

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Viel Lärm um Nichts

Markterkundungsverfahren der HPA zu Steinwerder bringt Senator in Erklärungsnot



Foto: SLH

Das Gelände in Steinwerder ist momentan verwaist und gilt als letztes freie Filetstück im Hamburger Hafen

Da staunte die Hamburger Hafenwirtschaft nicht schlecht, als die Hamburg Port Authority (HPA) Mitte Juli das Ergebnis des Markterkundungsverfahrens für Steinwerder bekannt gab. Eine Tochter des chinesischen Großkonzerns Alibaba, der weltgrößte Containerbrückenhersteller ZMPC, wurde für ihren Entwurf eines vollautomatischen Containerterminals mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Und das, nachdem Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch jahrelang erklärt hatte, dass auf der 42 Hektar großen Fläche kein weiteres Containerterminal entstehen werde. Ein Shitstorm von allen Seiten brach aus.

Die Terminalbetriebe waren alles andere als amüsiert über die drohende neue Konkurrenz und erklärten, die vorhandenen Kapazitäten seien mehr als ausreichend. Auch Stauereien und Packbetriebe sahen ihre Felle an-

gesichts eines geplanten weiteren Logistikzentrums im Siegerentwurf davon schwimmen. Die Arbeitnehmervertreter witterten einen drohenden Jobabbau. Thomas Mendrizk, Betriebsratschef am HHLA-Terminal Altenwerder sowie Chef des Ar-



beitskreises Häfen bei der Gewerkschaft Ver.di, kündigte an, man werde „massiv dagegen vorgehen. Dann ist es vorbei mit Scholz and friends.“ Schließlich musste Horch eine Erklärung angeben, dass nichts von dem komme werde. Seite 8

Kostendruck

HPA-Finanzchef Tino Klemm beklagt die viel zu hohen jährlichen Baggerausgaben. *S.6*

Insolvenz

Die Lascherei LCH ist nach langem Streit mit dem Betriebsrat und Ver.di zahlungsunfähig. *S.10*

Bahnbrechend

TCO Transcargo erzielt Erfolge im Export von Bahncontainern nach China. *S.14*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Hamburger Wirtschaftsbehörde jammert ständig, die Presse schreibe schlecht über ihren Hafen. Doch Schuld daran hat sie meistens selbst: Was ihr verlängerter Arm, die HPA, mit dem mehr als unnötigen Markterkundungsverfahren angerichtet hat, ist PR-technisch ein Super-GAU.

Alle (Terminalunternehmen, Logistikbetriebe und Gewerkschaften) schimpften auf sie. Kaum drohte Ver.di mit Liebesentzug, ruderte der Senat zurück.

Wie mächtig die Arbeitnehmervertreter im Hafen sind, zeigt das Beispiel LCH: Da versucht der HHLA-Betriebsrat ganz unverhohlen, die Jobs der Lascher mit in ihren Betrieb zu holen. Wohl um noch mächtiger zu werden, wenn mit der zunehmenden Automatisierung Jobverluste bei den Terminals drohen. Die HHLA-Führung wäre dann noch leichter erpressbar. Sie täte gut daran, auf diesen billigen Trick nicht reinzufallen.

Bleiben Sie entspannt!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

- Albis Hauptversammlung 3
- EU-Beihilferecht entschärft 4
- HPA-Haushalt neu geordnet 6
- Milliardenpokerum Steinwerder 8
- Carola Zehle in Nöten 10

Wirtschaft



12



14

- VDMA wartet auf die Wende 12
- Chinesen fahren auf Züge ab 14
- Neue Flughafendiskussion 16

Recht & Geld

- Dashcams als Zeugen 18

Essen



20

- Lübecker Nudelkontor 20

DVD



21

- Fast & Furious 8 21

Personal

- Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23

Skandal um Vorstandsvertrag

Bei der Hauptversammlung Albis Leasing AG wurde mit der Gründerfamilie abgerechnet

Auf der Hauptversammlung der Albis Leasing AG ging es hoch her. Seit Jahren gibt es Opposition gegen die Familie Mahn, die 32 Prozent des Aktienkapitals an der Gesellschaft hält. Firmengründer Hans Otto Mahn, der Ende 2016 als Vorstandsvorsitzender in den Ruhestand ging, hatte vor Jahren eine Vergütung von über 1 Million Euro erhalten, ohne dass Gewinne vorhanden waren. Damals musste die Gallinat Bank notverkauft werden. Zuletzt hatte der Aufsichtsrat die Vergütung auf 500.000 Euro gedrückt. Aber für diese kleine AG mit 111 Beschäftigten noch immer weit überhöht. Die Aktionäre wurden böse überrascht, als mit der Bilanzvorlage herauskam, dass sein Sohn John statt zum Prokuristen oder Generalbevollmächtigten gleich in den Vorstand berufen wurde. Mit einem Anfangsgehalt von 170.000 Euro und Vergütungs-Boni in gleicher Höhe.

Der Aktionär Bernd Günther sagte, dass so ein Posten wie der von John Mahn nur ein Anfangsgehalt im fünfstelligen Bereich wert sei. Die große Mehrheit der anwesenden Aktionäre folgte den Ausführungen. Mahn Senior, der nicht anwesend war, bekam erstmals über 83 Prozent Gegenstimmen. Die Aktionäre bezeichneten es als feige, dass er nicht zur Sitzung kam.

Als von Aktionärsseite die Drohung kam, den gesamten Aufsichtsrat nicht zu entlasten, wurde mit den Anteilseignern vereinbart, dass bei Mahn Junior ein marktgerechtes Gehaltsgefüge neu zu verhandeln sei. Die Mehrheit der Aktionäre fand es zudem völlig überzogen, dass in einer so kleinen Gesellschaft vier Vorstände aktiv sind. Ein Aktionär meinte: „Mahn kostet zwei Cent Dividende. Wir könnten statt vier Cent sechs Cent Ausschüttung bekommen.“

Die Hauptversamm-

lung begrüßte, dass Marc Tüngler, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz (DSW), in den Aufsichtsrat neu berufen wurde. Endlich ein Unabhängiger, der in den Aufsichtsrat kommt und der weiß, was Recht und Ordnung ist, so die einhellige Meinung. Tüngler wurde mit über 99 Prozent der Stimmen gewählt.

Ein langjähriger Albis-Aktionär sagte zur Arbeit des bisherigen Vorstands, dass dieser außerordentlich erfolgreich arbeite und die Aktie interessant bleibe, zumal Tüngler nun auch mit der unangenehmen Extrabevorteilung der Familie Mahn Schluss machen werde. In der Gesellschaft müsse für alle gearbeitet werden, nicht nur für 32 Prozent!

Bernd Günther sieht deshalb die Entwicklung der Gesellschaft sehr positiv und traut den anderen Vorstän-

den innerhalb von zwei Jahren mehr als eine Ergebnisverdoppelung zu. Der Vertriebsvorstand Andreas Oppitz, der Finanzvorstand Michael Hartwich und der Vor-

standssprecher Bernd Dähling machten einen hervorragenden Eindruck. Die Albis Leasing-Aktie steht momentan bei ca. 3,90 Euro.

Text: Matthias Soyka

UMSCHLAGBAR

Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind Knotenpunkte eines Netzwerks, das Häfen mit Wirtschaftsregionen im Binnenland verbindet. Als führender europäischer Hafen- und Transportlogistiker bietet die HHLA hocheffizienten Containerumschlag für die größten Schiffe der Welt und leistungsfähige Containertransporte aus einer Hand – in Hamburg, Odessa, in Mittel- und Osteuropa, zwischen Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.

HHLA

Schluss mit den Ausreden

Neues entschärftes EU-Beihilferecht erleichtert der HPA das Wirtschaften

Ein fast zwei Jahrzehnte dauernder Kampf mit der EU ist beigelegt. Dies ist die gute Nachricht, die eine Expertendiskussion im Hamburger Hafen-Klub zur Quintessenz hatte. In mehreren Anläufen hatten Brüsseler Politiker versucht, staatliche Zuschüsse für Hafenbetriebe und auch die Vermietpraxis neu zu ordnen, um so versteckte staatliche Subventionen zu kappen und auch das Umschlagwesen für neue Anbieter zu öffnen. Immer wieder wurden die Pläne der EU-Kommission auch von der Hamburg Port Authority als Ausrede angeführt, wenn es darum ging, Verträge zu ändern oder schlicht nichts zu tun. Doch nun liegt seit kurzem eine Verordnung vor, die den Druck aus dem Kessel nimmt.



Gunter Bonz,
UVHH-Präsident



Olaf Otting,
Allen & Overy LLP, Frankfurt



Clemens Holtmann,
Redeker Sellner Dahs, Brüssel

Clemens Holtmann von der Brüsseler Anwaltskanzlei Redeker Sellner Dahs erklärte, dass die EU-Kommission angetreten war, um grundsätzlich staatliche Beihilfen zu verbieten. Ausnahmen sollten nur über eine Anmeldung bei der EU-Kommission möglich sein, durch ein Notifizierungsverfahren. Doch dieses ließe sich durch die neu beschlossene allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) umgehen, in die neuerdings auch Häfen und Flughäfen fallen. Danach sind Investitionsbeihilfen zur

Infrastruktur und in bestimmten Fällen auch Betriebsbeihilfen bis zu einer bestimmten Höhe auch ohne förmlichen Antrag möglich.

