

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

## HHLA soll Terminalanteile verkaufen

Der Hamburger FDP-Fraktionschef Michael Kruse will so Ladungsströme binden

Der neue FDP-Fraktionschef in der Hamburger Bürgerschaft, Michael Kruse, fordert in einem exklusiven Stadt Land Hafen-Interview, dass die HHLA Anteile von Terminals an Reedereien verkauft. Diese sogenannten dedicated Terminals könnten helfen, Ladung wie schon in vielen anderen Häfen, an die Hansestadt dauerhaft zu binden.



Altenwerder ist bislang das einzige dedicated Terminal in Hamburg

Zudem spricht sich Kruse für eine bundesweite Projektgesellschaft Wasserstraßenbau aus, ähnlich wie sie gerade für den Autobahnbau eingerichtet wird. Dadurch könnten die immer komplexer werdenden Planungs-

verfahren ausschließlich von Experten bearbeitet werden.

Dem Senat wirft Kruse Perspektivlosigkeit hinsichtlich des Hamburger Hafens vor. Der sieben Jahre alte Hafenenwicklungsplan (HEP) sei schon nach dem ersten Jahr

überholt gewesen. Für welchen Bedarf die Fläche Steinwerder Süd ausgeschrieben werde soll, sei bislang völlig unklar. Zudem seien weder die Themen Breitbandausbau, Luftreinhaltung oder Landstrom im HEP erwähnt. **Seite 4**

### Schrumpfkur

Buss hat nach dem Aus am Hansa Terminal seine Geschäfte neu geordnet. **S.6**

### Ausbau

TCO Transcargo baut drei neue Hallen für Schwergüter und stellt neue Mitarbeiter ein. **S.8**

### Zusammenschluss

MAN Diesel & Turbo integriert den Turbinenbau im Rosshafen. **S.12**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

das neue Jahr fängt an - und alles bleibt beim Alten. In Berlin bastelt die Kanzlerin an einer Gro-Ko, um weiter so zu wursteln, wie bisher. In Bayern wagt die CSU einen Befreiungsschlag mit einem neuen Ministerpräsidenten, während sein grenzdebiler Vorgänger Parteivorsitzender bleibt. Hauptsache: Alles bleibt irgendwie beim Alten.

In Hamburg ist das nicht viel anders. Für den Hafen gibt es keine erkennbare Perspektive. Der FDP-Fraktionsvorsitzende Kruse deckt die Schwächen der rot-grünen Hafenpolitik im Stadt Land Hafen-Interview schonungslos auf. Firmen wie MAN Diesel & Turbo müssen mit maroden Kaianlagen kämpfen, und kommen mit viel Mehraufwand trotzdem noch klar. Hätten wir nicht auch andere leistungsstarke Privatfirmen wie TCO oder LOTUS Containers, würde es längst schlecht um die Hansestadt stehen.

Ihnen ein gutes neues Jahr!

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



Interview FDP-Fraktionschef Kruse 4

## Wirtschaft



6



8



10



12



16

Buss ist gesund geschrumpft	6
Neue Hallen bei TCO	8
LOTUS Containers boomt	10
MAN rückt zusammen	12
ITS World Congress in Hamburg	14
Vorbild US-U-Bahn-Stationen	16

## Recht & Geld

Arbeitnehmeruntreue	18
---------------------	----

## Essen



20

Mama	20
------	----

## DVD



21

Dunkirk	21
---------	----

## Personal

Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	23
------------------------------	----

# 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](http://www.tco-transcargo.de)

# Elbphi ist gegenüber HSH Pipifax

Der Hamburger FDP-Fraktionsvorsitzende Michael Kruse im Stadt Land Hafen-Interview

**Die FDP hat mit dem Jamaika-Aus die deutsche Politik in eine tiefe Krise gestürzt. Im Interview mit „Stadt Land Hafen“ verteidigt der neue Hamburger Fraktionschef Michael Kruse den Schritt und analysiert die größten Baustellen in der Hafенpolitik der Hansestadt.**

Herr Kruse, Sie sind neuer Fraktionschef der FDP in der Hamburgischen Bürgerschaft. Dort sind Sie in der Opposition. Hätte Ihre Stimme nicht mehr Gewicht bekommen, wenn Ihre Partei in Berlin mitregieren würde?



**Kruse:** Nein. Denn das, was bei den Jamaika-Sondierungen besprochen wurde, wäre für Hamburg nicht gut gewesen.

Zum Beispiel?

**Kruse:** Wir sind für mehr Markt und Progressivität eingetreten. Die Grünen und Teile der CDU wollten mehr Staat und Konservatismus. Nehmen Sie die Infrastruktur: Wir wollen die Umsetzung von Projekten wie der Fahrrinnenanpassung künftig beschleunigen. Dazu hätte man die EU-Wasserrahmenrichtlinie überarbeiten müssen, weil sie Infrastrukturprojekte am Wasser verkompliziert. Die Grünen wollten da nicht ran. Also wurde der faule Kompromiss formuliert, dass die Potenziale der Wasserwege unter Anwendung der Wasserrah-

menrichtlinie ausgeschöpft werden sollen. Oder nehmen Sie die Energieversorgung. Wir wollten, dass keine weiteren Grundlastkraftwerke abgeschaltet werden, die Grünen verlangten zehn GW weniger, eine Expertenkommission warnte eindringlich, mehr als fünf GW abzuschalten, weil sonst die Stromversorgung ernsthaft gefährdet wäre. Wir wollten endlich den Soli abschaffen. Merkel war aber nur zu 25 Prozent bereit und wollte den Rest vielleicht in der darauffolgenden Legislaturperiode herunterfahren. Ich hatte den Eindruck, dass schwarz-grün schon vor der Bundestagswahl weitgehend ausverhandelt war. Es fehlte nur die nötige Mehrheit. Das Land wäre mit einer solch orientierungslosen Koalition nicht gut dran gewesen.

**Stichwort Fahrrinnenanpassung. Welche Lehren sollten wir aus dem Endlosverfahren noch ziehen?**

**Kruse:** Ich denke, dass die Elbvertiefung nicht mehr aufzuhalten ist. Die Frage ist nur noch, wann sie kommt. Aus der neu formulierten Kritik der Umweltverbände spricht die pure Verzweiflung. Grundsätzlich bräuchten wir aber einen konsistenten Planungsansatz für Großprojekte in der EU, dem Bund und den Ländern. Hier dürfen sich Bestimmungen nicht widersprechen. Zudem wäre eine bundesweite Projektgesellschaft

für Wasserstraßenbau, wie es sie jetzt bei den Autobahnen gibt, sinnvoll. Damit sich nur absolute Experten mit der komplexen Materie beschäftigen.

Sie sind ja auch in den Sondierungsgesprächen für mehr Wettbewerb eingetreten. Wie könnte das im Hamburger Hafen aussehen?



