbar und bietet daher keine Rechtssicherheit.



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Weil bei der Umsetzung des Datenschutzes in der DSGVO die Beweislastumkehr gilt, drohen Firmen ohne schriftliche Genehmigung unangenehme Folgen, wenn ein Kunde die einstige Einwilligung irgendwann vergisst oder gar leugnet. Daher ist zu empfehlen, vor der Übernahme der Daten in die Kundenkartei den Empfang der Visitenkarte per E-Mail zu bestätigen und dabei gleich um die schriftliche Nutzungsgenehmigung zu bitten. Auch der Hinweis zur Möglichkeit eines Widerspruchs kann so unkompliziert untergebracht werden. Hat der Kunde dann doch etwas dagegen, müssen die Daten sofort wieder gelöscht werden. Die Visitenkarte selber kann der Chef selbstverständlich trotzdem in seinem Karteikasten archivieren. Diese Art der Datenverarbeitung ist von der DSGVO – Gott sei Dank – nicht betroffen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Draußen Essen bei jedem Wetter

Das „Hansekaï“ in Hamburg-Wilhelmsburg liegt direkt am Jaffe-Davids-Kanal



Der Außenbereich ist großzügig überdacht



Der Innenraum sieht fast aus wie eine Hotelbar

Mitten im Gewerbegebiet in Hamburg-Wilhelmsburg ist vor gut einem Jahr ein Büroblock entstanden, in dessen Erdgeschoss ein kulinarische Kleinod untergebracht ist: Das „Hansekaï“. Wobei der Name mit bedacht gewählt wurde, denn der große Außenbereich liegt unmittelbar am Jaffe-Davids-Kanal und vermittelt einen Hauch von Idylle. Größtes Plus ist aber die wuchtige Überdachung in zehn Metern Höhe, die ein Essen im Freien bei jedem Wetter ermöglicht, zumal an jedem Tisch auch noch Gasheizungen stehen, die man im Moment aber wirklich nicht braucht.

Mittags kommen hier meist gestresste Anrainer vorbei, um während einer Arbeitspause neue Energie zu tanken. Ein Mittagstisch für rund acht Euro hilft ihnen dabei. Meist wird ein Nudelgericht gereicht.

Spezialität des Hauses sind aber diverse Burgervariationen, die zwischen knapp zehn und zwölf Euro kosten und neben dem Fleischbrötchen noch normale oder Süßkartoffel-Fritten oder einen Salat umfassen.

Acht Variationen gibt es: Entweder mit Zwiebel-Champignon-Auflage oder Rucola-Parmesan, Blaukäse mit Walnüssen, Chorizo-Wurst, Zwiebel-

Champignon-Gemüse oder Trüffelcreme. Egal, was man nimmt, lecker sind sie alle.

Wer es nicht so üppig mag, sollte zu einem der großen Salate greifen, die für unter zehn Euro zu haben sind und ebenfalls einen gestandenen Mann sättigen.

Besoffener Lachs in Whiskey-Sud

Etwas Besonderes erwartet die Gäste, die abends kommen. Dann erweitert sich die Karte um Specials, auf denen namentlich zumindest der „besoffene Lachs“ heraussticht. Das Fischfilet ist in Whiskey gegart und wird mit

Weißweinschaum und Rosmarinkartoffeln serviert (19.90 Euro).

Überaus beliebt ist jedoch der sonntägliche Brunch, den man ab 10 bzw. 12 Uhr für 17.40 Euro einnehmen kann. Man sollte unbedingt reservieren, da es ziemlich voll werden kann. Denn am Buffet liegen neben einer Fülle unterschiedlichen Brötchen- und Brotarten sowie hausgemachter Marmeladen auch Antipasti-Variationen, bunte Obstplatten und Desserts. Ein Renner ist das Bio-Rührei, das, je nach Wunsch, mit zehn verschiedenen Toppings frisch zubereitet wird. Dazu gibt es reichlich Kaffee

oder etliche Teesorten. Wer hier nicht satt wird, hat dann selber schuld

Text: Nils Knüppel



Üppiger Salatteller

Hansekaï

Jaffestraße 12

21109 Hamburg

Tel. 040 - 333 962 62

www.hansekaï.hamburg

E-Mail: info@hansekaï.

hamburg

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 11.30 - 15 Uhr

und 17 - 22Uhr

Sa. 16 - 22 Uhr

So. 10 - 22 Uhr

Auf der Suche nach Gerechtigkeit

„Three Billboards Outside Ebbing, Missouri“ ist hohe Schauspielkunst



Scheiß Meinungsfreiheit



Rockwell als Säufer



Krebskranker Sheriff kontra gallige Mutter



Hitzige Wortgefechte



Desillusionierte Jugend

Wenn ein Film sieben Oscar-Nominierungen erhält und zwei von den Preisen auch erringt, lohnt sich ein Blick auf alle Fälle. Wenn dann auch noch Frances McDormand und Sam Rockwell die Preisträger sind, gilt das umso mehr. Regisseur und Drehbuchautor Martin McDonagh („Brücke sehen...und sterben?“) erzählt auf ruhige, aber durchweg packende Weise von der Suche einer Mutter nach Gerechtigkeit in einer Kleinstadt, die eigentlich nur wegschauen will.