Bis zu 150 Millionen Euro ohne Genehmigung förderbar

Empfänger können die Träger der Infrastruktur (z.B. die HPA), Terminalbetreiber oder Nutzer (z.B. Schifffahrtsunternehmen) sein. Kleinere Maßnahmen bis zu 20 Millionen Euro können voll bezuschusst werden, bis 50 Millio-

nen sind 80 Prozent zulässig, bei Seehäfen 130 Millionen zu 60 Prozent. Sind die Häfen Teil des europäischen Fernwegenetzes TEN-T sind sogar 150 Millionen Euro genehmigungsfrei. Zuschüsse sind jedoch nur für defizitäre Investitionen möglich, etwa dem Nachrüsten von Schiffen mit Abgasfilteranlagen. Bei Flächenvergabe an Dritte, erklärte Holtmann, müsse zudem ein Bieterverfahren durchgeführt werden, um möglichst „marktübliche Mieten“ zu erzielen.

Dies, so ergänzte Olaf Otting

von der Frankfurter Kanzlei Allen & Overy, sei jedoch nichts Neues und im allgemeinen Vergaberecht bereits genauso geregelt. Die Vergabe müsse wettbewerblich und diskriminierungsfrei erfolgen. Eine allgemeine Ausschreibung sei aber nur bei neuen Verträgen Vorschrift. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat festgelegt, dass bestehende Verträge nicht gekündigt werden müssen.

Gute Nachricht für alle Hafengebiete

Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunter Bonz, erklärte, dass dies eine gute Nachricht für die Hafengewirtschaft sei, vor allem wenn es um die für viele Betriebe wichtige Verlängerung ihrer Mietverträge geht. Die Stadt Hamburg sei hier Vorreiter gewesen. Der kürzlich verstorbene Wirtschaftssenator Helmuth Kern habe schon 1970 die Trennung von Infrastruktur, die nur dem Staat überlassen wurde, und Superstruktur, die Unternehmenssache sein sollte, vollzogen. Dem sei die EU 1995 gefolgt. Die seitdem geschlossenen Mietverträge hätten eine Maximallaufzeit von 30 Jahren, einhielten eine Verlängerungsmöglichkeit und orientierten sich am Mietenspiegel. Die Kaimauermiete sei zur Amortisierung der Vollkosten nach 55 Jahren berechnet worden und damit deutlich höher als im übrigen Europa. Die Wassertiefen wurden stets vom Vermieter garantiert. Bei vorzeitigen Kündigungen bestehe ein Entschädigungsrecht.

Dies alles, so Bonz, habe die EU in zwei Anläufen (Port Package I, 2001, und Port Package II, 2006) zu kippen versucht.

Bei Mietverlängerungen sollte es eine europaweite Ausschreibung ohne Entschädigungsmöglichkeiten oder der Verpflichtung zu Personalübernahme geben. Vor allem große Reedereien wollten so günstig an Umschlagflächen gelangen.

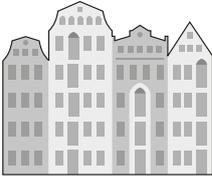
Hamburger Verträge sind keine Konzessionen

Mit nur einer Stimme Mehrheit habe das EU-Parlament dies gestoppt. Im nun geltenden Port Package III muss lediglich die Verlängerung von Konzessionen ausgeschlossen werden. Die EU-Kommission habe jedoch eindeutig erklärt, dass die in Hamburg üblichen Verträge keine Konzessionen seien. Dieses Vergaberecht sei eher in Südeuropa üblich. Zudem sei laut Bonz durch die neue AGVO klar, dass die jährlichen Unterhaltsbaggerungen im Hamburger Hafen nicht als unerlaubte Beihilfen gelten. Auch die Mieten müssten nicht zu Marktpreisen von anderen Branchen erhoben werden.

Bonz kritisierte indes das Verhalten der HPA in den letzten Jah-

ren scharf. Sie habe durch die Hintertür versucht, Regelungen aus dem Port Packages I und II durchzusetzen. So sei sie mit Verweis auf Brüssel beim HANSAPORT nicht ihrer vertraglich garantierten Unterhaltsbaggerungspflicht nachgekommen, bei der Vermietung von Hafengebieten habe sie gehofft, deutlich höhere Marktpreismieten zu erzielen. Bei den schwimmenden Bauten habe sie mit Verweis auf das EU-Beihilferecht versucht, eine Erhöhung von 700 Prozent durchzusetzen. „Die HPA hat in der Hafengewirtschaft erhebliche Unsicherheit verbreitet, indem sie bei Vertragsänderungen neue Konditionen durchzusetzen versuchte“, sagte Bonz. Otting kritisierte: „Das EU-Recht darf nicht instrumentalisiert werden, wo es gar nicht anwendbar ist.“ Bonz rief die HPA auf, auf „den Boden des Konsenses“ für Investitions- und Beschäftigungssicherheit zurückzukehren und Betriebe nicht in die Mietpreisfalle tappen zu lassen. Zumal die HPA in ihrem originären Bereich mittlerweile kostendeckend arbeite (siehe Seite 6.)

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

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

So kann es nicht weiter gehen

Der HPA-Finanzchef Tino Klemm klagt über extrem hohe Baggerkosten



Foto: SLH

Um den Hafenbetrieb aufrecht zu erhalten, verbaut die HPA jährlich Millionenbeträge

Der Finanzchef der Hamburg Port Authority (HPA), Tino Klemm, schlägt Alarm. In den letzten Jahren hat die HPA per anno rund 100 Millionen Euro für das Ausbaggern der Sedimente ausgegeben, wobei gut die Hälfte für das Verklappen in der Ostsee und fast der gleiche Betrag für das Dekontaminieren und Deponieren an Land von schwerer belasteten Flussablagerungen aufgebracht werden musste. Das sei sehr, sehr viel Geld und könne so auf Dauer nicht weiter gehen. Gleichwohl: Gerade die HPA ist seit Jahren damit beauftragt, ein Sediment-Konzept zu erstellen, um genau dies zu regeln.

Auch was die übrigen Aufgaben der HPA angeht, glaubt Klemm nicht, dass die Hafenverwaltung diese ohne erhöhte Unterstützung seitens der Stadt leisten kann. Diesbezügliche Verhandlungen mit dem Senat laufen derzeit. Insgesamt erhielt die HPA 2016 von der Stadt und auch vom Bund Zuschüsse in Höhe von rund 180 Millionen Euro. Dennoch verbuchte die HPA einen Fehlbetrag inklusive Steuern von 37,7 Millionen Euro, der aufgrund von Einmaleffekten wie niedrigeren Zinsen für Pensionsrückstellungen und Nachzahlungen fürs Sedimentbaggern in Höhe von 7,9 Millionen Euro deutlich höher hätte ausfallen können. In diesem Jahr wird er 73 Millionen Euro betragen. Bereinigt um Einmaleffekte immer noch 56

Millionen Euro. Wobei das nur ein Buchungswert ist.

Denn von den 422 Millionen Euro Aufwendungen, die die HPA finanzieren muss, sind immerhin zwölf Prozent Abschreibungen. Würde man diese 47,7 Millionen Euro von dem Fehlbetrag abziehen, hätte die HPA sogar einen Gewinn erwirtschaftet. So aber minimiert sich in der Bilanz der Eigenanteil der HPA von 52,7 auf 48,8 Prozent. Der Verschuldungsgrad stieg von 47,3 auf 51,2 Prozent oder eine Viertel-Milliarde Euro.

Mieten sind die Haupteinnahmequelle

Dem standen Einnahmen in Höhe von 184,8 Millionen Euro gegenüber. Diese stammen zu über der

Hälfte aus Mieten (69 Millionen Euro für Flächen, 17 Millionen Euro für Kaimauern, 8 Millionen Euro Gebäude u.ä.) und zu 39 Prozent aus dem Hafenbetrieb (52 Millionen Euro Hafengeld, 20,5 Millionen Euro Hafenbahn etc.). Hinzu kommen ein Prozent Gebühren sowie Instandhaltungserlöse und Dienstleistungen in Höhe von über 15 Millionen Euro.

Der größte Haushaltsbrocken bei den Ausgaben sind natürlich die Materialaufwendungen (165,1 Millionen Euro). Schließlich betreibt die HPA nicht nur die Kaikanten und etliche Gebäude, sondern baut auch im Auftrag der Stadt Straßen und Brücken. Ein gutes Viertel (110,2 Millionen Euro) nimmt die Ausgaben für die 1.749 Mitarbeiter ein, 78 Mil-

lionen Euro werden für sonstige Dinge ausgegeben. Insgesamt investierte die HPA im vergangenen Jahr 217 Millionen Euro, 11 Millionen weniger als 2015: 65 Millionen in den Ausbau der Hafenbahn, 31 Millionen Euro für neue Straßen, 29 Millionen für den Umbau der Einfahrt zum Vorhafen, 23 Millionen in IT und neue Hafenschlepper, 19 Millionen in den Umbau der Verkehrsanbindung Burchardkai, 17 Millionen Euro in Immobilien und 33 Millionen für sonstige Tätigkeiten wie die Sanierung des Alten Elbtunnels und den Hochwasserschutz. Davon wurden 65 Millionen Euro von der Stadt direkt finanziert.

