AUSGABE 2/2016 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Wie kommt Hamburg aus die Krise?

Einbruch beim HHLA-Containerumschlag zieht den ganzen Hafen herunter

Nicht viel los im Waltershofer Hafen – leider in letzter Zeit ein Dauerzustand

Der Hamburger Hafen durchlebt schwere Zeiten, auch wenn die Verantwortlichen versuchen, die Dinge schön zu reden. 5,4 Prozent Minus im Gesamtumschlag, aber sogar 9,3 Prozent weniger Containerumschlag. Und das, während andere Häfen wie Antwerpen deutlich zulegen. In Hamburg ist im Wesentlichen die halb-städtische HHLA für den Einbruch verantwortlich, während Konkurrent EUROGATE leicht zulegt. Auch das wurde bei der Bilanzverstellung verschwiegen.

Sicherheit & Effizienz auf See
Kompetenz von Anfang an
✓ Beratung
✓ Installation
✓ Projektierung
✓ Training
✓ Weltweiter Service
FURUNO
www.furuno.de

Vielleicht sollten sich die Wirtschaftsbehörde und die HPA mal auf alte Tugenden besinnen. Welche das waren, können sie bei den ehemaligen Leitern des Amtes für Strom - und Hafenbau, Ulrich Hensen und Prof. Heinz Giszas, erfragen. Die hatten damals schon mit den gleichen Problemen wie heute zu kämpfen, waren im Ergebnis jedoch erheblich erfolgreicher. Seite 4 und 10

Investitionen

Die HPA will in diesem Jahr rund 200 Millionen in den Ausbau des Hafens investieren. *S.8*

Umschlagplus

NPorts hat mit den niedersächsischen Seehäfen ein zweistelliges Plus erwirtschaftet. *S. 12*

Schifffahrtskrise

Hermann Ebel sieht kein baldiges Ende der Krise der Schifffahrt *S.14*

GROMEX DichtungsHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

siegelschuppen.de
high security seals

Liebe Leserinnen und Leser,

man könnte meinen, dass Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch ein wenig der Karnevals-Schalk im Nacken saß. Er forderte die Presse auf, doch endlich einmal positiv über den Hafen zu berichten, um nicht noch eine Krise herbeizureden. Darüber würde sich nur die Konkurrenz freuen.

Der Mann hat Nerven: Da legt der Hafen dank des städtischen Großbetriebs HHLA das mit Abstand schlechteste Ergebnis aller Nordrangehäfen hin und fügte die Hafenbehörde fügte dem Hafen durch jahrelange Untätigkeit beim Sedimentbaggern massiven Schaden zu. Dazu zeigte die Olympia-Bewerbung, dass der Stellenwert des Hafens in der derzeitigen Koalition eher eine Randlage einnimmt.

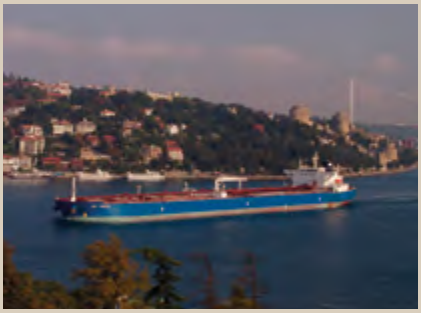
Wer positive Presse will, muss nur gute Politik machen. Normalerweise sind Minister, die um positive Presse bitten, wenige Wochen später nicht mehr in Amt.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles — Seite

Festmacherboot getauft 3
Hamburgs Krisenbilanz 4
Wie gut ist der Sedimentdeal? 6
HPA-Investitionen 8
Giszas und Hensen kontra Meier 10
NPorts legt zwölf Prozent zu 12



Wirtschaft — Seite

Schifffahrtskrise ohne Ende 14
Schlechte Verkehrspolitik 16

Recht & Geld — Seite

Kündigungsgrund Internet 18

Essen — Seite

Atelier F 20

DVD — Seite

Spectre 21

Personal — Seite

Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Leinen los für Festmacherboot

Die „Lütt Deern“ sieht aus wie ein Mini-Schlepper und ist besonders umweltfreundlich

Fotos: HSH Patrick Lux

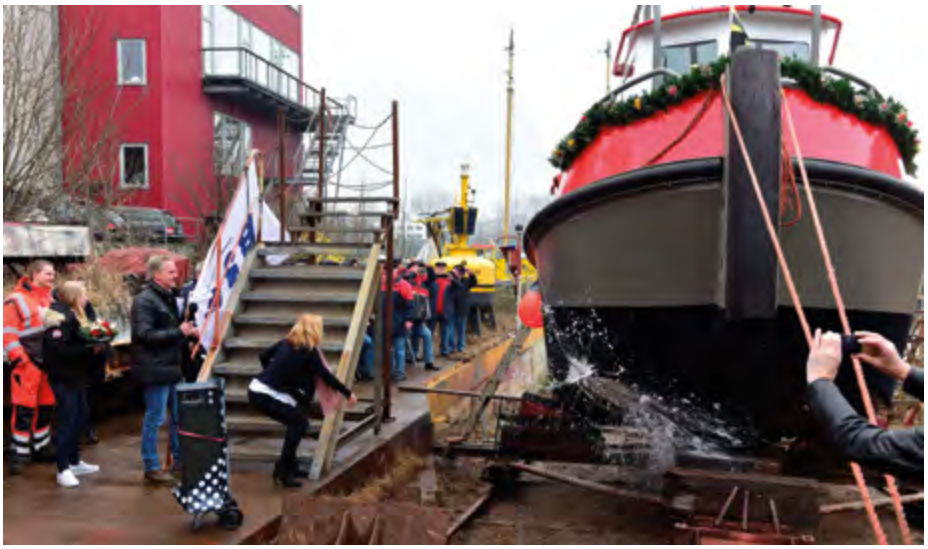
Der Bug der „Lütt Deern“ ist Hochseeschleppern nachempfunden

30 Jahre hat es gedauert, bis sich die Riege der Hamburger Festmacher ein neues Boot geleistet hat. Auf der Finkenwerder Behrens-Werft wurde die „Lütt Deern“ getauft. Die Geschäftsführerin der H.S.H. Festmachergesellschaft mbH, Katrin di Racca, legte selbst Hand an, damit das dritte Boot ihrer Flotte seinen Namen erhält.

Auffallend an dem Stahlrumpf ist der senkrecht stehende Bug, der eher an Hochseeschlepper erinnert. In der Tat ist die „Lütt Deern“ auch als kleines Schleppboot ausgerichtet, der 230-PS-Motor schafft gut drei Tonnen Pfahlzug. Aufgrund des geringen Tiefgangs von 1,42 Metern kommt das neun Meter lange und 13,5 Tonnen schwere Boot in jeden Winkel des Hamburger Hafens. Schwerpunkt soll jedoch das Festmachen großer Seeschiffen an Dalben im Fluss sein, ein Einsatzfeld das zunehmend angefragt wird. „Die Schiffe im Hamburger Hafen werden immer größer, die Liegeplätze dafür sind begrenzt. Es wird immer häufiger vorkommen, dass große Containerschiffe und Massengutfrachter an Warteplätze gehen, die von Land nicht erreichbar sind und dort festgemacht werden müssen“, erläutert Benito di Racca, Geschäftsführer der HSH Schleppgesellschaft, die das Schiff gechartert hat.

Bei dem 13,5-Tonnen-Boot wurde in neueste Technik investiert. Es verfügt über einen Rußfilter und ein geschlossenes Kühlsystem, schafft aber dennoch zehn Knoten. Das Unterwasserschiff wurde mit einer von der Orca Maritime GmbH entwickelten Anti-Fouling-Folie anstelle eines mit Schadstoffen belasteten Korrosionsschutzes versehen. Das Boot wurde in nur Wochen gebaut und kostete rund 250.000 Euro.

Text: Matthias Soyka



Gleich beim ersten Versuch hat Katrin die Racca die Flasche zerschlagen

Hamburg tief in der Krise

Die HHLA lässt den Containerumschlag in Deutschlands größtem Hafen einbrechen

Foto: HHM/ Thomas Wägener

Während der Binnenschiffsverkehr deutlich zunahm, brach der Containerumschlag per Seeschiff ein

Es war schon ein wenig hilflos, was Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) bei der Vorstellung der Jahreszahlen des Hamburger Hafens da von sich gab. Er bat darum, die Presse möge doch positiv über den Hafen schreiben. Über negative Berichterstattung würde sich einzig die Konkurrenz freuen. Normalerweise sagt das ein Politiker, der kurz vor der Abberufung ist. Denn die Zahlen sind alles andere als positiv, auch wenn sich das Hafen Hamburg Marketing (HHM) in gewohnter Weise bemühte, die Welt schön zu reden. 137,8 Millionen Tonnen, 5,4 Prozent weniger als das Gesamtergebnis im Vorjahr, sogar -9,3 Prozent im Containerumschlag (8,8 Millionen TEU). Das ist die mit Abstand schlechteste Bilanz aller Nordrange-Häfen. Hamburgs Marktanteil sank um 1,9 Prozent auf 21,6 Prozent.

Horch warnte davor, eine Krise herbeizureden. Doch die Krise ist längst da. Jedoch nicht in allen Hamburger Hafenbetrieben, sondern nur beim Größten. Denn der Absturz im Containergeschäft geht einzig und allein auf die HHLA zurück. Der Containerumschlag stürzte um 12,6 Prozent auf 6,3 Millionen TEU ab. Dagegen legte der Konkurrent EUROGATE um 0,5 Prozent auf 2,3 Millionen TEU zu. Auch das Minus im Gesamtumschlag ist einzig der HHLA-Schwäche geschuldet, was erneut dezent verschwiegen wurde. Der Massengutumschlag stieg nämlich um 5,8 Prozent auf 45,5 Millionen Tonnen. Positiv entwickelte sich der landseitige Hinterlandverkehr. Per Bahn wurden 45,8 Millionen Tonnen transportiert – ein neuer Rekord. Damit überholte die Schiene mit einem Anteil von 45,3 Prozent am Modal Split erstmals die Straße (42,4 Prozent). Per Binnenschiff wurden 12,4 Millionen Tonnen (plus 13,6 Prozent) bewegt. Dadurch hat Hamburg Köln als zweitgrößten deutschen Binnenhafen überholt.

