

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Tickende Zeitbomben

NTB legt nach tödlichem Unfall alle baugleichen Containerbrücken still



Foto: NTB

An der Kaje in Bremerhaven wurde ein Fünftel aller Containerbrücken vorsorglich stillgelegt

Nach dem tödlichen Unfall auf dem North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) 2015 hat der Betreiber alle zehn baugleichen Containerbrücken stillgelegt. Ein Gutachten des TÜV Nord hatte einen Materialfehler als Ursache ermittelt. Innerhalb des Unternehmens spricht man von „tickenden Zeitbomben.“

Besondere Brisanz erhält der Vorgang, da die Containerbrücke des chinesischen Weltmarktführers mit der Typenbezeichnung ZPMC-181-3 das meistverkaufte Modell der Welt sein soll. Angeb-

lich wurden über 500 baugleiche Modelle an andere Häfen verkauft. Bei einer Anlage Miami sollen vor wenigen Wochen ebenfalls Risse entdeckt worden sein. Auch dort wurden sofort alle Brü-



cken vorsorglich stillgelegt. An den übrigen deutschen Terminals sollen indes keine Modelle dieser Baureihe noch im Einsatz sein, sehr wohl aber eine Reihe anderer ZPMC-Maschinen. Seite 3

Fehlansage

Das vorläufige Scheitern der Wersvertiefung basiert auf einer falschen Vorgabe des Bundes. *S.4*

Mittelzusage

Das Geld für alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans ist da, versichert Minister Dobrindt. *S.6*

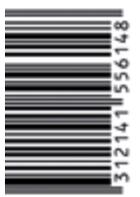
Regierungsstreit

Das Zögern des Bundes beim LNG-Ausbau rührt von einem Koalitionsstreit her. *S.10*

GROMEX®
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

 siegelschuppen.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

im Hamburger Hafen hat die von „Stadt Land Hafen“ schon vor Monaten befürchtete Erosion begonnen. Mit Buss Ports Logistics, Hanjin Shipping und der Hermann Ebel Schiffahrts Holding gehen bei drei namhaften Unternehmen der maritimen Branche massiv Arbeitsplätze verloren. Insgesamt sind über 300 Mitarbeiter betroffen.

Die Folgen werden auch die anderen Hafenbetriebe zu spüren bekommen, sollte nicht die Politik aufwachen und den sich verändernden Rahmenbedingungen Rechnung tragen, indem sie einen neuen Hafenentwicklungsplan aufstellt.

Vielen Hafenbetrieben fehlt es derzeit an einer klaren Perspektive und Möglichkeiten zur Entfaltung. Das wenige Geld, das der Stadt zur Verfügung steht, sollte nicht nur in das wenig profitable Nischensegment Kreuzfahrt gesteckt werden.

Die Zeit drängt.

Matthias Soyka, Chefredakteur

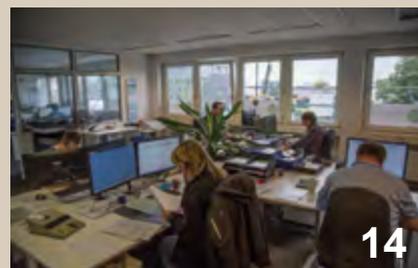
INHALT

Aktuelles



- Ursache des NTB-Unfalls 3
- Fehler bei Weservertiefung 4
- Geld für Verkehrsprojekte ist da 6
- 150 Jahre Hamburger Hafenbahn 8
- Altmaier in Brunsbüttel 10

Wirtschaft



- Batterien von Becker Marine 12
- Zollabfertigung aus Frauenhand 14
- Viele Formen des Carsharings 16

Recht & Geld

- Vorsicht bei Internet-Aktionen 18

Essen



- Marlin 20

DVD



- The Nice Guys 21

Personal

- Veränderungen in Firmen 22

Impressum

- 22

Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23

Riss führte zu „Gewaltbruch“

Chinesischer Weltmarktführer ZPMC nach dem Unfall in Bremerhaven unter Druck

Der tragische Unfall am NTB-Terminal in der Nacht zum 14. Mai 2015 könnte die gesamte Hafenwelt in Unordnung bringen. An dem landseitigen Zug-Druck-Rohr der 15 Jahre alten Brücke war ein Riss entstanden, der letztlich zu einem „Gewaltbruch“ geführt habe, so ein Sprecher der Staatsanwaltschaft. Der 160 Tonnen schwere Ausleger mit dem 52-jährigen Brückenfahrer war gegen 0.45 Uhr urplötzlich abgeknickt und in die „Maersk Karachi“ gestürzt. Die Brücke war nicht das älteste Modell der Baureihe, aber wohl eines der am meisten beanspruchten Geräte weltweit.

Die Brücken seien regelmäßig gewartet worden, versichert der Betreiber NTB, ein Gemeinschaftsunternehmen von EUROGATE und Maersk Line. Die Staatsanwaltschaft untersucht dennoch, ob der Schaden rechtzeitig hätte erkannt werden können, also Fahrlässigkeit vorliegt.

Eine weitere schadhafte Stelle an einer Brücke

Nach dem Unfall waren bereits sieben Containerbrücken vorübergehend aus dem Verkehr genommen worden, später aber wieder eingesetzt worden. Nach dem Bekanntwerden des TÜV-Gutachtens und dem Entdecken einer schadhafte Stelle an einer weiteren Brücke waren alle acht NTB- und zwei weitere Brücken, die von EUROGATE angemietet waren, sofort still gelegt worden. Bis November will NTB laut dem Geschäftsführer Jan Gelderland die Brücken nachrüsten.

Die Containerschiffe werden zwischenzeitlich von den übrigen acht NTB-Brücken abgefertigt. Drei weitere der 2.000 Tonnen schweren Geräte wurden von den Nachbarn vorübergehend dazu gemietet, zudem drei neue Brücken bestellt. Sie kommen aber erst Anfang 2018.



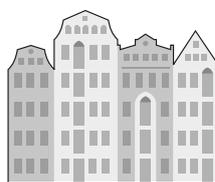
Foto: NTB

Maersk-Schiffe bei der Entladung

Derweil geht an den Terminals die Angst um. Am nur knapp 50 Kilometer entfernten JadeWeserPort sind acht Brücken von ZPMC im Einsatz. Und auch die HHLA verfügt eine ganze Reihe von Brücken desselben Herstellers. Jedoch hatte der HHLA-Vorstand Stefan Behn bereits auf der Hauptversammlung im vergangenen Jahr versichert, dass es sich dabei um andere Modelle handele und keine Gefahr bestehe.

Auf ZPMC dürften schwere Zeiten zukommen. Eine Containerbrücke kostet zwischen 7 und 12 Millionen Euro. Die Schadensersatzforderungen könnten in die Milliarden gehen.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Sehenden Auges

Das vorläufige Scheitern der Weservertiefung ist auf die Elbe nicht übertragbar



Vor allem für Bremerhaven wäre die Vertiefung der Weser besonders wichtig, um wettbewerbsfähig zu bleiben

Kaum hatte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig das Verfahren für die Fahrinnenanpassung der Außen- und Unterweser gestoppt, frohlockten Umweltschützer in Hamburg, dem Verfahren um die Elbe werde es ähnlich ergehen. Gleichzeitig zeigten sich die Verantwortlichen aus der Politik enttäuscht. Beides ist gleichermaßen falsch. Denn die von den Richtern monierten Fehler kommen in den Hamburger Unterlagen überhaupt nicht vor. Und die Führung des Bundesverkehrsministeriums, des Wirtschaftsministeriums bzw. der Wirtschaftsbehörde in Niedersachsen und Bremen sollen, wie es aus Kreisen der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Nordwest (WSD) heißt, das Risiko des Scheiterns bewusst eingegangen sein.

Denn der Planfeststellungsbeschluss ist hauptsächlich aus formellen Gründen vorläufig für „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ erklärt worden. Anders als bei der Elbe geht es bei der Weser um drei und nicht nur einen in einem festen Kontext stehenden Bauabschnitt: Die Planung richtet sich darauf, die Erreichbarkeit der Häfen Bremerhaven, Brake und Bremen zu verbessern. Die Außenweser soll so vertieft werden, dass Bremerhaven tideunabhängig von Großcontainerschiffen mit einem Abladetiefgang von bis zu 13,5 Metern erreicht werden kann, die Unterweser soll so vertieft werden, dass Brake von Schiffen mit einem Abladetiefgang von bis zu 12,8 Metern

und Bremen von Schiffen mit einem Abladetiefgang von bis zu 11,1 Metern tideabhängig erreicht werden kann. „Um drei Vorhaben handelt es sich, weil mit diesen Maßnahmen je verschiedene Ziele verfolgt werden und die Maßnahmen unabhängig voneinander verwirklicht werden können, ohne dass das Ziel einer Maßnahme durch Verzicht auf die anderen vereitelt würde“, heißt es in dem Beschluss wörtlich.