Wo die Fehlbeträge entstehen, kann die HPA mittlerweile genau benennen. Unter dem griffigen Titel HPAnext hat sich die Hafenverwaltung eine neue Haushaltsstruktur gegeben. In dieser sind



Tino Klemm,
HPA-Finanzchef

die Aufgaben in zwei Hauptbereiche unterteilt. Im kommerziellen Bereich sind die Kernaufgaben der HPA erfasst: Die Verwaltung der Kaikanten, der Hafenbahnbetrieb, das Flottenmanagement der

HPA-eigenen Schiffe sowie die Servicestationen für die Eisenbahn und das Beladen der Kreuzfahrtschiffe. Diese Arbeit ist kostendeckend. Dem steht der öffentliche Teil gegenüber, indem die HPA Aufgaben im Hafen für die Stadt übernimmt. Etwa den Bau von Straßen und Brücken, den Hochwasserschutz, das Ausbaggern der Hafenzufahrten und Liegewannen etc.. Diesen beiden Bereichen arbeiten zwei Abteilungen zu, die technische und der allgemeine Bereich wie IT, die sich gegenseitig Rechnungen stellen, um den internen Aufwand zu quantifizieren. Klemm erhofft sich dadurch nicht nur mehr Transparenz und eine klare Abtrennung gegenüber den strengen Beihilfe-Regelungen der EU, sondern auch eine straffere interne Abwicklung der Aufgaben und somit höhere Effizienz.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

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

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

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



PR-GAU wegen Steinwerder

Wilde Spekulationen um die Zukunft des Herzens des Hamburger Hafens



Schon beim ersten Ideenwettbewerb glaubten viele irriger Weise, dass der Siegerentwurf auch umgesetzt wird

Welcher Teufel hat die HPA da nur wieder geritten? Das abermalige Markterkundungsverfahren zu Steinwerder Süd hat zu tagelangen Verunsicherungen und bösem Blut geführt. Wilde Verschwörungstheorien rankten sich um die kaum nachvollziehbare Entscheidung. Dabei hätte es die Hafenverwaltung eigentlich besser wissen müssen. Schon bei dem ersten Verfahren 2011 waren die Siegerentwürfe reichlich unrealistisch.

Damals hatten die Planer noch eine Fläche von 140 Hektar im Visier. Diese ist nun drastisch auf 42 Hektar geschrumpft, nachdem kurze Zeit später zur Überraschung aller ein Kreuzfahrtterminal ins Herz dieser Fläche platziert worden war. Davon war im ein Jahr zuvor verabschiedeten Hafenentwicklungsplan (HEP) nichts erwähnt worden. Trotzdem erklärte Wirtschaftsminister Horch seitdem mantraartig, der HEP gelte weiter. Und darauf verließ sich die Hafenwirtschaft.

Zu der besagten Fläche heißt es auf Seite 69 des HEPs: „Nach derzeitigem Planungsstand ist eine Entwicklung des Areals aus mehreren Nutzungsbausteinen optimal. Dies ermöglicht eine höhere Flexibilität, um auf entsprechende Marktentwicklungen reagieren zu können. Dabei können neben einer Nutzung als Umschlagfläche (Con-

tainer- und Multi Purpose-Umschlag) zugleich auch Produktions- und Logistikfunktionen angesiedelt werden.“ Dadurch sollte zusätzliche Ladung an den Hafen gebunden werden.

Nochmaliger Wettbewerb war unnötig

Warum die HPA nun noch einmal Nutzungsideen für die deutlich kleinere Fläche einsammelte, bleibt ihr Geheimnis. Der Markt hat sich in den letzten Jahren, abgesehen von dem Konzentrationsprozess bei den Reedereien, kaum verändert. Mit den nun veröffentlichten Siegerentwürfen schuf sie einen PR-Super-GAU. Schon die zentralen Kriterien des Wettbewerbs führten zu Kopfschütteln. „Rund drei Viertel der zu erzielenden Punkte wurden für die Finanzierung vergeben“,

wunderte sich ein HHLA-Sprecher. „Wir hatten den Eindruck, da wurde vornehmlich nach einem Finanzierungsmodell gesucht.“ Nahrung erhielt diese Einschätzung von dem Siegerentwurf, der eine komplette Finanzierung selbst der Infrastruktur durch den Investor vorsah. Das würde der HPA mehrere 100 Millionen Euro ersparen. Nicht ganz unwichtig, da der Ausbau des Gebiets im Hamburger Haushalt bisher überhaupt nicht budgetiert ist. Merkwürdig auch, dass der Siegerentwurf sehr einer Studie ähneln soll, die das Fraunhofer Institut vor einigen Jahren für die HPA erstellt hatte.

Zudem sahen die Hamburger Unternehmen mit Argwohn, wie in den vergangenen Monaten die chinesischen Investoren von der HPA und der Wirtschaftsbehörde hofiert wurden. Im Frühjahr wurde eine hochrangige Delegation durch Steinwer-



So soll die Fläche einmal aussehen, wenn der Oderhafen zugeschüttet worden ist

der geführt. Als die HHLA, die sich mit ihrer Tochter HPC ebenfalls an dem Markterkundungsverfahren beteiligte, das Gelände auch noch einmal in Augenschein nehmen wollte, wurde ihr dies indes verweigert. Das löste in dem Betrieb, der immer noch zu fast 70 Prozent im städtischen Eigentum ist, reichlich Unverständnis aus.

Chinesen wollen auch bei HSH Nordbank einsteigen

Wilde Spekulationen schossen nun nach der Bekanntgabe des Siegerentwurfs ins Kraut. Alibaba, das auch im Versandhandel weltweit der größte Konkurrent des Otto-Konzerns ist, wolle sich in Hamburg ein Standbein für den europäischen Markt schaffen, war die eine These. Derzeit interessiert sich der chinesische Konzern für das alte Opel-Gelände in Bochum, das liegt aber für den Import nicht so gut wie die Hansestadt. Die andere These war noch konspirativer: Alibaba ist auch die Auswirtschaftsbank des chinesischen

Staates mit einer Bilanzsumme von über 700 Milliarden Dollar und hat sich am Bieterverfahren für die HSH Nordbank beteiligt. Dort drohen Hamburg und Schleswig-Holstein im kommenden Frühjahr Verluste in zweistelliger Milliardenhöhe. Wenn die Chinesen bei der HSH einsteigen würden, könnte ihnen die Stadt das mit dem Filetstück im Hamburger Hafen versüßen.

„Will die Stadt neben dem Hafen nun auch den deutschen Versandhandel ruinieren?“, fragte so mancher im Hafen nun lautstark. Ver.di fürchte um Arbeitsplätze im Hafen. Die HHLA soll bereits errechnet haben, dass im Fall des Baus eines Containerterminals in Steinwerder der Abschreibungsbedarf am gegenüber liegenden Container Terminal Tollerort 400 Millionen Euro betragen werde. Zudem würden 300 Arbeitsplätze wegfallen. Die Stadt solle sich lieber um den Neubau der Köhlbrandbrücke kümmern, um die Erreichbarkeit des automatischen Terminals Altenwerder für Großschiffe wieder herzustellen.

Und EUROGATE soll postwendend bei der Stadt beantragt haben, die Westerweiterung nun endlich umzusetzen.

Andere wiederum meinten, dass der Einstieg der Chinesen in Hamburg gar nicht so schlecht sei. Die Hansestadt sei der letzte Hafen, in dem es keinen ausländischen dedicated Terminal gebe. Auslandsbeteiligungen an Terminals seien in den übrigen Häfen der Nordrange ein Garant für stabile Ladungsmengen.

Horch stellt klar: Nichts ist entschieden

All das veranlasste Horch schließlich, Ende Juli gegenüber Ver.di und dem Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) eine Erklärung abzugeben, wonach das Ergebnis des Markterkundungsverfahrens kein Präjudiz für die Flächenverwendung sei. Es werde zudem kein Arbeitsplatz bedroht und kein Voll-Containerterminal auf dem Gelände errichtet.

Text: Matthias Soyka

Carola Zehle in Nöten

Betriebsrat und Ver.di treiben Carl Tiedemann-Tochter LCH in die Insolvenz

Im Hamburger Hafen tobt seit Jahren ein erbitterter Machtkampf. Es geht um die Lascher, also jene Dienstleister, die auf den Seeschiffen die Ladung sichern. Dies wird von einer Handvoll Betrieben erledigt, zu denen auch die Traditionsfirma Carl Tiedemann gehört. Immer wieder hat es Versuche gegeben, die arbeits- und somit kostenintensiven Jobs selbst zu erledigen. Zunächst waren es die Reeder, die im Vorwege der Maritimen Konferenz die Erlaubnis erhalten wollten, mit ihrem wesentlich günstigeren Bordpersonal diese wichtige Tätigkeit übernehmen zu dürfen. Nachdem dies gescheitert war, machten sich offenbar der Betriebsrat der HHLA und Ver.di-Vertreter an diese Aufgabe. Erstes Opfer ist die Carl-Tiedemann-Tochter Lasch Company Hamburg GmbH (LCH), die Mitte Juli Insolvenz anmelden musste.

