

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

## Hamburg nur noch Feederhafen?

Trend zu Megahubs könnte auch eine Gefahr für Bremerhaven sein

Die maritime Logistikwirtschaft steht vor grundlegenden Veränderungen. Zu diesem Schluss kommt Martin Makait, Geschäftsführer der Beratungsgesellschaft MWP GmbH, die auch vor drei Jahren die Seehafenverkehrsprognose für das Bundesverkehrsministerium aufgestellt hat. Makait glaubt, dass Hamburg und Bremerhaven zu Feederhäfen degradiert werden könnten.



Foto: HHLA/Christian O. Bruch

Noch ist das Container-Terminal Altenwerder gut ausgelastet

„Der Trend geht aufgrund der ultragroßen Containerschiffe zu einigen Megahubs in Asien, Afrika und Europa. Das ist in Deutschland vor allem für

Wilhelmshaven eine Chance.“ Makait glaubt, dass neben Singapur, wo der Hafen derzeit für eine Kapazität von 100 Millionen TEU ausgebaut wird,

nur ein Hafen in Süd- und Nordafrika sowie Rotterdam, Antwerpen und womöglich Wilhelmshaven als Großschiffshubs übrig bleiben. Seite 8

### Abrechnung

Bei der HHLA-Hauptversammlung kritisierten Aktionäre den Aufsichtsrat. *S. 6*

### Abgekoppelt

Brunsbüttel pocht auf die Aufnahme des Bahnausbaus in den Bundesverkehrswegeplan. *S.12*

### Abräumer

Die Stange Transport GmbH ist spezialisiert auf das Bewegen von Schwertgütern. *S.16*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSPRESS**  
www.zigspress.de

 **siegelschuppen.de**  
high security seals





**Liebe Leserinnen und Leser,**

auf die deutschen Seehäfen kommen schwere Zeiten zu. Der Autor der Seehafenverkehrsprognose hält vor allem Hamburg und Bremerhaven für gefährdet, wenn im kommenden Jahr die neuen Reederallianzen feststehen. Für Wilhelmshaven sieht er dagegen eher Chancen.

Was bedeutet das nun für die etablierten Häfen? Vor allem sollten sie aufhören, die mauen Ergebnisse der letzten Jahre schön zu reden, wie es vor allem in Hamburg geschieht. Dort braucht man dringend eine klare Strategie. Die ist jedoch nicht ansatzweise erkennbar.

Wer allerdings glaubt, dass angesichts schwindender Umschlagzahlen Ausbauvorhaben wie die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser überflüssig seien, irrt gewaltig. Die Wasserwege waren schon für die vor zehn Jahren gängigen Schiffsgrößen zu klein.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10

- Nur Probelauf für Landstrom 3
- 2. ShortSeaShippingDays 4
- Viel Kritik auf der HHLA-HV 6
- Hamburg nur noch Feederhafen 8
- Die Luftschlösser des Senats 10
- Brunsbüttel will Bahnausbau 12

## Wirtschaft



14



16

Kanzlei im alten Spiegel-Haus 14  
Spezialtransporte durch Stange 16

## Recht & Geld

Praktikanten und Mindestlohn 18

## Essen



20

Mio

20

## DVD



21

Hail, Caesar!

21

## Personal

Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

# Peinliches Vorzeigeprojekt

Die über 10 Millionen Euro Landstromanlage in Altona funktioniert noch nicht



Fotos: SLH

Die „AIDAsol“ sollte eigentlich die Hilfsdiesel abstellen und mit Landstrom versorgt werden

**Am Cruise Center Altona sollte eines der Vorzeigeprojekte der Hamburg Port Authority (HPA) in Betrieb gehen. Zur Einweihung der Landstromanlage kamen neben Bürgermeister Olaf Scholz auch Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und Andreas Boschen von der EU-Kommission gekommen. Beide schossen je ein Drittel der gut 10 Millionen Euro teuren Anlage hinzu. Mit ein Jahr Verspätung bekamen sie dafür eine Weltneuheit. Die allerdings noch nicht funktioniert.**

Erstmals soll eine Anlage Strom für alle Arten von Bordsystemen liefern. Diese sind nämlich keinesfalls genormt. Sie differieren in der Hertzzahl (50 oder 60), der Spannung und Stromstärke von Schiff zu Schiff. Doch Siemens will das Problem gelöst haben. Immerhin schluckt ein großes Kreuzfahrtschiff so viel Strom wie die Stadt Lüneburg mit ihren 75.000 Einwohnern.

Doch einige Schönheitsfehler hat die Anlage. Außer der neuen „AIDAsol“ hat derzeit kein Schiff den entsprechenden Anschluss für die Anlage. Die Umrüstung von Kreuzfahrtschiffen ist ziemlich teuer: Weit über 1 Million Euro. Boschen formulierte es höflich: Angebot und Nachfrage müssten in Einklang gebracht werden. Und dummerweise funktioniert die Anlage nicht. Es fließt kein

Strom. Man sei noch in der Testphase, hieß es, obwohl man schon vor einem Jahr fertig sein wollte.

Weiterer Wermutstropfen: Der Landstrom ist aufgrund des niedrigen Ölpreises um ein Vielfaches teurer als der selbst an Bord produzierte Strom. Und da im allgemei-

nen Stromnetz immer noch Kohle- und Atomstrom mit rumwabert, ist der Nutzen für die Umwelt bezüglich CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Verringerung fraglich. Deshalb setzt AIDA Cruises nach eigenen Aussagen langfristig auf LNG.

*Text: Matthias Soyka*



Viel Lärm um nichts: Startschuss mit Ministerin Barbara Hendricks (l.)

# Unternehmer drängen Bund zur Eile

Bei den 2. ShortSeaShipping Days wurde Dauer der Genehmigungsverfahren bemängelt

**ShortSea-Verkehre könnten Treiber für technische Innovationen in der Schifffahrt sein. Dies ist eine der Kernthesen, die auf den 2. ShortSeaShipping Days in Lübeck aufgestellt wurden. Hanns Conzen, Geschäftsführer der Fährreederei TT-Line, sagte, dass vor allem Flüssiggas-antriebe (LNG) für die Kurzstreckenverkehre prädestiniert seien, weil die Schiffe ihre Destinationen in einem regelmäßigen Zyklus anlaufen würden. Deshalb sei es auch sinnvoll, an diesen Häfen Bunkerstationen zu schaffen. Die Schiffe müssten aber Dual-Fuel-Antrieb besitzen, falls sich die Fahrtrouten je ändern oder sie verkauft werden würden. Eine Umrüstung älterer Schiffe sei aufgrund der immensen Kosten von 30 Millionen Euro illusorisch.**



**Hanns Conzen,**  
Geschäftsführer TT-Line



**Uwe Beckmeyer**  
Maritimer Koordinator



**Knut Sander,**  
SPC-Vorstandsvorsitzender

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und Maritime Koordinator, Uwe Beckmeyer (SPD), sagte jedoch, dass der Bund den Aufbau eines nationalen LNG-Importterminals nicht mit finanzieren werde. Dies sei Aufgabe der Wirtschaft, zumal es derzeit in der EU, vor allem in Rotterdam, bereits 200 Milliarden Kubikmeter Speicherkapazität gebe, die aber nur zu einem Viertel ausgelastet sei. Dennoch sei der Bund für die umweltfreundlicheren Antriebe, zumal die EU 30 Prozent des Güterverkehrs auf das Wasser verla-

gern wolle. Dazu dürften schärfere Regeln kommen. Nach der Einführung der Schwefelemissionskontrollgebiete (SECAs) werden demnächst die Stickstoffkontrollgebiete (NECAs) folgen.

## Schnell einheitliche Regelungen für LNG schaffen

Es müssten jedoch für LNG rasch klare Transportregelungen eingeführt werden. Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel forderte vom Bund, dass er für eine klare Auslegung der Regeln in den Ländern sorgen müsse. Es stünden zwar etliche

Investoren aus dem Niederlanden, Frankreich, Spanien, China und Italien bereit, ein LNG-Terminal zu finanzieren, jedoch herrsche große Unsicherheit, dass die Rahmenbedingungen während der Umsetzung geändert werden könnten. Hier müsse der Bund aktiv werden, damit Planungssicherheit bestehe. „Es fehlt in Deutschland eine klare Strategie“, sagte er mit Blick auf Beckmeyer. In nächster Zeit werde LNG auch wieder deutlich attraktiver für Industrie und Reeder werden, da Japan, einer der bisherigen LNG-Großabnehmer, seinen Verbrauch drosseln wolle und die Produktion von LNG stark an-

steigen werde. Dies dürfte zu einem Preisverfall führen.

Ihm sprang Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) zur Seite, der sagte, er sei kein Freund davon, sich noch mehr von russischem Gas abhängig zu machen, wie es die Bundesregierung gerade mit der Genehmigung der zweiten Ostsee-Pipeline Nordstream getan habe.