Jeder Bauabschnitt hätte geprüft werden müssen

Dem entsprechend hätte jeder einzelne Bauabschnitt auf seine wirtschaftlichen und Gemein-

wohl-Belange hin begründet werden müssen. Denn in Bremerhaven werden vorwiegend Container umgeschlagen, in Bremen Massengüter und Projektladungen, in Brake dagegen eher Getreide. Alles über einen Kamm zu scheren, entspricht nicht „den vom Europäischen Gerichtshof im Vorlageverfahren geklärten Vorgaben des Verschlechterungsverbots der europäischen Wasserrahmenrichtlinie“. Darauf, so heißt es, habe die zuständige Planungsbehörde der WSD im Vorwege im Jahr 2003 explizit hingewiesen. Aus der Bremer Wirtschaftsbehörde heißt es dazu, Niedersachsen und Bremen hätten dem Wunsch des damals von Manfred

Stolpe (SPD) geführten Bundesverkehrsministeriums entsprochen, das ein zusammen geschlossenes Planverfahren präferierte. Der nun ergangene Beschluss sei zu erwarten gewesen, da er an einem Hinweisbeschluss von 2013 aufsetze.

Neben diesem formalen Fehler wurden aber auch materielle Mängel durch die Richter aufgeführt. Einige davon hatte die Kammer bereits im Sommer 2013 formuliert, so wird in dem 2011 ergangenen Feststellungsbeschluss auch die Voruntersuchung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie an den Strohauser Vorlandflächen hinsichtlich dort nistenden Wiesenbrütern kritisiert. Man habe dafür kurzerhand keine Beeinträchtigungen angenommen. Auch wurden Auswirkungen auf andere Vogelschutzgebiete wohl nicht eingehend genug untersucht. Klärungsbedarf bestehe zudem bezüglich einer möglichen Verschiebung

der Brackwassergrenze an der Unterweser. Zudem sei keine separate Prüfung der einzelnen Komponenten der Wasserqualität hinsichtlich einer möglichen Verschlechterung durchgeführt worden.

Mängel durch ergänzendes Verfahren behebbbar

Dennoch besteht weiter Hoffnung auf eine Umsetzung. „Diese und die weiteren festgestellten Mängel führten nicht zur Aufhebung, sondern nur zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, weil die Mängel durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können“, heißt es aus Leipzig weiter. Die Vorhaben seien planerisch gerechtfertigt. Und die von den Umweltverbänden gerne angeführte Kooperation zwischen den Häfen sei keine rechtlich zu berücksichti-

gende Alternative. Nur wurde wieder einmal wertvolle Zeit verloren. Die WSD arbeitet bereits seit 2013 an den Nachbesserungen für einen Planergänzungsbeschluss. Dieser wird einen Monat ausliegen, anschließend den Betroffenen erneut Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben, ehe der Ergänzungsbeschluss ergeht. Auch dieser kann am Ende neu beklagt werden.

Bezüglich der Fahrrinnenanpassung der Elbe wird das Bundesverwaltungsgericht kurz vor Weihnachten noch einmal zu einer mündlichen Sitzung zusammentreten. Ein Urteil könnte dann im Frühjahr 2017 erfolgen. Baubeginn dürfte aber bei einem positiven Bescheid nicht vor Ende kommenden Jahres sein, weil die Arbeiten europaweit ausgeschrieben werden müssen. Die Frist hierfür beträgt sechs Monate.

Text: Matthias Soyka

Vorsprung Technik Mit ALBIS Leasing ist die Finanzierung spielend einfach



Der unternehmerische Erfolg ist eng verbunden mit technischem Fortschritt. Als Partner des Mittelstands hat sich die ALBIS Leasing Gruppe auf die Finanzierung von technischen Geräten spezialisiert. Mit Leasing bekommen Unternehmen den Freiraum für ihr Kerngeschäft. Wir finanzieren technische Geräte und Maschinen – was immer Sie benötigen: vom Gabelstapler, IT, Sicherheitstechnik bis zur Werkstatt-Technik.

ALBIS Leasing Gruppe
Ifflandstraße 4 | 22087 Hamburg
www.albis-leasing.de



Unsere Garantie

- ⊕ Maßgeschneiderte Leasing-Verträge auf Ihre Wünsche
- ⊕ Leasing-Blitzentscheidung in 24 Stunden
- ⊕ Kompetente Beratung

Das Geld ist da

Verkehrsminister Dobrindt sagt Bau aller Projekte des Bundesverkehrswegeplans zu

Aus dem Verkehrsbereich gab es in letzter Zeit wenig gute Nachrichten. Die Umsetzung von Großprojekten wie den Fahrrinnenanpassungen von Außenweser und Unterelbe verzögern sich, Großbaustellen wie auf der A7 verursachen bisweilen Megastaus, die Baggerei von Sedimenten im Hamburger Hafen hinkt hinterher. Doch es gibt auch Positives zu vermelden. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) sagte auf einer Veranstaltung der Hamburger CDU im Kaisersaal des Rathauses zu, dass alle Projekte, die im gerade verabschiedeten neuen Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sind, auch umgesetzt werden. „Das Geld ist da“, sagte er unmissverständlich. Was derzeit fehle, sei vielerorts das Planungsrecht.

Besonders Schleswig-Holstein sprach er dabei an. Dort habe es in den vergangenen drei Jahren keine weiteren Baufreigaben gegeben, weil das Land mit den Planungen nicht hinterher komme. Dobrindt schlug deshalb den Ausbau einer Bundesautobahnagentur vor, die zentral die Planung und den Bau von Autobahnen übernehmen solle. Bisher ist dies Sache der Länder.

Der Minister stellte klar, dass im kommenden Jahr der Verkehrshaushalt auf 14 Milliarden Euro aufgestockt werde, im Jahr 2018 kämen weitere 500 Millionen Euro hinzu. Damit sei der Haushalt seit seinem Amtsantritt um 40 Prozent erhöht worden, und der Verkehrshaushalt habe ein Rekordniveau erreicht. Diese Mittel könnten bevorzugt in Hamburg eingesetzt werden, „weil diese dort dringend notwendig sind“. Konkret sprach er den achtspurigen Ausbau der A7 und der A1, den Bau der Hafenuferspanne, die Entzerrung des Bahnknotens Hamburg und die Erweiterung der Hafenzufahrt über die Kornweide sowie die Umfahrung von Mätschen an.

Die Hansestadt könnte sogar noch mehr Geld als die 286 Millionen Euro, die allein in diesem



Fotos: SLH

Grüner Hafenschlick als Dank von André Trepoll an Alexander Dobrindt

Jahr verbaut würden, erhalten, wenn sie weitere Mittel benötige. Gegenüber 2014 hätten sich die Mittelzuweisungen aber bereits verdoppelt. Auch die Fahrrinnenanpassung der Elbe könnte unverzüglich in Angriff genommen werden, sofern das Bundesverwaltungsgericht im Frühjahr 2017 grünes Licht gibt. Die Anregung des Hamburger CDU-Fraktionsvorsitzenden André Trepoll, die Streichung Y-Trasse zu Gunsten

eines Ausbaus der bestehenden Bahnstrecke Hamburg-Hannover noch einmal zu überdenken, kommentierte der Minister indes nicht.

Nord-Ostseekanal-Ausbau sei eine Herzenssache

Besonders am Herzen liege Dobrindt der Nord-Ostseekanal. Er sei froh, dass die Bundesregierung nicht dem Vorschlag des Bundesrechnungshofs gefolgt sei, weitere



Ralf Niedmers,
Hafenpolitischer Sprecher der CDU



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident



Jens Kaß,
C. Mackprang jr. GmbH

Investitionen in den NOK einzustellen, da diese nicht wirtschaftlich seien. Hier habe man die nationale Bedeutung des Kanals unterschätzt. Zudem sei der NOK auch ein Signal, dass Großprojekte in Deutschland noch funktionieren könnten. „Wir zeigen damit der Welt, dass wir uns nicht aus der Schifffahrt zurückziehen.“ Sinnigerweise sagte Dobrindt dies in jenem Saal, in dem 1888 der Festakt zur Einweihung des NOKs abgehalten wurde.

Ein wenig Unverständnis zeigte Dobrindt allerdings dafür, dass große Teile des Hamburger Hafens über keine schnelle Datenverbindung verfügten. Die Hansestadt habe vom Bund bereits 15 Millionen Euro für den Ausbau des Datennetzes in entlegenen Gebieten erhalten, aber offenbar noch nicht eingesetzt. Es sei schon sonderbar, dass ausgerechnet die wirtschaftsstärksten Regionen in diesem Bereich hinterherhinkten, währenddessen Länder wie Mecklenburg-Vorpommern hier sehr engagiert seien. Seit November letzten Jahres habe sein Ministeri-

um 1,3 Milliarden Euro aus einem 4 Milliarden Euro großen Topf für Projekte aller Art freigegeben. Dabei handele es sich selbst um sehr lokale Bereiche wie einzelne Straßen. Das Vergabeverfahren sei sehr einfach. Warum Hamburg diese Mittel nicht verstärkt abrufe, sei ihm unklar. In den nächsten 15 Jahren werde in Deutschland ein Wachstum des Güterverkehrs um 40 Prozent erwartet. Die Digitalisierung des Datenverkehrs sei ein entscheidendes Hilfsmittel, um diese Aufgabe zu bewältigen. Ziel sei es, das Bundesgebiet flächendeckend mit einem Netz für eine Transferrate von 1 GB auszubauen.

Andere Zählweise benachteiligt Hamburg gegenüber Konkurrenz

UVHH-Präsident Gunther Bonz brach indes eine Lanze für den Hamburger Hafen. Er sei weit besser als die momentane öffentliche Wahrnehmung. Dies liege auch daran, dass die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen ihre Hinterlandverkehre verstärkt über

das Binnenschiff abwickelten. Der Hub mit einem Kran auf eine Barge werde als ein Move gezählt, währenddessen in Hamburg der Abtransport zu fast 50 Prozent via Bahn erfolge. Das Herausheben auf einen Waggon fließe jedoch nicht in den Seeumschlag mit ein. Würde man diese Hinterlandbewegungen mit einrechnen, hätte Hamburg nicht Ladung verloren, sondern mehr Fracht gewonnen als die Konkurrenzhäfen zusammen.