Mildred Hayes (McDormand) ist sauer. Vor sieben Monaten wurde ihre Tochter vergewaltigt und getötet, der Mörder ist nicht gefasst worden. Irgendwie scheinen alle wieder zum Tagesgeschäft übergegangen zu sein. Mildred sieht das nicht ein. Sie kratzt 5.000 Dollar zusammen und mietet drei Plakatwände (Billboards), die an einer wenig befahrenen Landstraße stehen, und lässt dort drei Sätze plakatieren: „Raped While Dying“, „Still No Arrests?“ Und „How come, Chief Willoughby?“. Das passt dem lokalen Sheriff (Woody Harrelson) ebenso wenig wie seinem

saufenden Officer Dixon (Rockwell). Aber sie können nichts machen, denn Meinungsfreiheit ist ein Grundrecht. Einen Täter können sie allerdings auch nicht präsentieren. Und dass der Chief unheilbar an Bauchspeicheldrüsenkrebs erkrankt ist, macht die Sache auch nicht besser. Es kommt zu einem regelrechten Kleinkrieg zwischen den Ordnungshütern sowie dem Rest des Ortes und einer verbitterten Frau, die sich selbst die Schuld am Tod ihrer Tochter gibt...

Hier ist Schauspielkunst auf höchstem Niveau. Nur scheinbar variiert die Hauptdarstellerin ihre erste Oscar-Rolle aus

„ Fargo“. Ihre Mildred ist aus einem ganz anderen Holz geschnitten. So rotzig und tough hat man sie noch nie gesehen. Sie fordert unverhohlen Gerechtigkeit für ihre Tochter und stemmt sich gegen das allseitige Vergessen. Die Befindlichkeiten anderer sind ihr egal, ihr verbliebener Sohn eingeschlossen. Besonders gallig wird es, wenn sie ungefragt Besuch vom lokalen Priester bekommt, der sie unverhohlen bittet, von ihrem Treiben zu lassen. Die Art, wie sie ihm die Meinung geigt, ist absolut oscarwürdig. Sam Rockwell brilliert als saufendes Muttersöhnchen, der vom Gegner zum Ver-

bündeten mutiert. Herz des Films ist aber Woody Harrelson. Auch er wurde zurecht für einen Oscar nominiert. Sein sterbender Sheriff und die Art, wie er mit seiner Familie umgeht, sind das emotionale Zentrum. Nicht verpassen!

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

FreightHub GmbH:

In Europas erster voll-digitale Spedition übernimmt ab sofort Carsten Schmelting (45) als neuer Head of Logistics den Ausbau der logistischen Dienstleistungen. Gleichzeitig erweitert FreightHub ihre Büroräume in Berlin, um personell zu wachsen und auch in der Zukunft weiterhin Experten aus den Bereichen Software und Logistik bei sich einzustellen. Schmelting ist Diplom-Kaufmann und leitet acht Jahre lang als Director das Supply Chain Management des Modekonzerns Tom Tailor. Dort kümmerte er sich unter anderem um die Beschaffungslogistik sowie um Lagerlogistik, Qualitätssicherung, Distribution und

Supply Chain Controlling. Bei FreightHub forciert Schmelting jetzt den Ausbau der Unternehmenslogistik. Zu seinen Aufgabefeldern gehören die Planung, Steuerung und Kontrolle der operativen Abwicklungen des Unternehmens, zu denen unter anderem Transportmanagement (Dienstleister-/Frachtführermanagement) und Exceptionmanagement zählen.

K+S AG:

Die Hauptversammlung hat vier Mitglieder der Anteilseigner bis zum Jahr 2022 in den Aufsichtsrat gewählt: Dr. Elke Eller (55), Diplom-Volkswirtin und Mitglied des Vorstands der TUI Aktiengesellschaft, Hannover, Gerd Grimmig (65), Diplom-Bergingenieur, ehemaliges Mitglied des Vorstands der K+S Aktiengesellschaft, Nevin McDougall (51), selbständiger Berater/Un-

ternehmer, NLM Management Inc. sowie abermals Jella Benner-Heinacher (58), Juristin und Hauptgeschäftsführerin (stellv.) der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. Zuvor hatten die Delegierten der deutschen Betriebe der K+S Gruppe die folgenden Vertreter der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat gewählt: Michael Knackmuß, André Bahn, Peter Bleckmann, Axel Hartmann, Anke Roehr, Gerd Kübler, Petra Adolph und Ralf Becker.