LCH hat seinen Firmensitz auf dem Betriebsgelände des Burchardkais. Die 116 Mitarbeiter sind dort für das Verzurren der Container verantwortlich. Wie alle Hafendarbeiter werden sie nach einem speziellen Tarifvertrag entlohnt, der ihnen fürstliche Gehälter einräumt. Zwischen 50.000 und 90.000 Euro im Jahr. Allerdings ist das nicht ganz so viel, wie im Tarifvertrag steht. Dieser gilt auch für die wesentlich lukrativeren Arbeiten der Containerbrückenfahrer und andere Spezialisten. Für die Lascher gibt es in dem Tarifvertrag eine Öffnungsklausel, die eine Reduzierung von bis zu 15 Prozent des Grundlohns, der etwa zwei Drittel ausmacht, erlaubt. Dieses muss jährlich zwischen den Tarifpartnern neu verhandelt werden.

Das jährliche Ritual verursache bei ihren Mitarbeitern einen faden Beigeschmack, meint LCH-Geschäftsführerin Carola Zehle. Trotz der fürstlichen Entlohnung, ein Gabelstaplerfahrer im Speditionsgewerbe verdient 30 Prozent weniger, glaubten die Mitarbeiter, ihnen würde etwas fehlen, was ihnen eigentlich tariflich zustehe. Das Argument, dass Carl Tiedemann mit der HHLA langfristige Verträge habe und sonst nicht mehr

kostendeckend wirtschaften könne, lassen sie nicht gelten. Die HHLA solle einfach mehr Geld bezahlen. Dann könne die HHLA die Arbeit auch gleich selber machen und die Laschbetriebe wären überflüssig, argumentiert Zehle. In diesem Jahr hatte sich Ver.di uneinsichtig gezeigt. Zehle zog vor Gericht und erstritt einen Nachlass von zwölf Prozent.

Dieser war auch bitter nötig, denn die Lascher haben seit zwei Jahren mit Einbußen zu kämpfen. 2015 war der Umschlag am Burchardkai um fast 30 Prozent eingebrochen. Hinzu kam, dass Carl Tiedemann am Container Terminal Altenwerder einen Teil seines Auftrags völlig überraschend an die Konkurrenz verlor. 18 Prozent des Umsatzes waren so mit einem Schlag weg.

Davon hat sich die Gruppe bis heute nicht erholt. Zwar schrieb sie seit Jahresbeginn wieder schwarze Zahlen, doch schob sie Altlasten wie Steuerschulden vor sich her. Hinzu kamen immer wieder negative Nachrichten, die der HHLA-Betriebsrat über seine Aushänge auf den Terminals veröffentlichte. Dort behauptete er, dass Carl Tiedemann und LCH nicht in der Lage seien, „tarifgerecht zu entlohnen bzw. überhaupt die anstehenden Löhne

zu zahlen“. Die Negativmeldungen veranlassten die HHLA-Führung einen 2014 gewährten Arbeitsvorschuss in Höhe von 530.000 Euro, für den Carl Tiedemann Zinsen zahlte, mit geleisteter Arbeit zu verrechnen und einzubehalten. Auch das Finanzamt rückte an und pfändete einen Betrag in ähnlicher Höhe.

Carola Zehle versuchte das Geld durch den Verkauf einer Terminalbeteiligung in Duisburg aufzubringen. Doch die Zahlung erfolgte nicht schnell genug. Tatsächlich schuldete die Gruppe auch den 162 Mitarbeitern bei Carl Tiedemann für einige Tage den Lohn. Die LCH-Mitarbeiter reagierten darauf mit massenhaften Krankmeldungen. 90 Prozent der Belegschaft erschien nicht mehr zur Arbeit. LCH konnte die Aufträge am Burchardkai nicht mehr bedienen und hatte somit keine Einnahmen mehr. Die logische Folge war der Konkursantrag.

Was den HHLA-Betriebsrat tatsächlich umtreibt, sich in die Arbeitspolitik bei LCH einzumischen, wurde in dem Aushang von Ende Juni deutlich. Dort fordert er den HHLA-Vorstand auf, künftig „das Laschen von Seeschiffen in Eigenregie zu durchzuführen“.

Text: Matthias Soyka

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

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

Warten auf die Wende

Schiffbauzulieferer hoffen im maritimen Bereich auf alternative Antriebe

Die deutschen Schiffbauzulieferer sind in einer schwierigen Lage. Nach einem Umsatzrückgang von 5,3 Prozent im vergangenen Jahr auf 11,1 Milliarden Euro erwartet die Branche auch in diesem Jahr keine Besserung, so die Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA). Die Zahl der Mitarbeiter ist bereits um 2.000 auf 65.000 zurückgegangen. Kein Wunder, schließlich steckt die Kundschaft, die Reeder, seit acht Jahren in einer tiefen Krise. Doch auch andere Einflüsse haben sich negativ ausgewirkt. Vor allem die unklaren politischen Vorgaben.

Vor allem fordert der Verband den Einstieg in die maritime Energiewende. Die Autoindustrie sei in diesem Bereich viel weiter, sagte Vorstandsmitglied Martin Johannsmann. Hier habe die Politik viel klarere Vorgaben gemacht. In der Schifffahrt sei dies indes ganz anders. Die Weltschiffahrtsorganisation IMO habe sich bislang nicht zu einem Fahrplan für die Umstellung der Schiffsantriebe auf alternative Kraftstoffe oder komplett elektrische Antriebe durchringen können. Andere umweltpolitische Vorgaben würden nachträglich wieder aufgeweicht.

Jüngstes Beispiel sei die Ballastwasserverordnung, die ursprünglich vorsah, dass bis zum Jahr 2022 alle 40.000 Handelsschiffe mit Reinigungsanlagen ausgestattet sein müssten. Diese Vorgabe sei nun auf 2024 gestreckt worden. Für die vielfach mittelständisch geprägte deutsche Zulieferindustrie seien solche sich ständig ändernden Vorgaben Gift. Bereits marktreife Systeme würden nun erst einmal für zwei weitere Jahre kaum verkauft, weil der Druck weg ist. Großbetriebe könnten solche Durststrecken durchhalten, kleine Betriebe deutlich schlechter.

Der VDMA-Vorstandsvorsitzende Alexander Nürnberg frag-



Alexander Nürnberg,
VDMA-Vorstandsvorsitzender

te, warum es in der Schifffahrt so schwer sei, solche Dinge durchzusetzen. Im Automobilsektor würden Kosten für technische Neuerungen einfach an den Kunden weiter gegeben. „Was macht es aus, wenn eine Weinflasche aus Südafrika am Ende für fünf Cent mehr im Regal steht, dafür aber der Transport sauber und sicher ist?“

Digitale Systeme werden
zu Wachstumstreibern

Dem entsprechend ist die Zahl der Auftragseingänge bei den meisten Mitgliedsfirmen des VDMA rückläufig. Nur 21 Pro-



Martin Johannsmann,
VDMA-Vorstand

zent meldeten einen Anstieg, 55 Prozent einen Rückgang. Deutlich positiv entwickle sich nur der Bereich digitale Lösungen. Vor allem Sensorik-Systeme und Softwareentwicklungen würden die Schifffahrt deutlich erleichtern. Bei Helsinki beispielsweise werde im kommenden Jahr ein Massengutschiff mit drei eigenen Ladekränen getestet, die den Entladevorgang automatisch abwickeln. Es gebe dort keine Steuerkabine in dem Kran mehr, sondern nur noch Überwachungsmonitore auf der Brücke, so Nürnberg. Die Vorteile lägen auf der Hand. Das System füh-

re zu einer wesentlich besseren Belastung der Kräne, da die Sensorik beispielsweise ein Anschlag der Greifer an der Bordwand verhindert, und insgesamt zu einem effizienteren Betrieb.

Dem gegenüber sei der lange florierende Offshoremarkt eingebrochen. Dies liege vor allem an niedrigen Ölpreis, der die Erschließung neuer Ölfelder derzeit unattraktiv macht. Dem entsprechend ist der Anteil der Umsätze der Schiffszulieferer im Bereich Meerestechnik auf nur noch acht Prozent gesunken. Über zwei Drittel des Umsatzes werde im Handelsschiffbau erzielt, so Johannsmann. Jedoch nehme die Bedeutung des Marineschiffbaus weiter zu. Sie liegt bei 23 Prozent.