**Kruse:** Ein Beispiel wären Dedicated Terminals. Die Stadt sollte darüber nachdenken, Mengen an dem Standort zu binden, indem Beteiligungen an HHLA-Terminals an Großreedereien vergeben werden.

Bei dem erneuten Markterkundungsverfahren für Steinwerder Süd haben Chinesen den ersten Preis gewonnen. Danach hat es einen Aufschrei der Entrüstung gegeben.

**Kruse:** Ja, weil sie ein weiteres Containerterminal geplant hatten. Dafür besteht aber aktuell kein Bedarf. Das Verfahren ist ein Paradebeispiel für die Planlosigkeit

des Hamburger Senats. Demnächst soll dort die Ausschreibung für die Fläche erfolgen. Nur: Was sind denn die Maßgaben dafür? Was soll denn nun wirklich dort entstehen. Ein ShortSea-Hub? Und wie sollen Mieten und Laufzeiten aussehen?



**Wir haben doch einen Hafentwicklungsplan.**

**Kruse:** Der ist sieben Jahre alt und war schon nach einem Jahr mit dem Bau des dritten Kreuzfahrtterminals überholt. Die Senatspolitik ist ohne klare Perspektive für den Hamburger Hafen. Die Zeiten haben sich massiv geändert. Der HEP stammt noch aus der analogen Zeit. Das Thema Breitbandausbau ist dort überhaupt nicht erwähnt. Bis heute fehlt dort ein klares Konzept. Nehmen Sie allein die Luftreinhaltung. Findet im HEP nicht statt. Landstrom soll nun auf den Containerterminals eingeführt werden. Auch dazu kein Wort im HEP. Kürzlich wurden 13 Millionen Euro, die eigentlich für den Hafen vorgesehen waren, kurzerhand für den Bau von Ladestationen für Elektroautos in der Innenstadt umgewidmet. So schwächt der rot-grüne Senat den Hafen.

**Die Port Feeder Barge könnte doch einen wesentlichen Beitrag**

**zur Luftreinhaltung leisten.**

**Kruse:** Ja, nur da geht es ja auch nicht voran, obwohl SPD und Grüne dies sogar in ihren Koalitionsvereinbarungen stehen haben. Das Hauptproblem ist, dass die Terminals mit ihren großen Containerbrücken die Barge entladen müssten. Die sind nicht wie die kleinen Lkw- und Bahn-Brücken KV-gefördert. Ein Move mit den großen Brücken ist über zweimal so teuer wie mit den Kleinen. Die HHLA sollte ihre Preispolitik an der Stelle überdenken, in Antwerpen funktioniert das auch.

**Der Verkauf der HSH Nordbank steht unmittelbar bevor. Zuletzt gab es da einige optimistische Stimmen, dass die Stadt vielleicht noch mit einem blauen Auge davon kommt. Sie sind da weniger hoffnungsfroh. Warum?**

**Kruse:** Zunächst einmal, weil das wesentliche Ziel wohl nicht erreicht wird: Keiner der angeblich vier Bieter ist eine klassische Bank, die das Geschäft weiter führen will. Es sind ausschließlich strategische Investoren. Wir haben die Befürchtung, dass die Investoren Kasse machen wollen, denn derzeit verfügt die HSH über hohe Liquidität. Etwa die Hälfte der 10 Milliarden Euro-Garantie, die Hamburg und Schleswig-Holstein als Hauptanteilseigner gewährt haben, sind bereits gezogen worden. Weitere 5 Milliarden Euro dürften noch folgen. Es muss bei einem möglichen Verkauf sichergestellt sein, dass dieses Geld auch am Standort die Folgen der Schifffahrtskrise lindert.

**Wie viel wird den Ländern Ham-**

**burg und Schleswig-Holstein der Spaß am Ende kosten?**

**Kruse:** Zusammen mindestens 16 Milliarden Euro. Etwa die Hälfte ist davon ist schon in die Bank geflossen. Hamburg ist deshalb das Bundesland, in dem trotz exzellenter Wirtschaftslage die Neuverschuldung am stärksten steigt. Insgesamt wird die HSH den Schuldenstand der Stadt um rund 50 Prozent erhöhen. Dagegen ist die Elbphilharmonie Pipifax.

**Was kann man noch tun?**

**Kruse:** Wie wir hören, will der Senat die Bürgerschaft erst nach Abschluss der Verhandlungen um die Zustimmung bitten. Wir halten das für grundfalsch. Dies ist die größte finanzpolitische Entscheidung in der Geschichte der Stadt. Da braucht man größtmögliche Transparenz: Was bringt der Verkauf? Und im Vergleich dazu: Was kostet eine Abwicklung? Das müssen die Abgeordneten vor dem Verkauf wissen.



**Immerhin stehen auch eine Menge Arbeitsplätze auf dem Spiel...**

**Kruse:** Ja. Und die HSH-Mitarbeiter haben ebenfalls die Sorge, dass die Investoren nur Geld aus der Bank ziehen wollen. Das müssen wir unbedingt verhindern.

*Die Fragen stellte:* Matthias Soyka

# Buss hat sich gesund geschrumpft

Nach dem Aus am BHT hat die Gruppe ihre Geschäfte geordnet



Fotos: eBuss

In Stade wurde eine ganze Reihe von Airbus-Rumpfteilen für die Anlieferung nach Finkenwerder verschifft

**Die Buss-Gruppe hat unruhige Zeiten hinter sich. Nach der Schließung des Buss Hansa Terminals (BHT) Ende 2016 musste der Hafendienstleister nun auch einen Millionen-Auftrag an Brunsbüttel Ports abgeben. Seit Dezember haben die Schleswig-Holsteiner den Kohleumschlag an den Vattenfall-Kraftwerken in Wedel und Hamburg-Tiefstack übernommen. Zehn der 15 Mitarbeiter wechselten zur Konkurrenz. Dennoch blickt Buss-Port-Services-Geschäftsführer Michael Beyer positiv in die Zukunft. „Wir haben uns gesund geschrumpft“, sagt er.**

Nach dem sehr herausfordernden Jahr 2016 habe man das vergangene Jahr genutzt und in der gesamten Gruppe Beteiligungen ausgebaut bzw. abgegeben. Rund 450 Mitarbeiter beschäftigt die Buss-Gruppe noch, wengleich sich im Hafensbereich die Zahl auf 180 fast halbiert hat. Allein am BHT waren rund 90 Mann beschäftigt. Bis zum 31. Dezember 2016 um 14 Uhr habe man Schiffe abgefertigt, berichtet Beyer nicht ohne Stolz. Wenn er nun aus seinem Büro am Reiherdamm rüber auf die brach liegende Fläche schaue, frage er sich, warum man nicht noch ein, zwei Jahre hätte weiter machen können. „Hamburg hat kein gutes Konzept“, meint er

und blickt auf Antwerpen. Dort habe man den konventionellen Stückgutumschlag auf ein einziges Terminal konzentriert und die Zufahrtswege dorthin optimiert. Solch klare Strukturen seien attraktiv. Insgesamt sei der Markt in diesem Segment rückläufig, weil die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für den Schwerlastverkehr zu schwierig geworden sei.