In der Nordrange dagegen ist Hamburg klar hinter Antwerpen auf Platz drei abgerutscht. Was an der Elbe verloren ging, wurde an der Schelde gewonnen. HHM-Vorstand Axel Mattern mühte sich, Gründe zu finden. Hamburg habe einen um sieben Prozent höheren Transshipmentanteil als Antwerpen oder Rotterdam, leide daher doppelt unter den Krisen in China (-14,4 Prozent im Containerverkehr) und Russland (-34,4 Prozent). Hinzu seien Direktanläufe großer Schiffe in Danzig gekommen, gefördert durch den günstigen Rohölpreis, der den Umweg um Skagen wirtschaftlich attraktiver macht.

Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist immer noch nicht vorangekommen, während die Schiffsgrößen nahezu ungebremst weiter wachsen. Der Ruderschaden des

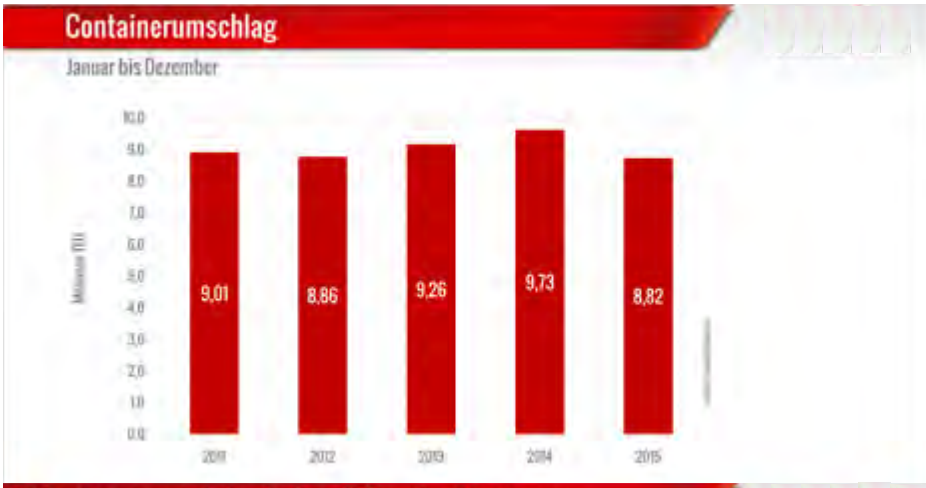
Containerriesen „Indian Ocean“ Anfang Februar hätte nicht nur zum nautischen Super-GAU werden können. Entsprechend aufgeregt waren alle verantwortlichen Stellen und bemühten sich klarzustellen, dass die Havarie nichts mit der Fahrrinnentiefe zu tun habe und überall hätte passieren können.

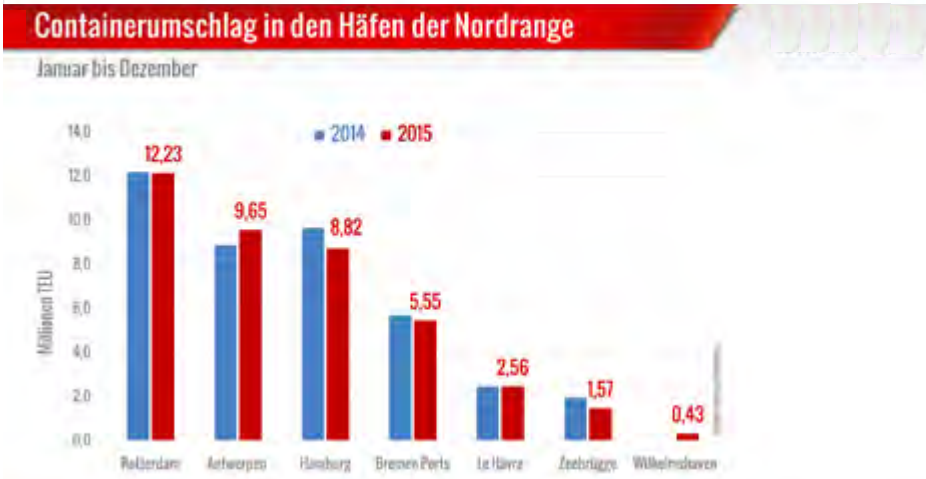
Drama um Elbvertiefung und Nord-Ostseekanal

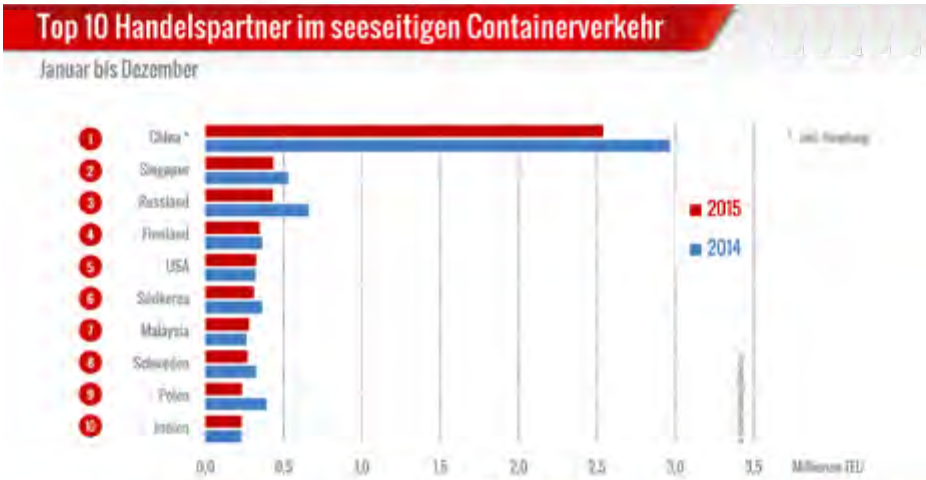
Während es der Bund und Hamburg in zehn Jahren nicht geschafft haben, genehmigungsfähige Unterlagen für eine Fahrrinnenanpassung vorzulegen, geht das Desaster am Nord-Ostseekanal sogar über ganze Generationen. Jahrzehntelang wurde versäumt, die marode Technik zu sanieren. Diverse Hamburger Senate hätten in Bonn und später Berlin viel intensiver für die Sanierung kämpfen müssen. Nun ist es zu spät.

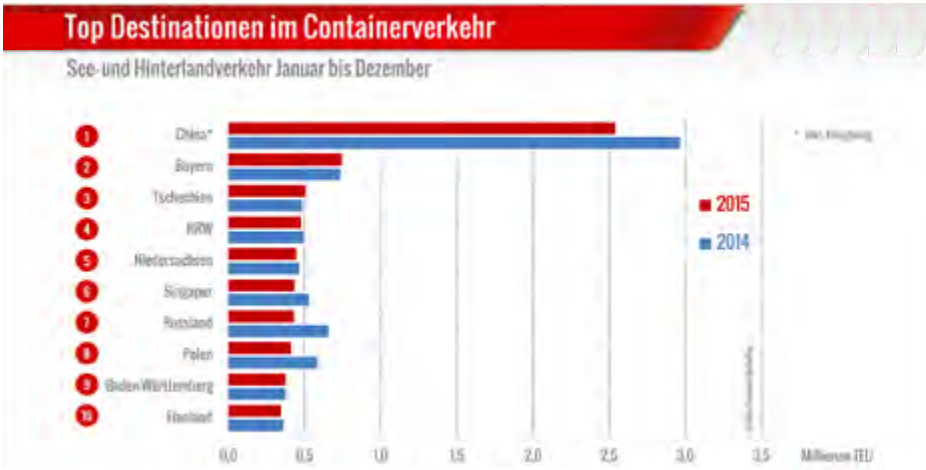
Doch auch das trifft die Sache nicht ganz. Schließlich hat EUROGATE mit den gleichen Schwierigkeiten wie die HHLA zu kämpfen und macht Plus. Die HHLA hat sich in der Vergangenheit schlicht nicht kundenfreundlich verhalten, kritisieren Branchenkenner. In Zeiten, als die Wachstumsraten zweistellig waren, sei man taub für Kundenwünsche und starr im eigenen System gewesen. Erst vor wenigen Wochen ging ein Computersystem ans Netz, das alle drei Hamburger HHLA-Terminals vereint. Die Arbeitsverträge der Terminals sind dagegen immer noch nicht angeglichen. EUROGATE dagegen ist deutlich flexibler und hat frühzeitig begonnen, Kunden mit anderen Lieferketten an sich zu binden. Da hilft auch kein Schönreden.

Text: Matthias Soyka









Wie gut ist der Sedimentdeal?

Schleswig-Holstein und Hamburg einigen sich auf Verklappung vor Tonne E3

Die „Alexander von Humboldt“ kann bis zu 9.000 Kubikmeter Sedimente in ihrem Schiffsrumpf bunkern

Es hatte schon ein bisschen etwas von einem Treppenwitz: Während die Politisch-Verantwortlichen von Bund und Ländern das langwierige Verfahren um die Fahrrinnenanpassung der Elbe kritisierten und indirekt Justiz bzw. Umweltverbänden die Schuld dafür gaben, dass große Schiffe nur unter großen Restriktionen Hamburg erreichen können, verbummelte die Hamburg Port Authority das jederzeit zulässige Ausbaggern der Fahrrinne sowie der Seitenarme des Hafens und seiner Liegeplätze. Nicht einmal die erlaubte Wassertiefe wurde erhalten, Schiffe mussten teilweise umgeleitet werden – ein politisches wie wirtschaftliches Fiasko. Nun einigten sich Schleswig-Holstein und Hamburg darauf, dass ab April Sedimente an der Elbmündung jenseits der Tonne E3 verklappt werden dürfen.