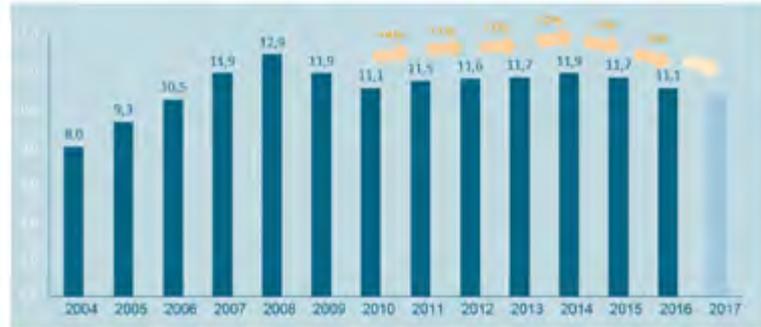
Über drei Viertel der Aufträge kommen aus dem Ausland

Über drei Viertel des Umsatzes (78 Prozent) erzielen die deutschen Zulieferer bei Kunden aus dem Ausland. Die meisten kommen aus der EU (37,2 Prozent), fast ebenso groß ist der Exportanteil nach Asien. Aus China stammen 21,2 Prozent der Kaufaufträge, aus Korea 9,6 Prozent. Weitere Großkunden sind in Nordamerika (9,1 Prozent) ansässig. Norwegen und Island folgen mit je knapp fünf Prozent.

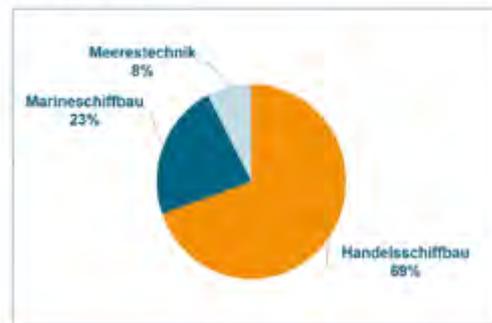
Lediglich 22 Prozent aller Aufträge kommen aus dem Inland. Hier sind die süddeutschen Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg mit je 21 Prozent die größten Produzenten. Erst dann folgen die norddeutschen Länder Schleswig-Holstein (14 Prozent) und Hamburg (13 Prozent).

Text: Matthias Soyka

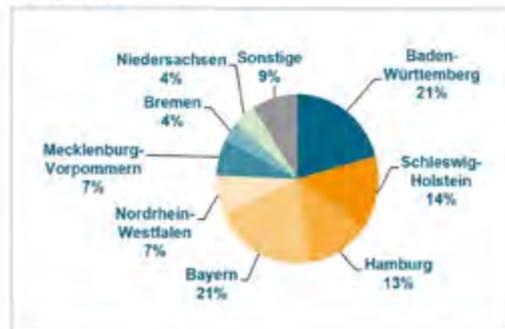
Deutsche maritime Zulieferindustrie - Konjunkturerhebung 2017
Umsatz (Mrd. Euro)



Konjunkturspiegel 2016 / 2017
Absatzbereiche Umsatzanteile



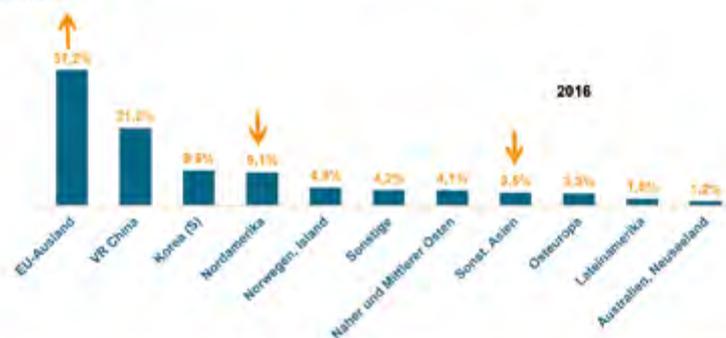
Konjunkturspiegel 2016 / 2017
Umsatz nach Bundesländern



Konjunkturspiegel 2016 / 2017



Auftragseingang aus dem Ausland, nach Regionen in Prozent



Chinesen fahren auf Bahnimport ab

Die Packerei TCO Transcargo bestreitet schon zehn Prozent ihres Umsatzes damit

Seit über 25 Jahren ist die Hamburger TCO Transcargo GmbH auf das Lagern, Packen und Stauen von Containerware und Schwergütern spezialisiert. Stets handelte es sich dabei um Waren, die per Schiff im- oder exportiert wurden. Nun ist eine weitere Komponente hinzugekommen: Der Bahn-Export nach China. Rund zehn Prozent des Umsatzes erzielt TCO mittlerweile durch das Packen der Container und den Transport zu den Bahnhöfen bei Eurokombi Waltershof oder DUSS in Hamburg-Billwerder.

Bis zu 25 Container die Woche verlassen das Gelände auf der Hohen Schar. „Das sichere Beladen von Bahncontainern ist schon eine gewisse Umstellung“, räumt TCO-Geschäftsführer Thomas Wolnewitsch ein. Denn auf den Zügen sind die Container stärkeren Beschleunigungen und schnelleren Temperaturwechseln ausgesetzt. „Im Inneren eines Schiffes herrscht quasi immer gleiches Klima, so Wolnewitsch weiter. Der Zug nach China legt aber rund 1.600 Kilometer am Tag zurück und kann so mehrere Klimazonen durchfahren. Deshalb kommt es auch schon einmal vor, dass bestimmte Ladung in Kühlcontainern versandt wird. Medizinische Geräte beispielsweise reagieren auf starke Temperaturunterschiede sensibel.

Eher Konkurrenz zur Luft- als zur Seefracht

Rund 70 Prozent der Ladung sind allerdings Luxusautos, vornehmlich Range Rover und Bentleys. Hinzu kommen Stahlcoils und Maschinen. Auch wenn mittlerweile 177 Ganzzugverbindungen zwischen Hamburg und China angeboten werden, sieht Wolnewitsch darin keine Konkurrenz zu den Seeverkehren. Dafür seien einfach die Ladungsmengen zu gering. Diese entsprechen selbst auf 177 Zügen



Thomas Wolnewitsch mit einem der Exportwagen

nicht einmal der Kapazität eines einzigen Supercarriers, von denen Hamburg täglich drei erreichen. Die Zugverbindung sei eher eine Alternative zur Luftfracht. Auch preislich liegen die Bahncontainer mit 3.000 bis 4.000 Dollar zwischen See- und Luftfracht.

Die 11.000 Kilometer auf der alten Seidenstraße legt der Zug in 16 bis 17 Tagen zurück und ist damit doppelt so schnell wie ein Seeschiff. Vor allem in Europa verliere der Zug

wegen der vielen Brücken und Kurven aber noch Zeit. Ziel des Operateurs Zhengzhou International Hub (ZIH) sei eine Fahrzeit von sieben bis neun Tagen. Dabei werden die aus Hamburg kommenden Waggons nahe der polnischen Grenze mit Wagen aus Düsseldorf zusammengestellt. An der weißrussischen Grenze müssen die Wagen zudem auf Breitspur umgeacht werden.

Bei der Verladung kann TCO auf neuestes Equipment in den Containern zurückgreifen. Zum einen werden auch High Cube-Boxen von ZIH zur Verfügung gestellt, zum anderen sind darin auch Vorrichtungen für das Einhängen von Zwischenböden vorgesehen, die beim zweistöckigen Palettenladen hilfreich sind.



Ein Range Rover wird verzurrt

Text: Matthias Soyka

DIE MAY & CO. LOGISTIK GMBH ERÖFFNET EIN BÜRO IM HERZEN HAMBURGS.



MAY & CO.
— LOGISTIK —

WACHSTUM BRAUCHT PLATZ

INVESTIEREN • ENTWICKELN • VERMIETEN

Unser Fokus: Projektentwicklung & Revitalisierung von modernen Logistik- und Industrieflächen in Deutschland.

Unser Ankaufsprofil senden wir Ihnen gern persönlich zu. Alternativ können Sie dieses auf unserer Internetseite herunterladen
www.mayundco.de

Bevor wir mit der Realisierung Ihres Projekts beginnen, wollen wir Sie und Ihr Unternehmen verstehen, denn:

ERFOLG BEDARF DER PLANUNG

- Standortsuche und – analyse
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Nutzerspezifische Projektentwicklung in allen Größenordnungen
- Revitalisierung von Bestandsimmobilien
- An – und Verkauf von Bestandsimmobilien
- Vermietung von eigenen Bestandflächen
- Verkauf von fertiggestellten Projektentwicklungen
- Service Development für Eigennutzer

*„Geschäfte werden
zwischen Menschen
gemacht.“*



Stefan Harder
Geschäftsführer

Esplanade 41 – Finnlandhaus – Telefon: 040 - 740 770 500
20354 Hamburg

Mobil: 0171 36 36 338

E-Mail: harder@may-gruppe.de

Quo vadis Flughafen Hamburg?