Noch gibt es kein Konzept für die Flächennutzung am alten BHT-Gelände auf Steinwerder Süd. Und mit der Schließung des BHT gingen dem Hamburger Hafen Reedereien wie Eimskip oder Sallaum Lines verloren.

Und doch blickt Beyer positiv in die Zukunft. Der Verlust des

3-Millionen-Euro-Auftrags bei Vattenfall sei zu verkraften, weil bei der Ausschreibung Preise aufgerufen worden seien, an denen man sich nicht mehr beteiligen wollte. Dafür könne man sich nun auf das Wesentliche konzentrieren. Die Beteiligung an dem Binnenterminal in Wittenberge wurde veräußert. In Sassnitz hat Buss zudem Anteile an seinem Terminal an den Fährhafen verkauft. Damit besitzt Buss nun noch 45 Prozent der Anteile. Aus dem Buss Sea Terminal wurde Mukran Port Terminals. Und im Schifffahrtsbereich fusionierte Buss Shipping mit der Reederei Leonhardt & Blumberg und managt die nun 53 Schiffe starke Flotte gemeinsam.

Im Hamburger Hafen beschäftigt Buss noch 50 Mitarbeiter im Stauereibereich. Hier habe sich das Aus des BHT sogar positiv ausgewirkt. „Wir werden wieder mehr als allgemeiner Dienstleister wahrgenommen“, meint Beyer. Zuvor habe bei Auftraggebern immer wieder die Sorge bestanden, Buss könnte andere Kunden zu seinem BHT-Terminal abwerben. Positiv ist für Buss auch die Vertragsverlängerung mit den Hamburger Stahlwerken um weitere drei Jahre. 1,8 Millionen Tonnen schlägt das Unternehmen hier um.

Im Bereich Werklogistik ist Buss zudem nach wie vor in Duisburg aktiv. Dort schlagen 80 Mitarbeiter in einem Gemeinschaftsunternehmen mit Imperial bei den Hüttenwerken Krupp Mannesmann jährlich 12 Millionen Tonnen Kohle und Erz um. Am Standort Eemshaven sieht die



**Michael Beyer,**  
Geschäftsführer Buss Port Services

Auftragslage für die nächsten Jahre gut aus. Dort werden vor allem Offshore-Bauteile gelagert und verschifft. Gerade wird ein Großauftrag von GE abgewickelt. Die Planung und Steuerung dafür er-

folgt in Hamburg durch die Buss Offshore Solutions.

Positiv hat sich Stade entwickelt. Um acht Prozent sei der Umschlag zuletzt gestiegen. Windflügel und neuerdings gebrauchte Autos seinen hier verschifft worden. Besonders gut habe sich an dem 200 Meter langen Kai die Verladung von Flügeloberschalen und Druckkalotten für Airbus erwiesen. Beyer hofft immer noch darauf, dass NPorts den Hafen erweitert. Ein zweiter Liegeplatz und ein Gleisanschluss wären möglich. Aber neben Stade muss sich NPorts eben auch um weitere Hafenprojekte wie in Cuxhaven, Wilhelmshaven oder Emden kümmern. Falls aber, wie Beyer hofft, am Standort ein neues LNG-Terminal in entstehen würde, würde der Standort wieder ins Blickfeld der Politik gerückt.

*Text:* Matthias Soyka

# Sys|ng

## Software, die passt...

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

### Terminal Operating



### Lagerwirtschaft



### Container-Trucking



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

Rothenbaumchaussee 114  
www.sysng.de

20149 Hamburg  
info@sysng.de

# Neue Hallen bei TCO

Vor allem Schwergüter sollen in einem geschützten Bereich umgeschlagen werden



Fotos: SLH

Letzte Arbeiten an den gigantischen Hallen, links hinten der Sozialbau, der saniert wird

**Bei TCO Transcargo brummt das Geschäft. Vor allem im Schwergutbereich hat das Hamburger Unternehmen im vergangenen Jahr um rund 15 Prozent zugelegt. Einzelne Chargen mussten sogar ausgelagert werden. Da kam es für Firmenchef Ingo Zemelka gerade recht, dass das Nachbargrundstück auf der Hohen Schaar frei wurde. So konnte Zemelka den Grund von der Hamburg Port Authority pachten und es entstehen dort nun drei neue Hallen.**

Jede der Hallen bietet gut 1.500 Quadratmeter Platz, die mittlere kann sogar beheizt werden. Vor allem die zehn Meter hohen und breiten Schiebetüren sind für den Schwergutumschlag ausgelegt. „Wir brauchen Platz nach oben für unsere Kräne“, berichtet Zemelka. Viele Container mussten von oben her bestückt werden. Was nicht in die 40-Fuß-Standard-Boxen passt, wird in gesonderte Stahl- oder eigens angefertigte Holzkisten verpackt. Hierzu unterhält TCO eine Abteilung für seemäßige Verpackung. Viele dieser Arbeiten mussten bislang teilweise im Freien verrichtet werden, obwohl es bereits vier Schwerguthallen gibt. Ab Ende Januar ist nach nur sechs Monaten Bauzeit Schluss damit. Dann können auch größte Teile für den Export in den Hal-

len versandfertig gemacht und auf Tieflader gehoben werden, um an die Terminals für Übersee angeliefert zu werden. Auch beim Export kommen die Maschinenteile, Rohre, Tanks, usw. sowie alle übrigen



Ingo Zemelka vor dem Tor

Komponenten meist auf Tiefladern an, um anschließend in schützende Behälter gepackt zu werden. Oft müssen dabei Einzelstücke zusammengesetzt werden. 300 Boxen pro Woche wandern so ins Ausland, 270 werden pro Woche importiert. Beim Import werden die Schwergüter aus den Boxen heraus bei TCO eingelagert, später erneut auf Tieflader vergesetzt, um direkt an den Bestimmungsort gebracht zu werden.

Insgesamt schlägt TCO 42.000 TEU im Jahr um. Das Gros ist Importware für Globalplayer bzw. Discounter. Rund 100 Lkw gehen täglich mit 34 Euro-Paletten voll beladen von TCO europaweit auf die Reise.

Gut 3 Millionen Euro investiert TCO in die neuen Hallen. Dazu noch einmal rund 300.000 Euro

für den Umbau eines Sozialbaus. Zwölf neue Mitarbeiter hat Zemelka bereits eingestellt. Acht weitere werden im neuen Jahr noch folgen. Damit hat TCO insgesamt 160 Angestellte.