Der Deal sieht vor, dass die Sedimente ganzjährig in der Nordsee abgekippt werden können, wenn sie nicht höher als die bisher bei Neßsand verklappten Ablagerungen belastet sind. Dazu sollen sie regelmäßig untersucht werden. Hamburg zahlt im Gegenzug 2,50 Euro je Kubikmeter an die Stiftung Nationalpark und somit 50 Cent mehr als seit 2013, als die Abgabe nach einem Streit um die Ausrichtung der Windenergiemesse eingeführt wurde. Dabei dürfen nun Sedimente aus allen Teilen des Hafens in die Elbmündung verbracht werden. Bislang durften nur Ablagerungen aus der Hauptfahrrinne dorthin transportiert werden. Schlick aus den Seitenarmen und den Liegewanne wurde vor Neßsand abgekippt – jedoch nur in den Sommermonaten.

Strombaumaßnahmen sollen entwickelt werden

Hamburg verpflichtet sich zudem, gemeinsam mit dem Bund, Niedersachsen und Schleswig-Holstein eine „Ästuarpartnerschaft“ zu gründen und diese zu finanzieren. Sie soll eine Rangliste geeigneter Strombaumaßnahmen entwickeln, die den Sedimentanfall senken sollen. Die Vereinbarung gilt für fünf Jahre mit der Option, sie nochmals um fünf Jahre zu verlängern.

In der Hafenwirtschaft wurde die Einigung mit Erleichterung aufgenommen. Immerhin hatte die Hamburger Wirtschaftsbehörde eineinhalb Jahre das Problem ignoriert, selbst Einstweilige Verfügungen und sogar Zwangsgelder gegen die HPA verpufften. Erst als der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) Alarm schlug und auch die Opposition in der Bürgerschaft aufwachte,

kam Bewegung in die Sache. So begrüßt der UVHH den nun gefundenen Kompromiss als „eine Möglichkeit, um die akute Sedimentationsproblematik im Hamburger Hafen nachhaltig zu lösen. Davon unabhängig müssen jetzt weitere Alternativen für eine langfristig gesicherte Konzeption der Baggergutunterbringung angedacht und geprüft werden, um die Schiffbarkeit im Hamburger Hafen auch über das Jahr 2025 hinaus zu gewährleisten.“ Die zusätzlich vereinbarten Kosten, die bei rund 5 Millionen Euro liegen, dürften nicht zu Lasten des HPA-Haushalts gehen.

Dass Hamburg freilich zeitnah ein Sedimentmanagementkonzept vorlegt, bezweifelt Michael Kruse (FDP) massiv. Die Wirtschaftsbehörde habe dies bereits vor vier Jahren erarbeiten wollen. Seitdem werkele die HPA auf Basis einer „Übergangsregelung zum Handlungskonzept Baggergut“, ohne dass eine nachhaltige Lösung konzipiert worden sei. Jährlich verpulvere die Stadt 66 Millionen Euro für die unkoordinierte Baggerei.

Experten fordern große Deponie an Land

Auch Experten aus der Hafenwirtschaft halten den gefundenen Kompromiss nur für eine Übergangslösung. Das Problem müsse von grundauf angegangen werden. Auch wenn das Abkippen jenseits der Tonne E3, rund 100 Kilometer westentlich von Hamburg westlich effektiver als das Verklappen vor Blankenese sei, würden die Schwebstoffe durch die Tide doch immer wieder in den Hafen gespült. Um diesen Kreislauf zu unterbrechen, schlagen Experten eine Landdeponie nach Rotterdamer Vorbild vor: In einer tiefen, mit Kunststoff verkleideten Mulde sollte das Baggergut eingebracht und endgelagert werden. Die Maßnahme erscheine auf Anhieb zwar teurer, unterbreche jedoch den Kreislauf der Elbsedimente. Allerdings müsste dafür eine mehrere Quadratkilometer große Fläche gefunden werden.

Text: Matthias Soyka

H. D. Cotterell – Quartiersleute seit 1890

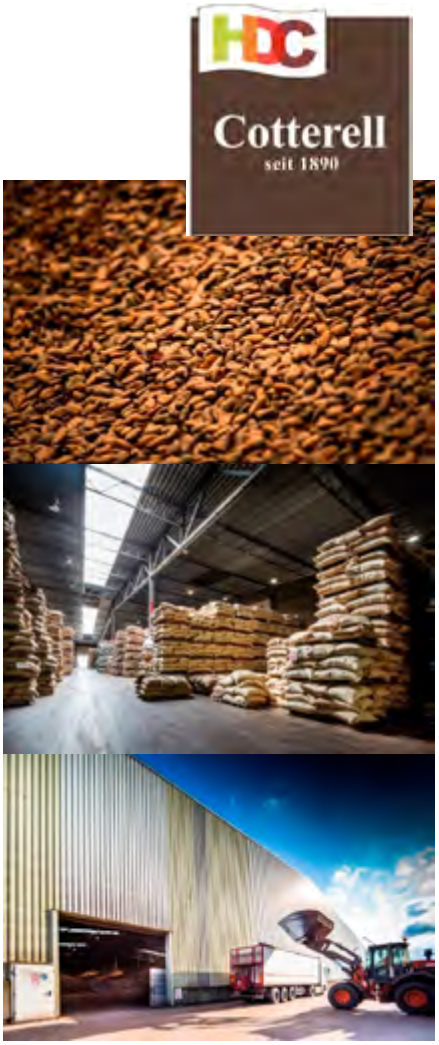
Wir sind seit über 125 Jahren ein familiengeführtes Unternehmen und bewirtschaften derzeit mehr als 110.000 qm Lagerfläche im Hamburger Hafen – vornehmlich mit Kakaobohnen/-produkten, Trockenfrüchten und Gewürze uvm.

Hafenfachkräfte / Seegüterkontrolleure gesucht!
Sie sind ein guter Gabelstaplerfahrer? Sie packen gerne tatkräftig an und behalten auch in stressigen Situation den Überblick? Sie verstehen Ihre Arbeit als das Auge des Kunden und können dieses so auch reportieren? Sie scheuen sich auch nicht davor, bei Hamburger Schmuddelwetter unter freiem Himmel zu arbeiten? Dann schauen Sie bei uns vorbei – www.cotterell.de.

Ihre Aufgaben:
- Überwachung und Koordination des gesamten Warenumschlags
- Führung von Mitarbeitern
- Stauen, Stapeln, Lagern und Pflegen der Waren unter Beachtung geltender Sicherheitsbestimmungen, Arbeitsschutz und Umweltschutzbestimmungen
- Qualitätskontrollen
- Bereitschaft zum 3-Schichtendienst

Ihr Profil:
- Abgeschlossene Ausbildung zum Hafenfacharbeiter
- Erfahrungen in der Führung von Mitarbeitern
- Staplerschein
- Selbständige und sorgfältige Arbeitsweise
- Lust auf Schokolade

Sie vereinen diese Eigenschaften auf sich, fühlen sich von den beschriebenen Aufgaben angesprochen und haben Lust Teil unseres jungen, dynamischen Teams zu werden? Die Arbeit im Hafen – dem Wirtschaftsmotor Hamburgs – fasziniert Sie? Dann freuen wir uns über Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen per Post oder Email an k.herzog@cotterell.de.



Das plant die HPA 2016

In diesem Jahr werden rund 200 Millionen Euro im Hamburger Hafen investiert

Mit dem Bau der zweiten Kattwykbrücke für den ausschließlichen Eisenbahnverkehr wird demnächst begonnen

Die Hamburg Port Authority (HPA) will in diesem Jahr die Infrastruktur im Hamburger Hafen weiter deutlich verbessern. Dazu plant sie ein ganzes Bündel von Maßnahmen, das 2016 angegangen oder fertig gestellt werden soll. Insgesamt veranschlagt HPA-Chef Jens Meier die Ausgabe von rund 200 Millionen Euro, im Vorjahr waren es noch 227 Millionen Euro.

Der spektakulärste Bau ist die neue Kattwyk-Bahnbrücke, die parallel zu dem alten Bauwerk ab diesem Frühjahr entstehen soll. Künftig werden durch die Zwillingsbauwerke Eisenbahn- und Straßenverkehr entzerrt und erhalten jeweils eine eigene Brücke. Dadurch wird auf der neuen Brücke ein zweigleisiger Verkehr möglich, was den Bahnverkehr über die Süderelbe mehr als verdoppelt. Zunächst werden an der Hubbrücke die Widerlager und Strompfeiler hergestellt. Im kommenden Jahr sollen der Stahlbau, die Antriebstechnik und schließlich der Gleisbau folgen. 2020 soll die neue Brücke für den Verkehr frei gegeben werden. Der Straßenverkehr wird später durch eine neue vierspurige Hochbrücke als Teil der Hafenquerspange als Bindeglied zwischen der A7 und der A1 sowie als Verlängerung der A26 massiv ertüchtigt.

Rethekappbrücke wird im Sommer fertig

Bereits in diesem Sommer werden die Arbeiten an der Retheklappbrücke fertig gestellt sein. Drei Leitdalben für die Begrenzung der Fahrrinne wurden in den letzten Wochen gesetzt. Nun gehen die Ausrüstungsarbeiten weiter, so dass in wenigen Wochen der Probebetrieb beginnen kann. Die Rethe wird durch die Neukonstruktion künftig ohne Höhenbegrenzung für Schiffe erreichbar sein. Gleichzeitig sind der Auto- und Bahnverkehr zur Hohen Schaar durch eine nachgelagerte Straßenbrücke entzerrt worden. Bislang kreuzte der Schienenverkehr zum Bahnhof Hohe Schaar die Straße. Die Abschlussarbeiten werden in diesem Jahr noch einmal 10,5 Millionen Euro kosten. Damit wird das Projekt mit insgesamt rund 174 Millionen Euro jedoch fast doppelt so teuer, wie ursprünglich angenommen. Als Gründe werden neben Baupreisanpassungen, der Inflationsrate und zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen an der bestehenden Brücke auch „unvorhersehbare Bauhilfszustände“ angegeben.

Kurz vor der Inbetriebnahme steht auch die Rugenberger Schleuse. Bereits im vergangenen Jahr war die neue Zuwegung zum Burchardkai über die Schleuse dem Straßenverkehr übergeben worden. Sie ist Teil der Neuanbindung von Hamburgs größtem Containerterminal,

das künftig jeweils separate Zufahrten und Abfahrten erhalten soll. Die alte Schleuse war im Zuge dessen abgebrochen worden, da sie nicht mehr zu sanieren war. Der Neubau soll vor allem die Strömung im Hafenbecken positiv beeinflussen. Insgesamt werden für die weitere Verkehrsanbindung in diesem Jahr 19 Millionen Euro investiert. Bis 2019 werden es noch weitere 42 Millionen Euro sein. Nach neusten Berechnungen wird sich das Gesamtvolumen um fast 10 auf 110 Millionen Euro erhöhen.