### Binnenhäfen flexibler als Eisenbahnhubs

Der Vorstandsvorsitzende des ShortSeaShipping Inland Motorway Promotion Centers (SPC), Knut Sander, mahnte Bund und Länder zur Eile an. Er bemängelte, dass bei der Verkehrsplanung die Hälfte aller für Investitionen zur Verfügung stehenden Gelder in Kosten für Gerichtsverfahren und Gutachten ver-

sickere. Auch die durchschnittliche Zeit, die zwischen einer Entscheidung für einen Bau und dem eigentlichen Baubeginn liege, sei mit acht Jahren absurd lang. Gerade ShortSea-Verkehre als der trimodale innereuropäische Warenverkehr seien eine echte Alternative zum immer noch dominierenden Lkw-Verkehr. ShortSea-Verkehre seien stets verfügbar, pünktlicher und preisstabiler als reine Lkw-Verkehre. Zudem seien Binnenhäfen wesentlich flexibler bei der Beladung als Bahnterminals. Diese habe man häufig zu knapp konzipiert, so dass Container nur am gleichen Tag der Zugabfahrt angeliefert werden könnten. Dies sei bei Binnenschiffen wesentlich einfacher.

Bernd Pahnke, Vice President Port Development DB Cargo, räumte ein, dass sich die Bahn derzeit in einem Umbruchprozess be-

finde. Man habe 185 Anschlüsse als für die DB unwirtschaftlich identifiziert, wolle an den Zugang für andere Unternehmen offen halten.

### Seehäfen müssen mit Bahnverkehr vertackten

Michael Berger, neuer Deutschland-Chef der Reederei OPDR, bemängelte, dass manche Seehäfen wie Hamburg mit ShortSea-Verkehren stiefmütterlich umgingen. Es fehle ein reiner ShortSeaHub, an dem der Bahnverkehr mit den Schiffsanläufen vertacktet sei. Im Vergleich dazu würden die ShortSea-Verkehre in Rotterdam gebündelt. Sander ergänzte, dass man in der Hansestadt lediglich die Ostsee als ShortSea-Verkehr im Blick habe, nicht jedoch Ziele wie Irland oder Spanien.

*Text: Matthias Soyka*

# FIDES

## Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

# Jetzt wird Klartext geredet

HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters teilt gegen HPA und Wirtschaftsbehörde aus



Fotos: HHLA/Knut Gielen

Zunächst kein Wort des Dankes für den scheidenden HHLA-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters

**Letzter Auftritt des scheidenden HHLA-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters auf einer Hauptversammlung seines Unternehmens. Und erstmals ging es richtig zur Sache. Peters selbst sparte nicht mit Kritik an all denen, die ihn aus dem Amt gedrängt haben. Es sei enttäuschend, dass bei der HHLA immer nur Boxen gezählt würden. Beiersdorf werde ja auch nicht nur am Absatz seiner Nivea-Dosen bewertet. Viele Faktoren, die zu den Umsatzrückgängen geführt hätten, habe die HHLA nicht beeinflussen können. Die Russland-Krise, die Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe, die Probleme am Nord-Ostseekanal, der sinkende Rohölpreis, der einen Direktanlauf der Ostsee attraktiver macht, oder die Wirtschaftsprobleme in China.**

Hinzu gekommen seien aber auch hausgemachte Probleme. Dass die HPA es nicht geschafft habe, die Solltiefen im Hamburger Hafen durch regelmäßiges Schlickbaggern zu gewährleisten, habe dem Hafen „ganz besonders geschadet“. „Sie können sich vorstellen, wie unsere Reeder-Kunden reagieren, wenn wir ihnen erklären müssen, dass sich nicht nur die Fahrrinnenpassung weiter verzögert, sondern dass wir darüber hinaus nicht in der Lage sind, die festgelegten Solltiefen zu garantieren.“ Dies sei ein erheblicher Image-Schaden, sagte Peters mit Blick auf HPA-Chef Jens Meier. Beide gelten nicht gerade als

Freunde. Insgesamt bezifferte Peters der Schaden, der durch nicht erfolgte Infrastrukturmaßnahmen für das Unternehmen entstanden sei, auf 1 Millionen TEU.

## Zweimal beim Senator zum Rapport geladen

Auch zu das Verhältnis zu Wirtschaftssenator Frank Horch gilt als eisig. Zweimal sei Peters in den vergangenen Jahren in die Wirtschaftsbehörde zum Rapport einbestellt worden, obwohl ihr gegenüber natürlich keine Mitteilungspflicht bestehe. Von der Einbestellung habe er beide Male erst aus der Presse erfahren. Er

habe sich anschließend schriftlich beim Senator über diese Vorgehen beschwert. Nicht zuletzt deshalb habe Peters keine weitere Basis für eine weitere Amtszeit gesehen.

„Bei der HHLA ist was los!“, fasste es der Aktionärsvertreter der Deutschen Schutzvereinigung für Wertbesitz, Dirk Unrau, zusammen. Bei den Geschäftszahlen habe das Unternehmen die Prognose klar verfehlt, am Burchardkai gebe es massive Probleme mit der Arbeitsmoral der Hafentarbeiter, die Rückgänge im Containerbereich seien „dramatisch schlecht“. Das Betriebsergebnis (EBIT) sei um 7,5 Prozent gesunken. Zudem wechselte der Vorstandsvorsitzen-

de zum Jahresende. Doch wer nun glaubte, die Aktionärsvertreter würden auf Klaus-Dieter Peters verbal eiprügeln, sah sich getäuscht. Im Gegenteil. Der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Peer Witten war das Ziel der Attacken.

### Kein Wort des Dankes vom Aufsichtsrat

Witten hatte zu Beginn der Versammlung lediglich erklärt, dass der Aufsichtsrat Peters' Ankündigung, nach 13 Jahren nicht noch einmal für das Amt des Vorstandsvorsitzenden anzutreten, „mit großem Bedauern“ zur Kenntnis genommen habe. Kein Wort des Dankes für die Verdienste, die Peters geleistet hat. Immerhin führte er das Unternehmen fast ein Jahrzehnt lang von einem Rekordergebnis zum nächsten und schuf so die Voraussetzungen für den erfolgreichen Börsengang. Wittens Schweigen dazu sei „ungehörig“ und „unhanseatisch“, rügte Unrau unter „Bravo“-Rufen und großem Applaus. So dankte Unrau dem 62-Jährigen. „Sie haben zum Wachstum dieser Gesellschaft ganz erheblich beigetragen.“

### Peinlicher Auftritt der Nachfolgerin

Und noch etwas erzürnte die Aktionäre: Die designierte Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath stellte sich nach der letzten Rede Peters' mit dessen Präsentation der Konzernzahlen den Aktionären vor. Ein paar Worte über ihren Werdegang: 21 Jahre im Daimler-Konzern, dort vor allem mitverantwortlich für die Ein- und später Ausgliederung des Chrysler-Konzerns, von 2012 bis 2014 bei der Post, seitdem Unternehmensberaterin. Sie sei



Aufsichtsratschef Prof. Peer Witten

qualifiziert, auch wenn sie keine direkte Hafenerfahrung habe, weil sie „notwendige Veränderungsprozesse in komplexen Konzernen“ kennengelernt habe. Wichtig sei die Geschwindigkeit unternehmerischen Handelns: „Wer die Zukunft gestalten will, muss seiner Zeit voraus sein“, sagte sie – und verschwand postwendend.

Aktionärsvertreter Bernd Günther wertete diesen Auftritt als „angeberisch“ und „einmalige Panne“ des Aufsichtsrats. „Es ist ein Skandal: Sie stellt sich vor und haut ab.“ Noch klarer wurde Unrau: „Sie hat keine direkte Hafenerfahrung? Welche indirekte hat sie denn: Fuhr sie einmal auf der 'Queen Mary'?“ Wie man denn auf die Dame gekommen sei, wollte Unrau zugleich wissen. Und warum zunächst eine Personalberatung mit der Suche beauftragt worden sei. „Was kann der Aufsichtsrat eigentlich selbst?“, rief er unter Applaus in die Runde.

Günther regte an, dass der Aufsichtsrat umgebaut werden müsse. Da die Stadt immer noch 68 Prozent an dem Unternehmen halte, sollten die direkt Verantwortlichen im Aufsichtsrat sitzen: Wirtschaftssenator Frank Horch und Finanzsenator Peter Tschentscher. Zudem müssten auch die freien Aktionäre endlich vertreten werden. Vier Sitze stünden ihnen rein rechnerisch zu. Wirtschaftsführer wie der Ex-Siemens-Chef Hein-

rich von Pierer oder der Präsident des Industrieverbands Hamburg Michael Westhagemann wären gute Kandidaten. Zudem sollte Peters nach einer gewissen Karenzzeit ebenfalls einen Posten in dem Gremium erhalten. Dann würde dort wenigstens ein kompetenter Mann sitzen. Derzeit, so Günther, sei der Aufsichtsrat lediglich eine „senatsabhängige Gesellschaft, in die der Senat hineinregiert und viele Chancen liegen gelassen hat“.