Und wieder einmal wird eine Verlagerung nach Kaltenkirchen diskutiert

Der Hamburger Flughafen steht derzeit wieder einmal im Mittelpunkt kontroverser Meldungen und Positionen. Auf der einen Seite ist da die erneute Auszeichnung als bester Regionalflughafen Europas sowie die Verkündung eines neuen Rekords bei den Fluggastzahlen in 2016 (16,2 Millionen/+ 3,9 Prozent gegenüber 2015) und des Baus von zusätzlichen Fluggastbrücken im Rahmen der „Planungen für die Zukunft“. Auf der anderen Seite werden Rekordzahlen der Lärmbelästigung der Bevölkerung durch den Luftverkehr angeprangert – insbesondere auch durch die weiter gestiegene Anzahl der Starts und Landungen außerhalb der allgemeinen Betriebszeiten sowie zunehmende Belastungen von Wohngebieten durch den Verkehr zu und von den für Urlaubsreisende ausgewiesenen Sonder-Parkflächen.

In diesem Zusammenhang wird erwartungsgemäß wieder die Frage aufgeworfen, ob der innerstädtische Standort noch zukunftsfähig bzw. längerfristig stadtentwicklungspolitisch vertretbar ist – zumal auch in Hinblick auf den im Sinne des politischen Ziels der wachsenden Stadt dringenden Bedarfs an zusätzlichen Bauflächen im Stadtgebiet. Das führt mehr oder minder unweigerlich zum Wiederaufleben der Diskussion um eine Verlagerung des Flughafens in den Raum Kaltenkirchen. Die wurde bereits in den 1960er Jahren geplant. Seither wurde sie wiederholt verworfen und wieder aufgegriffen. Zuletzt wurde das Thema im August 2013 auf der Basis eines Beschlusses der Wirtschaftsminister und -senatoren der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ad acta gelegt. Als Alternative wurde geltend gemacht, die bestehenden norddeutschen Flughäfen sollten stattdessen im Falle von Kapazitätsengpässen in der Zukunft zusammenarbeiten.

Unter anderem wurde seinerzeit der seit Jahren in seinem Bestand bedrohte Flughafen Lübeck-Blankensee als „3. Start- und Landebahn in der Metropolregion Hamburg“

ins Spiel gebracht und damit als unverzichtbar erklärt. Das basierte nicht zuletzt auf den Ergebnissen einer von den norddeutschen Bundesländern in Auftrag gegebenen „Gutachterlichen Vorarbeit zur Erstellung eines norddeutschen Luftverkehrskonzeptes“. Für jeden, der sich einigermaßen mit der Materie auskennt, war die Absurdität des betreffenden Vorschlags offenkundig. Sehr zu Recht wurde er deshalb umgehend vom Hamburger Flughafenchef mit der Bemerkung relativiert, dass er Lübeck-Blankensee auf absehbare Zeit lediglich als „Reserveflughafen“ oder „Ausweichflughafen“ für Hamburg sehe. Auch die Option einer künftigen Zusammenarbeit den norddeutschen Flughäfen im Falle der Überlastung des Hamburger Standortes hat mit der Wirklichkeit des kommerziellen Luftverkehrs wenig zu tun.

Es geht weniger um die Kapazitätsfrage

Grundsätzlich ist die Frage der Zukunft des Hamburger Flughafens nicht primär eine Kapazitätsfrage, sondern ein Schwerpunkt-Thema der Metropolentwicklung und sollte auch dementsprechend gehandhabt werden. Dazu passt jedenfalls nicht

beispielsweise die eher flapsige und nicht gerade von spezifischem Fachwissen geprägte kürzlich öffentlich geäußerte Positionierung des Vorsitzenden der SPD-Bürgerschaftsfraktion in Hamburg, Andreas Dressel. Hinsichtlich des jetzigen Standortes mit weitgehend bewohntem Umfeld stellt er fest, dass „der Flughafen zuerst da war“. Das klingt eher nach „Sandkisten-Niveau“ als nach ernsthafter Beschäftigung mit dem Komplex. Zur Frage einer Verlagerung nach Kaltenkirchen meint er: „Zu Zeiten des BER-Desasters in Berlin werden wir uns an so einem Projekt sicher nicht verheben.“ Das impliziert die Erwartung, man würde das in Hamburg auch nicht besser können.

Der Befürchtung bei betroffenen Einwohnern, es könne eine „Entkreuzung“ der beiden Start- und Landebahnen in Frage kommen, tritt der Politiker mit dem Argument entgegen, dass das „bis Anfang der 2030er Jahre nicht erforderlich“ sei, ein Flughafen sich aber gleichwohl natürlich „Gedanken über Zukunftsszenarien machen“ müsse.

Der Ansatz einer „Entkreuzung“ wird offensichtlich mit der Erwartung in Verbindung gebracht, dass die Leistungsfähigkeit des Start- und Landebahnsystems durch

Umstellung von den sich bisher kreuzenden Bahnen auf zwei Parallelbahnen wesentlich erhöht werden könnte. Das würde allerdings einerseits voraussetzen, dass die vorherrschenden Windverhältnisse dies zuließen bzw. vertretbar machten. Andererseits wäre die praktische Leistungssteigerung dann von der Distanz der Parallelbahnen abhängig. Mit voller Leistungsfähigkeit beider Bahnen ist erst bei einem Abstand der Mittellinien von mindestens 1.000 Metern zu rechnen. Bei Einsatz von Großflugzeugen ist aufgrund der Wirbelschleppen sogar mit noch größeren Abständen zu rechnen und/oder mit abknickenden Ein- und Ausflugschneisen über teilweise noch stärker besiedelte Flächen. Jede Verringerung des Abstands wäre gleichbedeutend mit einer Reduzierung der Gesamtleistungsfähigkeit.

Planungsüberlegungen müssen jetzt beginnen

Im Übrigen ginge es auch im Falle der ernsthaften Prüfung einer Entkreuzung nicht lediglich um ein Zukunftsszenario, mit dem man sich zu gegebener Zeit beschäftigen könne, um Anfang der 2030er Jahre für die dann erwartete Nachfrage gewappnet zu sein. In Hinblick auf die Dauer der erforderlichen Plan- und Genehmigungsverfahren sowie Realisierungszeiträume müsste damit bereits heute begonnen werden. Der Zeitpunkt für eine konkrete Prüfung und Entscheidung hinsichtlich einer Standortverlagerung als Maximalvariante wäre bereits überfällig

Dabei geht es allerdings eben nicht lediglich um Zukunftsszenarien, über die sich der „Flughafen“ zu gegebener Zeit Gedanken machen müsste. Vielmehr handelt es

sich um eine fundamentale Frage der Metropolentwicklung. Sie muss aufgrund dessen in enger Kooperation und Abstimmung zwischen politischen und planerischen Spitzenvertretern der Metropolregion sowie der Flughafenverwaltung erfolgen. Die Metropolregion hält sich stolz zu Gute, dass das „Luftfahrtcluster Metropolregion Hamburg“ von der Bundesregierung als eines der ersten „Spitzencluster“ in Deutschland ausgezeichnet worden sei. Als „Leuchtturmprojekt“ des Clusters wird der „Airport 2030“ bzw. der „Effiziente Flughafen 2030“ herausgestellt. Dessen Realisierung werde vor allem durch „Nutzung des einzigartigen Cluster-Knowhows in Hamburg“ gewährleistet. Das sollte dann auch für den „Airport 2040“ und nicht lediglich für Technik und Ökonomie gelten.

Der regelmäßig zitierte Zeithorizont für die Relevanz ergänzender oder alternativer Lösungen (2030) ist nur noch gut zwölf Jahre entfernt. In Hinblick auf die Komplexität der Materie ist der Handlungsbedarf also bereits hoch-aktuell. Das gilt auch, wenn die in der Webseite des Clusters absurder Weise geltend gemachte „erwartete Verdreifachung des Luftverkehrs innerhalb der nächsten 20 Jahre“ durch die eher realistischen aktuellen Zahlen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) ersetzt werden. Danach wird bezogen auf das Jahr 2014 bis zum Jahr 2030 (16 Jahre) mit einer Zunahme der Passagierzahlen um rund zwei Drittel in Deutschland gerechnet. Selbst eine deutlich geringere Zunahme am Standort Hamburg wäre dort bereits eine beträchtliche Herausforderung. Nachdem in den vergangenen Jahren die Zunahme der Zahl der Starts und Landungen gegenüber den Passagierzahlen aufgrund höherer Aus-



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

lastungsgrade und größeren Fluggerätes in Grenzen gehalten werden konnte, ist zumindest der Spielraum bei den Auslastungsgraden inzwischen weitgehend ausgeschöpft.

Alle Varianten sollten geprüft werden

Vor diesem Hintergrund ist es geboten, die Zukunft des Hamburger Flughafens umgehend als entwicklungs- und umweltpolitisches (Lärm und Abgase) – ggf. auch sicherheitspolitisches – Schwerpunkt-Thema für die Metropolregion mit hoher substantieller und zeitlicher Dringlichkeit anzuerkennen sowie dementsprechend zu handhaben. In dem Zusammenhang sollten alle in Frage kommenden Handlungsalternativen und -varianten differenziert definiert und in Hinblick auf realistische Szenarien der Nachfrageentwicklung (Passagiere sowie Starts und Landungen) methodisch angemessen bewertet werden. Aus den Ergebnissen sollten schnellstmöglich die erforderlichen Konsequenzen gezogen werden.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Die Kamera war Zeuge

Das Oberlandesgericht Stuttgart lässt Aufnahmen von Dashcams als Beweismittel zu

Dürfen Aufnahmen permanent im Auto installierter Kameras als Beweismittel im Zivilprozess verwertet werden? Unter Umständen ja, meint das Oberlandesgericht Stuttgart (Urt. v. 17.7.2017, Az. 10 U 41/17) – weist aber gleich darauf hin, dass der Bundesgerichtshof (BGH) das durchaus anders sehen könnte. In Einzelfällen aber, so das OLG, dürfen Aufnahmen von Autokameras vom Gericht als Beweismittel herangezogen werden.