Vorhafeneinfahrt mit größerem Drehkreis

Eine der kostenintensivsten Maßnahmen ist der Neubau der Vorhafeneinfahrt zum CT Tollerort und dem dritten Kreuzfahrtterminal. Bis Ende dieses Jahres wird dabei der alte Kohlenschiffhafen verfüllt und hochwasssersicher aufgeschüttet. Dort entstehen auch zwei zusätzliche Warteplätze für Feederschiffe. Im kommenden Jahr soll der rund 100 Millionen Euro teure Bau abgeschlossen sein. Vor allem Großschiffe können dann erheblich leichter die Fahrt im Hauptstrom antreten. Zudem vergrößert sich die Wendekreis an der Einfahrt.

Auf der Landseite will

Die neue Einfahrt zum Vorhafen wird 2017 fertig

die HPA in diesem Jahr einen neuen Parkplatz für Lkws auf der Dradenau bauen. Das Projekt befindet sich derzeit in der Ausschreibung. Geplant sind neben 200 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen Service-Einrichtungen und Dienstleistungsanlagen für Lkw-Fahrer sowie eine Lkw-Waage. Die Anlage soll zudem in die IT-Überwachung der HPA mit eingebunden werden, die eine Parkraumüberwachung in Echtzeit ermöglichen soll. dadurch soll die Auslastung des knappen Parkraums verbessert werden. Zudem können bei Überfüllung weitere vergebliche Anfahrten von Lkws über das Leitsystem vermieden werden.

Nochmals Arbeiten an Köhlbrandbrücke

Zudem wird in diesem Jahr abermals eine der Zufahrten der Köhlbrandbrücke saniert. Dies wird noch einmal 11,9 Millionen Euro kosten. Nach Abschluss der Arbeiten im Spätherbst soll die Brücke dann für weitere zehn Jahre störungsfrei benutzbar sein.

Überraschenderweise hat die HPA keine Haushaltsmittel für den Umbau des Centralterminals Steinwerder eingestellt. Ursprünglich waren hierfür einmal insgesamt 171 Millionen Euro nur für den Umbau der Landflächen vorgesehen. Die Weiterentwicklung des Areals müsse nach dem Olympia-Aus nun „grundsätzlich überdacht“ werden, heißt es in einer Antwort des Senats auf eine Bürgerschaftsanfrage. Mit dem Zuschütten der Wasserflächen wären es sogar 512 Millionen Euro gewesen.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen

B&S Bock & Schulte

Bock & Schulte GmbH & Co. KG
Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

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

Von wegen nur verwaltet

Die ehemaligen Leiter des Amtes für Strom- und Hafenbau haben viel auf den Weg gebracht

Auf einer Veranstaltung im Hamburger Hafen-Klub urteilte der Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, über die Vorgänger-Organisation, das Amt Strom- und Hafenbau, sie habe den Bestand im Hafen schlicht „verwaltet“. Wir fragten bei zwei ehemaligen Leitern des Amtes, Prof. Heinz Giszas (1987-94) und dessen Nachfolger Ulrich Hensen (1994-2002), nach, wie sie ihre Zeit in Erinnerung haben. Schließlich habe man damals eine Menge bewegt, sagen sie gegenüber „Stadt Land Hafen“. Bis 2005, als die HPA gegründet wurde, war Hamburg bedeutender Konkurrent für Rotterdam. „Wir waren auf Augenhöhe.“ Und heute?

Doch der Reihe nach. „Der Hafen hat seit dem Krieg fünf Entwicklungsstadien durchschritten“, erläutert Hensen, der seit 1969 im Amt tätig war. Anfangs habe der Wiederaufbau zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Brennstoff im Fokus gestanden, danach die interne Erweiterung, anschließend seit Ende der 60er Jahre die Umstellung auf moderne Umschlagtechniken und schließlich Erweiterungen wie in Altenwerder. Derzeit nun versuche man, die bestehenden Ressourcen besser zu nutzen, etwa durch IT-Programme, und Flächen zu verdichten.

Schon in den 70er Jahren war Hafenschlick ein Reizthema

Spätestens seit den 70er Jahren hat das Amt stets im Spannungsfeld mit dem aufkommenden Umweltschutz gestanden. „Erstes dramatisches Thema ist der Hafenschlick gewesen“, erinnert sich Giszas. Damals habe man Schwermetalle und andere schädliche Schadstoffe in den Elbsedimenten nachgewiesen. „Gift im Hafen“, hat es allerorts geheißen. In Rekordzeit habe man daraufhin die Aufbereitungsanlage für hochbelasteten Hafenschlick (METHA) aus dem Boden gestampft, dazu zwei abgedichtete Deponien in Francop und Feldhofe, die 30 Jahre Lagerkapazität ermöglichten. So konnten mit einer gewaltigen Anstrengung ausreichende Wassertiefen für die Schifffahrt über die gesamte Zeit vorgehalten werden. Allerdings „schon damals haben wir unseren Nachfolgern immer gepredigt: Sorgt rechtzeitig dafür, dass weitere Kapazitäten bereit stehen“, so Giszas. Immerhin habe so ein Genehmigungsverfahren auch zu jener Zeit schon zehn Jahre inklusive aller Gutachten, Einsprüche und Gerichtsverfahren gedauert.

Mitten in diese hitzige Debatte – die Elbe als vergifteter Industriekanal, dreckigster Fluss Europas – wurden von der Hafenwirtschaft und den Reedern Forderungen nach einer weiteren Vertiefung der Elbe für die wachsenden Containerschiffe erhoben. Um den Kritikern aus den Umweltverbänden, Anwohnern und Fischereibetrieben ein wenig den Wind aus den Segeln zu nehmen, habe sich die Amtsleitung damals vor dem Verfahren mit allen Beteiligten intern an einen Tisch gesetzt und drei Tage lang alle Für und Wider diskutiert. „Das hat uns bis zur Umsetzung 1999 stets ein sachliches Verhältnis mit allen Beteiligten ermöglicht“, sagt Giszas.

Auch die Hafenentwicklung in Altenwerder sei heftigst von den Grünen bekämpft worden, erinnern sich Hensen und Giszas. Die Bürgerschaft habe extra ein neues Hafenentwicklungsgesetz verabschieden müssen, um die Planfeststellung auf den Weg zu bringen. „Wir waren zeitweise die Einzigen, die dafür gekämpft haben“, weiß Giszas noch. „Hafenentwicklung ist eine sehr, sehr langfristige Angelegenheit“, gibt er den heutigen Planern mit auf den Weg. „Investoren wollen im nächsten Jahr bauen, wenn Interesse an einer Ansiedlung vorhanden ist. Also müssen die Flächen da sein.“

Während der Planungen für Altenwerder stand das übrige Hafengeschehen nicht still. Unternehmen brauchten Flächen für neue Aktivitäten, wollten sich umstrukturieren oder platzten aus allen Nähten. Eine zusätzliche Hafenerweiterung war nicht mehr durchsetzbar. So wurde das Konzept der „Hafenentwicklung nach innen“ umgesetzt. Hafenbecken wurden verfüllt, mit neuer Infrastruktur versehen und sofort neuen Bewerbern zur Verfügung gestellt. Das alles unter teilweise laufendem Betrieb.

Schon früh visionäre Terminalkonzepte

Bei der Umsetzung von Altenwerder (2002) hätten die Planer im Amt für Strom- und Hafenbau gemeinsam mit der Hafenwirtschaft zudem die heutigen gängigen Terminalkonzepte entwickelt. Erstmals habe es an der Kaikante eine reine Umschlagfläche gegeben, dahinter ein 800 Meter tie-

fes Lagerareal. Schon im ersten der drei Hafenentwicklungspläne, die Giszas und Hensen aufstellten, war diese visionäre Konzeption enthalten. Das war 1976. Die HafenCity ist letztlich als „politische Kompensation“ entstanden und vom Amt für Strom- und Hafenbau maßgeblich im Hinblick auf die infrastrukturelle Machbarkeit mitentwickelt worden. „Der Hafen nimmt, der Hafen gibt – die HafenCity der Stadt zurück“, sei der Gedanke damals laut Giszas gewesen. Im zweiten HEP von 1989 wurde die Zukunft des Hafens bereits als „logistisches Dienstleistungszentrum“ umrissen. Damals sei dies noch kritisiert worden, heute ist sie Realität.

Innovativ sei man auch im Bereich Umweltschutz gewesen. Zehn Prozent der Hafenflächen seien gegen den anfänglichen Widerstand der Hafenwirtschaft begrünt worden. Dies dient vor allem zur Staubvermeidung, Sicherung von Uferflächen und letzten Endes auch dem Bild einer modernen Industrielandschaft.

„Wir haben uns immer als Dienstleistungszentrum mit dem Ziel verstanden, kostengünstig ausreichende Flächen für die Hafenwirtschaft zur Verfügung zu stellen.“ Daneben sei man auch bei der Entwicklung technischer Neuerungen besonders in der Digitalisierung der Transportinformationen aktiv gewesen. Die Hafenbahn war frühzeitig bei Dakosy integriert, um die Transportvorgänge auf der Eisenbahn zu steuern. Mit dem ersten vollelektronischen Rangierbahnhof Hamburg-Süd wurde ein großes Wagnis eingegangen. Weit über 1.000 Güterwagen mussten auf Knopfdruck elektronisch gesteuert werden. Es gelang auf Anhieb.

„Wir haben nie hoheitlich agiert, sondern der Wirtschaft gezeigt, wie es gehen könnte und Anschubfinanzierungen gegeben“, so Giszas. Gerade im Baubereich sei die Expertise des Amtes gefragt gewesen. Ingenieurbüros könnten derartige Neuentwicklungen nur begrenzt leisten, für die Bauindustrie ist das Risiko zu hoch. Die erste Kaimauer nicht allein aus Stahl, sondern als Betonmauer war ein Durchbruch.