Ein wenig Mut machte Peters aber den Aktionären noch. Der Intermodal-Bereich habe sich mit einem Umsatzanteil von 35 Prozent zu einem zweiten Standbein des Unternehmens entwickelt. Er sei die Antwort auf die sinkenden Umschlagzahlen im Containerbereich, die auf eine grundlegende Veränderung in der Weltwirtschaft zurückzuführen sei. Diese sei 2015 noch zwar um 3,1 Prozent gestiegen, doch der Welthandel, der bislang stets um das Zwei- bis Zweieinhalbfache gestiegen sei – „eine Faustregel, die über Jahrzehnte galt“ –, habe lediglich um 2,8 Prozent zugelegt. Dies bedeute, dass es in Zukunft „ein deutlich verlangsamtes Wachstum der weltweiten Warenströme“ geben werde.

Insofern liege das Ergebnis der HHLA mit 156,5 Millionen Euro und einer EBIT-Marge von stolzen 13,7 Prozent im Vergleich zur Konkurrenz ganz weit vorne. Deshalb steige auch die Dividende von 52 auf 59 Cent pro Aktie. Den Eisenbahnbereich mit 52 eigenen Loks, 2.500 Waggons sowie 1.000 Lkws und Chassis werde die HHLA weiter ausbauen, indem sie nun sich nicht nur auf Hafenziele beschränke, sondern künftig auch reine interkontinentale Ziele anbieten werde.

*Text:* Matthias Soyka

# Weniger Wachstum in den Seehäfen

Viele wichtige Parameter haben sich in den letzten Jahren entscheidend verändert



Foto: SLH

Martin Makait sieht für die deutschen Seehäfen eine ganze Reihe von Herausforderungen

**Als Martin Makait vor drei Jahren seine Seehafenverkehrsprognose vorstellte, wurde er von manchen Verantwortlichen an der Terminalbetreiberspitze wegen seiner allzu konservativen Einschätzung kritisiert. 16,4 Millionen TEU und 194,5 Millionen Tonnen hatte er bis 2030 für Hamburg prognostiziert, für Bremerhaven 9,9 Millionen TEU und 87,8 Millionen Tonnen. „Heute wäre man froh, wenn man das erreichen würde“, sagt Makait. Denn in den vergangenen drei Jahren haben sich einige entscheidende Parameter drastisch verändert. Vor allem der Hebeleffekt zwischen dem Bruttoinlandsprodukt und dem seewärtigen Außenhandel sei deutlich geringer geworden. Zudem sei die Containerisierung von Gütern weitgehend abgeschlossen. Beides werde zu deutlich geringerem Wachstum in den Seehäfen führen.**

Hinzu komme aber auch der globale Trend zu immer größeren Schiffen. Bis 2025 werde es etwa 600 sehr große Containerschiffe (ULCS) mit bis zu 22.000 TEU geben. Da liege es nahe, dass diese Schiffe nur noch einige wenige Häfen in Europa anliefen. Dort würden sie alle ihre Container löschen. Häfen wie Hamburg und Bremerhaven würden weitgehend zu Feederendhäfen herabgestuft. „Natürlich werden sie aufgrund ihrer hohen Loco-Quote noch von

einigen DeepSea-Schiffen angelaufen werden, aber doch in deutlich geringerem Maße als bisher“, warnt Makait.

Durch Embargo gehen in Russland Marktanteile verloren

Zusätzlich negativ habe sich das abgeschwächte Wirtschaftswachstum in China und das gerade um ein weiteres halbes Jahr verlängerte Russland-Embargo ausgewirkt. Neben Hamburg seien auch die deutschen Ostseehä-

fen massiv von den Handelsbeschränkungen betroffen, da viele Verkehre ins Baltikum auch stets Waren von und nach Russland beinhaltet hätten. Längst sei man dort dabei, neue Lieferwege aufzubauen, so dass es sehr schwer sein werde, einmal verloren gegangene Marktanteile zurückzugewinnen.

Noch schwerwiegender kann sich der Brexit auswirken. Denn immerhin importiert Großbritannien jährlich Waren im Wert von 300 Milliarden Euro und ex-



portiert für 180 Milliarden Euro. „Das verstärkt den Abwärtstrend nur weiter“, so Makait.

Auch die Direktanläufe der Ostseehäfen setzten Hamburg und Bremerhaven weiter zu. Neue Gefahren könnten zudem am Mittelmeer erwachsen, wo die Umschlagkapazitäten deutlich ausgebaut werden. Der neue Megatrend zum 3-D-Drucken dürfte sich zudem negativ auf den Warenhandel auswirken, da dadurch das Ersatzteilmanagement von Konzernen dezentralisiert werde.

Insgesamt, glaubt Makait, dass seine Prognose von 2013 für die ARA-Häfen zwar noch stimme – die Abweichung beträgt derzeit nur fünf Prozent – , doch die Verteilung innerhalb der Häfen werde sich verändern. „Die deutschen Häfen müssen akquisitorisch und

qualitativ massiv zulegen“, gibt er zu bedenken. Und gerade Hamburg müsse sein Marktverhalten verbessern. „Einige Spediteure haben den Eindruck, an manchen Terminals nicht besonders willkommen zu sein.“

### Wir brauchen einen neuen Hafenentwicklungsplan

Auch die Politik sei nun dringend gefordert. „Wir brauchen umgehend einen neuen Hafenentwicklungsplan“, fordert Makait. Dieser müsse sich an den Kernmärkten orientieren, die es zu halten gelte. Gleichzeitig müsse man aber auch neue Märkte identifizieren. Es gebe noch Potenziale im Bulk- und Holzbereich. Hafenbetreiber sollten zunehmend in Logistik-

ketten denken und die Vorteile des jeweiligen Standorts herausarbeiten, indem sie die Gesamtkosten der jeweiligen Lieferkette für jeden einzelnen Verkehrsträger ermitteln. Im übrigen nehme die Bedeutung von Netzwerken ab. „Man kann die Dinge nicht mehr einfach nur herbeireden. Die objektiven Kriterien nehmen zu. Der politische Einfluss nimmt ab, wenn nicht die tatsächlichen Voraussetzungen geschaffen werden.“

Die geringeren Erwartungen für die deutschen Seehäfen bedeuten jedoch für Makait nicht, die Seehafenhinterlandanbindungen nicht weiter auszubauen. Sie sicherten die Position im Wettbewerb und seien bereits jetzt nicht mehr ausreichend.

*Text:* Matthias Soyka

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



[www.walterlauk.de](http://www.walterlauk.de)

[info@walterlauk.de](mailto:info@walterlauk.de)



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



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

Ellerholzdamm 22  
Am Hansehafen 14  
Willy-Brandt-Platz 1

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

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

# Die Luftschlösser des Senats

So weit ist Hamburg von der Sport-, Fahrrad- oder umweltfreundlichen Stadt entfernt

**Die Freie und Hansestadt Hamburg ist seit Jahrhunderten geprägt durch ihre Lage an der Elbe, den bedeutenden Hafen (Tor zu Welt!), das durch die Silhouette der Innenstadt mit den Türmen der Hauptkirchen und des Rathauses bestimmte Stadtbild sowie das vergleichsweise sehr umfangreiche Stadtgrün („Grüne Metropole“). Die öffentliche Einordnung der Qualitäten und Charakteristiken der Stadt war bisher in erster Linie von hanseatischer Zurückhaltung bestimmt. Senat und Bürgerschaft hielten es zu Recht nicht für angemessen, besondere Vorzüge herauszustellen. Diese galten als selbstverständlich und spiegelten sich im Stolz der Bürger auf ihre Stadt und die Liebe zu ihr wider. Das hat sich seit einigen Jahren drastisch geändert.**

Der amtierende Senat überschlägt sich gleichsam in der Propagierung immer neuer Attribute. Dabei handelt es sich allerdings überwiegend nicht etwa um wirklichkeitsnahe Zustandsbeschreibungen, sondern in erster Linie um Wunsch- oder Zielvorstellungen, von deren Realität man weit entfernt ist, sich gerade entfernt und/oder deren Sinnfälligkeit vor dem Hintergrund sich absehbar verändernder Rahmenbedingungen mit guten Gründen in Frage zu stellen ist. Das betrifft die „wachsende Stadt“, die „Smart City“, die „umweltfreundliche Stadt“, die „Fahrradstadt“, die „Sportstadt“ etc.