Der hafenspolitische Sprecher der CDU, Ralf Niedmers, forderte indes die Aufstellung eines neuen Hafenentwicklungsplans. Die ihm zu Grunde liegenden Zahlen seien überholt. Zudem müsse der Senat ein Sedimentkonzept vorlegen, um die Kreislaufbaggerei in der Elbe zu beenden. Eine Verklappung jenseits der Zwölf-Meilen-Zone sei sinnvoll. Jens Kaß von dem Getreidegroßhändler C. Mackprang forderte zudem den Bau eines frei zugänglichen Getreidesilos. Dies würde 2 Millionen Tonnen mehr Ladung pro Jahr bringen.

Text: Matthias Soyka

Mit Volldampf in die Zukunft

Nach 150 Jahren ist die Hamburger Hafenbahn einer der Hoffnungsträger



Rund 200 Züge mit über 5.000 Waggons fahren täglich in den Hamburger Hafen ein und aus

Im Hamburger Hafen gibt es derzeit wenig Grund zum Feiern. Der Umschlag ist in allen Bereichen rückläufig, während er in Konkurrenzhäfen wie Antwerpen kräftig zulegt. Einziger Lichtblick ist die Hafenbahn, die seit Jahren von einem Rekord zum Nächsten dampft. Mit 1,185 Millionen TEU hat sie im ersten Halbjahr 2016 nochmal um 2,1 Prozent zugelegt, der gesamte Ladungsverkehr erhöhte sich sogar um 3,9 Prozent auf 23,8 Millionen Tonnen. Im vergangenen Jahr überflügelte die Scheine mit ihrem Anteil am Hinterlandverkehr von 45,8 Prozent erstmals den Straßentransport (42 Prozent). Ein Wert, von dem die Konkurrenzhäfen in der Nordrange nur träumen können. Jetzt wurde die Hafenbahn 150 Jahre alt.

Die guten Ergebnisse der letzten Jahre sind freilich kein Selbstläufer. HPA-Chef Jens Meier betonte, dass die rund 300 Kilometer Gleise und 800 Weichen im Hamburger Hafengebiet seit seiner Amtsübernahme mit 400 Millionen Euro grundlegend überholt wurden. Vor zehn Jahren habe die Hafenbahn als marode gegolten, nun sei sie ein international anerkanntes Erfolgsmodell. „Von der maroden Hafenbahn zum Vorbild für die ganze Welt“, formulierte es Meier nicht ohne Stolz.

Über 80 Umschlag- und Logistikbetriebe sind an das Netz ange-

schlossen. An Werktagen verkehren 200 Ganzzüge mit über 5.000 Wagen im Hafen. Organisiert wird dies von 126 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs). Vor zehn Jahren waren es nur 38. Damit sind im Hamburger Hafen fast ein Drittel aller bundesweit operierenden EVUs vertreten.

Lärm bleibt eine große Herausforderung

Nach der Ausbauphase steht nun der ökologische Aspekt im Zentrum der Hafenbahn-Aktivitäten. „Lärm bleibt eine große Heraus-

forderung“, beschrieb es Wirtschaftsminister Frank Horch. Zwei Drittel der Waggons seien bereits geräuscharm, so Meier. Ihr Anteil habe sich zuletzt um elf Prozent erhöht. Die EVUs erhielten finanzielle Anreize bei den Nutzungsentgelten. Das gleiche Prinzip wird bei den Rußpartikelemissionen angewandt. Im kommenden Jahr werden die Rabatte sogar noch gesteigert. Loks mit Filtern zahlen dann noch nur die Hälfte im Vergleich zu herkömmlichen Zugmaschinen.

Ein weiteres Augenmerk der Bahnorganisatoren liegt auf der

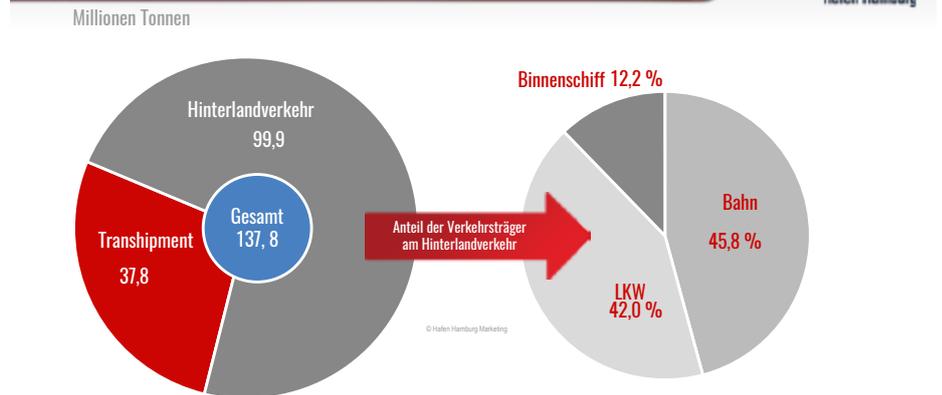
besseren Auslastung der Strecken. Zwar gebe es jetzt, anders als früher, diverse Ausweichstrecken. Dennoch bleibe es erklärtes Ziel, Lokleerfahrten aus dem Hafen heraus bis nach Maschen zu vermeiden. Hierfür wurden innerhalb des Hafens diverse Lokparkplätze geschaffen. Zudem sei es laut Meier wichtig, die Züge selbst möglichst voll beladen ein- und ausfahren zu lassen. Insgesamt liege die Auslastung bei beachtlichen über 70 Prozent. Insgesamt sei dadurch die Zahl der Zugfahrten und Wagons über das ganze Jahr addiert nur um 4,7 bzw. 9,1 Prozent gestiegen. Im Vergleich zu 2011 steht dem gegenüber ein Plus von fast 20 Prozent beim Containertransport und von 17 Prozent beim Ladungsgewicht.

Entlastung durch Ausbau der Hinterlandanbindungen

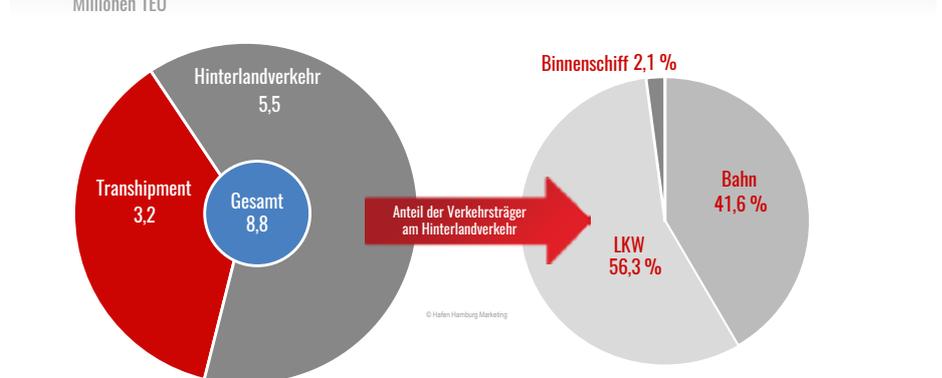
Um weiter wettbewerbsfähig zu sein, sei ein Ausbau der Hinterlandanbindungen unerlässlich, betonte Horch. Im neuen Bundesverkehrswegeplan werde durch eine Entzerrung des Knotens Hamburg und den Ausbau der Osttrasse Richtung Süden Erleichterung geschaffen. Der Verzicht auf den Bau der Y-Trasse sei indes „nicht das, was wir wollten“. Die stattdessen favorisierte ledigliche Ertüchtigung der Strecke Hannover-Hamburg wird allgemein als unzureichend kritisiert. Langfristig favorisiert Hafenhafenchef Harald Kreft auch den bundesweiten Ausbau der Hauptbahnverbindungen für 740 Meter lange Züge. Dadurch können die Kapazität erhöht werden. Der Hamburger Hafen sei dies bezüglich bereits ausgebaut.

Text: Matthias Soyka

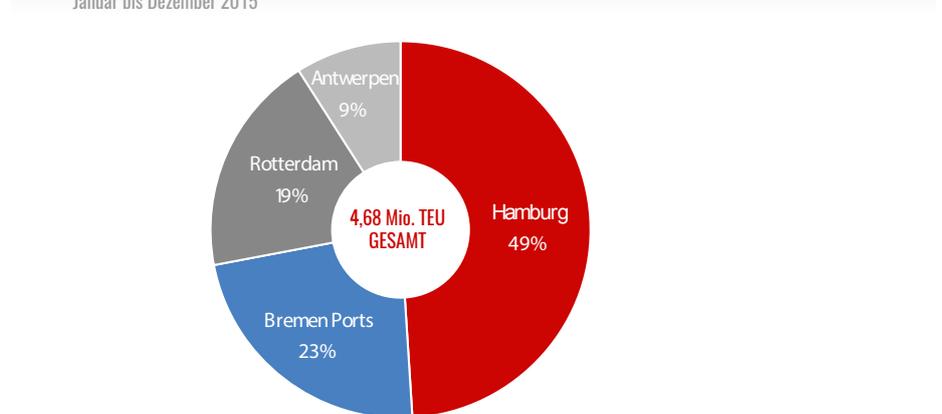
Modal Split im Hinterlandverkehr 2015



Modal Split im Container-Hinterlandverkehr 2015



Bahnverkehre bedeutender Häfen in der Nordrange



Wöchentliche Containerzugverbindungen an/ab Hamburg



Ringen um LNG-Standort

Kanzleramtsminister Peter Altmaier beim Brunsbütteler 27. Industriegespräch



Foto: SLH

Reinhard Meyxer, Peter Altmaier, Michael Westhagemann, Landrat Jörn Klimant und Frank Schnabel (v.l.)