Ulrich Hensen,
Ex-Amtsleiter

Prof. Heinz Giszas,
Ex-Wirtschaftsstaatsrat

Heimlich die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs vorbereitet

Weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit brachte das Team von Ulrich Hensen Hamburgs wichtigstes Wirtschaftsprojekt des letzten Jahrhunderts mit auf den Weg: Die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs für die Airbus-Erweiterung. „Wir haben vier Jahre im Geheimen geplant“, berichten Giszas und Hensen. Aus Sorge vor Ausspähungen sei nichts protokolliert werden. „Es galt das gesprochene Wort.“ Von allen Seiten sei versucht worden, das Projekt zu verhindern. Vom Konkurrenten Boeing, von Toulouse, das um Arbeitsplätze im dortigen Werk fürchtete, von Anwohnern und Umweltverbänden.

Die Kernmannschaft der abwickelnden ReGe – Realisierungsgesellschaft – bestand aus Ingenieuren des Strom- und Hafenbaus. Permanente volle Kostenkontrolle war von Anfang an gewährleistet. „Wenn etwas nicht lief, wurde nicht kritisiert, sondern Unterstützung oder Geld aus einem Notfalltopf bewilligt, damit die Projektleiter das Problem eigenständig lösen konnten“, weiß Giszas noch. „Das hat die Mitarbeiter sehr motiviert.“ Am Ende seien Zeit- und Kostenplan gehalten worden.

Nicht zuletzt, weil das Amt vom Wirtschafts- und Haushaltsausschuss der Bürgerschaft genau kontrolliert worden sei. Heute werde die HPA vor den Ausschuss für öffentliche Unternehmen zitiert, wo kaum Zeit besteht, Hafenthemen intensiv zu erörtern. Auch im Aufsichtsrat der HPA befinde sich kein wirklicher Fachmann der Hafenwirtschaft. Nur so sei es möglich gewesen, dass fast die Hälfte der HHLA-Milliarde entgegen eines Beschlusses der Bürgerschaft für die Deckung des laufenden HPA-Haushalts und nicht für Investitionen in den Hafen verwendet worden sei. Für Giszas und Hensen damals undenkbar. Aber heute ist eben alles anders.

Text: Matthias Soyka

Investitionen zahlen sich aus

Die niedersächsischen Häfen von NPorts legen um zwölf Prozent zu

So wird in Cuxhaven der Liegeplatz 4 einmal aussehen: 240 Meter lang und 8,5 Hektar groß

Anders als Hamburg blickt die niedersächsische Hafengesellschaft NPorts auf ein gutes Jahr 2015 zurück. Der Gesamtumschlag aller neun Häfen kletterte um zwölf Prozent auf 51,9 Millionen Tonnen. Das Plus ging quer durch alle Segmente, wenngleich das allmähliche Anlaufen des JadeWeserPorts den Hauptanteil trägt. Der Stückgutumschlag schnellte um 57 Prozent auf über 11 Millionen Tonnen in die Höhe. Aber auch ohne die rund 427.000 Container aus Wilhelmshaven verbesserte sich der Stückgutumschlag um zwei Prozent auf 6,4 Millionen Tonnen. Hier wurden vor allem mehr Neufahrzeuge in Emden und Cuxhaven (1,8 Millionen, + sieben Prozent) verschifft.

„Vor allem die Investitionen der letzten Jahre haben sich nun ausgezahlt“, sagte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Marketingorganisation SeaPorts of Niedersachsen, bei der Vorstellung der Bilanz. So auch die verbesserte Bahnanbindung von Wilhelmshaven, wo auch der Massengutumschlag in die Höhe ging. Der Umschlag von flüssigen Massengütern stieg um vier Prozent auf 25,6 Millionen Tonnen, der von festen Massengütern wie Kohle und Getreide um fünf Prozent auf 15,3 Millionen Tonnen. Die Diversifikation der Häfen habe sich als besonders positiv ausgewirkt, weil die NPorts-Häfen in der Lage seien, auf die unterschiedlichen Entwicklungen der Märkte zeitnah zu reagieren.

Mit Abstand am besten schloss Wilhelmshaven ab. Hier schnellte der Umschlag um 20,2 Prozent auf 29,04 Millionen Tonnen nach oben. Neben dem Containerumschlag verbesserte sich auch der Kohleimport um 17 Prozent auf 3,64 Millionen Tonnen. Nicht zuletzt, weil NPorts 2015 die Niedersachsenbrücke ertüchtigt hatte. Auch beim Rohöl gab es ein Plus um 1,1 Millionen Tonnen auf 19,7 Millionen Tonnen.

Brake verzeichnete ein Umschlagplus von 7,1 Prozent auf 6,72 Millionen Tonnen. Hier entwickelte sich der Getreide- und Futtermittelumschlag mit einem Plus von neun Prozent (3,8 Millionen Tonnen) erfreulich. 2015 hatte der Hafenbetreiber J. Müller 22 Millionen Euro in eine neue Siloanlage investiert. NPorts zieht in diesem Jahr nach, indem der dort bestehende Liegeplatz für den Umschlag von Großschiffen ausgebaut wird. Für 10 Millionen Euro sollen die Liegewanne vertieft, die Kaikante begradigt und der Schienenverlauf angepasst werden.

Die vier anderen großen Seehäfen indes verzeichneten nur geringe Ausschläge. In Cuxhaven stagnierte der Umschlag bei 2,64 Millionen Tonnen, wenngleich der Pkw-Umschlag um sechs Prozent auf 415.000 zulegte. Hier wurde ein neuer Liegeplatz in Betrieb genommen. Ähnlich war die Entwicklung in Emden, wo der Gesamtumschlag bei 4,3 Millionen Tonnen nahezu konstant blieb, der Pkw-Umschlag jedoch um sieben Prozent auf 1,4 Millionen zulegte. Auch an der Ems ging 2015 ein zusätzlicher Liegeplatz ans Netz. In Nordenham veränderte sich der Kohleimport kaum. Er lag bei 2,69 Millionen Tonnen. Stade lag relativ konstant bei 5,85 Millionen Tonnen.

Die Abweichungen in den regionalen Häfen Leer (38.000 Tonnen), Oldenburg (82.100 Tonnen) und Papenburg (587.000 Tonnen) fallen wegen der geringen Gesamtmenge kaum ins Gewicht.

In diesem Jahr wird NPorts vor allem in den Bau des vierten Liegeplatzes in Cuxhaven investieren. Für 36 Millionen Euro soll hier der Hafenbetreiber Cuxport, der auf den Liegeplätzen eins bis drei an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen ist, neue Umschlagmöglichkeiten erhalten. Vor allem Siemens, das in unmittelbarer Nähe ein Windkraftanlagenwerk errichtet, könnte hier Kunde werden. Die Kaikante soll für Schwerlasten wie Windgeneratoren vorbereitet sein. Die Arbeiten sollen Ende nächsten Jahres fertig gestellt sein. Am angrenzenden Liegeplatz drei soll zudem die Ro-Ro-Anlage modifiziert werden.

Großes hat NPorts auch in Emden vor. Hier soll die Seeschleuse saniert werden. Zudem beginnt die Planfeststellung für einen weiteren Großschiffsliegeplatz für den Autoumschlag, womit ebenfalls eine lange bestehende Lücke geschlossen werden soll.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) sagte, er prüfe weiterhin, ob der JadeWeserPort (JWP) eine zweite Ausbaustufe erhalten solle. Er stützt sich dabei auch ein Gutachten des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft (ISL), das jedoch mittlerweile in Fachkreisen als überholt angesehen wird. Zudem leiden die Häfen der Nordrange unter Überkapazitäten. Lies räumte deshalb ein, dass er frühestens mit den Planungen beginnen wolle, wenn der JWP die 1-Millionen-TEU-Marke überschritten hat. Insgesamt ist das Terminal derzeit für 2,7 Millionen TEU ausgelegt. Eine Evaluation solle zeigen, ob weitere Investitionen sinnvoll seien.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Tanker müsste man haben

Im achten Jahr der Krise machen nur wenige Schiffe Spaß

Fotos: HANSA TREUHAND

Die „Tosca“ ist einer von vier Tankern, die HANSA Shipping betreibt

Hermann Ebel ist eigentlich ein grund-optimistischer Mensch. In den vergangenen Jahren sah er immer gerne einen Silberstreif am Horizont, wenn es darum ging, der Schifffahrtskrise etwas Gutes abzugewinnen. Stets verwies es darauf, dass die Schiffsfonds von HANSA TREUHAND besser liefen als die Konkurrenz und man bis auf wenige Ausnahmen von Insolvenzen verschont geblieben sei. Doch nun, im achten Jahr der Krise, ist Ebel zum Skeptiker mutiert. Eine Ende, wie er noch vor einem Jahr gehofft hatte, sei nicht in Sicht. Containerschiffe und Bulker würden derzeit nicht einmal ansatzweise ihre Betriebskosten einfahren. Einzig Tanker gäben Anlass zur Freude.

„Tanker haben sich durch all die Jahre deutlich weniger anfällig in den Charterraten als Containerschiffe gezeigt“, erläutert Ebel. Einheiten von mittlerer Größe hätten im vergangenen Jahr bei der Tagesrate deutlich über 30.000 Dollar eingebracht, ein Containerschiff mit 6.500 Stellplätzen habe dagegen bei unter 6.000 Dollar und damit noch unter 1.000-TEU-Schiffen gelegen, die derzeit zwischen 7.000 und 8.000 Dollar valutierten. Quer durch die kleinen und mittleren Schiffsgrößen seien Containerschiffe weit davon entfernt, die Anschaffungszinsen oder gar Tilgung zu erwirtschaften.

Als Grund dafür nannte Ebel den Ölpreisverfall, der im Frühjahr des vergangenen Jahres eingesetzt hatte. Bis dahin hatten sich die Charterraten deutlich erholt und lagen zwischen 10.000 und 15.000 Dollar. Doch mit dem Einbruch am Ölmarkt sackten auch die Preise für Kohle und Erze ab. Prompt waren auch die Charterraten für Bulker im freien Fall.