Grünflächen werden rigoros zu Bauland

Es ist nicht etwa die Rede von einer „wachsenden Metropolregion“, sondern von einem Bevölkerungswachstum innerhalb der Stadtgrenzen. Die Verfolgung dieses Ziels erfordert eine „innere Verdichtung“. Für die Realisierung kommt offenkundig der (noch?) aktuelle Druck der Flüchtlingsunterbringung durchaus gelegen. Dafür werden rigoros Schlupflöcher im Baurecht genutzt und Grünflächen sowie landwirt-

schaftliche Flächen zu Bauland umgewidmet, selbst solche, die bisher unter Schutz standen. Der Verlust an Grün wird mit einem in der Bundesrepublik einmaligen Trick zu kaschieren versucht. Mit einem „Natur-Cent“ (einer Art „Bau-Soli“) sollen nun die ohnehin bestehenden Verpflichtungen zu Naturschutz und Landschaftspflege angeblich effizienter wahrgenommen werden. Laut des zuständigen Umweltsenators Jens Kerstan (Grüne) handele es sich dabei um ein „kluges Konzept, das neuen Wohnraum ermöglicht und zugleich Hamburgs grüne Identität erhält und stärkt“.

Bausenatorin will deutlich höhere Häuser

Stadtentwicklungssenatorin Dorothee Stapelfeldt (SPD) verkündete, Hamburg werde in diesem Zusammenhang in den kommenden Jahrzehnten „ohne Zweifel sein Gesicht verändern“. Unter anderem soll nun auch deutlich höher gebaut werden. In der Innenstadt werden dafür die Türme der Hauptkirchen und des Rathauses als Maßstab genannt. Aus städtebaulicher Sicht geht es dort aber nicht um die Bauhöhe, son-

dern um die Bewahrung der Silhouette, die seit Jahrhunderten das Bild der Stadt entscheidend prägt. In diesem Zusammenhang lohnt es, sich die bemerkenswerte Entscheidung der Verantwortlichen in den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Erinnerung zu rufen. Damals wurde nicht den Plänen des seinerzeitigen Oberbaudirektors gefolgt, praktisch die noch verbliebene Substanz der gesamten Innenstadt abzureißen und durch eine „gliederte und aufgelockerte Bebauung“ mit Hochhausscheiben im Sinne der seinerzeitigen Städtebau-Philosophie zu ersetzen. Stattdessen wurde im Wesentlichen das spezifische historische Stadtbild wieder hergestellt.

Nur bei Staus und Abgasen national mit an der Spitze

Das Label „Sportstadt“ ist nach der kläglich gescheiterten Olympia-Bewerbung, der Pleiten von Spitzenmannschaften in den Bereichen Handball, Volleyball und Eishockey, der Gefährdung der Cyclastics sowie den Problemen der Erhaltung wenigstens von Resten des ehemals weltweit bedeutenden Tennis-Tuniers am

Rothenbaum praktisch zur nationalen Lachnummer geworden. Die angebliche „Fahrradstadt Hamburg“ gehört nach wie vor zu den Schlusslichtern auf der Liste der fahrradfreundlichen Städte in Deutschland. Ob der derzeit verfolgte Weg der Richtige bzw. vertretbar ist, ist sehr zu Recht strittig. Die angeblich „umweltfreundliche Stadt“ liegt hinsichtlich des Ausmaßes der Staus im Autoverkehr und der Feinstaubbelastung der Bevölkerung durch Autoabgase unverändert in der Spitzengruppe deutscher Städte.

### Umkehrung des Trends zur Urbanisierung möglich

Ein besonderes Hobby des 1. Bürgermeisters Olaf Scholz (SPD) ist eine weltweit führende Rolle Hamburgs als Smart City, also der maximalen Digitalisierung von Verwaltung, Wirtschaft und Verkehr. Er will, dass in Hamburg „neben den Bürgern, bald Dinge miteinander sprechen“. Egal ob Brücken, Schiffe, Autos, Ampeln, Parkplätze oder Straßenlampen: Sie alle sollen über das Internet oder andere Systeme miteinander verbunden sein. Qualifizierte unabhängige Fachleute sprechen diesbezüglich zu Recht von einem „Smart City-Hype“ und der „Verdummung der Städte“. Nominell sollen innovative Technologien Städte effizienter, nachhaltiger und lebenswerter machen. Doch hinter dem Ansatz stecken handfeste Konzerninteressen und ein gerütteltes Maß an Technologiegläubigkeit – Grund genug, über Risiken und Nebenwirkungen nachzudenken. Das Modell erinnert im Übrigen fatal an die Formulierung von der „Lufthoheit über den Kinderbetten“.

In diesem Zusammenhang sollten aber auch andere Aspekte in Betracht gezogen werden, die Hamburgs Grundlagen und Strukturen eher sogar bedrohen als stärken. Die als Folge der fortschreitenden Digitalisierung beschworene Entglobalisierung könnte die Bedeutung und Funktion des Hamburger Hafens in Frage stellen. Als Konsequenz einer Mobilität basierend auf autonomen Autos („Smart Mobility“) wird teilweise eine Umkehrung des Megatrends „Urbanisation“ hin zum Megatrend „Suburbanisation“ erwartet. Das wäre dann das genaue Gegenteil der „wachsenden Stadt“ im Sinne der Senatspolitik. Tatsächlich zählt Hamburg in einem aktuellen Ranking zu den „zehn smartesten Städte Europas“. Nicht ein einziges der darin genannten Attribute hat allerdings etwas mit Digitalisierung zu tun. Vielmehr werden fast ausschließlich Komponenten angesprochen, die dem traditionellen Verständnis von Urbanität, Stadtgestaltung und Städtebau zuzuordnen sind.

### Smart City darf nicht nur auf IT-Technik basieren

Bis heute gibt es keine auch nur einigermaßen einvernehmliche Definition des Begriffs „Smart City“. Überwiegend wird das Thema von den Verfechtern einer maximalen Digitalisierung aller Lebensbereiche beherrscht. Damit wird das Wesen qualitativvoller Urbanität jedoch eher konterkariert als bereichert. Digitalisierung kann zwar in vielen Bereichen wertvolle Beiträge liefern. Das diesbezügliche Potenzial sollte allerdings „sachverständig“ unter dem Gesichtspunkt der „Verwirklichung humaner Ziele“ aus-



**Dr.-Ing. Andreas Kossak,**  
Verkehrsexperte

gelotet und ausgeschöpft werden. Vor diesem Hintergrund ist es für dringend geboten, ein zeitgemäßes, sachlich belastbares Leitbild – gegebenenfalls auch sektoral differenzierte Leitbilder – für die Metropolregion Hamburg zu entwickeln und umzusetzen. Dabei sollte jedenfalls auf den historisch gewachsenen Bedingungen und Qualitäten aufgesetzt werden.

### Digitalisierung muss dienen nicht dominieren

Die Digitalisierung darf dabei jedenfalls keine dominierende Rolle spielen. Sie muss eine dienende Rolle spielen und auf diejenigen Bereiche beschränkt/konzentriert werden, in denen sie tatsächlich zu einer Bereicherung des städtischen Lebens sowie einer Schonung der Umwelt und der Ressourcen beiträgt – ohne konterkariierende Nebenwirkungen. Auf die unhanseatische, inflationäre Vermarktung von realitätsfernen und/oder fragwürdigen Wunschbildern sollte in Zukunft verzichtet werden.

*Text:* Dr.-Ing. Andreas Kossak

# Brunsbüttel pocht auf Bahnanschluss

ChemCoastPark-Werkeleiterrunde sieht sich im Bundesverkehrswegeplan abgehängt



Foto: Brunsbüttel Ports

Teile einer Windkraftanlage werden am Elbehafen in Brunsbüttel per Bahn angeliefert

Im August soll der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in erster Lesung in den Bundestag. Dann dürften alle infrastrukturellen Bauprojekte bis zum Jahr 2030 festgezurt werden. „Wer dann nicht dabei ist, muss mindestens 15 Jahre warten“, fasste es Frank Schnabel, Sprecher der Werksleiterrunde des ChemCoastParks Brunsbüttel, auf einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem DGB zusammen. Und der Ausbau des Bahnanschlusses für den 2.000 Hektar großen Industriepark Brunsbüttel ist nicht im Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindts (CSU) 265-Milliarden-Investitionsplan enthalten. Bisher führt nur ein unelektrifiziertes Gleis die gut 20 Kilometer von Itzehoe zum sechstgrößten deutschen Hafen.

Vor zahlreichen Bundes-, Landtags- und Kreistagsabgeordneten trommelten nun die Brunsbütteler Industriebetriebe für ein Einlenken des Bundesverkehrsministeriums. Schnabel brachte es auf den Punkt. Es sei nicht einzusehen, dass die DB Netz AG bei einem funktionierenden Industriegebiet wie Brunsbüttel eine mangelnde Auslastung der Gleistrasse für eine Nichtanmeldung des 50-Millionen-Projekts zum BVWP als Argu-

ment anführt, gleichzeitig aber zwei Gleise von Oldenburg zum Jade-WeserPort in Wilhelmshaven für das Zehnfache baut, obwohl dort jeglicher Bedarf fehle. Im ersten Halbjahr nach Eröffnung wurden genau drei Container aus Wilhelmshaven per Bahn abgefahren.