Die Wirtschaft fordert es seit langem, die Politik kann sich nicht entscheiden: Wo soll ein deutsches Flüssiggas-Importterminal gebaut werden? Neben Brunsbüttel macht sich auch Wilhelmshaven als künftiger LNG-Standort Hoffnung. Die Schleswig-Holsteiner untermauerten ihre Ambitionen bei den 27. Brunsbütteler Industriegesprächen, zu denen kein Geringerer als Kanzleramtsminister Peter Altmaier (CDU) anreiste. Der dämpfte jedoch die Erwartungen. Wilhelmshaven sei bei ihm bereits vor vier Monaten vorstellig geworden und habe ihm erklärt, dass es keinen geeigneteren Standort als den Niedersächsischen gebe. Er selbst sei da neutral.

Zuvor hatte der Leiter der Chem-Coast-Park-Werkleiterrunde, Frank Schnabel, noch einmal die Vorteile Brunsbüttels aufgelistet: 400 Hektar freie Fläche, problemlose Genehmigungsverfahren dank breiter Akzeptanz in der Bevölkerung und eine starke Nachfrage durch eine Reihe industrieller Großbetriebe am Standort. Altmaier sagte gegenüber „Stadt Land Hafen“ lediglich zu, dass der Bund für einheitliche LNG-Rahmenbedingungen sorgen werde, so dass es zu keinen Verzerrungen

aufgrund unterschiedlicher Genehmigungsverfahren kommen werde. Polen beispielsweise habe gerade so ein Regelwerk aufgestellt. Man werde prüfen, inwieweit dies auf Deutschland anwendbar sei.

Bundesumweltministerin will „Rekarbonisierung“

Wie man aus Kreisen der Bundesregierung hört, hat die zögerliche Haltung des Bundes bezüglich LNG jedoch eine andere Ursache. Bundesumweltministerin Barbara

Hendricks (SPD) arbeitet gerade an neuen Klimaschutzziele. Wie es heißt, wolle sie Deutschland bis zum Jahr 2050 „rekarbonisieren“, womit ein völliger Ausstieg aus herkömmlichen Kohle- und Gasprodukten gemeint ist. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hält diese Zeitschiene für viel zu ambitioniert, bevorzugt das Jahr 2100. Bevor dieser Konflikt nicht gelöst sei, werde man in der Sache nicht vorankommen, hieß es.

Dass der Bund auch hier nicht stringent vorgeht, machte indes

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) klar. Er fragte, wie lange man sich noch weiter von russischem Erdgas abhängig machen wolle. Schließlich hat der Bund gerade dem Bau der zweiten Ostsee-Pipeline Nordstream zugestimmt. Man müsse bei der Infrastruktur auch einmal Vorleistungen erbringen.

Zweierlei Maß bei der Vergabe der Mittel

Schnabel bemängelte, dass bei der Vergabe von Mitteln oft mit zweierlei Maß gemessen werde. Der Elbe-Lübeck-Kanal werde vom Bund für 800 Millionen Euro ausgebaut, obwohl selbst die Landesregierung dessen Nutzen für begrenzt hielt. Umgekehrt wurde der Ausbau nur 20 Kilometer langen Bahnanbindung Brunsbüttels ans Hauptnetz in Itzehoe mit mangelndem Bedarf abgebügelt, obwohl das Land diese nur 50 Millionen Euro teure Maßnahme beantragt hatte. Zudem sei es unfair, wenn der aus Cuxhaven stammende Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), überall betone, dass der einzig richtige Ort für ein LNG-Importterminal Wilhelmshaven sei. Was fehle, sei ein klares Bekenntnis des Bundes zu LNG. In Brunsbüttel stehe man kurz davor, mit einem Großinvestor eine Absichtserklärung über das Investment von 400 Millionen Euro zu unterschreiben.

Schleswig-Holstein soll sich mit Niedersachsen einigen

Altmaier riet den Schleswig-Holsteinern, sich beim Thema LNG mit Niedersachsen zu einigen. Man komme in den Bundeslän-

dern nicht voran, wenn man eine ganze Liste von Forderungen aufstelle und diese alle gleichzeitig erfüllt haben wolle. Man müsse sich auf ein Ziel konzentrieren, die anderen aber im Hinterkopf behalten. Zudem sei es extrem hilfreich, planfestgestellte Projekte in der Schublade zu haben. Es komme immer wieder vor, dass Gelder für andere Projekte in einem Jahr nicht abgerufen werden könnten, so dass diese Mittel kurzfristig frei würden.

Gerade in diesem Bereich hat Schleswig-Holstein aber Schwierigkeiten, wie Meyer gegenüber „Stadt Land Hafen“ einräumte. Es fehle an qualifiziertem Personal. Dieser Personalmangel werde in den nächsten Jahren auch in allen anderen Bundesländern virulent werden, wenn die Mittel des Bundesverkehrsministeriums aufgestockt werden.

Energiewende muss ein Erfolg werden

Grundsätzlich stellte der Kanzleramtsminister klar, dass die Energiewende ein Erfolg werden müsse. Durch sie sei der seit langem anhaltende Trend der Abwanderung der Wertschöpfung in Städte gestoppt worden. In Bayern, Baden-Württemberg oder NRW fehle es an Platz für große Windkraftanlagen. Dennoch müsse der saubere Strom auch finanziert werden. Deutschland stehe in Konkurrenz mit anderen Ländern, wo schmutziger Strom deutlich billiger produziert werde. Deshalb seien auch Großbetriebe von der EEG-Umlage ausgenommen worden.

Der Präsident des Industrieverbands Hamburg, Michael Westhagemann, ergänzte hierzu, dass

der Wirkungsgrad von Windenergie durch Sektorenkopplung erhöht werden könnte. Man dürfe nicht nur warten, bis die mangelhaft ausgebauten Stromtrassen in Niedersachsen gebaut seien, sondern könnte ungenutzten Windstrom zur Produktion von Wasserstoff nutzen. Dies könnte zu einem wesentlichen Faktor für die Region werden. Sie habe bereits jetzt schon enorm von der Energiewende profitiert.

Kombination von Wohlstand und Umwelt nur durch Hightech

Die Kombination von Wohlstand und Umwelt werde laut Altmaier aber nur über hochtechnologische Lösungen erreicht werden können. Dazu bedarf es ein auch einer guten Infrastruktur und der digitalen Technologien. Allein diese könnte die Produktivität der Wirtschaft um 50 Prozent erhöhen. Deutschland sei aber in Europa auf einem guten Weg. Jährlich entstünden 500.000 neue Arbeitsplätze, und man habe europaweit die geringste Jugendarbeitslosigkeit. Zudem investierten in keinem anderen Land so viele ausländische Betriebe wie in Deutschland, da hier keine Inseltechnologien sondern geschlossene Wertschöpfungsketten existierten.

Den Brunsbüttelern machte Altmaier indes Mut. Er werde alles dafür tun, dass sich die Erfolgsstory des ChemCoast Parks fortsetze. Und was das LNG-Projekt angehe, sagte der ehemalige Bundesumweltminister: „Jeder hat einen Anspruch, dass seine Ideen geprüft werden. Ich habe dafür immer ein offenes Ohr.“

Text: Matthias Soyka

Energie aus dem Kühlschrank

Becker Marine Systems stellt auf der SMM neues Batteriesystem vor

Rein optisch war die Schiffsmaschinenmesse in Hamburg ein voller Erfolg. Ein Besucheransturm wie selten und zahlreiche Aussteller mit innovativen Antriebskonzepten: Kreuzfahrtschiffe mit Sonnensegeln und bordeigener Müllverbrennung zum Stromerzeugen, autonom fahrende Frachter und vieles mehr. Das einzige Problem: Diejenigen, die die Systeme nutzen könnten, die Reeder, haben kein Geld. Nach acht Jahren Schifffahrtskrise stehen selbst die größten Reedereien finanziell mit dem Rücken zur Wand. Kleine Lösungen sind also gefragt, wie etwa diejenige, die die Hamburger Becker Marine Systems GmbH vorstellte. Das Compact Battery Rack ist ein Kühlschrank-großer Kasten, in dem eine Reihe Akkus untergebracht sind.

Etwa 40 kWh gibt ein Kasten alleine ab. Das System ist so konzipiert, dass die Schränke in reihe geschaltet und somit stufenlos erweitert werden können. „Auf großen Schiffen wird eigentlich nie die ganze Leistung der Schiffsmotoren gebraucht“, erklärt Geschäftsführer Henning Kuhlmann. Sie werde nur kurzfristig, etwa bei Wendemanövern benötigt. Dennoch laufe die ganze Zeit der Motor mit seiner ungenutzten Kraft. Hierfür sei das Battery Rack gedacht. Man könnte künftig auf großen Seeschiffen kleine Hauptantriebe verwenden und im



Dirk Lehmann und Henning Kuhlmann vor dem Compact Battery Rack

Bedarfsfall die Hybridtechnologie dazu schalten.