Orderflut hält unvermindert an

Zudem würden weiterhin ungebremst neue Containerschiffe geordert. 2015 habe das Ladungswachstum real bei rund einem Prozent gelegen, dagegen seien die Transportkapazitäten nochmal um acht Prozent gestiegen. Vor allem bei großen Containerschiffen über 7.500 TEU sei das Wachstum ungebremst. In diesem Jahr stehen noch 1.155 Schiffe in den Orderbüchern (das sind 86 Prozent aller Neubauten), 2017 sind es 1.097 und 2018 sogar 1.255.

Dabei müsste man eigentlich genau das Gegenteil machen, sagte Ebel: „Wir brauchen eine große Verschrottungswelle.“ Erste Tendenzen hierzu gebe es bereits. Während noch vor zehn Jahren ein Containerschiff durchaus über 30 Jahre seinen Dienst verrichtete, liege derzeit die durchschnittliche Lebenserwartung bei 22 Jahren. HANSA SHIPPING, die für Ebels HANSA TREUHAND 43 Containerschiffe, vier Tanker und zwei Kreuzfahrtschiffe betreibt, hat 2015 ein 17 Jahre altes

3.500-TEU-Schiff verschrottet. „Es stellt sich für viele auch angesichts der neuen technischen Anforderungen und den damit verbundenen Investitionen wie beispielsweise der Ballastwasseraufbereitung die Frage, ob man ein notleidendes Schiff noch über die nächste Klasse bringen soll, oder nicht.“ Dabei sei auch der Schrottpreis in den Keller gegangen, so dass bei jedem Verkauf stets eine Insolvenz drohe.

Weltweit liegen 326 Containerfrachter auf

Parallel zur Entwicklung der Charterraten ist die Zahl der Auflieger drastisch gestiegen. Mit derzeit 326 Schiffen nähert sie sich mit Rasanz dem Spitzenwert von 580 Schiffen in 2009 wieder an. Die meisten Schiffe lägen laut Ebel in Asien auf, der europäische Markt sei dagegen deutlich stabiler ausgerichtet.

Hermann Ebel,
HANSA TREUHAND

Für viele Investoren in Schiffsfonds stellt sich nun die Frage: Was tun? Ebel hat bei einigen Fonds zu einem drastischen Mittel gegriffen. Das Kapital wurde um 99 Prozent geschnitten. Anschließend wurde eine 15-prozentige Kapitalerhöhung beschlossen. Rund die Hälfte der Investoren habe angesichts des draus resultierenden „enormen Hebels“ noch einmal investiert, nachdem ein erstes Nachschießen vor einigen Jahren zu gering gewesen sei. Ob sie freilich ihr ganzes Kapital noch einmal wieder sehen, ist mehr als fraglich. Ebel glaubt jedenfalls: „Kein Containerschiff wird wieder voll ins Eigenkapital zurückkommen, Dafür dauert die Krise einfach zu lange.“

Text: Matthias Soyka

Suche nach dem richtigen Weg

Hamburg braucht endlich eine zukunftsfähige Verkehrspolitik

Hamburg ist als Zentrum einer großen Metropolregion sowie als traditionelle Kaufmanns- und Hafen-/Logistikstadt von hoher nationaler und internationaler Bedeutung in besonderem Maße von einem funktionierenden und zukunftssicheren Verkehrssystem abhängig. Zu den letzten großen und mutigen Entscheidungen der Hamburger Verkehrspolitik gehörte die Absage an die „autogerechte Stadt“ mit einem dichten Stadtautobahnnetz, wie sie der damalige Leiter des Tiefbauamtes in den 1950er Jahren plante. Statt dessen wurde in den 1960er Jahren die exemplarische Entscheidung für den weiteren Ausbau des Stadtschnellbahnnetzes getroffen sowie im Gegenzug einer Reduzierung anstatt einer Aufstockung des Stellplatzangebotes in der Innenstadt. Es folgte als weltweit dritte Stadt (nach Chicago und London) der Aufbau eines umfangreichen Park+Ride-Systems sowie die Gründung des weltweit ersten ÖPNV-Verkehrsverbundes in 1965 (HVV).

In jüngster Zeit scheint die Hamburger Verkehrspolitik allerdings eher von Wunschdenken, von persönlichen Meinungen und Beobachtungen der politisch Verantwortlichen geprägt zu sein sowie von „learning by doing“-Experimenten. Das gilt vor allem für den nach wie vor wichtigsten Verkehrs-Sektor, der Straßenmobilität. Da wird eine führende Rolle bei der Gestaltung eines umweltverträglichen Verkehrs und das Prädikat einer besonders Radfahrer-freundlichen Stadt reklamiert, während Hamburg in der realen Welt in der Spitzengruppe der deutschen Städte hinsichtlich der Stauzustände sowie der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung rangiert sowie zu den Schlusslichtern in der Liste der Fahrrad-freundlichen Städte gehört.

Busbeschleunigung führt zu chaotischen Bedingungen

Als Ergebnis der Realisierung der „Busbeschleunigung“ und der Verlagerung von Fahrradwegen auch auf Hauptverkehrsstraßen werden teilweise chaotische Bedingungen verursacht. Die Fahrradwege werden mehr oder weniger regelmäßig vor allem von Lieferfahrzeugen zugeparkt. Die Flexibilität des Kfz-Verkehrs wird beträchtlich eingeschränkt. Der eingeengte Raum verleitet oder zwingt gar in vielen Situationen zu vorschriftswidrigem Verhalten. Die angeblich „irregulären“ Parkplätze werden ersatzlos beseitigt. Dabei sind sie ein offenkundiger Beleg für den tatsächlichen Stellplatzbedarf. Die Fahrer suchen sich zwangsläufig andere „irreguläre“ Ausweichmöglichkeiten – nicht selten solche mit Verkehrsbehinderungspotenzial.

Verwirrende Verkehrsführung an großen Kreuzungen

Im Bereich von Hauptverkehrsknoten werden schnittmusterbogen-artige Wegeführungen vorgeschrieben, die im Entwurf in der Draufsicht sinnvoll erscheinen mögen. Tatsächlich verwirren sie jedoch vielfach eher, als sinnvoll zu kanalisieren – zumal bei schwierigen Licht- und Witterungsverhältnissen, die nun einmal zur Verkehrswirklichkeit gehören. Die als Vorzeigeprojekt verkündete „Fahrradstraße“ Harvestehuder Weg wurde derart dilettantisch geplant und mit großen Aufwand umgebaut, dass nachfolgend mit erneutem beträchtlichem Aufwand wenigstens die schwerwiegendsten Schwachstellen bereinigt werden müssen. Beschwerden aus der Bevölkerung werden in der Regel aus der zuständigen Behörde mit der nebulösen Bemerkung abgekanzelt, man bekäme „überwiegend positive Rückmeldungen“.

Pkw-Nutzung wird steigen, anstatt rückläufig zu sein

Bei all dem wird immer wieder massiv gegen ein primäres Prinzip der qualifizierten Straßenverkehrsplanung verstoßen, das heute international unter dem Begriff „Resiliance“ firmiert. Das bedeutet Flexibilität/Elastizität hinsichtlich der Bewältigung von in der Realität des Straßenverkehrs üblichen Sondersituationen wie Haltevorgänge von Lieferfahrzeugen, Unfällen, Baustellen, Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer etc.. Die zunehmenden Eingriffe in den Kfz-Verkehr und die angekündigte Reduzierung der Stellplatzverpflichtung von 1,1 auf 0,6 bei Wohnungsneubauten werden regelmäßig damit begründet, dass

die Nutzung des Pkw rückläufig sei oder in naher Zukunft sein werde, obschon die relevanten Statistiken nach wie vor einen stetigen Zuwachs des Pkw-Bestandes und der Pkw-Leistungen im Straßenverkehr ausweisen.

Politisches Wunschdenken war offensichtlich nicht zuletzt auch als Vorgabe in das Verkehrskonzept für die Olympia-Bewerbung und die Nachfolgenutzung der „Olympia-City“ eingeflossen. Es wäre nichts dagegen einzuwenden gewesen, wenn die betreffenden Annahmen bei der Vorplanung als eine Variante zugrunde gelegt worden wären – allerdings neben sachlich belastbar begründeten Real-Varianten. Es ist jedoch nicht erkennbar, dass dies geschehen ist. Unter anderem wurde im Vergleich zum Münchner Olympiastadion nur ein Bruchteil der Parkplätze an der Hauptwettkampfstätte vorgesehen, während die Fußwegentfernung zu den nächsten Stadtschnellbahnstationen ein Mehrfaches betragen hätte. Aufgrund dessen wären mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit beträchtliche Behinderungen im Verkehrsablauf die Folge gewesen. Dasselbe gilt auch für das grüne Wunschkonzept zur Gestaltung des Verkehrs in der Hamburger Innenstadt während der Spiele - nicht zuletzt zu Lasten der dort angesiedelten Gewerbebetriebe.

Bau der U5 passt nicht in Mobilitätsentwicklung

Das teuerste Großprojekt der aktuellen Hamburger Verkehrspolitik ist der geplante Bau der U-Bahnlinie 5. Unabhängig davon, ob nicht anstelle dessen eine deutlich kostengünstigere sowie in der Gestaltung und künftigen Handhabung wesentlich flexiblere Stadtbahn die sinnvollere Lösung wäre, ist nicht erkennbar, ob bzw. inwieweit das Vorhaben mit den Prognosen zur mittel- bis langfristigen Mobilitätsentwicklung kompatibel ist. Im Zusammenhang mit dem aktuellen Hype hinsichtlich der gerade auch von Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) propagierten Perspektive der „Smart City“ wird regelmäßig die Frage aufgeworfen, ob denn der traditionelle ÖPNV in einer Welt autonom fahrender Autos und einer umfassenden „Smart Mobility“ mit maximalem Car-Sharing überhaupt noch eine Existenzberechtigung hat. Wenn das auch nur annähernd zutreffen sollte, wäre der Bau der U5 nicht verantwortbar. Die Realitätsnähe solcher Visionen kann mit guten Gründen bezweifelt werden. Gleichwohl ist es geboten, sich sachlich qualifiziert mit solchen Szenarien und realistischeren Varianten auseinander zu setzen.