Fast jedes Jahr ein neues Gebäude errichtet

Die neuen Hallen sind auf der Hohen Schaar die Nummer 15, 16 und 17. Mit dem Gelände am Eversween und dem Stenzelring verfügt TCO nun über 22 Hallen. „Seit der Firmengründung haben wir so ziemlich in jedem Jahr eine neue Halle gebaut“, erinnert sich Zemelka. In den 26 Jahren hat er rund 20 Millionen Euro in den Aufbau der Firma investiert.

Einziger Wermutstropfen war für TCO der Verlust einiger Schuhimporteure als Kunden. Sie sind nach Rotterdam abgewandert,



In den alten Hallen stehen versandfertige Stahlboxen

weil dort die Einfuhrumsatzsteuer erst beim Ausliefern der Ware vom Lager erhoben wird. In Deutschland wird sie sofort beim Entladen der Ware fällig. Es handelt sich dabei teilweise um mehr als sechsstelligen Beträge, die der

Importeur vorstrecken muss. Deshalb akquirierte TCO verstärkt im Segment Schwergut für den Im- und Export. Somit ist durch die Investition für die weitere Zukunft von TCO gut gesorgt.

*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](mailto:heik@heik.de)

Website: [www.heik.de](http://www.heik.de)



# Was wir nicht haben, beschaffen wir

LOTUS Containers ist spezialisiert auf Projektlogistik für Großkunden

**Wenn Anlagenbauer wie Siemens oder Krones ein Projekt im Ausland realisieren wollen, haben sie in der Regel nicht nur Schwergüter wie Generatoren oder Ähnliches zu verschicken, sondern auch eine ganze Armada von Zusatzbauteilen, die in Containern mit geliefert werden. Genau solche Leistungen gehören zur Kernkompetenz der LOTUS Containers GmbH, die seit einem Jahr in Eggestorf nahe der A7 ansässig ist. Hier hat das Unternehmen, das vor knapp zehn Jahren in Hongkong gegründet wurde, ein neues Büro bezogen und damit seine Mitarbeiterzahl auf einen Schlag auf 41 verdoppelt.**

Da zum neuen Jahr auch eigene Büros in Miami und in Barcelona eröffneten, hat sich die Zahl auf knapp 50 erhöht. Mit den neuen Niederlassungen hat Firmengründer und CEO Willem-Alexander Dous ein Netz über den ganzen Globus gespannt. Weitere Büros gibt es bereits in Sao Paulo, Manzanillo (Mexiko), Gdynia, Kopenhagen, Shanghai und Ningbo. Zudem wird LOTUS Containers durch eine Agentur in Australien vertreten.

Das Geschäftsprinzip ist eigentlich ganz simpel. LOTUS Containers bietet seine Boxen (SOC-Container) den Verladern oder Industriekunden zur Miete an. Ein 40-Fuß-Container kostet 2,80 Dollar am Tag, eine 20-Fuß-Box 1,60 Dollar. Hinzu kommt eine Gebühr, die sich danach richtet, wo auf der Welt sich der Container nach Ende der Miete befindet. Wird er nach China verschickt, kann diese Gebühr gegen Null gehen, wurde er in Südamerika benötigt, werden einige 100 Dollar fällig. „Wir haben keine versteckten Gebühren. Bei uns wird alles vorher genau festgelegt“, versichert Dous. Das sei der große Unterschied zu sogenannten COC-Containern, die den Reedereien gehören. Dort wird eine saftige „Mietrate“, die sogenannte Detention-Gebühr, auf Tagesbasis nach wenigen Freitagen erhoben. Wenn der Kunde die

Container am Entladeort oder im Landesinnern längere Zeit benötigt, wird das äußerst kostspielig.

Und das kann schnell passieren, denn die Container werden häufig in Entwicklungs- bzw. Schwellenländer transportiert, wo es keine Infrastruktur gibt, und dienen dort während der Bauphase des Projekts oft auch als Lagerstätte. Bis sie geöffnet werden, stellt man sie meist dicht Tür an Tür, damit nicht Unbefugte sie ausräumen. Doch diese recht simple Form der Diebstahlsicherung reicht LOTUS Containers nicht. Der neue COO Jan Frahnert ist dabei, einen digitalen Verfolgungsweg aufzubauen, der auf der Web-Plattform für

die Kunden nachzuverfolgen ist. „Die Waren, die wir transportieren, sind meist sehr hochwertig. Da ist es wichtig zu wissen, wo sie sich befinden und was mit ihnen geschieht“, fügt Dous hinzu.

Das ist einer der Hauptpunkte Frahnerts bei seinem Bemühen, nach der internen Digitalisierung mit der gesamten Erfassung der Prozessabläufe auch die externe Digitalisierung zu vollziehen. Ziel ist es, sämtliche, nicht nur den Vertrieb unterstützende Prozesse auch mit externen Dienstleistern zu digitalisieren, sprich zu vernetzen. Bestimmte Prozessschritte zur Angebotsunterbreitung werden digitalisiert, so dass der Vertriebsmitar-



**Willem Alexander Dous,**  
CEO LOTUS Containers



**Jan Frahnert,**  
COO LOTUS Containers

beiter dem Kunden noch zeitnaher und effizienter anbieten kann. Ein weiterer Schritt in der digitalen Abbildung von Ablaufprozessen nach dem Verkauf wird es LOTUS Containers ermöglichen, nachgelagerte Prozesse zu verschlanken und schneller zu machen.

Ein Rechentool (GO LOTUS) ermöglicht dabei schon jetzt den Vergleich zwischen SOC- und COC-Containern. Der Preisunterschied ist meist beträchtlich. Am Ende soll die Möglichkeit einer rein digitalen Online-Bestellung bestehen. Die externe Digitalisierung befindet sich im Aufbau von zusätzlichen Kommunikationskanälen mit dem Kunden. Chat-Anfragen können jetzt schon gestellt werden. „Das wird derzeit rund 40mal am Tag genutzt und die Tendenz ist stark steigend“, so Frahnert.

Aber auch bei der Hardware

ist das Unternehmen ständig am Nachrüsten. „Was wir nicht haben, beschaffen wir“, sagt Dous selbstbewusst. Als er das Unternehmen gründete, lag der Anteil des Boxenverkaufsgeschäfts, dem Trading, bei 90 Prozent, das Projektgeschäft lediglich bei fünf Prozent. Heute sei das Verhältnis umgekehrt. „Unser Kerngeschäft hat sich stark gewandelt in den letzten Jahren“, so Dous.

LOTUS Containers bietet dabei auch einen Full Service an. Im Büro sitzen etliche Disponenten, die für die Industriekunden die gesamte Logistik zwischen dem Werk und den Häfen übernehmen, sowie ab dem Zielhafen bis zum Entladungs-ort. Die eigentliche Seefracht überlassen die Nordniedersachsen den Projektspediteuren, weil diese zum Teil auch Kunden von LOTUS Containers sind. Ansonsten gilt: „Du musst die Probleme deines Klienten

lösen. Alles geht um Machbarkeit und Planung. Und das möglichst reibungslos.“ LOTUS Containers ist dabei stets nah am Kunden. In Deutschland kann das Unternehmen auf über 20 Depots zurückgreifen, europaweit auf über 120.