Die Idee ist freilich nicht ganz neu. Scandlines verwendet sie in ähnlicher Form bereits auf seinen Fähren der Vogelfluglinie. Jedoch, so Kuhlmann, seien die von Becker nun gebauten Lithium-Ionen-Akkus wesentlich leichter zu handhaben. Fällt ein Akku trotz einer Lebenserwartung von zehn bis 15 Jahren einmal aus, kann er aufgrund eines simplen Stecksystems leicht ausgetauscht werden. Bei älteren Systemen seien etliche große Akkuplatten miteinander verlötet. Anfang kommenden Jahres sol-

len die Akkus zu haben sein. Für kleinere Schiffe könnten sie sogar zur kompletten Versorgung des Hauptantriebs dienen. Trotz der Entwicklung von energiesparenden Rudern, wo man Weltmarktführer sei, und Strömungsdüsen vor den Antriebspropellern, stießen Schiffe bislang immer noch erhebliche Emissionen aus. Da sei es, so Kuhlmann, nur konsequent gewesen, direkt bei den Antrieben anzusetzen.

Mit einem anderen umweltfreundlichen Energiekonzept hat Becker Marine Systems bislang lediglich Schiffbruch erlitten. Die

LNG Power Barge funktioniere zwar, sei aber von den Behörden der Stadt Hamburg mit unsinnigen Aufgaben überschüttet worden. So hatte ein Vertreter der Feuerwehr ein Foto eines lichterloh brennenden Tankzuges vorgelegt, auf dem in großen Lettern „Gas“ stand. „Und das wollen Sie hier im Hafen installieren“, habe dieser gepoltert, berichtet Kuhlmann. Unabhängig davon, dass es sehr unterschiedliche Arten von Gas gebe, explosive oder eben nur schwer entflammbar wie LNG, habe sich bei einer eingehenden Prüfung herausgestellt, dass das Bild aus London stammte, wo ein Benzinlaster in Brand geraten war. Dass „Gas“ das englische Wort für „Benzin“ ist, hatte sich bei der Hamburger Feuerwehr offenbar noch nicht herum gesprochen. Aufgrund derart galoppierender Unkenntnis

wurden Becker Marine System unzählige Auflagen gemacht, die eine wirtschaftliche Versorgung von Kreuzfahrtschiffen mit sauberem Strom unmöglich macht. „Die Politik in Berlin und Hamburg hat uns versichert, wie gut sie unser Projekt findet“, so Kuhlmann. „Jedoch scheint sie keinerlei Einfluss darauf zu haben, wie die Behörden arbeiten.“

Noch deutlicher wurde sein Mit-Geschäftsführer Dirk Lehmann: „Die LNG Power Barge ist offenkundig in Hamburg nicht gewollt.“ Ein Indiz dafür sei, dass parallel zu der Barge Bund und Stadt eine Landstromanlage gebaut hätten, die, obwohl sie noch nicht funktioniere, die Barge, mit Steuergeldern subventioniert, kannelisiere.

Wie Hohn muss es da in Kuhlmanns Ohren geklungen haben, als

zwei Stunden später ein paar Türen weiter der Staatsrat der Hamburger Wirtschaftsbehörde, Rolf Böisinger, einen neuen Brennstoffzellenantrieb lobte. Die Hansestadt brauche als Welthafen innovative Ideen, die sich in Zukunftsprojekte wie die LNG Power Barge einfügten. Die Kritik Lehmanns hat den Staatsrat jedenfalls aufhorchen lassen. man werde das Gespräch suchen, hieß es.

Derweil sei laut Lehmann das Interesse anderer Hafenstädte, die nicht so „absolut innovationsfeindlich“ seien, an der LNG-Barge groß. Vor allem aus dem Mittelmeerraum habe es konkrete Anfragen gegen. Eine spektakuläre Idee ist, im Hafen von Monaco Luxusyachten mit Energie zu versorgen. Sie soll den Dieselgestank während der Liegezeit im Hafenbecken drastisch reduzieren.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

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

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

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



Zollabfertigung aus Frauenhand

Bei WZC RIEMANN hat seit fünf Jahren eine Chefin das Sagen



Foto: SLH

Die Zentrale im Stenzelring verfügt über 300 Quadratmeter – weitere Infos unter www.wzc-zoll.de

Der Berufsstand der Zolldeklaranten gilt als eher trocken und, da unmittelbar mit der Logistik verbunden, seit eh und je fest in Männerhand. Doch das ist beim Hamburger Unternehmen WZC RIEMANN ganz anders. Seit fünf Jahren führt hier Friederike Engelken-Heyne das Familienunternehmen in dritter Generation weiter. Ihr Großvater war 1964 in die 1878 gegründete Firma eingestiegen. Nach dem plötzlichen Tod des Vaters 2011 musste die Mutter einer Tochter ran. Heute verfügt WZC RIEMANN in Hamburg-Wilhelmsburg über 25 Mitarbeiter.

Die weibliche Vorherrschaft ist der jungen Blondine quasi in die Wiege gelegt. Immerhin ist sie die Zweitälteste von sieben Schwestern. Gleichwohl hatte sie anfangs nichts mit der Dienstleistungsbranche rund um das Im- und Exportgeschäft am Hut. Fünf Jahre lebte sie in Neuseeland, studierte dort Touristik-Management, ehe sie ein Jahr in London arbeitete und vor neun Jahren als einzige Tochter in das elterliche Unternehmen einstieg.

Mit Matthias Bormann steht ihr dabei ein erfahrener Zollexperte zur Seite. Über 5.000 Vorgänge arbeitet ihr Team jeden Monat ab. Die Hälfte sind Transitverfahren, bei denen die Ware erst am Zielort verzollt werden soll. Mit 2.000

Anmeldungen ist der Importbereich etwa doppelt so groß wie das Exportgeschäft.

Manchmal kommen die Aufträge noch per Fax

Fast alles läuft mittlerweile elektronisch. Nur noch vereinzelt trudeln die Packliste, Handelsrechnung und der Schiffsfrachtbrief (Bill of Lading) per Fax ein. Alle erforderlichen Daten werden geprüft, zur elektronischen Zollanmeldung eingepflegt und an die Beamten übermittelt. Wenn die Unterlagen von den Kunden vollständig und korrekt angeliefert werden, kann so ein Vorgang auch in 15 Minuten erledigt sein, bei komplizierten Aufträgen oder meh-

ren Warenpositionen können es aber auch drei Stunden werden. Ist alles in Ordnung, kommt die Freigabe vom Zoll momentan innerhalb von 24 Stunden. Teilweise legt WZC RIEMANN die Eingangsabgaben wie Zoll und Einfuhrumsatzsteuer aus, viele Kunden verfügen jedoch auch über eigene Aufschubkonten. „Egal ob 20- oder 40-Fuß-Container: Die Arbeit und auch die Bezahlung ist die Gleiche“, sagt Engelken-Heyne.

WZC RIEMANN operiert im ganzen Bundesgebiet. Das Unternehmen ist zudem Initiator und größter Aktionär bei der ZOLL POOL HAFEN HAMBURG AG, einem Zusammenschluss von Reedereien, Logistikunternehmen und

Speditionen wie Zippel, die dank einer 33 Millionen Euro hohen Bürgschaft ihren Aktionären vergünstigt NCTS Versandscheine anbietet. Sämtliche Formalien und das operative Geschäft hierfür wickelt erneut WZC RIEMANN ab.

Vor einem Jahr hat die umtriebige Engelken-Heyne zudem ein neues Unternehmen gegründet, um das Portfolio zu erweitern. Die DCLARE Customs Service GmbH ist auf die Zollabwicklung im Benelux-Raum spezialisiert, mit Außenstelle in Antwerpen. Eine Reederei, die bei WZC RIEMANN in Hamburg Kunde ist, ihr Hauptgeschäft aber über Belgien abwickelt, hatte angefragt, ob man ihr auch dort behilflich sein könnte.

Ganz nebenbei gibt WZC RIEMANN auch Schulungen. Entweder lernen ältere Mitarbeiter jüngere Kollegen in der schwierigen Materie



Friederike Engelken-Heyne,
Geschäftsführerin



Matthias Bormann,
Geschäftsführer

in einem Büro-internen Schulungsraum an, oder sie geben Zollgrundkurse etwa bei Reedereien. Dabei müsse man immer am Ball bleiben,

so die Chefin. Ständig änderten sich Vorschriften wie zuletzt im Mai, als der Unionszollkodex in Kraft trat.

Text: Matthias Soyka



IDUNAHALL
VERWALTUNGSGESELLSCHAFT mbH

Die IDUNAHALL vermittelt und berät Sie gerne bei Finanzierungsfragen:

- Leasingadressen
- Gesellschafterkapital
- Bankverbindungen
- Günstige Versicherungsadressen

Ansprechpartner:
Bernd Günther
Geschäftsführer

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

Die vielen Formen des Carsharings

Die Studie der Hamburger Verkehrsbehörde hinkt der Zeit hinterher

Ein erklärtes Ziel der Hamburger Verkehrsbehörde ist es, die Autofahrer in der Stadt dazu zu bewegen, künftig zunehmend auf eigene Fahrzeuge zu verzichten und stattdessen auf Carsharing, also das Teilen eines Kraftfahrzeugs mit anderen Nutzern, umzusteigen. Damit sollen offensichtlich vor allem die im öffentlichen Raum verfügbaren Parkplätze effizienter genutzt, der Parksuchverkehr reduziert und in der Folge der fließende Verkehr entlastet werden. In dem Zusammenhang sollen Befragungen von je 300 Freiwilligen in den Ortsteilen Eimsbüttel und Ottensen zu ihrem Mobilitätsverhalten und wohl auch zu ihrer Bereitschaft, zu Gunsten von Carsharing auf das eigene Auto zu verzichten, durchgeführt werden. Die beiden Ortsteile gelten als besonders kritisch hinsichtlich der Parkraumsituation und aufgrund der intensiven Mischung von Wohnen und Arbeiten besonders interessant bezüglich der Parkraumbelastung.