Ende der Globalisierung könnte bevorstehen

Der ehemalige Präsident des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI), Prof. Thomas Straubhaar, verkündet aktuell in Interviews und Presseartikeln nicht nur das Ende der Globalisierung sondern auch die drastische Rückentwicklung der weltweiten Güterströme als Resultat der fortschreitenden Digitalisierung. Sollte das in der propagierten Ausprägung tatsächlich in absehbarer Zeit der Fall sein, würde der Hamburger Hafen in seiner gewachsenen Struktur, Funktion und Größenordnung keine Zukunft mehr haben. Auch im Falle einer geringeren Intensität eines solchen Prozesses (was eher realistisch ist) gibt es genügend Anlass, sich mit den Veränderungen zeitnah auseinander zu setzen und sich pro-aktiv darauf einzustellen. Das hätte jedenfalls auch beträchtliche Auswirkungen auf die Anforderungen an die Hafenlogistik und deren Einfluss auf das Verkehrssystem der Region (Hinterlandverkehre aller Verkehrsträger).

Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Insider weltweit beschwören jedenfalls eine schon heute latente und sich in naher Zukunft dynamisch beschleunigende Mobilitätsrevolution. Bisher ist nicht erkennbar, dass sich die Hamburger Verkehrspolitik damit angemessen auseinandersetzt und nach sachgerechten Strategien sucht, um die Lebensfähigkeit der Metropolregion zukunftssicher zu gestalten. Das ist aber dringend geboten und erfordert eine intensive Beschäftigung mit der betreffenden Thematik sowie die Suche nach tragfähigen, regionsspezifischen Lösungsoptionen für unterschiedliche realistische Szenarien.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Big Boss is watching you

Privates Internet-Surfen am Arbeitsplatz: Der Arbeitgeber liest mit und darf es auch

Der Arbeitgeber darf auch heimlich den Browserverlauf seines Mitarbeiters checken

Wer mit dem Dienstrechner während der Arbeitszeit privat surft, obwohl der Arbeitgeber dies verboten hat, muss mit einer Kündigung rechnen. Dies ist keine neue Erkenntnis, sondern gängige Rechtsprechung. Neu ist jedoch, dass der Arbeitgeber berechtigt ist, zur Feststellung eines Kündigungssachverhalts den Browserverlauf des Dienstrechners des Arbeitnehmers auszuwerten, ohne dass hierzu eine Zustimmung des Arbeitnehmers vorliegen muss. Dies hat das Landesarbeitsgericht (LAG) Berlin-Brandenburg entschieden (Urt. v. 14.01.2016, Az. 5 Sa 657/15).

Der Arbeitgeber hatte dem Arbeitnehmer zur Arbeitsleistung einen Dienstrechner überlassen. Eine private Nutzung des Internets war dem Arbeitnehmer jedoch allenfalls in Ausnahmefällen während der Arbeitspausen gestattet. Doch der Beschäftigte konnte auch während der Arbeitszeit nicht von der privaten Nutzung lassen. Nachdem Hinweise auf eine erhebliche private Nutzung des Internets vorlagen, wertete der Arbeitgeber ohne Zustimmung des Arbeitnehmers – allerdings im Einverständnis und mit Beteiligung des Betriebsrats – den Browserverlauf des Dienstrechners aus. Er kündigte anschließend das Arbeitsverhältnis wegen der festgestellten Privatnutzung von insgesamt ca. fünf Tagen in einem Zeitraum von 30 Arbeitstagen aus wichtigem Grund.

Kein Schutz von Angestellten-Daten

Der Arbeitnehmer hielt die Kündigung für unwirksam. Sein Chef hätte gar nicht ohne seine Zustimmung den Browserverlauf auswerten dürfen. Schließlich handele es sich hier um personenbezogene Daten. Das LAG hat die außerordentliche Kündigung jedoch für rechtswirksam gehalten. Die unerlaubte Nutzung des Internets rechtfertige nach Abwägung der beiderseitigen Interessen eine sofortige Auflösung des Arbeitsverhältnisses. Hinsichtlich des Browserverlaufs liege ein sogenanntes Beweisverwertungsverbot zu Lasten des Arbeitgebers nicht vor.

Das LAG hat das Recht des Arbeitgebers, den auf der Festplatte gespeicherten Browserverlauf auswerten zu dürfen, auf § 32 Abs. 1 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) gestützt. Danach dürfen Daten eines Beschäftigten erhoben werden, wenn dies für die Beendigung eines Beschäftigungsverhältnisses erforderlich ist. Zwar handele es sich um personenbezogene Daten, in deren Kontrolle der Arbeitnehmer nicht eingewilligt habe. Eine Verwertung der Daten sei jedoch statthaft, weil

das BDSG eine Speicherung und Auswertung des Browserverlaufs zur Missbrauchskontrolle auch ohne eine derartige Einwilligung erlaube und der Arbeitgeber im vorliegenden Fall keine Möglichkeit gehabt habe, mit anderen Mitteln den Umfang der unerlaubten Internetnutzung nachzuweisen.

Datenschutz nicht nur für Mitarbeiter

Bei genauer Betrachtung ist das Urteil des LAG nicht überraschend. Es räumt vielmehr mit der weit verbreiteten Vorstellung auf, dass das Datenschutzrecht dafür da ist, Mitarbeiter mit derartigen Verhaltensweisen vor Konsequenzen zu schützen. Denn wäre ein solches Vorgehen des Arbeitgebers von einer Einwilligung des betroffenen Arbeitnehmers abhängig, stünde der Arbeitgeber im Ergebnis ohne ernstzunehmende Nachweismöglichkeiten da.

Arbeitgeber sollten gleichwohl berücksichtigen, dass Kündigungen auch wegen exzessiver Internetnutzung keine Selbstläufer sind. Zum einen ist stets die arbeitsvertragliche Grundlage zu berücksichtigen. Denn ist die Internetnutzung arbeitsvertraglich erlaubt, stellt sich die rechtliche Situation ganz anders dar. Zum anderen darf nicht übersehen werden, dass das Auslesen und Aufbereiten einer exzessiven Internetnutzung für einen Prozess sehr aufwändig ist, da die Gerichte die Darlegungs- und Beweislast der Arbeitgeber extrem hoch ansetzen.

Aufklärungsinteresse des Chefs geht vor

Richtungsweisend ist das Urteil des LAG aber deswegen, weil bei ausreichenden Hinweisen auf ein Fehlverhalten das Recht des Arbeitnehmers auf informationelle Selbstbestimmung nunmehr vom Aufklärungsinteresse des Arbeitsgebers verdrängt wird. Für Arbeitgeber ist das Urteil indes eine gute Nachricht.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

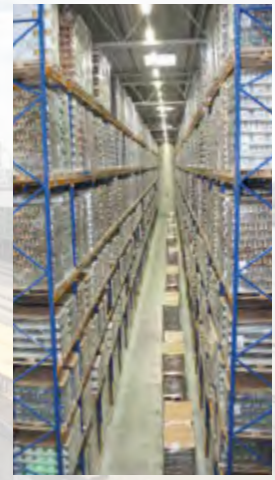
Sys|ng

Software, die passt...

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

Terminal Operating

Lagerwirtschaft



Container-Trucking

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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Frankreich trifft USA

Das „Atelier F“ hat sich zum In-Treff im Herzen Hamburgs gemausert

Freundliches Inneres

Burger und Fritten

Der Zugang ist etwas versteckt vom Bleichenfleet aus

Selbstgemachte Limo

Eine Kombination aus französischer und amerikanischer Küche? Das klingt zunächst einmal, als würden da zwei Welten aufeinander prallen. Denn außer den French Fries oder zu gut Deutsch: Pommes findet sich in der US-Küche kaum etwas von der edlen gallischen Cuisine wieder. Und doch wagt das „Atelier F“ unweit der Hamburger Handelskammer diesen Spagat. Und hat sich damit im Herzen Hamburgs fast schon zu einer Art In-Treff der modernen Jugend jenseits der 20 entwickelt. Vor allem bei der Damenwelt ist das etwas versteckt gelegene Restaurant beliebt.

Amerikanisch ist es gleich am Eingang. Ein Kellner im weißen Hemd und breiten Hosenträgern weist uns einen Platz zu. Er geleitet uns durch einen Gang mit mehreren Separées vorbei an zwei Salons in einen dritten großen Bereich mit magenta-farbenen Samtbänken und Blick auf den Bleichenfleet.

In der Karte finden wir dann allerdings ein buntes Allerlei aus beiden Küchen: Salt Nicoise neben Caesar Salad, Crudités St. Tropez (Gemüsesticks mit Cocktailsauce) neben Chicken Wings, Escargots (Schnecken) neben Beef Tartar. Diese Vorspeisen liegen alle preislich zwischen 4,40 und 10,50 Euro.

Bei den Hauptspeisen ist die Unterscheidung schon klarer: Unter den französischen Klassikern finden wir Quiche Lorraine (5,90 Euro), Muscheln in Tomaten- oder Weißweinsauce (14,50 Euro) oder diverse Flammkuchen (6,90 bis 8,30 Euro). Dem steht Grillgut aller Fleischsorten (9,70 bis 26,50 Euro) gegenüber, zu denen man allerdings aufpreispflichtige Beilagen wie Trüffelpommes (4,50 Euro), Süßkartoffelpommes (4 Euro) oder Rosmarinkartoffeln (3,20 Euro) ordern muss. Bei den Burger (7,40 bis 14,80 Euro) sollte man dies auch unbedingt tun, denn sie allein machen kaum satt. Wer mit all dem überhaupt nicht klar kommt, kann auch zu einer der vier Pastagerichten greifen, die zwischen 6,90 und 9,60 Euro liegen.

Wir entscheiden uns für den Flammkuchen mit Ziegenkäse und getrockneten Tomaten sowie einen Burger mit Speck mit einer Portion Pommes. Dazu der Gag des Hauses: Selbst gemachte Limonade wie Zitrone Rosmarin oder Orange Ingwer Basilikum für je 3,50 Euro.