## Schulden oder marode Infrastruktur

Uwe Polkaehn, Vorsitzender des DGB Nord,

kritisierte die generell schwache Investitionsbereitschaft des Bundes. In den letzten Jahren sei die Investitionsquote von 25 Prozent auf 17 Prozent zurückgegangen, wobei ein Viertel aller Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fließe. Eine schwarze Null sei nicht um jeden Preis sinnvoll. „Wo ist der Unterschied, wenn ich der nachfolgenden Generation statt Schulden eine komplett marode Infrastruktur hinterlasse?“, fragte er.

Der Ausbau des Gleisanschlusses nach Brunsbüttel sei dringend notwendig. Immerhin verließen derzeit 5 Millionen Tonnen auf 200.000 Lkws im Jahr die Stadt.

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) betonte, dass er bereits bei der DB Netz vorgesprochen habe. Grundsätzlich sei der Norden im BVWP gut weggekommen. Bis auf eine Ortsumgehung seien alle Straßenprojekte berücksichtigt worden.



**Kurt Bodewig,**  
EU-Koordinator



**Reinhard Meyer,**  
Wirtschaftsminister



**Frank Schnabel,**  
Sprecher Werkleiterrunde



**Uwe Polkaehn,**  
Vorsitzender DGB Nord

Dabei sei die A20 nach dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts „nicht mehr aufzuhalten“. Meyer appellierte an die Umweltverbände, nun in gemeinsamen Gesprächen einen tragfähigen Kompromiss zu finden, um den Belangen des Umweltschutzes ausreichend Rechnung zu tragen und das Projekt nicht weiter unnötig zu verzögern.

Auf der Wasserseite sei man von dem Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) sogar positiv überrascht worden. Der Bund habe diesen in Zusammenhang mit dem Neubau der Schleuse Lüneburg gesehen und das Wasserstraßennetz komplettieren wollen. Am ELK müssen die meisten Schleusen ohnehin erneuert werden, was allein die Hälfte der Gesamtausbaukosten ausmacht. Allerdings wäre der ELK dann immer noch nicht besser schiffbar gewesen.

Wenn schon, denn schon war offenbar der Gedankengang in Berlin.

### Auch 3. Gleis für Elmshorn-Hamburg

Doch bei der Schiene hapere es. Neben Brunsbüttel müsse auch die Strecke zwischen Elmshorn und Hamburg um ein drittes Gleis erweitert werden. Dies sei ebenfalls nicht in Dobrindts Entwurf berücksichtigt. „Wir brauchen eine angebotsorientierte Infrastrukturpolitik, um den Standort voran zu bringen“, sagte Meyer. Und dazu gehöre es auch, in Vorleistung zu treten. Ein Knackpunkt könnte der Bau eines nationalen LNG-Terminals in Brunsbüttel sein. „Mit dem Terminal wird auch die Infrastrukturfrage beantwortet“, so Meyer.

Der ehemalige Bundesverkehrsminister und amtierende EU-Koordinator Transeuropäische Verkehrsnetze Kurt

Bodewig (SPD) betonte, dass der zusätzliche Investitionsbedarf im Verkehrsbereich in den letzten drei Jahren von jährlich 7,2 Milliarden Euro bis 2026 auf 7,5 Milliarden Euro gestiegen sei. Kernproblem seien die Brücken. Der Zustand von 26 Prozent sei noch gerade ausreichend, bei 19 Prozent schlecht, 15 Prozent davon müssten ersetzt werden. Allein 6.859 Eisenbahnbrücken seien sanierungsreif, davon müssten 1.148 neu gebaut werden. Der Sanierungsstau betrage hier 30 Milliarden Euro. Täglich verliere das Verkehrsnetz 13 Millionen Euro an Wert, das seien 4,5 Milliarden Euro im Jahr. Doch dank der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und kleinen Lastwagen, sowie der Pkw-Maut, die 600 Millionen Euro bringen dürfte, und ÖPP-Projekten, die 1,25 Milliarden Euro pro Jahr beitragen könnten, dürfte

in den nächsten Jahren die Finanzierungslücke gedeckt sein.

### Planungsabläufe zu kompliziert

Bodewig kritisierte dabei die zu komplizierten Planungsabläufe unseres föderalen Systems. Es vergingen allein rund 30 Monate bei den Vorplanungen in der Kommunikation zwischen Bund und Ländern. Das System sollte vereinfacht werden, indem der Bund nur noch neue Trassen bestelle und finanziere, die Länder aber die komplette Ausführung übernehmen. Dies könnte zu einem zehnpromtigen Effizienzgewinn führen. Den schleswig-holsteinischen Politikern riet er, noch einmal mit der DB Netz AG zu reden. Denn solange diese das zweite Gleis nach Brunsbüttel nicht für den BVWP vorschlägt, werde der Bund es auch nicht aufnehmen.

*Text:* Matthias Soyka

# Kanzlei mit Überblick

Im alten Spiegel-Haus berät die Kanzlei Möhrle Happ Lutter Unternehmen



Fotos: SLH

Matthias Chuchra im seinem Büro im achten Stock des alten Spiegel-Hochhauses

**Das ehemalige Spiegel-Haus am Rande der Hamburger Speicherstadt beherbergt einen neuen Mieter. Seit April hat dort die Kanzlei Möhrle Happ Lutter ihren Hauptsitz. Nach über 50 Jahren ist sie mit rund 240 Mitarbeitern vom Haferweg in Eimsbüttel in die Innenstadt gezogen. „Unser alter Mietvertrag war ausgelaufen und wir konnten uns einen zentralen Standort gut vorstellen“, erklärt Matthias Chuchra, einer der Partner der Kanzlei. Neben Immobilienunternehmen sowie Betrieben aus der Bauwirtschaft, produzierenden und Dienstleistungsindustrie zählt auch die maritime Wirtschaft zur Stammklientel der Wirtschaftsprüfer, Steuerberater und Rechtsanwälte.**

Mit den neuen Geschäftsräumen hat die Kanzlei auch ihr Arbeitskonzept räumlich noch stärker umsetzen können. Während die Mandanten in den Konferenzräumen im obersten Stock den Blick über die Speicherstadt und den Hafen genießen, sitzen auf jeder der elf weiteren Etagen des denkmalgeschützten Gebäudes sowohl Wirtschaftsprüfer und Steuerberater als auch Rechtsanwälte zusammen. „Wir wahren dadurch unseren interdisziplinären Ansatz“, so Chuchra weiter. „Wir möchten die Unternehmen noch besser verstehen, indem wir ihre Themen ganzheitlich betrachten“. Und die Unternehmen wiederum wollen möglichst eine Beratung aus einer Hand. Die Mandanten rekrutieren sich aus sowohl aus börsen-

notierten Unternehmen wie z.B. KTG Agrar SE als auch mittelständischen Unternehmen aus verschiedenen Branchen. Zur Mandatschaft gehören im maritimen Bereich unter anderem die Reederei Bolten oder HCI Hammonia Shipping AG. Aber auch Einzelpersonen zählen zum Mandantenkreis von Möhrle Happ Lutter. „Wir beraten Unternehmen und Unternehmer“, so Matthias Chuchra, der einer der 14 gelernten Steuerberater und Wirtschaftsprüfer ist, die Partner in der Kanzlei sind. Hinzu kommen elf Rechtsanwälte. Viele Partner verfügen über eine zwei- oder dreifach Qualifikation.

Neben den üblichen Themen wie dem laufenden Geschäft treten dabei immer mehr Nachfolge-, Restrukturierungs- und Steueroptimierungs-

themen in den Fokus der Beratung. „Dies kann in der besonderen Phase des Übergangs von einer Generation auf die Nächste der Fall sein, in der sich zahlreiche rechtliche und steuerliche Fragestellungen ergeben“, berichtet Chuchra.

Das gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Erbschafts- und Schenkungssteuer und die jüngst veröffentlichte Gesetzesänderung zur Betriebsvermögensverschönerung. Bislang sei es möglich gewesen, über Schenkungen im Rahmen der vorweg genommenen Erbfolge große Teile des betrieblichen Vermögens schenkungssteuerfrei auf die nächste Generation zu übertragen. Diese Regelungen sind durch eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in ihrer bisherigen



Die Pantry erinnert an die alte Spiegel-Kantine



Die Umbauzeit des Hochhauses dauerte zwei Jahre

Form gekippt worden. Die derzeit veröffentlichten Gesetzesentwürfe schränken den Gestaltungsspielraum bei Vermögensübertragung erheblich ein, so dass es um so mehr nötig ist, Unternehmensnachfolgen und Restrukturierungen sorgfältig und interdisziplinär zu planen. Im maritimen Bereich ist die derzeit schwierige wirtschaftliche Lage

Kernthema der Betriebe. Viele Umstrukturierungen oder die Aufnahme von Investoren müssen geregelt werden.