Die Studie wird in der Presse als „einzigartig“ apostrophiert. Es ist zu vermuten, dass dies auf die Einordnung der Verkehrsbehörde zurückgeht. Externe Projektpartner sind der Autohersteller BMW, als einer der Betreiber von Carsharing-Angeboten in Hamburg (DriveNow), und die Universität Karlsruhe, die in Anlehnung an das hoch renommierte „Massachusetts Institute of Technology“ (MIT) als „Karlsruhe Institute of Technology“ (KIT) firmiert. Das KIT soll zusammen mit BMW einen „Urban Travel Monitor“ entwickelt haben, der Grundlage für die Befragungen sein soll.

In den USA ist
man schon viel weiter

Die Durchführung der betreffenden Studie kann durchaus sinnvoll sein. Ihre Einordnung als „einzigartig“ ist allerdings abwegig. Nach den bisher öffentlich dazu bekannten Informationen liegt zudem die Befürchtung nahe, dass mit dem gewählten Ansatz erheblich zu kurz gesprungen wird. Carsharing ist eine von zahlreichen Komponenten der „Shared Mobility“. Zu dem Thema sind in

jüngster Zeit zahlreiche qualifizierte unabhängige Untersuchungen durchgeführt worden. Eine der Aktuellsten, Umfangreichsten und Fundiertesten wird im Rahmen des „Kooperativen Nahverkehrsforschungsprogramms“ (TCRP) des „Transportation Research Board“ (TRB) der „Nationalen Akademien der Wissenschaften“ der USA erarbeitet. Auftragnehmer ist das „Shared-Use Mobility Center“ in Chicago. Die Forschung erfolgt unter Beteiligung von sieben Metropolen: Austin, Boston, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Seattle und Washington D.C. Dort sind unter anderem bereits mehr als 4.500 Personen ausführlich zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt worden.

Die bisher vorliegenden Ergebnisse und die Schlussfolgerungen daraus wurden im März 2016 von der „American Public Transit Association“ (APTA) unter dem Titel „Shared Mobility and the Transformation of Public Transit“ veröffentlicht. Die APTA ist das US-amerikanische Pendant zum „Verband Deutscher Verkehrsunternehmen“ (VDV). Trotz traditionell struktureller und mobilitätsspezifischer Unterschiede sind

die Ergebnisse der Forschungen in vieler Hinsicht sehr wohl auf europäische Metropolen übertragbar. Das ist nicht zuletzt in der nach wie vor prinzipiell stärkeren Affinität der US-Amerikaner zum Automobil begründet, aber auch im Maß der „Europäisierung“ des ÖPNV in den US-Metropolen während der letzten Jahrzehnte. Dazu kommt die bereits lange Geschichte des „Paratransit“ (flexible Betriebsformen) in den USA, der vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Urbanisierung auch in der Metropolregion Hamburg künftig erheblich an Bedeutung gewinnen wird.

Privater Pkw-Besitz kann
reduziert werden

Die Kurzfassung des Berichts beginnt wie folgt: „Technologie transformiert den Verkehr. Die Fähigkeit, mit Hilfe von mobilen Mitteln auf bequeme Weise Fahrtmöglichkeiten anzufordern, ausfindig zu machen und dafür zu bezahlen, verändert die Art und Weise, in der sich die Menschen innerhalb von Städten bewegen und mit ihnen interagieren. Dieser Bericht untersucht die Beziehung

des öffentlichen Nahverkehrs zu Arten der Teilung von Individualverkehrsmitteln (Shared Mobility), einschließlich Fahrrädern, Automobilen und der verschiedenen Versionen von ad-hoc Mitfahrtdiensten (Ridesourcing) wie sie von Unternehmen wie Uber und Lyft angeboten werden... Es gibt Vorhersagen, nach denen die neuen Mobilitätsformen durch die Bildung eines robusten Netzwerkes von Mobilitäts-Optionen dazu beitragen werden, den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren und die Nutzung des ÖPNV zu stärken, der weiterhin als Rückgrat eines integrierten multimodalen städtischen Verkehrssystems fungieren wird.“



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

gien interessiert. Während eine Reihe von regulatorischen und institutionellen Hürden Partnerschaften auf diesem Gebiet erschweren, können Technologien und Geschäftsmodelle der Shared-Mobility-Industrie dazu beitragen, die Kosten zu senken, die Verfügbarkeit der Dienste zu erhöhen und damit auch die Kundenzufriedenheit

Halbierung der Autos in Innenstädten denkbar

Hinsichtlich des Ziels der Hamburger Verkehrsbehörde, den privaten Autobesitz möglichst zu reduzieren, sind beispielsweise die folgenden Ergebnisse der Befragungen im Rahmen der betreffenden Forschungsarbeiten interessant: Danach beträgt die durchschnittliche Pkw-Dichte je Haushalt bei Beschränkung auf ÖPNV-Nutzung 1,5, bei regelmäßiger Nutzung auch anderer Sharing-Möglichkeiten 1,05 und bei intensiver Nutzung mehrerer Sharing-Angebote („Supersharer“) 0,72.

Es wäre zu wünschen, dass die Verkehrsbehörde das Thema in Einklang mit dem betreffenden ganzheitlichen Ansatz angeht und die Umsetzung nicht an politischem Wunschdenken und/oder ökonomischen Interessen Beteiligter ausrichtet, sondern an fundierten Annahmen zu den künftigen Mobilitätsbedingungen. Dies ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der kürzlich formulierten Position eines Vertreters des wichtigsten Mobilitäts-Players in der Region, der Hamburger Hochbahn, geboten, nach der angeblich „Carsharing ... nur ein Übergangsmodell hin zum autonomen Fahren“ sei.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Das meiste Einsparpotenzial für Supersharer

Die Schlüssel-(Zwischen-)ergebnisse wurden in vier Thesen zusammengefasst:

1. Je mehr Menschen Shared Modes nutzen, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie auch den ÖPNV benutzen, weniger Pkw besitzen und insgesamt weniger Geld für Mobilität ausgeben. „Supersharer“ (Leute, die routinemäßig mehrere verschiedene Formen der Shared Modes nutzen, wie Bikesharing, Carsharing oder Ridesourcing) sparen das meiste Geld und besitzen durchschnittlich halb so viele Pkw je Haushalt, wie diejenigen, die (außer dem eigenen Pkw) nur den ÖPNV nutzen.
2. Shared Modes ergänzen den ÖPNV und verbessern die städtische Mobilität. Ad-hoc Mitfahrgelegenheiten werden am häufigsten für Wege mit sozialen Zwecken genutzt, zu Zeiten, in denen der ÖPNV

weniger häufig oder gar nicht verfügbar ist. Shared Modes ersetzen eher Pkw-Fahrten als Fahrten mit dem ÖPNV.

3. Shared Modes werden weiter signifikant zunehmen. ÖPNV-Unternehmen sollten deshalb alle Möglichkeiten prüfen, sich darin zu engagieren und auf diese Weise sicher zu stellen, dass die implizierten Nutzen umfassend und gerecht geteilt werden. ÖPNV-Unternehmen sollten durch Zusammenarbeit mit anderen Anbietern und im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften die urbane Mobilität für alle Nutzer verbessern, einschließlich einer besseren Integration der Angebote, der Informationen und der Zahlungsmethoden (e-Ticketing!).
4. Sowohl der öffentliche Sektor als auch die privaten Betreiber sind an einer Kooperation bei der Verbesserung der Paratransit-Dienste unter Nutzung neuer Ansätze und Technolo-

Vorsicht bei Internet-Auktionen!

Wer als Verkäufer auf sein eigenes Angebot mitbietet, lebt gefährlich

Internet-Auktionen bei eBay sind immer wieder Anlass für Streitigkeiten. Denn obwohl eBay die Spielregeln für Versteigerungen auf seiner Internetplattform genau festgelegt, versuchen Nutzer immer wieder, diese gezielt zu umgehen. Einen besonders krassen Fall hatte kürzlich der Bundesgerichtshof zu entscheiden (Urteil vom 24.08.2016 – VIII ZR 100/15). Mit einem nicht weniger krassen Ergebnis.

Der BGH musste sich in diesem Rechtsstreit mit den rechtlichen Auswirkungen von Geboten befassen, die der Verkäufer im Rahmen einer Internetauktion auf ein von ihm selbst zum Kauf angebotenes Fahrzeug abgab, um auf diese Weise den Auktionsverlauf zu seinen Gunsten zu manipulieren. Im Juni 2013 bot der Beklagte auf der Internetplattform eBay einen gebrauchten VW Golf 6 im Wege einer Internetauktion mit einem Startpreis von einem Euro zum Verkauf an. Diesen Betrag bot ein unbekannt gebliebener Fremdbieter. Als einziger weiterer Bieter beteiligte sich der Kläger an der Auktion. Er bot zunächst 1,50 Euro – das auf einen Euro folgende nächsthöhere Gebot. Da keine weiteren Gebote folgten, trat der Beklagte selber auf den Plan und gab über ein zweites Benutzerkonto Eigengebote ab und startete so einen Bieterwettbewerb mit dem ahnungslosen Kläger. Bei Auktionsschluss lag ein „Höchstgebot“ des

Beklagten über 17.000 Euro vor, so dass der Kläger mit seinem danach in gleicher Höhe abgegebenen Gebot nicht mehr zum Zuge kam.