Das Essen kommt flott, die Pommes stylisch in einem kleinen Frittierkorb. Alles

Knackiger Flammkuchen

schmeckt sehr lecker. Besonders die Limo ist ein Knüller für alle, die das Besondere lieben.

Text: Nils Knüppel

ATELIER F
French-American Kitchen
Große Bleichen 31,
Kaufmannshaus
20354 Hamburg
Tel.: 040/35 01 52 15
hello@atelierf.eu
www.atelierf.eu

Öffnungszeiten:
täglich 12 bis 23 Uhr

Bonds Auftrag aus dem Jenseits

„Spectre“ schließt nahtlos an seinen Vorgänger „Skyfall“ an

Waltz als Erzfeind

Betörende Witwe

Fotos: 20th Century Fox

Showdown im Herzen von London in Sichtweite des MI6

Nach dem berauschenden künstlerischen und kommerziellen Erfolg von „Skyfall“ konnte Regisseur Sam Mendes entgegen allen Beteuerungen doch noch einmal dazu bewogen werden, für 007 auf dem Regiestuhl Platz zu nehmen. Ganz heran an den großartigen Vorgänger kommt „Spectre“ zwar nicht, bietet aber als mit knapp zweieinhalb Stunden längster Film der Reihe genug Story und Schauwerte, um zu den Besten gezählt zu werden.

Ein Auftrag aus dem Jenseits führt James Bond (Daniel Craig) am Tag der Toten nach Mexico. Die verstorbene „M“ hatte ihn in einer aufgezeichneten Video-Nachricht dazu aufgefordert, und tatsächlich kann Bond in einer spektakulären Aktion einen fürchterlichen Anschlag verhindern. Gleichzeitig gelingt es ihm, auf die Spur der Organisation zu kommen, die ihm seit Beginn seiner Zeit in der Doppelnull-Abteilung in „Casino Royale“ das Leben schwer gemacht hat. Nun lüftet sich der Nebel um seinen schlimmsten Feind (Christoph Waltz), der mit Bond schon sehr lange eine ganz persönliche Rechnung offen hat…

Zu den Highlights des Films zählt ohne Frage bereits die Eröffnungsszene, die eine minutenlange Plansequenz ohne jeden Schnitt enthält und mehr Action und Spannung bietet als manch anderer Film insgesamt. Dagegen ist die spätere Autoverfolgungsjagd in Rom leider deutlich betulicher inszeniert, als hätte man Angst gehabt, die teuren Autos oder alten Gebäude kaputt zu machen. Auch mit der im Vorfeld lautstark angekündigten Monica Bellucci weiß der Film irgendwie nichts Gescheites anzufangen, so schnell ist sie wieder aus der Handlung verschwunden, hinterlässt dabei aber einen deutlich prägnanteren Eindruck als Léa Seydoux. Die hat zwar die weibliche Hauptrolle, jedoch will sich zwischen ihr und Craig nicht die richtige Chemie einstellen. Punkten kann „Spectre“ aber mit dem nach wie vor perfekt besetzten Hauptdarsteller und seinen Bösewichten, allen voran Christoph Waltz sowie Dave Batista („Guardians of the Galaxy“), dessen bullige Präsenz nicht zufällig an legendäre Handlanger aus den früheren Bonds mit Connery und Moore erinnert. Dass das Motiv des Hauptschurken für seine Missetaten eher abgehandelt als nachvollziehbar dargestellt wird, hat in der Reihe fast schon Tradition. Schön ist, dass sich der Film nicht nur auf 007 und seine Mission konzentriert, sondern auch dem neuen „M“ (Ralph Fiennes) mit dem Sherlock-Fiesling Andrew Scott einen eigenen Antagonisten spendiert.

Text: Dr. Martin Soyka

Seit 3. März im Handel

STILL GmbH:

Henry Puhl wird zum 1. April neuer Vorsitzender der Geschäftsführung bei dem Hamburger Gabelstaplerbauer in Intralogistiker. Er übernimmt die Geschäfte vom Vorstandschef der Muttergesellschaft Kion Group AG, Gordon Riske, und war zuletzt Mitglied der Konzernleitung des Landtechnik-Herstellers Claas. Zuvor leitete der Maschinenbauingenieur die Kugellagertechnik der Schaeffler-Gruppe.

Zudem wird Karl-Heinz Birkner neuer Finanzgeschäftsführer bei STILL. Er löst Olaf Schulz ab, der das Unternehmen verlassen wird. Birckner war in der Kion-Gruppe bislang für die Bereiche Accounting, Steuern und Financial Services verantwortlich. Mit der personellen Neuausrichtung soll sich STILL im Kion-Konzern künftig besser auf die Märkte in Europa, Afrika und dem Nahen Osten konzentrieren.

INTTRA:

Inna Kuznetsova ist zur Präsidentin und zum Chief Operating Officer bei dem elektronischen Marktplatz, Informations- und Leistungsanbieter für die weltweite Seeschifffahrt berufen worden. Sie hatte zuvor bereits in dem Konzern das Tochterunternehmen INTTRA Marketplace geleitet. Der Konzern arbeitet mit 55 führenden Reedereien, darunter auch Hapag Lloyd, und über 110.000 Spediteuren zusammen.

Vereinigung Bremer Schiffsmakler:

Maximilian Schrader hat als Jahrgangsbester seine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann vor der Bremer Handelskammer abgeschlossen. Der 20-Jährige erreichte in der Prüfung 91 Prozent und war Auszubildender bei der Rederei CMA CGM Deutschland. Parallel studierte er zudem am Bremer Institut für Handel und Verkehr (BIHV), wo er nun nebenberuflich seinen Bachelorabschluss machen will.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedienkontor.de

Redaktion:
Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Dr.-Ing. Andreas Kossak
Martin Soyka

Medienberatung:
Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:
NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Philip Becker

Onlinegestaltung:
NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
5. April 2016

STADT LAND HAFEN

VTG steigert Ertrag um 76,2 Prozent

Hamburg – Die VTG AG hat im vergangenen Geschäftsjahr ein Rekordergebnis erzielt. Nach den vorläufigen Zahlen für 2015 kletterte der Umsatz um 25,6 Prozent auf 1,03 Milliarden Euro, das operative Ergebnis (EBITDA) schoss sogar um 76,2 Prozent auf 336,5 Millionen Euro in die Höhe. Im Kerngeschäft, der Waggonvermietung, erhöhte sich der Umsatz nach der Integration der schweizerischen AEE sogar um 55,5 Prozent auf 537,2 Millionen Euro, der Gewinn um 72,5 Prozent von 194,4 auf 335,4 Millionen Euro. Die Auslastung der Flotte lag mit 90,6 Prozent minimal unter dem Wert von 2014. Die Schienenlogistik verbesserte sich im Umsatz trotz des schwierigen Umfeldes (Russland, Ukraine) um zwei Prozent auf 324 Millionen Euro, das EBITDA verbesserte sich auf 3,4 Millionen Euro. In der Tankcontainerlogistik wurde mit 166,3 Millionen Euro ein gut zehn Prozent höherer Umsatz erzielt, die Gewinne stiegen um 6,5 Prozent auf 13,6 Millionen Euro.

HOYER erweitert Terminal in Dormagen

Hamburg – Das Hamburger Logistikunternehmen HOYER plant die Erweiterung seines Containerterminals im CHEMPARK Dormagen. Das neue Terminal soll im Januar 2017 fertiggestellt sein und eine Lagerkapazitätsvergrößerung von 624 Tankcontainern ermöglichen. Hierzu wird das Unternehmen mehrere Millionen Euro investieren. Fünf neue Arbeitsplätze entstehen.

BUTT mit neuer Verladerampe

Hannover – Die BUTT Verladerampen GmbH wird auf der CeMAT ihre neu entwickelte Mobile-Verladerampe in ihrer aktuellsten Ausführung zeigen. Um den Verladeprozess zu beschleunigen und noch sicherer zu machen, wurde eine BUTT Elektro-hydraulische Vorschubbrücke in eine BUTT Mobile Verladerampe integriert. Dadurch ist ein Andocken des Lkws noch einfacher zu realisieren und eine Absturzgefahr ausgeschlossen. Die Rampe hat eine Traglast von zwölf Tonnen. Die Bedienung erfolgt mit einer Mehrknopf-Steuerung. Durch die besondere Bauweise konnte die Fahrbreite gegenüber herkömmlichen Rampen vergrößert werden. Ein Umstellen mittels Gabelstapler ist in kürzester Zeit realisiert.

STILL setzt auf Elektroantrieb

Hamburg – Der Flurförderhersteller STILL will bis 2017 konsequent in Richtung Elektromobilität gehen und 90 Prozent seiner Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien anbieten. Dabei setzt das Unternehmen auf eine neue In-house-Lösung bei der Batterie- und Ladetechnik. Die Batterien sind wartungsfrei und 30 Prozent effektiver als Blei-Säure-Batterien. Zudem sind sie jederzeit auch nur für einen kurzen Zeitraum ladbar. Bereits nach 40 Minuten stehen wieder 60 Prozent der vollen Leistung zur Verfügung.

Neue KV-Anlage im Dortmunder Hafen

Dortmund – Im Dortmunder Hafen wurde die erste Ausbaustufe des neuen KV-Terminals in Betrieb genommen. Auf vier Umschlaggleisen mit je 720 Metern Länge werden in diesem Jahr rund 60.000 Container umgeschlagen. Im kommenden Jahr soll ein zweiter Ladekran betriebsbereit sein, so dass bis zu 103.000 Ladeeinheiten auf die Schiene gehoben werden können. Anschließend soll das Areal in der zweiten Baustufe von 70.000 auf 100.000 Quadratmeter erweitert werden, so dass ein Umschlag von bis zu 150.000 Ladeeinheiten möglich wäre. Die neue Technik bedeutet einen Quantensprung für den Hafen. Bislang konnten hier keine Sattelauflieger oder Wechselbrücken verladen werden. Ab 2025 will der Hafen jährlich 400.000 Einheiten umschlagen.

since 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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

Transporte / *Transport*:

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

Fahrten / *Tours:*

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

Service / *Services:*

- Lagerhaltung / *Storekeeping*
- Kommissionierung / *Picking*
- Zollabfertigung / *Customs clearence*

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

E-Mail: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de