Übrigens: In dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude gibt es so manche Reminiszenz an den Vormieter. Der Einrichtung der legendären Spiegel-Kantine, die nun im Museum für Kunst

und Gewerbe ist, wurde im Erdgeschoss die Pantry nachempfunden. Details wie die alten Türgriffe blieben erhalten. Und dass die Kanzlei nun rund 1.000 Quadratmeter weniger Platz hat als im alten Mietobjekt, stört wenig. Man habe sich einfach effizienter eingerichtet.

*Text:* Matthias Soyka

# 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 Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

### Terminal Operating



### Lagerwirtschaft



### Container-Trucking



Sys|ng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH  
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114  
www.sysing.de

20149 Hamburg  
info@sysing.de

# Zu lang, zu breit, zu hoch

Mit Spezialaufträgen ist man bei der Stange Transport GmbH genau richtig



Fotos (2): Stange Transport GmbH

In den Abendstunden geht es meist los: Die Schwertransporte rollen auf Nebenwegen zum Zielort

**Deutschland ist weltweit führend im Maschinen- und Anlagenbau. Ein Großteil der Produktion wird ins Ausland exportiert. Um die meist überdimensionierten Module an den Zielort zu bringen, braucht man Unternehmen, die ausgewiesene Experten für Spezialtransporte sind. Die Stange Transport GmbH ist dabei einer der ältesten Anbieter. 173 Jahre alt, ein Familienunternehmen in fünfter Generation. „Immer wenn es heißt: ‘Zu lang, zu breit, zu hoch oder zu schwer’, sind wir dran“, umschreibt Geschäftsführer Maik Stange das Firmencredo.**

Mit seinen derzeit 30 Mitarbeitern bewegt er bis zu 120 Tonnen schwere Transformatoren, Maschinenanlagen oder Betonfertigteile durch Europa. Vieles geht direkt auf die Baustelle, anderes auch zum Verschiffen in die Seehäfen. Nicht zuletzt deshalb ist das Unternehmen in Hamburg-Wilhelmsburg angesiedelt. Das 12.500 Quadratmeter große Gelände hat Stange allerdings erst vor zwei Jahren bezogen. „Wir haben uns etwas vergrößert“, berichtet er. Zuvor war sein Betrieb seit 1978 zwei Kilometer weiter südlich ansässig. Noch sieht es ein wenig provisorisch aus, denn die Verwaltung arbeitet von Containern aus. Aber der Bau eines

Verwaltungsgebäudes ist in Kürze geplant.

**Bis zu Vierachs-Zugmaschinen sind im Einsatz**

Auf dem Freigelände steht ein Teil des teuren Equipments, mit dem Stange die Sonderfahrten abwickelt. Neben einfachen zweiachsigen Motorwagen kommen Zweiachs-, Dreiachs- und Vierachs-Zugmaschinen mit den unterschiedlichsten Aufliegern zum Einsatz. Die Zugmaschinen sind dabei deutlich massiver gebaut als die herkömmlichen Lkws. Meist verfügen sie über 16 Gänge und zwei Antriebsachsen. Aufgrund der geringeren Laufleistung und

der größeren Stabilität halten sie bis zu zehn Jahre, während Container-Speditionen ihre Fahrzeuge meist bereits nach drei Jahren ausmustern.

Doch der eigentliche Kern des Geschäfts sind die diversen Auflieger, die meisten weit über 100.000 Euro teuer. Sie sind für die unterschiedlichsten Anforderungen konzipiert. Viele lassen sich durch ein integriertes Teleskopsystem ausfahren, manche bis zu 50 Meter. Selbst einen abgedeckten Anhänger gibt es, dessen Plane in Breite und Höhe wachsen kann. Andere wiederum haben ein Tiefbett und erlauben eine Zuladungshöhe von 3,70 Meter ohne weitere Genehmigungen. So kön-



nen auch übergroße Flugzeugteile bewegt werden.

Auf dem Gelände lagern aber auch einige Versandteile. Kranstücke beispielsweise oder einige 40-Fuß-Container, in denen Kleinteile für den Anlagenbau mitgeliefert werden. „Die Kunden wollen gerne alles aus einer Hand haben“, erzählt Stange. Deshalb bedient sein Unternehmen auch dieses Segment, wenngleich es für ihn ein Nischengeschäft darstellt.

### 30 Tage Wartezeit auf die Genehmigungen

Die meiste Zeit verkehren seine Trucks nachts. Je nach Genehmigung mal mit, mal ohne Polizei. „Manchmal wünschten wir uns, sie wäre dabei und ist es nicht. Ein anderes Mal ist sie dabei und wir bräuchten sie eigentlich nicht“, beklagt Stange. Das mit den Schwerlastgenehmigungen sei sowieso so eine Sache. Kurzfristig gehe das schon einmal gar nichts. Innerhalb von Hamburg dauert es drei Tage, bis man eine Route genehmigt bekommt. Heißt das Fahrziel Frankfurt oder Paris, muss man schon zehn bis



**Maik Stange,**  
Geschäftsführer

30 Tage warten, ehe eine Genehmigung von den jeweiligen Stellen eines jeden Bundeslandes kommt.

Dabei wird die Routenfindung immer schwieriger. Viele Brücken sind in Deutschland abgelastet. Das heißt, dass sie nur begrenzt belastbar sind. Oft müssen die Stange-Lkws Umwege in Kauf nehmen. Kürzlich sollte der Transport eines 110-Tonnen-Abbruchbaggers von Pinneberg in die Nähe von Köln gehen. Statt der direkten

Route von 400 Kilometern führte die Strecke durch Friesland und betrug am Ende 750 Kilometer. Derartige Strecken sind in einer Nacht nicht mehr zu bewältigen. So dauerte der Transport dann unnötiger Weise zwei Tage. Ähnlich geht es Stange derzeit mit einem Dreieckstransport. Züge der Bahn AG werden in Österreich vorgefertigt und in Lübeck endmontiert. Anschließend müssen sie zur Auslieferung nach Bremen.

All das wickeln Stanges Mannen ab. Gerne würde er noch ein paar mehr Leute einstellen. Doch es fehlt an Fachkräften. Dabei bräuchten die neuen Mitarbeiter gar keine Spezialausbildung. Die zusätzlichen Fähigkeiten schult Stange seinen Mitarbeitern betriebsintern nach.

Die meisten Transporte sind Routine. Doch manchmal sind auch außergewöhnliche Dinge dabei. Wie das Spaceshuttle, das einmal von Bremerhaven zur Internationalen Funkausstellung nach Berlin gebracht werden sollte. Da war das Medieninteresse groß. Die meisten Transporte finden jedoch ganz unbeachtet statt.

*Text: Matthias Soyka*



Bei diesem Auflieger wächst sogar die Plane mit



Firmenchef Stange vor einem seiner Sattelzüge

Fotos: SLH

# Wann der Mindestlohn teuer wird

Eine falsche Vertragsgestaltung kann den Arbeitgeber einiges kosten



Fotos: SLH

Statt theoretischem Unterricht stand Rasenmähen auf dem Praktikumsprogramm

**Ein Urteil des Landesarbeitsgerichts (LAG) München lässt aufhorchen. Es hat entschieden, dass ein Münchener Versicherungs- und Finanzvermittler fast 50.000 Euro an eine ursprünglich als Praktikantin eingestellte Arbeitnehmerin zahlen muss (Urteil vom 13.6.2016, Az. 3 Sa 23/16). Die Parteien hatten im September 2009 unter der Überschrift „Praktikumsvertrag“ einen Vertrag geschlossen. Darin wurde eine Tätigkeit von 43 Stunden die Woche mit einer monatlichen Vergütung von 300 Euro vereinbart. Das entspricht einem Stundenlohn von etwa 1,62 Euro. Auf Grundlage dieses Vertrages war die bei Vertragsschluss 16-jährige Realschulabsolventin bis zur Vertragsbeendigung im März 2015 fünfeinhalb Jahre bei dem Arbeitgeber tätig.**

Die junge Frau wollte ursprünglich Fachberaterin für Finanzdienstleistungen werden. Großzügig wie ihr Chef war, sagte er im Praktikumsvertrag auch theoretischen Unterricht an Montagabenden und an Samstagen zu. Allzu viel Theorie hat er aber wohl nicht vermittelt: Der „Unterricht“ fand meistens in seinem Privathaus am Chiemsee statt und bestand u.a. darin, dass die Klägerin ge-

meinsam mit anderen Praktikanten den Rasen mähen durfte. Kaum zu überraschen vermochte angesichts dieser „Ausbildung“, dass sie bei der Prüfung zur Fachberaterin vor der Industrie- und Handelskammer durchfiel.

## Arbeitsleistung statt Unterricht

Die „Praktikantin“ machte nach Vertragsende vor dem Arbeitsgericht gel-

tend, sie habe in der Zeit, die nicht „Unterricht“ war, Arbeitsleistung erbracht, die als solche zu bezahlen sei. Der vereinbarte Stundenlohn von 1,62 Euro sei sittenwidrig und damit nichtig. Ihr Arbeitgeber schulde ihr daher eine angemessene Arbeitsvergütung. Der Arbeitgeber wendete dagegen ein, dass die Leistungen der Frau unterdurchschnittlich waren und eine Ausbildung deshalb auch Samstag

und Montagabend hätte erfolgen müssen.