16.500 Euro Schadensersatz

Nachdem der Kläger herausfand, wer der andere „Bieter“ war, verlangte dieser vom Beklagten, der das Fahrzeug inzwischen anderweitig verkauft hatte, Schadensersatz in Höhe des von ihm mit mindestens 16.500 Euro angenommenen Marktwerts des Fahrzeugs. Er war der Auffassung, er habe das Fahrzeug für 1,50 Euro ersteigert, da er ohne die unzulässigen Eigengebote des Beklagten die Auktion bereits mit einem Gebot in dieser Höhe „gewonnen“ hätte. Die Schadensersatzklage hatte in der ersten Instanz Erfolg, denn derartige Eigengebote sind nach den zugrunde liegenden allgemeinen Geschäftsbedingungen von eBay unzulässig. Auf die Berufung des Beklagten hob das Oberlandesgericht

(OLG) das erstinstanzliche Urteil jedoch auf und wies die Klage ab. Dabei ging das OLG davon aus, dass zwischen den Parteien aufgrund der Internetauktion ein Kaufvertrag über den Gebrauchtwagen zu einem Preis von 17.000 Euro zustande gekommen sei. Es komme insoweit auf das zuletzt vom Kläger abgegebene Gebot an, auch wenn der Beklagte den Kaufpreis durch seine Eigengebote unzulässiger Weise in die Höhe getrieben habe. Schließlich sei der Kläger ja bereit gewesen, das Fahrzeug zu diesem Preis zu erwerben. Da der Verkehrswert des Fahrzeugs mit 16.500 Euro unter dem Kaufpreis von 17.000 Euro liege, sei dem Kläger aus dem Kaufvertrag selbst und dessen Nichterfüllung kein Schaden entstanden.

BGH kippt das Urteil des OLG

Dieser Auffassung ist der BGH mit deutlichen Worten entgegen getreten und hat der Schadensersatzklage stattgegeben.

In der Entscheidung bekräftigte der BGH erneut seine Auffassung, dass sich der Vertragsschluss bei eBay-Auktionen nicht nach § 156 BGB (Vertragsschluss bei Versteigerung) beurteile, also nicht mit dem Zuschlag an den Höchstbietenden vollziehe. Vielmehr würden auch für eBay-Auktionen die allgemeinen Regeln des Vertragsschlusses gelten, so dass ein Kaufvertrag durch Angebot und Annahme gemäß §§ 145 ff. BGB zustande komme. Danach richte sich das von einem Anbieter im Rahmen einer eBay-Auktion erklärte Angebot gemäß der Definition des § 145 BGB an „einen anderen“, also an einen von ihm personenverschiedenen Bieter. Damit konnte der Beklagte durch seine Eigengebote von vornherein keinen Vertragsschluss zustande bringen. Der Beklagte gab dadurch, dass er die Auktion mit einem Anfangspreis von einem Euro startete, ein verbindliches Verkaufsangebot ab, welches an denjenigen Bieter ge-

richtet war, der zum Ablauf der Auktionslaufzeit das Höchstgebot abgegeben haben würde. Das höchste zum Auktionsablauf abgegebene Gebot stammte daher vom Kläger. Es betrug allerdings entgegen der Ansicht des OLG nicht 17.000 Euro, sondern lediglich 1,50 Euro. Denn auch wenn der Kläger seine zahlreichen Maximalgebote bis zuletzt auf 17.000 Euro erhöht habe, habe er damit noch keine, auf das jeweilige Maximalgebot bezifferte und auf den Abschluss eines entsprechenden Kaufvertrages gerichtete Annahmeerklärungen abgegeben. Der Erklärungsgehalt

eines solchen Maximalgebotes eines Bieter erschöpfe sich vielmehr darin, das im Vergleich zu bereits bestehenden Geboten regulärer Mitbieter jeweils nächsthöhere Gebote abzugeben, um diese Gebote zu übertreffen und dadurch bis zum Erreichen des von ihm vorgegebenen Maximalbetrages Höchstbietender zu werden oder zu bleiben. Nachdem aber außer den unwirksamen Eigengeboten des Beklagten nur ein einziges reguläres Gebot in Höhe von einem Euro auf den Gebrauchtwagen abgegeben worden war, wurde der Kläger mit dem nächsthöheren Gebot

von 1,50 Euro Höchstbietender. Bei einem Verkehrswert von 16.500 Euro stand dem Kläger somit Schadensersatz in Höhe von 16.498,50 Euro zu.

Das Urteil des BGH ist in seiner Klarheit zu begrüßen. Wer eine eBay-Auktion startet, sollte es tunlichst unterlassen, den Auktionsverlauf durch Eigengebote zu manipulieren. Auch das Mitbieten anderer Personen auf Veranlassung des Verkäufers stellt eine solche unzulässige Manipulation dar. Neben erheblichen Schadensersatzforderungen kann ein solches Verhalten im Übrigen auch straf-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

rechtliche Konsequenzen haben. Wer meint, einer solchen Manipulation aufgesessen zu sein, sollte sich rechtlichen Rat holen. Nach der Entscheidung des BGH kann es sich lohnen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

DIE FEINE ART ZU SCHENKEN

Stilvolle Präsente
für private und
geschäftliche Anlässe.



Lindner



WWW.LINDNER-ESSKULTUR.DE

Fisch vom Feinsten

Im „Marlin“ gibt es extrem leckere Variationen der Meerestiere



Hier ist die Deko Programm: Schwertfische an der Decke



Schmuckloser Eingang



Große Sonnenterrasse



Nicht nur ein Augenschmaus: Die Sushi-Surprise-Box

Fotos: SLH

Und ich sag´ noch immer: Gib´ dem Jungen keinen Fisch! Und was hat er nun? Schuppen! Ok, ein alter Kalauer. Und zudem noch recht ungerecht bezüglich einer Speiseart, die hierzulande zu Unrecht in Verruf ist. Fisch kann echt lecker sein. Und wer das nicht glaubt, sollte einmal ins „Marlin“ gehen. Es liegt ein wenig versteckt in Hamburg-Langenhorn schräg gegenüber dem Bauhaus-Baumarkt inmitten eines kleinen Gewerbegebietes.

Das „Marlin“, benannt nach einem tropischen Speerfisch, der auch bedeutungsschwanger in mehreren Ausführungen unter der Decke des Gastraumes baumelt, gehört dem ehemaligen Sternekoch Michael Wollenberg, der zudem ein paar Ecken weiter das „Wattkorn“ betreibt. Man darf also exquisite Küche erwarten – und wird auch nicht enttäuscht.

Mittags freilich muss man nur einen Bruchteil dessen dafür investieren als abends. Pasta, Fleischgerichte wie Königsberger Klopse, Hacksteak oder Jägerschnitzel gibt es bereits für 6,90 bzw. 7,90 Euro, Fischgerichte wie

Brathering, Backfisch, Seelachs oder Schollenfilet für 8,90 Euro. Die Sushi-Platten stehen für 11,90 bzw. 14,90 Euro auf der Karte.

Das Sushi zergeht auf der Zunge

Wir haben Glück, das Wetter meint es gut mit uns. Und so setzen wir uns draußen auf die große Terrasse und ordern die Surprise Box mit Sushi für 14,90 Euro. Die kommt wenig später auf einem stylischen rauten-förmigen Teller und sieht nicht nur klasse aus, sondern zergeht auch auf der Zunge. Mit Fisch kennt man sich hier wirklich aus.

Wer lieber abends das volle Programm genie-

ßen will, kann zwischen unterschiedlichen Variationen von Scampi oder Jakobsmuscheln für je 21 Euro, rustikalem Pannfisch (12,90 Euro), Dorade oder Loup de Meer (je 23 Euro) oder diversen Sushi-Gerichten zwischen 13 und 29 Euro wählen. Wem das zu happig ist, kann 150 Gramm Fischfilets vom Kabeljau, Steinbeißer, Barsch, Lachs, Rotbarsch, Zander oder der Seezunge für 12,90 Euro mit Beilagen bekommen. Das namensgebende Schwertfischsteak mit Wokgemüse und Wasabi-Kartoffelpüree steht mit 21,50 Euro in der Karte. Auch Langusten, Hummer oder Seezunge sind zwischen

39,90 und 49 Euro zu haben. Unter der Kategorie „Hate Fish“ schließlich gibt es ebenso Fleischliches: Wiener Schnitzel oder Rindersteak zwischen 23 und 38 Euro. Wer aber schlau ist, probiert tatsächlich lieber eines der vielen Fischgerichte. Schuppen hin oder her.