Seit 2013 haben die findigen Containerdienstleister noch ein zweites Steinbein entwickelt. Sie bestücken die Züge, die zwischen Europa und China auf Teilen der Transsibirischen Eisenbahn und der alten Seidenstraße verkehren. Mit allen wichtigen chinesischen Bahnoperatoren hat Dous Verträge abgeschlossen. Auch hier werden sehr hochwertige oder zeitintensive Waren etwa von Samsung, HP, Huawei oder Flugzeugherstellern transportiert. Dazu Designermode. Und die Zeichen stehen auf weitere Expansion.

*Text: Matthias Soyka*

## FIDES

### Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

# Die Keimzelle des Aftersales

MAN Diesel & Turbo konzentriert seine Aktivitäten in Hamburg



Fotos: SLH

In der Werkhalle aus dem Jahr 1940 werden auch Kurbelwellen für Schiffsmotoren gedreht

**Die Schifffahrt geht in ihr neuntes Krisenjahr. Logisch, dass dies alle daran hängenden Zuliefer- und Servicebetriebe merken. So auch MAN, der weltgrößte Schiffsmotorenhersteller, der an seinem Standort in Hamburg seine Aktivitäten immer weiter konzentriert. Erst wurden 2010 die Bereiche Turbo und Diesel zusammengelegt, nun soll der zum MAN Konzern gehörende Turbinenbau (ehemals Blohm + Voss) aus Steinwerder hinüber in den Rosshafen verlagert werden. Dazu hat MAN Diesel & Turbo zusätzliche Hallen von der HHLA angemietet, die nun für mehrere Millionen Euro saniert und umgebaut werden.**

Von den einst 300 Mitarbeitern bei Blohm + Voss werden rund 180 mit umziehen. Die übrigen Kollegen werden sozialverträglich aus dem Betrieb z.B. über Vorruhestand oder Altersteilzeit aus dem Unternehmen ausscheiden. Betriebsbedingte Kündigungen soll es nicht geben. Darauf ist der neue Standortleiter Thorsten Lehmann besonders stolz. Auch, dass der Pachtvertrag gerade um weitere zehn Jahre verlängert wurde. Jahrelang hatte die HHLA mit dem Gedanken gespielt, am angrenzenden Container Terminal Tollerort einen sechsten Großschiffliedplatz einzurichten. Dann hätten die angrenzenden Betriebe Vollers

und MAN weichen müssen. Für die Maschinenbauer hätte das den Verlust eines Teils ihrer Arbeit bedeutet. „Wir sind hier seit 1940 am Standort. Einige Maschinen sind so schwer, dass sie nicht verlagert werden können“, sagt Lehmann. „Bei einer Neuanschaffung würde man sie dort aufstellen, wo auch Motoren gebaut werden.“ Und dies ist nun einmal in Augsburg oder in Frankreich.

**Einziger europäischer  
Kurbelwellenbauer**

Dabei meint Lehmann vor allem die Maschinen, die die gigantischen Kurbelwellen herstellen.

MAN sei das einzige Unternehmen außerhalb von Japan, wo diese noch hergestellt würden. Dabei tragen die bis zu 20 Tonnen schweren Edelstahlwellen gar nicht einmal zu dem jährlichen 60-Millionen-Euro-Umsatz bei, die am Standort Hamburg generiert werden. Die Kurbelwellen zählen als Teil des Motors und werden von Augsburg fakturiert.

Geld verdient MAN Diesel & Turbo in Hamburg ausschließlich durch die Wartung von Motoren. Seit den 80er Jahren hat sich das Hamburger Werk immer mehr zum Serviceanbieter entwickelt. Dem Ersten bei MAN weltweit. „Wir sind die Keimzelle des Af-

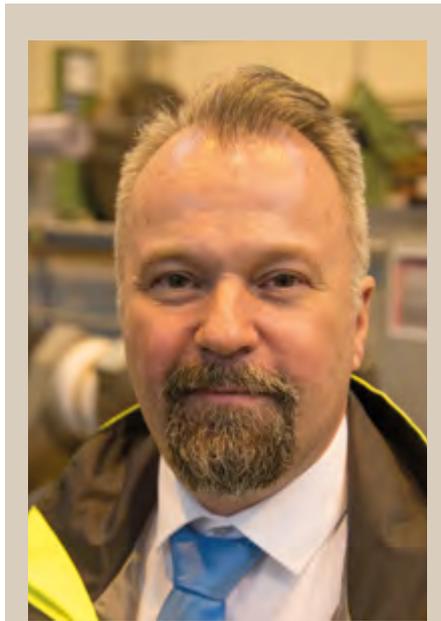
tersales“, berichtet Lehmann nicht ohne Stolz. Mittlerweile gibt es 120 Standorte. Dabei werden aus Schiffen, die am Hachmannkai anlegen, die Motoren herausgehoben und über eine Slipanlage und einen großen Mobilkran in die Werkhalle gehoben. Notfalls wird einfach ein Loch seitlich in die Schiffswand geschnitten und hinterher wieder zugeschweißt.

Doch in letzter Zeit kommen die Motoren meist per Lkw von Terminals, da die 160 Meter lange Kaikante sanierungsbedürftig ist. Beim Nachbarn Vollers ist sogar schon ein Stück abgebrochen. Doch der HPA fehlt das Geld.

#### Anbindung lässt zu wünschen übrig

Dabei geht es MAN wie derzeit vielen im Hamburger Hafen. „Wir fühlen uns in unserer Entwicklung nicht beachtet“, klagt Lehmann. Es fehle an Infrastruktur für die bald 400 Mitarbeiter. Dabei erwarte man keine Sonderbehandlung, nur das, was auch andere Mieter später nutzen könnten: Parkplätze, gute Zuwegung, einen Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr oder eben eine vertraglich zugesicherte funktionierende Kaikante. Gut nur, dass die MAN-Mitarbeiter nicht ortsgebunden sind. „Wir arbeiten mit allen Werften dieser Welt zusammen“, meint Lehmann. Wenn ein Schiff im Ausland überholt wird, schicken die Hamburger einen Container mit Ersatzteilen zu der Werft voraus, damit später das Expertenteam vor Ort, das aus Hamburg entsendet wird, keine Zeit bei der Wartung verliert. Ein Service, den die Kunden sehr zu schätzen wissen.