Das LAG hat nun, wie bereits zuvor das Arbeitsgericht, festgestellt, dass zwischen den Parteien ein Arbeitsverhältnis bestand. Eine Ausbildung der jungen Frau habe ganz überwiegend nicht stattgefunden. Vielmehr habe die Frau wie andere Arbeitnehmer Arbeitsleistungen erbracht, die auch als solche zu vergüten seien. Daran ändere die unzutreffende

Bezeichnung als „Praktikumsvertrag“ nichts. Die tatsächliche Durchführung des Vertrages habe nicht dem Praktikumszweck gedient. Die vereinbarte Vergütung sei gemäß § 138 BGB sittenwidrig niedrig und damit unwirksam. Für die über fünf Jahre lange Beschäftigungsdauer müsse das Unternehmen der Klägerin den Mindestlohn gemäß § 1 Abs. 2 MiLoG zuzüglich Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen nachzahlen, insgesamt fast 50.000 Euro.

**Urteil könnte noch teurer werden**

Das Urteil des LAG ist aus mehreren Gründen interessant und insbesondere für Arbeitgeber beachtenswert. Das LAG gestand der Klägerin nämlich nur den Mindestlohn von 8,50 Euro gemäß § 1 Abs. 2 MiLoG zu. Das überrascht schon deshalb, weil das MiLoG erst zum 1.1.2015 in Kraft getreten ist und daher nur auf die letzten drei Monate des im März 2015 beendeten Vertragsverhältnisses anwendbar ist. Das Urteil überrascht aber vor allem deshalb, weil der Klägerin unter der Voraussetzung eines Arbeitsverhältnisses die „übliche Vergütung“ nach § 612 Abs. 2 BGB zugestanden hätte. Und

diese liegt in der Finanzbranche deutlich über 8,50 Euro. Dementsprechend hatte die Klägerin auch nicht 50.000 Euro, sondern 77.000 Euro gefordert. Das LAG hat jedoch angenommen, dass es sich bei dem Vertragsverhältnis der Parteien letztlich doch um eine Art Praktikumsvertrag gehandelt habe, der gemäß § 22 Abs. 1 S. 2 MiLoG einem Anstellungsverhältnis gleichzustellen und mit 8,50 Euro zu vergüten sei. Denn gemäß § 22 MiLoG sind nur bestimmte Praktika von der (Mindest-)Vergütungspflicht ausgenommen, z.B. Praktika im Rahmen einer Ausbildung oder Praktika zur Berufsorientierung, wenn diese nicht mehr als drei Monate dauern. Für alle anderen Praktika gilt hingegen die Mindestlohnregelung gemäß § 1 Abs. 2 MiLoG.

Das LAG hat die Revision zum Bundesarbeitsgericht (BAG) zugelassen. Sollte das BAG mit guten Gründen feststellen, dass es sich bei dem Vertrag nicht um ein Praktikum im Sinne des MiLoG, sondern um ein Arbeitsverhältnis im Sinne des § 611 BGB gehandelt hat und daher mangels gültiger Vergütungsregelung die „übliche Vergütung“ nach § 612 Abs. 2 BGB zu zahlen sei, wird es für

den Arbeitgeber nochmal deutlich teurer werden.

Als Fazit gilt: Vorsicht bei der Gestaltung von Praktikumsverträgen. Denn nur wenn das Praktikum bestimmten Zwecken bzw. Voraussetzungen entspricht, muss der Arbeitgeber keine Vergütung zahlen. In allen anderen Fällen gilt der Mindestlohn von 8,50 Euro gemäß § 1 Abs. 2 MiLoG. Handelt es sich bei dem Praktikum in Wahrheit um ein Arbeitsverhältnis, wird es richtig teuer. Denn dann muss der Arbeitgeber gemäß § 612 Abs.

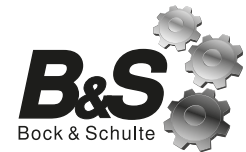


**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

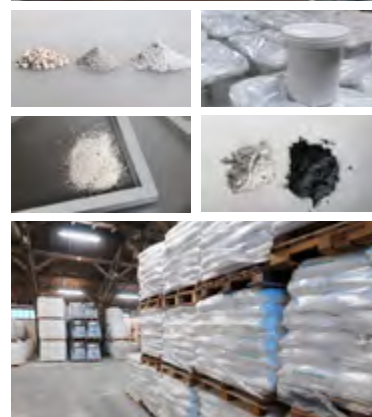
2 BGB die in der Branche übliche Vergütung zahlen, wenn im Vertrag keine angemessene Vergütungsabrede getroffen wurde.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://www.advo-jagenberg.de)

**Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen**



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



**Bock & Schulte GmbH & Co. KG**

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

[info@bock-schulte.de](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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

# Im „Mio“ die Seele baumeln lassen

An der Binnenalster lockt das Bistro mit italienischen Spezialitäten und tollem Blick



Eigner Silvano Cancian



Die Terrasse an der Binnenalster



Fruchteisbecher

**Vor gut sechs Jahren eröffnete Silvano Cancian an einem der bekanntesten Orte Hamburgs sein Bistro „Mio“. Nach der Umgestaltung des Jungfernstiegs ist es in jenem gläsernen Würfel untergebracht, der beim Blick von der Lombardsbrücke auf die Einkaufsmeile ins Auge sticht. Neben dem tollen Ausblick auf die Binnenalster bietet die Lokalität aber nicht nur sehr schmackhafte Getränke für den eiligen Gast wie der nach eigenem Rezept gefertigte Cappuccino, sondern auch leckeres italienisches Essen und für manche das beste Eis der Stadt.**

Früher Vogel fängt den Wurm, heißt es. Wer also schon nach einem Morgenspaziergang am Jungfernstieg Hunger verspürt, kann im „Mio“ auch sehr gut frühstücken. Wer elf Euro investiert, bekommt sogar ein Glas Prosecco mit in den Tag.

Mittags gibt es das, was man von einem Italiener erwartet: Pasta, Gnocchi oder Pizza. Ab 8,40 Euro ist man mit einer Margherita dabei, die Nudeln beginnen ab 9,20 Euro. Bei 13,70 Euro (Nudeln nach Wahl mit Scampi) ist Schluss. Für den kleinen Hunger sind auch Baguettes oder mediterrane Toasts

für bis zu 8,20 Euro zu haben. Wem das alles zu italienisch ist, kann neuerdings auch zwischen zwei Burgern wählen, die es in zwei Größen (125 und 200 Gramm) gibt.

Wir bleiben klassisch bei Nudeln und wählen einmal Fussili mit einem raffinierten Pesto und den Klassiker Penne in scharfer Tomatensauce. Zuvor eilt der Ober jedoch mit etwas Weißbrot



Fussili mit Pesto

und Olivenöl herbei. Wir haben das Glück, dass die Sonne es gut mit uns meint. So sitzen wir unter den Schirmen auf der großen Außenterrasse. Ein Hauch von Adria kommt auf, während wir die Seele baumeln lassen.

Das Essen hält was es verspricht. Klassisch italienisch und einfach nur gut. Und da das Wetter uns übermütig macht, probieren wir



Penne al arrabiata

auch das Eis, das auch im Straßenverkauf abgegeben wird. Tatsächlich ist allein das das Kommen wert.

Silvano Cancian hat nach dem Erfolg in Hamburg mittlerweile eine Dependence in Westerland eröffnet. Vielleicht schauen Sie auch da einmal vorbei.

*Text:* Nils Knüppel

## Mio

Jungfernstieg 58  
20354 Hamburg  
Tel: 040/32 52 76 68  
info@mio-hamburg.de  
www.mio-hamburg.de

## Öffnungszeiten:

täglich ab 9.30 Uhr,  
Küche bis 23 Uhr

# Klamauk mit Staremsemble

In „Hail, Caesar!“ bekommt das alte Hollywood gehörig sein Fett



Der Star macht Zicken



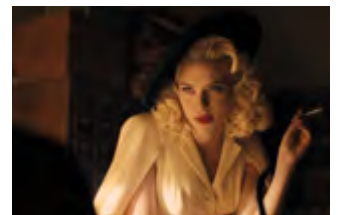
Clooney als Oberrömer



Channing Tatum zieht den Steptanz durch den Kakao



Die Presse ahnt Böses



Schwangere sucht Mann

**Die Cohens schlagen wieder zu. Hollywoods geniales Bruder-Filmmemachpaar nimmt sich das Studio-System der 1950er vor und veräppelt es in „Hail, Caesar!“ liebevoll, unterstützt von einer Phalanx von Stars und Sternchen, wie man sie selten in einem Streifen sieht.**

Eddie Mannix (Josh Brolin) rotiert. Er ist Fixer eines großen Filmstudios, also ein Mann, der dafür sorgt, dass der Laden läuft. Um 5 Uhr morgens ein Filmsternchen davon abhalten, im Dirndl Schmuddelfotos von sich machen zu lassen? Kein Problem. Einem schwangeren Esther-Williams-Verschnitt (Scarlett Johansson) einen Ehemann zum kommenden Baby besorgen? Schon in Arbeit. Aber dann wird der größte Star des Studios (George Clooney) von einer Bande kommunistischer Drehbuchautoren (!) entführt, obwohl sein sündhaft teurer Historienfilm noch nicht fertig gedreht ist. Und die Presse in Gestalt der miteinander

konkurrierenden Thacker-Zwillinge (zweimal Tilda Swinton) hat bereits Wind vom Verschwinden des Stars bekommen...