Hapag Lloyd AG:

Der Aufsichtsrat hat den Vertrag des Vorstandsvorsitzenden Rolf Habben Jansen um fünf Jahre bis 2024 verlängert. Weitere Mitglieder des Vorstands sind Finanzvorstand Nicolás Burr (CFO), Operations-Vorstand Anthony J. Firmin (COO) sowie Joachim Schlotfeldt (CPO).

HOYER Group erzielt Rekordumsatz

Hamburg – Der Transport- und Logistikdienstleister HOYER erzielte 2017 mit 1,2 Milliarden Euro den höchsten Umsatz in seiner Geschichte. Dies entspricht einem Plus von 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) ist mit 40,6 Millionen Euro das zweithöchste der Unternehmensgeschichte (Vorjahr: 40,4 Mio. EUR). Die Umsatzrendite lag wie im Vorjahr bei 3,4 Prozent. Der operative Cashflow steigerte sich auf 75,2 Millionen Euro. Die HOYER Group verfolgte 2017 ein international ausgerichtetes konsequentes Wachstum. Durch die Übernahme eines französischen Wettbewerbers und einer Flotte von mehr als 43.100 Intermediate Bulk Containern ist HOYER eines der weltweit führenden Unternehmen in diesem Segment geworden. Der Logistiker stärkte zudem die Aktivitäten im nordamerikanischen und asiatischen Raum. Mittlerweile ist HOYER in über 115 Ländern für seine Kunden präsent.

Größter Frachter in Stade abgefertigt

Stade – Der zur Hamburger Buss-Gruppe gehörende Buss Terminal Stade hat erfolgreich

seinen bislang größten Massengutfrachter abgefertigt. Der 28 Meter breite und 187 Meter lange Bulk Carrier „IMAVERE“ war mit 17.550 Tonnen Zement beladen. Drei Schlepper unterstützten ihn beim Einlaufen in den Hafen. Buss Port Services war für die Planung, Löschung der Ladung, die anschließende Lagerung auf der Terminalfläche und die sukzessive Beladung der Lkw zuständig, die in insgesamt 700 Fuhren den Zement weiter transportiert haben. Um den Zement zu schützen, hatte Buss Port Services diesen auf der Lagerfläche abgeplant und umlaufend eine Lagerbox aus 30 großen Containern errichtet. Bislang hat Buss in Stade nur Küstenmotorschiffe mit einer Kapazität von maximal 4.000 bis 5.000 Tonnen abgefertigt.

Logistikzentrum für Siemens in Betrieb

Berlin – BLG LOGISTICS hat ein neues Logistikzentrum in Falkensee bei Berlin in Betrieb genommen. Auf 22.000 Quadratmetern Logistikfläche, 1.000 Quadratmetern Außenlagerfläche sowie 1.300 Quadratmetern Büro- und Sozialflächen erfüllt der Logistikdienstleister in erster Linie Aufgaben der Werkslogistik: Das BLG-Team versorgt die Produktion des Siemens Gasturbinenwerks in Berlin-Moa-

bit und dessen Außenstandort in Berlin-Siemensstadt. In dem neuen Logistikzentrum laufen sämtliche Materialien und Vorprodukte verschiedener Lieferanten zusammen. Die Bremer Gesellschaft übernimmt die Kommissionierung der angelieferten Teile, den Werkstransport mit eigenen Lkw sowie die Verteilung der Materialien im Siemens-Werk. Im Oktober 2017 hatte der Projektentwickler Panattoni Europe mit dem Bau der neuen komplexen Anlage in Falkensee begonnen. In direkter Nachbarschaft befindet sich ein Lieferanten-Logistik-Zentrum, in dem BLG LOGISTICS seit vier Jahren alle externen Lagerprozesse für das Siemens-Schaltanlagenwerk Berlin übernimmt.

Stroh im Tank für BMW-Zulieferlogistik

Leipzig – Die Spedition Konrad Zippel hat eine umweltfreundliche Lösung für die BMW-Zulieferlogistik in Leipzig. Im kombinierten Verkehr setzt die Hamburger Spedition von jeher auf eigene Züge mit elektrischem Antrieb. Nun gibt es auch eine Lösung für die Dekarbonisierung der letzten Meile bis zum Kunden. Dafür setzt Zippel für die Container-Logistik auf vier neue Lkw mit CNG-Antrieb (compressed natural gas) und auf Stroh im Tank mit 100 Prozent Biomethan. Im Vergleich zum klassischen Diesel erreicht der Antrieb mit Biomethan aus Reststoffen und Stroh eine 90-prozentige CO₂-Reduktion sowie eine wesentliche Reduzierung des Feinstaub- und Stickoxid-Ausstoßes.

IMPRESSUM**Verleger:**

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK 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 Knüttel
Dr.-Ing. Andreas Kossak
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

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

10. Juli 2018

STADT LAND HAFEN

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

Internet: www.guehh.de