Dabei ändern sich gerade auch für die Maschinenspezialisten die



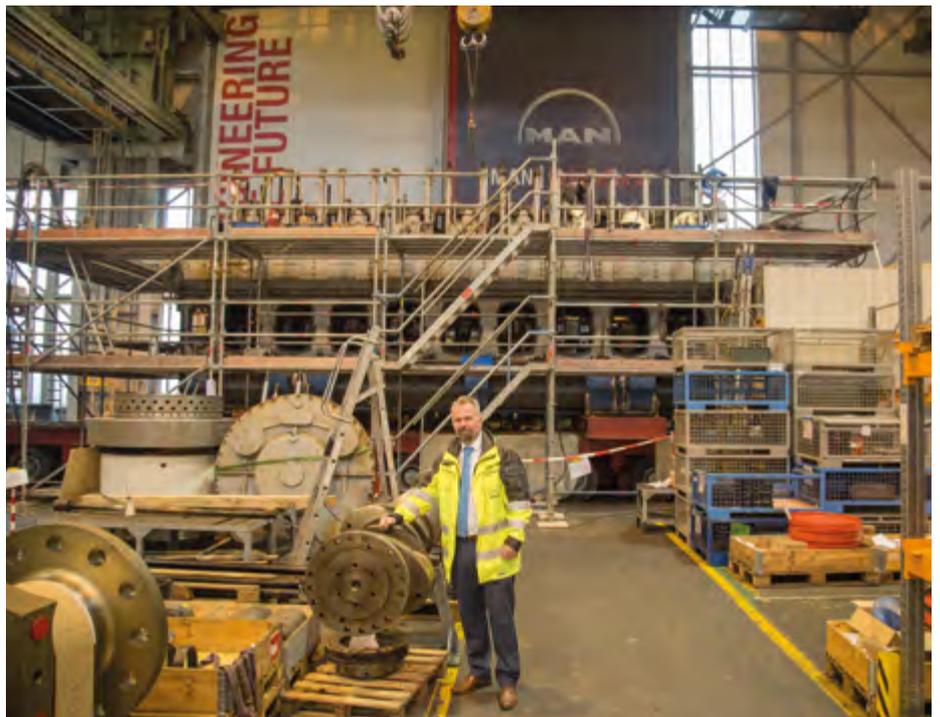
**Thorsten Lehmann,**  
Standortleiter MAN Diesel & Turbo

Zeiten. Green Shipping sei derzeit das ganz große Thema, so Lehmann: Hybridantriebe oder LNG. Gerade sei vom Tollerort ein 10.000-PS-Motor aus Vietnam angeliefert worden. Das zehn Jahre alte MAN-Aggregat hatte in einem Kraftwerk gestanden. Nun hat es der Konzern zurückgekauft, um es

in Augsburg auf einem Teststand als einen LNG-Versuchsmotor laufen zu lassen. „Wir wollen im Dauerbetrieb sehen, ob man die alten Motoren auf Flüssiggas umrüsten kann“ erzählt Lehmann. Dazu muss der Motor mit seinen neun Zylindern in Hamburg komplett auseinander genommen werden, um abzuspecken. Von 300 auf 160 Tonnen, damit er dann nach Augsburg transportiert werden kann.

So eine Arbeit macht den Motorspezialisten sichtlich Spaß. Viel zu lachen hatten sie in den vergangenen Jahren allerdings wenig. Die Hauptkundschaft von MAN in Hamburg sind deutsche Reeder. Von rund 4.000 Schiffen seien seit der Krise 1.600 aus dem Markt gegangen, viele gar nicht einmal so alte Schiffe aus dem Markt genommen worden. Allein schon, weil eine Umrüstung zur Erfüllung der gestiegenen Umweltauflagen unwirtschaftlich gewesen wäre. Und die neuen Schiffe sehe man frühestens nach fünf Jahren.

*Text:* Matthias Soyka



Ein Motor aus Vietnam soll auf LNG-Betrieb umgerüstet werden

# Modellstadt für Mobilität?

Hamburg könnte als Ausrichter des ITS World Congresses Zeichen setzen

**Hamburg hat den Zuschlag für die Ausrichtung des „ITS World Congress“ im Jahr 2021 erhalten. Dabei handelt es sich um die weltweit größte Veranstaltung zum Thema „Intelligente Verkehrssysteme“. Sie wird alljährlich an einem anderen Standort veranstaltet – rotierend über mehrere Erdteile. Die Bewerbung war unter den Titel „City of Solutions“ gestellt. Nach der Entscheidung verkündete Bürgermeister Olaf Scholz (SPD), die Stadt werde sich in den nächsten Jahren zu Deutschlands Modellstadt für urbane Mobilitäts- und Logistiklösungen entwickeln. Es ist zu hoffen, dass dieses Ziel erreicht werden kann.**

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen und Verlautbarungen der letzten Jahre bis hin zu den nunmehr für die Veranstaltung angekündigten Highlights, mit denen Hamburg die Fachwelt überzeugen will, drängt sich allerdings die Befürchtung auf, dass die touristische Qualität die fachliche Qualität bei Weitem überstrahlen könnte, wenn nicht noch deutlich umgesteuert wird.

Dabei ist Hamburg in der Vergangenheit in einigen Schlüsselkomplexen der intelligenten Mobilität tatsächlich einmal weltweit führend gewesen. Dazu gehörte das „Achsenkonzept“ des berühmten Hamburger Oberbaudirektors Fritz Schumacher von 1919 sowie dessen Fortschreibungen als „Entwicklungskonzept Hamburg und Umland“ von 1969 und 1980. Heute firmiert der Ansatz international unter dem Begriff „Nahverkehrsorientierte Stadt- und Regionalentwicklung“ („Transit Oriented Development“) und ist hoch aktuell. In den 1960er Jahren erfolgte die mutige Entscheidung gegen das seinerzeit gültige Leitbild der „autogerechten Stadt“ und zu Gunsten eines Leitbildes „Vorrecht für den ÖPNV“. Die Reduzierung der Anzahl der Pkw-Stellplätze im Stadtkern und stattdessen der Ausbau eines Park + Ride Systems an

den Stadtschnellbahnstationen als dritte Stadt weltweit nach Chicago und London war seinerzeit revolutionär. Der in 1965 gegründete „Hamburger Verkehrsverbund“ war der erste seiner Art weltweit. Die ehemalige Hamburger Baubehörde hatte in der deutschen „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ und auch international einen sehr guten Ruf.