Ausgangspunkt war ein Verkehrsunfall, den der klagende Fahrer mit einer in seinem Auto im Dauerbetrieb laufenden Kamera – einer sogenannten Dashcam – aufgezeichnet hatte. Dabei war er mit seinem Wagen an einer Reihe von auf seiner Straßenseite geparkten Autos vorbeigefahren und hatte dazu auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen. Die im Prozess beklagte Fahrerin kam ihm zu diesem Zeitpunkt entgegen und beide Fahrzeuge kollidierten. Die entstandenen Reparaturkosten und sonstigen Schadensposten leistete die ebenfalls beklagte Haftpflichtversicherung der Frau außergerichtlich aber nur zum Teil. Daraufhin verlangte der Mann vor dem Landgericht (LG) Rottweil Ersatz der übrigen Kosten.

Der Unfallhergang, insbesondere mit welchen Geschwindigkeiten beide in die Engstelle eingefahren waren und später kollidierten, ab wann das jeweils entgegenkommende Fahrzeug erkennbar gewesen war oder ob der Kläger zwi-



Foto: SLH

Umstritten: Videomitschnitte vom Straßenverkehr

schen den geparkten Fahrzeugen hätte einscheren können, waren zwischen den Parteien strittig. Aufklären ließ sich das Ganze mit den Aufnahmen der Dashcam des klagenden Fahrers. Mithilfe der Bilder konnte ein gerichtlicher Sachverständiger die jeweiligen Geschwindigkeiten der Autos berechnen.

Landgericht hatte noch
Zulässigkeit abgelehnt

Das LG ließ die Aufnahmen als Beweismittel allerdings nicht zu und wies die Klage ab. Es bezifferte ohne Würdigung der Bilder das Mitverschulden des klagenden Fahrers mit 75 Prozent und der beklagten Fahrerin mit 25 Prozent, weshalb die Ansprüche durch die bisher gezahlten Beträge seitens der Versicherung bereits mehr als erfüllt gewesen seien (Urt. v. 30.1.2017, Az. 1 O 104/16).

Zur Begründung, warum die Aufnahmen der Kamera nicht berücksichtigt wurden, führte das

LG an, die anlasslosen Aufzeichnungen der Dashcam des Klägers seien wegen eines Verstoßes gegen das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der anderen Verkehrsbeteiligten gemäß Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 Grundgesetz nicht als Beweismittel im Zivilprozess zuzulassen. Die Speicherkarte der permanent aufzeichnenden Kamera werde zwar laufend neu beschrieben, so dass es zur Löschung älterer Aufnahmen komme. Diese könnten jedoch heruntergeladen werden und sei dann (z.B. in einem Cloud-Dienst) gespeichert.

Das OLG sah dies hingegen anders und zog die Aufnahmen als Beweismittel heran. Dabei betonte der Senat aber, dass er die Mitschnitte des Klägers nur aufgrund einer Interessenabwägung im konkreten Einzelfall tendenziell für verwertbar halte. Das OLG Stuttgart stellte somit eine ähnliche Überlegung wie in seiner Entscheidung zur Verwertbarkeit von Dashcam-Aufnahmen

in Straf- und Bußgeldsachen an. Dort hatte es ebenfalls auf eine Interessenabwägung im Einzelfall abgestellt.

Der Rechtsstreit endete durch einen vom OLG vorgeschlagenen Vergleich. Danach zahlte die Unfallverursacherin zwei Drittel der Schadenssumme, der klagende Fahrer nur noch ein Drittel. Bei dem Vergleich war das OLG von der Verwertbarkeit der Dashcam-Aufnahmen ausgegangen, hatte aber auch berücksichtigt, dass dies bei einer etwaigen Revision vom Bundesgerichtshof anders gesehen werden könne.

Damit steht eine endgültige Klärung der Frage zur Verwertbarkeit von Dashcam-Aufnahmen im Zivilprozess durch den Bundesgerichtshof weiterhin aus. Bei der Verwendung von Dashcams in Fahrzeugen oder den in Mode gekommenen Flug-Drohnen, aber

auch auf Sporthelmen, Sportgeräten usw. ist also weiterhin Vorsicht geboten. Denn das Recht auf informationelle Selbstbestimmung gemäß Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 des Grundgesetzes schützt jedermann vor unerlaubten Bild- und Filmaufnahmen Dritter. Eine Begründung des Verwenders in etwa dahingehend, die Aufnahmen würden schließlich dem Schutz der eigenen Rechtsposition z.B. bei Verkehrsunfällen dienen, ist nach aktueller Lage der Rechtsprechung fraglich. Der BGH wird hier eine sogenannte Güterabwägung vornehmen müssen. Sollte der BGH in Zukunft zugunsten des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung entscheiden, werden nicht nur Kameraaufzeichnungen von Dashcams als Beweismittel untauglich sein. Eine solche Entscheidung wird auch zu Unterlassungsansprü-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

chen und unter Umständen sogar zu Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüchen Betroffener gegenüber Dashcam-Verwendern führen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

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.



Pasta einmal anders

Im „Lübecker Nudelkontor“ gibt es auch ungewöhnliche italienische Küche



Herrlicher Blick über die Trave auf die Lübecker Altstadt



Tische auf dem Gehsteig

Lübeck gilt ja als die Perle Schleswig-Holsteins. Bei einem Besuch der jederzeit sehenswerten Innenstadt könnten sie sich in Sachen Pasta auf den neusten Stand bringen. Wer schlau ist, sollte an der Musik- und Kongresshalle parken und die Fußgängerbrücke über die Trave hin zur Lübecker Altstadtinsel (mit herrlichem Blick auf dieselbe) nehmen, in deren Verlängerung die Beckergrube abzweigt. Ein paar 100 Meter weiter oberhalb, genau zwischen der Marienkirche und St. Jakobi, befindet sich in einem etwas schmucklosen 70er-Jahre-Mehrfamilienhaus das „Lübecker Nudelkontor“.

Im Inneren geht es eher sachlich zu. Hinter einer Glasvitrine sind eine Reihe frische Zutaten drapiert, die flugs herangezogen werden, wenn es darum geht, in der kleinen einsehbaren Küche dahinter die Speisen frisch zuzubereiten. Und das sind, Sie ahnen es, vornehmlich Pasta-Gerichte. Natürlich finden wir auf der kleinen Karte die üblichen Klassiker, die alle zwischen acht und 13,90 Euro (Spaghetti mit Garnelen) liegen.

Wir setzen uns indes draußen hin, wo eine Viel-

zahl von Tischen, die den breiten Gehsteig säumen, das Platzpotenzial vervielfacht. Das Besondere am Nudelkontor ist, dass es auch eher ungewöhnliche Hartweizengrieß-Variationen gibt. Bandnudeln mit gebratenem Gemüse in leichter Soja-Sauce für acht Euro etwa, Penne mit Salsiccia und Auberginengemüse in leichtem Tomaten-Sugo (neun Euro) oder Frische Bandnudeln mit Lachsstreifen und Zucchinigemüse in leichter Curry-Sauce für zehn Euro.

Wer gar nicht anders kann, für den stehen auch Schweinefiletstreifen in Gorgonzolasauce (14,90 Euro), Doradenfilet in Pizaiolo-Sauce (15,50 Euro) oder Saltimbocca (18 Euro) auf der Karte. Uns reizen indes die Bandnudeln in Sojasauce. Die kommen auch alsbald zu-



Bandnudeln in Soja

sammen mit etwas frisch gebackenem Weißbrot, das sich am Ende als überaus hilfreich erweist, um die extrem leckere Sauce in ur-italienischer Weise aufzustippen.

Text: Nils Knüppel

Lübecker Nudelkontor

Beckergrube 25
23552 Lübeck

Tel: 0451 790 77 94

Fax: 0451 707 53 73

info@l-nk.de

www.l-nk.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. 12 bis 22 Uhr

Die unendliche Geschichte

In „Fast & Furious 8“ geben sich die Stars ein Stelldichein



Hobbs ist sauer



Dominic in Nöten



Und natürlich knallt es mal wieder gewaltig



Solides Chaos



Bei jeder Klopperei dabei

Die „Fast“-Reihe ist ein Unikum der Filmgeschichte. Gestartet mit „The Fast and the Furious“ als höchst uninspirierter Abklatsch von „Point Break“, zweimal uninteressant fortgesetzt, entwickelte sich die Filmserie um illegale Straßenrennen mit Teil 4, spätestens aber mit dem immer noch ungeschlagenen Teil 5 („Fast Five“) zu einer Serie von oktanhaltigen Heist-Movies. Mittlerweile liest sich die Besetzungsliste wie ein Who-is-Who der anglo-amerikanischen Filmbranche. „The Fate of the Furious“, wie der jüngste Teil im Original heißt, ist keine Ausnahme. Anschnallen bitte, Regisseur F. Gary Gray („The Italian Job“) gibt Gas...