Text: Nils Knüppel

Marlin

Tarpen 40

Gebäude 11

22419 Hamburg

Telefon: 040 / 308 50040

Fax: 040 / 30850041

info@marlin-restaurant.de

www.mali-restaurant.de

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 11.30- 22 Uhr

Sa. - So. 12- 22 Uhr

Wer's schräg mag

„The Nice Guys“ ist ein echter Buddyfilm mit zwei ungleichen Typen



Fotos: Concorde-Film



Schöne Auftraggeberin



Was ist denn mit dem los? Nicht selten staunen die Protagonisten über die Ereignisse

Gleich wird's wehtun

Shane Black schlägt wieder zu. Der Regisseur („Kiss Kiss Bang Bang“, „Iron Man 3“), Drehbuchautor („Lethal Weapon“, „Last Boy Scout“) und Gelegenheitschauspieler („Predator“) hat wieder das gemacht, was er bereits vor 30 Jahren zur Perfektion getrieben hatte: ein Buddy-Movie. Mit Ryan Gosling („Drive“) und Russell Crowe („Gladiator“) lässt er zwei gegensätzliche Charaktere aufeinander knallen, die sich erst gar nicht mögen, dann aber zusammenraufen. Klingt bekannt? Ist aber immer wieder schön.

Los Angeles, mitten in den Siebzigern: Holland March (versoffen: Gosling) ist ein abgehalfterter und alleinerziehender Privatdetektiv, der sich mit obskuren Fällen mehr schlecht als recht über Wasser hält. Ein Auftrag lässt ihn die Wege von Privatschläger Jackson Healey (feist: Crowe) kreuzen, der ihm erst mal rein professionell und überaus liebenswürdig den Arm bricht. Als beide merken, dass sie an demselben und sehr bedeutenden Fall dran sind, müssen sie sich zusammenraufen. Dabei spielt eine tote Porno-Darstellerin eine ebenso große

Rolle wie ein vermisstes Mädchen und ein Auftragskiller von außerhalb, der nicht zum Spaß ange-reist ist...

Die Siebziger werden in letzter Zeit ziemlich verklärt. Trotz unmöglicher Mode und fragwürdiger Haarschnitte scheint das Jahrzehnt beliebter zu sein als z. B. die 1980er. Vor diesem Hintergrund entfaltet Drehbuch(mit)autor und Regisseur Black eine abgedrehte Geschichte, die nachzuerzählen praktisch unmöglich ist. Wie seinerzeit auf dem Höhepunkt des Hard-Boiled-Detektivromans, wie ihn Hammett oder Chandler

begründet haben, ist die eigentliche Krimi-Geschichte egal. Es zählen nur Ausstattung, Dialoge, Coolness und Tempo. Einem weiteren Vorbild wird Referenz erwiesen: Ähnlich wie in Polanskis „Chinatown“ wird auch hier dem Detektiv so zugesetzt, dass er den Film hindurch mit einem Verband herumlaufen muss, nur dass es diesmal nicht die Nase sondern der Arm ist. Ausstattung und Musik sind perfekt, und dass Russell Crowe keine Zeit hatte, für seine Rolle Gewicht zu verlieren, ist auch zu verschmerzen, denn so bildet er einen noch größeren Kontrast

zu dem schlanken Gosling. Beiden wird über weite Strecken Angourie Rice die Show gestohlen, die als jugendliche Tochter von Holland March oft mehr Durchblick und Einsatzbereitschaft beweist als ihr Vater.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab 13. Oktober im Handel

Hamburger Hafen und Logistik AG:



Dr. Stefan Behn wird den Vorstand des größten Hamburger Hafenbetriebs Ende März 2017 verlassen. Behn macht damit von einer Klausel Gebrauch, mit Vollendung des 60. Lebensjahres das Unternehmen vorzeitig zu verlassen. Er ist seit 1985, zunächst bei der Tochter HPC, für die HHLA tätig, seit 1996 als Vorstand. Er entwickelte u.a. das Konzept zum Bau des Container Terminals Altenwerder und das noch laufende Ausbauplan für den Burchardkai. Zudem machte er sich um den Ausbau des Kreuzfahrtgeschäfts in der Hansestadt verdient.

Buss Ports Logistics:



Marco Neelsen wird nach einem Jahr an der Spitze das Unternehmen wieder verlassen. Zum Ende des Jahres schließt das Buss Hansa Terminal. Die Buss Gruppe will dann den Hafenumschlag in Hamburg komplett einstellen. Für die 90 Mitarbeiter wurde ein Sozialplan ausgearbeitet, der wegen seiner knappen Bemessung für Unmut sorgte.

Director European Logistics Germany auf. Er ist seit 1999 im Unternehmen und wird auch weiterhin die Bereiche Warehousing und Value Added Services verantworten.

Möller Survey Gruppe:



Kapitän Peter Gerhard Müller wurde in die erweiterte Geschäftsführung des Bremerhavener Unternehmens berufen. Zu seinen Aufgaben gehören die Erweiterung der Kerngeschäfte der Sachverständigenbüros Möller Survey Marine und Möller Survey Automotive sowie die weitere internationale Marktpositionierung der Möller Gruppe.

Dachser SE:



Alexander Tonn, 43, steigt von seiner Position als Head of Contract Logistics zum Managing

IMPRESSUM

Verleger:

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

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

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

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Preis:

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

Abonnement:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

2. November 2016



Hansa Treuhand halbiert seine Flotte

Hamburg – Nach Hanjin Shipping hat die internationale Schifffahrtskrise auch ein erstes Hamburger Opfer gefordert. Die Hermann Ebel Schifffahrts Holding musste Insolvenz anmelden. Betroffen sind auch sechs der 3.500 bis 5.000-TEU-Schiffe des Hamburger Reeders. Das Fondsgeschäft für Schiffe und Flugzeuge wird eingestellt. Von den insgesamt 55 Schiffen der Flotte, darunter 43 Containerschiffe, soll rund die Hälfte veräußert werden. 36 der 130 Mitarbeiter haben ihre Kündigung erhalten. Von den Streichungen nicht betroffen sind der Kreuzfahrtbereich SEA CLOUD CRUISES sowie das Schiffsmaklergeschäft.

HPA will ihre Boote sauberer machen

Hamburg – Die HPA will ihre Bootsflotte sauberer machen. Dazu unterzeichnete sie eine Absichtserklärung mit der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL-Maritime, um gemeinsam ein Konzept für die ökologische Neuausrichtung der HPA-Schiffe zu erarbeiten. Seit Anfang Juli hat die HPA die gesamte städtische Bootsflotte übernommen, wodurch der HPA-Fuhrpark von 31 auf 49 Boote wachsen wird, und soll diese nun schrittweise erneuern. Zudem wird auf ersten Schiffen der paraffinische Kraftstoff GTL Fuel eingesetzt, der weniger als die Hälfte an Partikeln und gut zehn Prozent weniger Stickoxide emittiert als herkömmlicher Dieselmotorkraftstoff.

NPorts schließt Gleisausbau ab

Wilhelmshaven – NPorts hat den Ausbau seiner Hafenbahn im Rüstereieler Groden abgeschlossen. Nachdem anfangs 1.530 Meter Gleise und fünf Weichen erneuert worden waren, wurden nun weiter 1.000 Meter Schienen neu verlegt, diverse Weichen umgelegt und Gleise verlängert. Nun sollen noch fünf Weichen elektrifiziert werden. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf 2,5 Millionen Euro, die zum Teil vom Land und Bund übernommen wurden. Besonders der Kohleumschlag an der Niedersachsenbrücke soll auf 5 Millionen Tonnen steigen. Einen weiteren Schub erhofft sich NPorts durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven.



**Braun Container
Handels-GmbH**

**Stellenausschreibung:
Sales & Operations Manager m/w**

Die Braun Container Handels-GmbH zählt seit 30 Jahren zu den etablierten Anbietern hochwertiger Seefrachtcontainer. Wir sind auf deren An- und Verkauf, Instandsetzung und Vermietung spezialisiert. Zusätzlich bieten wir auch Container-Sonderbauten an.

Zur Verstärkung unseres Teams in Hamburg suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt für den operativen Bereich einen
Sales & Operations Manager (m/w).

Ihre Aufgaben

- Angebotskalkulation/-erstellung und Nachverfolgung
- Auftragserfassung/-verfolgung und Abwicklung inkl. Fakturierung
- Datenpflege im ERP-Programm
- Organisation und Abwicklung von Transporten

Ihr Profil

- Abgeschlossene kaufmännische Ausbildung, idealerweise Kaufmann/-frau für Spedition und Logistik
- Technisches Grundverständnis
- Sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Sehr gute Office-Kenntnisse (Excel, Powerpoint, Outlook, Word)
- Flexibilität Eigeninitiative, Zuverlässigkeit und Teamfähigkeit
- Schnelle Auffassungsgabe, Engagement und strukturierte Arbeitsweise

Wir bieten

- eine spannende Aufgabe in einem wachstumsorientierten Unternehmen
- ein angenehmes Arbeitsumfeld mit einem jungen, leistungsorientierten Team
- eine attraktive leistungsgerechte Bezahlung
- Möglichkeiten zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung
- eine umfassende Einarbeitung, die die schnelle Übernahme von eigener Verantwortung ermöglicht

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Einkommensvorstellungen und frühestmöglicher Verfügbarkeit.

Bewerbungen nur per E-Mail an

Hinnerk Braun: jobs@braun-container.de



Georg-Wilhelm-Straße 181
21107 Hamburg

T: +49 (0) 40 741 160-0
F: +49 (0) 40 741 160-60

E-Mail: info@braun-container.de
Web: www.braun-container.de



**Braun Container
Handels-GmbH**



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport:*

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

Fahrten / *Tours:*

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

Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

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