## Spitzenplätze nur bei Verkehrsstaus

Seither besetzt die Stadt in erster Linie Spitzenplätze auf den Listen der Hauptstädte des Verkehrsstaus, der Unfallhäufigkeit und der verkehrsbedingten Luftverschmutzung – vor allem als Folge eines höchst mangelhaften Verkehrsmanagements, einer vielfach nicht funktionsgerechten Umgestaltung von Quartiershauptstraßen und einer dilettantischen Baustellen-Koordinierung. Bei den Bemühungen, hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit von den hinteren Rängen nach vorn zu gelangen, stehen vom Bund finanziell geförderte „Schaufenster-Lösungen“ im Vordergrund. Ihre Ausgestaltung und Wirksamkeit ist eher fragwürdig. Dazu kommen stauverursachende und bezüglich der Verkehrssicherheit

zweifelhafte Verlagerungen von Radwegen auf Hauptverkehrsstraßen sowie unübersichtliche Flickschustereien in Kreuzungsbereichen. Während dessen verkommt das umfangreiche Netz der klassischen Fahrradwege. Aufgrund dessen wird deren Nutzung immer gefährlicher. Immerhin ist die zunehmende Integration von Car-Sharing, Bike-Sharing und Mietwagen mit dem ÖPNV begrüßenswert (Switchh). Das ist allerdings im weltweiten Vergleich keinesfalls einzigartig, wie das gelegentlich geltend gemacht wird.

Den Schwerpunkt in Hinblick auf die intelligenten Lösungen im Verkehrssektor sieht die Hamburger Politik offenkundig im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung. Dabei folgt sie in geradezu naiver Art und Weise dem von den relevanten Industrien sowie von mehr oder minder selbsternannten „Zukunfts- und Mobilitätsforschern“ geschürten Hype. Die weit überwiegende Mehrzahl der qualifizierten unabhängigen Fachleute und Fachinstitute weltweit sieht die Thematik längst wesentlich kritischer und differenzierter. Danach ist insbesondere das voll autonome Fahren (jedenfalls in urbanen Räumen) auf absehbare Zeit unwahrscheinlich, wenn nicht sogar auf Dauer

unverantwortbar. Digital ist nicht gleichbedeutend mit „intelligent“. Vielmehr basieren intelligente Verkehrssysteme, richtig verstanden, in erster Linie auf einer intelligenten Nutzung der Potentiale der Digitalisierung bei weitestgehender Vermeidung der damit verbundenen beträchtlichen Probleme und Bedrohungen (Fehlfunktionen, Cyberattacken, Elektromog etc.).

### Viele der angekündigten Highlights gibt es bereits

Zu den angekündigten Highlights in 2021 soll die Präsentation von autonom fahrenden „kleinen Shuttlebussen“ und die Einführung von „check in/be out“ beim elektronischen Ticketing im ÖPNV gehören. Autonom fahrende Shuttlebusse befinden sich allerdings schon heute weltweit zahlreich in definierten Räumen im täglichen Nutz-Einsatz. Die ursprünglichen Planungen für die Entwicklung des elektronischen Ticketings in der Bundesrepublik sahen die verbundweite flächendeckende Einführung bereits in der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts sogar in der höchsten Technologiestufe „be in/be out“ für die Räume Berlin-Brandenburg und Rhein-Main vor. Das scheiterte dann aber vor allem am Widerstand maßgeblich beteiligter Unternehmen.

Hamburg hat in 1979 eine viel beachtete Internationale Verkehrsausstellung (IVA `79) in Verbindung mit einem hochrangig besetzten „Internationalen Symposium zu Verkehrs- und Transporttechnologien“ veranstaltet. Im Mittelpunkt der Ausstellung stand seinerzeit die erstmalige öffentliche Präsentation der damals als Bahn-

brechende Innovation im Personenfernverkehr geltenden Magnetschwebebahn „Transrapid“. U.a. wurde der Stand der Entwicklung von Wasserstoff-Motoren für Pkw vorgestellt und die Ergänzung des ÖPNV durch „flexible Betriebsweisen“ (Paratransit – einschließlich „geteilter Mobilität“) propagiert. Nicht zuletzt wegen des großen Erfolgs der Veranstaltung war geplant, in der Folge alle neun Jahre eine IVA in Hamburg durchzuführen. Nach der IVA `88 wurde jedoch auf eine Fortführung der Serie verzichtet. Damit hatte Hamburg die Gelegenheit verspielt, sich auf diesem Sektor frühzeitig und nachhaltig tatsächlich als weltweit (mit-)führend zu etablieren.

### Begriff „Metropolregion“ zu weit gefasst

Verkehrssenator Frank Horch (parteilos) hatte vor seinem Abflug zur ITS-Konferenz 2017 in Montreal, in deren Rahmen die Vergabe für 2021 entschieden werden sollte, explizit die Bedeutung Hamburgs als Zentrum einer auch im weltweiten Vergleich bedeutenden Metropolregion mit rund 5 Millionen Einwohnern hervorgehoben. Diese Einordnung basiert allerdings auf einer eher unüblichen Auslegung des Begriffs Metropolregion. In internationalen Statistiken und nach internationalen Standards wird die Metropolregion Hamburg mit einer Einwohnerzahl von 2,6 Millionen geführt. Diese „Firmierung“ würde es nicht zuletzt den Gästen der Konferenz aus aller Welt im Jahre 2021 erleichtern, die avisierten „Lösungen“ im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme angemessen einzuordnen.



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

Der Stadt Hamburg ist dringend zu raten, sich bei der Vorbereitung auf den „ITS World Congress 2021“ zunächst vor allem auf die Bereinigung der erheblichen Mängel im eigenen Straßenverkehr mithilfe von „intelligenten“ Konzepten zu konzentrieren, um sich den Kongressteilnehmern in der Verkehrswirklichkeit als tatsächlich bereits in vieler Hinsicht vorbildlich erlebbar machen zu können. Die Präsentation von zukunftsrelevanten innovativen, „intelligenten“ Lösungskonzepten im Rahmen des Kongresses sollte in erster Linie im Einklang mit den Positionen der führenden Fachleute und Fachinstitute weltweit stehen und nicht mit dem Hype der involvierten Industrien, der davon faszinierten Politiker und Laien sowie vieler „Zukunfts- und Mobilitätsforscher“. Das sind die zwingenden Voraussetzungen dafür, dass von dem Kongress und von der veranstalteten Stadt Hamburg tatsächlich die gewünschten nachhaltigen Signale in diesem Zusammenhang ausgehen.

*Text:* Dr.-Ing. Andreas Kossak

# Gute Vorbilder in den USA

Bei der Planung der Stationen der U5 könnte Hamburg sich was abgucken



Der Pioneer Square in Portland ist eines der besten Beispiele für das Public Art Program

**Basierend auf der Entscheidung einer „Fachjury“ hat der Hamburger „Stararchitekt“ Hadi Teherani den Zuschlag für die Gestaltung der Haltestellen des östlichen Segments der geplanten U-Bahnlinie 5 in der Hansestadt erhalten. Abgesehen davon, dass nach wie vor nicht überzeugend nachgewiesen ist, ob bzw. in wieweit das betreffende Gesamt-Vorhaben überhaupt noch mit dem regelmäßig beschworenen drastischen Wandel der Mobilitätsbedingungen und des Mobilitätsverhaltens vereinbar sowie auch tatsächlich finanzierbar ist, ist es jedenfalls begrüßenswert, dass offenkundig der qualitätsvollen Gestaltung der Haltestellen ein hoher Stellenwert zugemessen wird.**