Die schlechte Nachricht zuerst: Eine packende zusammenhängende Handlung hat der Film nicht. Stattdessen werden die einzelnen Szenen wie eine Nummernrevue nur notdürftig mit Handlungsschnipseln zusammengehalten. Die Einzelbestandteile sind aber teilweise liebevolle Homagen, teilweise brüllend komische Satiren auf das goldene Zeitalter Hollywoods. Herrlich, wie Mannix das Drehbuch über Jesus Christus Kirchenvertretern vorlegt, um Protest bereits im Keim zu ersticken, und

als erstes die Action-Szenen als unrealistisch bemängelt werden. Oder wenn Regisseur Laurence Laurentz (Ralph Fiennes) dem linguistisch untalentierten Cowboy-Darsteller Hobey (der kommende Han-Solo Alden Ehrenreich) versucht, einen, wirklich nur einen Satz zu entlocken, der zu seiner neuen eleganten Smoking-Rolle passt. Hier sollte der Film lieber im Original gegossen werden. Kenner des klassischen Hollywoods werden viele alte Stars und Filme wiedererkennen, wie z. B. den Ben-Hur-Verschnitt „Hail, Caesar!“, in dem George Clooneys Charakter die Hauptrolle spielt, um nur einen zu nennen.

Die Coens hatten die-

sen Film bereits oft angekündigt, ohne dass tatsächlich etwas vorankam. Nun haben sie ihren Lieblings-Star Clooney nach „O Brother, Where Art Thou“ und „Burn After Reading“ abermals zum Deppen gemacht, und das lebt dieser wie immer völlig uneitel aus. Aber auch die Co-Stars machen launig mit.

*Text: Dr. Martin Soyka*



Seit 30. Juni im Handel

## Bundesvereinigung Logistik e.V.:



Die Mitgliederversammlung der BVL hat vier neue Mitglieder in den Vorstand gewählt. Erstmals dabei sind Peter Gerber (Lufthansa Cargo), Dr.-Ing Torsten Mailée (AEB GmbH, Bild oben), Josip T. Tomasevic (AGCO Corporation, Mitte) und Prof. Thomas Wimmer (Vorstandsvorsitzender der BVL-Geschäftsführung, unten). Sie ersetzen Karl-Ulrich Gernadt



(Lufthansa Cargo), Karl-Friedrich Rausch (Deutsche Bahn), Dr. Johannes Söllner (Geis Holding) und Dr. Christoph Beumer (Beumer Group). Für ihn wurde Prof. Robert Blackburn (BASF) zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden bestimmt.

## Air Cargo Community Frankfurt e.V.:



Sören Stark (Lufthansa Cargo, Foto oben) ist neuer Vorstandsvorsitzender des Zusammenschlusses der Luftfrachtfördernden Unternehmen auf Rhein-Main. Stark tritt die Nachfolge von



Dr. Karl-Rudolf Rupprecht (Lufthansa) an, der in den Ruhestand ging. Ebenfalls neu im Vorstand ist Götz Wendenburg (Kühne + Nagel, unten), der Markus Kampha (Cool Chain Group) ablöst.

## FOUR PARX Property Management GmbH:



Michaela Zechmeister ist neue Geschäftsführerin bei dem vor einem halben Jahr in Dreieich gegründeten Logistik- und Gewerbeimmobiliendienstleister FOUR PARX. Die 32-Jährige wird die Tochter Property Management gemeinsam mit den Geschäftsführenden Gesellschaftern Francisco J. Bähr und Oliver Schmitt leiten.

# IMPRESSUM

### Verleger:

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

### Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

### Grafik:

NMK  
Telefon: +49.40.360 984 79

### Redaktion:

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

### Fotos:

Peter Glaubitt

### Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH Philip Becker

### Erscheinungsweise:

Monatlich online und als  
Printausgabe

### Preis:

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

### Abonnement:

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

### Erscheinungsweise:

Monatlich 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:

**9. August 2016**

STADT LAND HAFEN

## Rickmers Linie schluckt Nordanas Projektgeschäft

**Hamburg** – Der Liniendienst-Spezialist für Projektladungen Rickmers Linie übernimmt die Aktivitäten des Tramp- und Charteroperators Nordana Project & Chartering mit Büros in Kopenhagen, Bangkok, Singapur und Houston. Das Unternehmen firmiert seit dem 1. Juli weiter unter der Marke „NPC“ in der Rickmers-Gruppe. Rickmers war bereits über ein Jahr für Nordana als Generalagent in Japan tätig und hatte vor wenigen Monaten auch die Vertretung für China übernommen. NPC organisiert eine Schwergut-Flotte in einem Größenbereich zwischen 8.000 und 21.000 Tonnen.

## Neue Brücken zum Burchardkai

**Hamburg** – Die HPA hat einen weiteren Meilenstein in der neuen Verkehrsanbindung des Burchardkais erreicht. Die 260 und 360 Tonnen schweren Ersatzneubauten für die östliche Waltershofer Straßenbrücke und die zusätzliche neue Bahnbrücke, durch die eine dritte Gleisanbindung an das HHLA Terminal geschaffen wird, wurden erfolgreich eingesetzt. Die Bahnbrücke wird bereits im Oktober ans Netz gehen. Die aufwändigere Straßenanbindung soll im Frühjahr 2017 fertig sein. Anschließend sollen bis 2019 die westlichen Brücken ersetzt werden. Die gesamte Neuanbindung inklusive der Rugenberger Schleuse wird rund 100 Millionen Euro kosten.



## EUROGATE wieder bestes Terminal

**Hamburg** – Das dritte Jahr in Folge wurde der EUROGATE Container Terminal Hamburg mit dem Asian Freight, Logistics & Supply Chain Award (AFLAS) als „Best Container Terminal Europe 2016“ ausgezeichnet. Die Auswertung erfolgte nach Kriterien wie Vielfalt des Leistungsspektrums, Höhe der Kran-Produktivität im seeseitigen Umschlag, Effizienz in der Truck-Abfertigung, Steigerung der Leistungsfähigkeit durch den Ausbau der Terminalkapazitäten und Zuverlässigkeit der IT-Systeme.

## BLG LOGISTICS übernimmt FORTAGROUP

**Bremen** – Die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2016 die FORTRAGROUP. Die Transaktion ist ein wichtiger Meilenstein in der Strategie der BLG, das Geschäftsfeld expeditionelle Dienstleistungen konsequent auszubauen. Zur FORTRAGROUP gehören die Speditionsunternehmen LOGFORTRA GmbH Logistic, Forwarding & Transport und INFORTRA GmbH INTERNATIONAL FORWARDING & TRANSPORT. Die Gruppe hat ihre Kernkompeten-

zen in der internationalen See- und Luftfrachtpedition, ergänzt um Landverkehrstransporte, Projektgeschäfte, Zolldienstleistungen und Logistikkonzeptionen.

## OPDR verbessert TANCAS-Dienst

**Hamburg** – Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsrhederei (OPDR) hat ihren TANCAS-Dienst verbessert, der die zwei marokkanischen Häfen Tanger und Casablanca mit den drei umschlagsstärksten europäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg verbindet. Fünf Schiffe mit Kapazitäten zwischen 2.800 TEU und 3.500 TEU werden auf der elftägigen Rundreise eingesetzt. Der neue TANCAS-Dienst führt den kundenorientierten Ansatz von OPDR fort: Alle eingesetzten Schiffe sind mit palettenbreitem Equipment ausgestattet und ermöglichen dadurch dem Kunden mehr Waren pro Container zu verschiffen.

## Reederverband fordert LNG-Zuschüsse

**Berlin** – Beim parlamentarischen Abend betonte forderte der Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder, Ralf Nagel, eine breite staatliche Anschubfinanzierung für den Einbau von LNG-Antrieben auf Seeschiffen. Dieser ist etwa 20 Prozent teurer als herkömmliche Antriebe. Durch die Förderung würde nicht nur die Umwelt profitieren, sondern auch Potenzial für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



### Transporte / *Transport:*

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

### Fahrten / *Tours:*

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

### Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51  
*(Zufahrt über Bredowbrücke)*  
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10  
Fax: +49 40 741 06 86-87

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