Dominic Toretto (Vin Diesel) und seine Letty (Michelle Rodriguez) machen sich in Havanna eine schöne Zeit. Die endet abrupt, als eine geheimnisvolle Blondine (Charlize Theron) Dom auflauert und diesen erpresst, mit ihr auf großen Beutezug zu gehen. Es ist Cipher, die Cyber-Terroristin, der Dom fortan helfen muss. Dass seine Familie, also seine Crew, das nicht tatenlos mit ansehen kann, ist klar. Mit der Unterstützung der CIA (in Gestalt von Kurt Russell) beginnt eine atemlose Verfol-

gungsjagd rund um dem Globus. Mit dabei, weil unverzichtbar: die verhassten Shaw-Brüder (Luke Evans und Jason Statham) – und deren Mutter (Helen Mirren) schaut auch mal rein.

Mit Logik hatte die Reihe nie ein Problem

Man mag kleinlich einwenden, dass Deckard Shaw (Statham) in den Vorgängern nicht nur Schurke war, sondern sogar in Tokio ein Mitglied der Familie umgebracht hat. Ist aber irgendwie egal, denn

wenn er sich in sympathischer Weise mit einem sehr kleinen Kerl im Schlepptau aus einem Flugzeug freikloppt, ist das überaus unterhaltsam. Mit Logik hatte die Filmreihe sowieso noch nie ein Problem. Dieses Mal findet auf dem Höhepunkt des Films allen Ernstes ein Wettrennen zwischen einem U-Boot und den üblichen hochgezüchteten Boliden statt. Das erinnert nicht von irgendwoher an die abstrus lange Startbahn aus Teil 6, ist also auch irgendwie konsequent. Dazwischen gibt es die üblichen lustigen Reibe-

rennen zwischen den heterogenen Mitgliedern der Familie, allen voran Hobbs (Dwayne Johnson), der mit Shaw noch eine Rechnung offen hat. Wohin das führt? Zu Teil 9, natürlich.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab 24. August im Handel

**Hamburg Vessel
Coordination Center:**



Gerald Hirt ist neuer Geschäftsführer des HVCC. Der HVCC-Beirat der beiden Gesellschaften Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und der EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH (CTH) bestellte ihn zum Nachfolger von Heinrich Goller, der die HHLA verlassen hat. Hirt ist 42 Jahre alt. Seit 2005 war er unter anderem im Vertrieb der Zwischenholding HHLA Container Terminals beschäftigt. Seit November 2012 war er HVCC-Betriebsleiter. In dieser Funktion entwickelte er das Leistungsportfolio der Abteilung Feeder Logistik Zentrale (FLZ) weiter und baute die Abteilung Nautische Terminal Koordination (NTK) auf.

**Gesamtverband Schleswig-
Holsteinischer Häfen:**

Der bisherige Vorstandsvorsitzende des GvSH Ulfbenno Krüger hat seine Aufgaben an Sebastian Jürgens übergeben. Anlass ist das Ausscheiden Krügers als zweiter Geschäftsführer der Lübecker Hafen Gesellschaft (LHG). Sein dortiger Kollege Jürgens übernimmt den Vorstandsvorsitz beim GvSH und führt in Zukunft alleine die Geschäfte der LHG. Sven Wernecke (LHG) bleibt Geschäftsführer des GvSH.

**Hamburg Port
Authority:**

Die Hafenbehörde hat einen neuen technischen Geschäftsführer gefunden. Matthias Grabe vom Bauunternehmen H.F. Wiebe übernimmt den Job. Er

folgt auf Wolfgang Hurtienne, der Anfang des Jahres in den vorzeitigen Ruhestand geschickt worden war. Offizielle Begründung damals: eine Umstrukturierung bei der HPA.

**Verband der Fährschiff-
fahrt und Fährtouristik:**

Der VFF hat Jens-Peter Berg zum neuen Vorstandsvorsitzenden gewählt. Berg vertritt im Verband die Reederei ELB-LINK und hatte davor zehn Jahre lang als stellvertretender Vorstandsvorsitzender amtiert. Diese Position übernimmt nun Friedrich Schweitzer von der Reederei Fjord Line. Er hatte sich in den vergangenen Jahren bereits als Beisitzer im Verband engagiert. In seiner Funktion als Kassenwart wurde Ingo Dobbert von CTS Gruppen- und Studienreisen bestätigt.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

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

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Preis:

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

Abonnement:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich incl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

5. September 2017



Röhlig expandiert in den USA und Asien

Bremen – Der internationale Logistikdienstleister Röhlig setzt seinen Wachstumskurs mit neuen Standorten in Asien und Amerika fort. In den USA übernimmt Röhlig sein ehemaliges Joint Venture zu 100 Prozent. Insgesamt hat das Unternehmen in den USA zehn Niederlassungen und beschäftigt rund 250 Mitarbeiter. Seit Beginn des Jahres gibt es außerdem einen Standort in Mexiko. Zusätzlich zu den bestehenden Büros in Südchina besitzt Röhlig seit Juni Niederlassungen in Shanghai, Ningbo und Qingdao sowie in Taiwans Hauptstadt Taipei. Im Juli folgte ein Standort in Vietnam, im September wird eine Niederlassung in Indonesien die jüngsten Eröffnungen in Asien ergänzen. In den USA erwirtschaftete das Unternehmen 2016 mit 32,1 Millionen Euro und 24,4 Prozent den größten Anteil seines Gesamtertrags. Im vergangenen Jahr konnte Röhlig seinen Rohertrag auf 131,6 Millionen Euro ausbauen. Wichtigste Wachstumsmotoren waren wie auch im Vorjahr die Geschäfte in Asien und Amerika. Trotz eines Umsatzrückgangs von acht Prozent auf 549,4 Millionen Euro hat Röhlig damit eine Ertragssteigerung von 5,7 Prozent erwirtschaftet.

E.R. managt weitere Maersk-Schiffe

Hamburg – Ship Manager E.R. Schifffahrt hat von der Maersk Line den Auftrag zur Steuerung von drei weiteren Schif-

fen („Maersk Saigon“, „Maersk Stralsund“, „Maersk Seoul“) erhalten. Es geht um die Bemannung, den technischen Betrieb, sowie Maßnahmen zur Sicherheit, zum Umweltschutz und zur Energieeffizienz für drei 8.400-TEU-Schiffe, die jeweils elf Jahre alt sind. E.R. managt nun neun Maersk-Schiffe.

Rhenus versorgt Nordsee-Windparks



Holzwickede – Für eine Korrosionsschutzrüstung an den beiden Plattformen „Buitengaats“ und „ZeeEnergie“ des Windparks Gemini hat die niederländische Rhenus Offshore Logistics B.V. in einem Gesamtkonzept die Logistik für Personal und Material übernommen. Rhenus Offshore Logistics Niederlande, eine Schwestergesellschaft der deutschen Rhenus Offshore Logistics, arbeitete dabei eng mit dem Unternehmen Vroon Offshore Services zusammen. Dabei kam im Gemini-Windpark das multifunktionelle Plattformversorgungsschiff „Vos Prime“ (Foto) zum Einsatz, das mit einer speziellen Ampelmann-Gangway ausgestattet wurde. Diese erlaubt ein leichtes Umsteigen auf See. 934 Fahrten wurden insgesamt zwischen Schiff und Plattformen durchgeführt.

FURUNO mit neuen Satellitenkompassen

Rellingen – Die deutsche Tochtergesellschaft des japanischen Schiffsausrüsters FURUNO hat zwei neue Satellitenkompass im Angebot. Das Gerät SC-70 nutzt zwei Antennen, das SC-130 sogar drei. Beide Neuentwicklungen können Geschwindigkeit und Kurs noch genauer berechnen, da sie gleich mehrere Satellitensysteme (GPS, Galileo, GLONASS) nutzen. Die maximale Abweichung beim SC-70 beträgt 0,4 Grad, beim SC-130 nur 0,25 Grad.

Die „Peking“ ist in Brunsbüttel angekommen



Brunsbüttel – Das historische Museumsschiff „Peking“ wurde in New York auf das Dockschiff „Combi Dock III“ verladen und nach Brunsbüttel gebracht. Auf der Peters Werft soll der Viermaster aus dem Jahr 1911 dann unter Leitung der Stiftung Hamburg Maritim grundsaniert werden. Voraussichtlich 2020 soll der einstige Frachtsegler (Salpeter aus Chile) in seinem Heimathafen Hamburg als Teil des Deutschen Hafenumuseums eine feste Bleibe erhalten. Für die Überführung und Restaurierung hat der Deutsche Bundestag 26 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport:*

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

Fahrten / *Tours:*

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

Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de

Internet: www.guehh.de