Zu hoffen ist, dass Teherani sich in diesem Zusammenhang nicht an der in Deutschland bisher vorherrschenden Gestaltungspraxis orientiert. Zu wünschen wäre stattdessen eine Orientierung an den Prinzipien des weltweit als exemplarisch anerkannten „Public Art Program“ der Nahverkehrsgesellschaft TriMet der Metropolregion Portland/Oregon in den USA (rund 2.2 Millionen Einwohner im engeren Bereich). Die Aktivitäten im Rahmen des betreffenden Programms konzentrieren sich in erster Linie auf die

Stationen des städtischen Bahnsystems. Dabei geht es nicht „lediglich“ um qualifiziertes industrielles Standard-Design, sondern um die individuelle künstlerische Gestaltung des jeweiligen Bahnhofskomplexes und dessen Umfeldes unter Einbeziehung hochkarätiger Kunstinstallationen. Zielsetzung ist ausdrücklich eine „individuelle Identität“ jeder einzelnen Station und ihrer unmittelbaren Umgebung durch konkrete Bezugnahme auf die Geschichte, die Spezifika, die Kultur und/oder die Landschaft des jeweiligen Or-

tes und gegebenenfalls auch Streckenabschnitts.

Das geschieht mit einer außerordentlichen Vielfalt von Stilmitteln. Dazu gehören Skulpturen, Artefakte, Bilder, Zitate, Erläuterungen, Lichtreflexe, wechselnde Illuminationen, Geräusche, Nutzung des Einflusses der Elemente, Möglichkeiten der Interaktion (Bewegungen/Veränderungen verursachen/beeinflussen), Einbeziehung von Landschaft, von historischen Baulichkeiten etc. Spezielle großformatige oberirdische Kunstobjekte werden viel-

fach dergestalt ausgelegt, dass sie weithin sichtbar sind und damit gleichzeitig als Wahrzeichen des Ortes und als Orientierungspunkte auch aus größerer Entfernung wirken. Mit diesem Ansatz wird exemplarisch praktisch allen klassischen Kriterien/Wahrnehmungsmaßstäben der Stadtgestaltung Rechnung getragen: Orientierung, Stimulanz, Abwechslung, äußere Erscheinung, soziale Brauchbarkeit, Identität, Identifikation, Geschichtsbezug.

Bei der Ausgestaltung werden in aller Regel – sogar je Standort – nicht nur einzelne, sondern jeweils zahlreiche, hochrangige Künstler sowie Stadt- und Landschaftsgestalter eingebunden. Die Planungen, Entwürfe und Ausführungen werden von Komitees begleitet, in denen Bürger aus dem Umfeld des jeweiligen Streckenabschnitts vertreten sind. Das Programm ist integraler Bestandteil eines bereits im Jahr 1980 in der Metropolregion ins Leben geru-



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

fenen generellen Public Art Programms. Das stand in unmittelbarer Verbindung mit der politischen Entscheidung (auf der Grundlage einer Bürgerbefragung), das bis dahin geltende Leitbild der „Autogerechten Stadt“ durch das Leitbild einer „Nahverkehrsorientierten Stadt- und Regionalentwicklung“ abzulösen.

An der Praxis von  
Portland orientieren

Hamburg wäre gut beraten, sich in diesem Zusammenhang in vieler Hinsicht an der Praxis in Portland zu orientieren – unabhängig davon, dass das dortige Bahnsystem überwiegend oberirdisch angelegt ist. Das betrifft die Organisation der Gestaltung ebenso, wie das Ausmaß im Sinne der Einbeziehung des oberirdischen Umfeldes der Haltestellen. Dadurch können selbst eher „gesichtslosen“ Stadträumen/Stadtstrukturen hochwertige und ortsspezifische sowie identifikationsfördernde Gestaltungsqualitäten verliehen werden.

*Text:* Dr.-Ing. Andreas Kossak



Kunstinstallationen am Eingang



Bezugnahme auf die Geschichte



Die Interstate-Haltestelle beeindruckt vor allem bei Nacht

# Untreue kann teuer werden

Arbeitnehmer, die ihren Betrieb verlassen, müssen Fortbildungskosten zurückzahlen

**Immer wieder am Jahresende geht es in vielen Unternehmen um die Frage, ob vereinbarte Leistungsziele erreicht und die Mitarbeiter entsprechende Boni verdient haben. Darüber hinaus schauen Arbeitgeber auch ganz genau hin, wenn Sie ihren Mitarbeitern im laufenden Jahr teure Fortbildungen ermöglicht haben und diese das Unternehmen verlassen wollen. Denn die Großzügigkeit von Arbeitgebern kann ein teurer Spaß werden, wenn die damit erwartete Betriebstreue enttäuscht wird. Um ein solches Investment in ihre Mitarbeiter abzusichern, verwenden Arbeitgeber in den Anstellungsverträgen gerne sogenannte Rückzahlungsklauseln. Aber Achtung: Wer falsche Klauseln vereinbart, kann sein Geld schnell loswerden und den Mitarbeiter gleich dazu.**

Rückzahlungsklauseln sind vertragliche Vereinbarungen, durch die Arbeitnehmer dazu verpflichtet werden, bestimmte finanzielle Leistungen an den Arbeitgeber zurückzuzahlen, falls das Arbeitsverhältnis zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr besteht oder gar vom Arbeitnehmer gekündigt wurde. Übernimmt der Arbeitgeber z. B. Lehrgangskosten zum Zwecke der Fortbildung eines Arbeitnehmers und stellt ihn für die Dauer der Fortbildung unter Fortzahlung der Vergütung von der Arbeit frei, möchte er nicht gerne sehen, dass der Arbeitnehmer nach erfolgreicher Fortbildung das Arbeitsverhältnis dankend kündigt und zur Konkurrenz abwandert. Um dies zu verhindern, verpflichten Arbeitgeber oft vertraglich dazu, die Fortbildungskosten zurückzuzahlen, falls der Arbeitnehmer das Arbeitsverhältnis vor Ablauf einer bestimmten Bindungsfrist kündigt oder Anlass für eine Kündigung des Arbeitgebers bietet. Neben

Fortbildungskosten werden in der Praxis oft auch Gratifikationen zum Gegenstand von Rückzahlungsklauseln gemacht, d.h. der Arbeitnehmer verpflichtet sich, eine ihm gewährte Sonderzahlung, z.B. Weihnachtsgeld, zurück zu erstatten, falls er das Arbeitsverhältnis vor dem 31. März oder dem 30. Juni des Folgejahres durch Kündigung beendet. Auch in diesem Fall dient die Rückzahlungsklausel dazu, den Arbeitnehmer dazu zu motivieren, dem Arbeitgeber die Treue zu halten, d.h. das Arbeitsverhältnis nicht allzu rasch zu beenden.

Rückzahlungsklauseln werden in der Regel einseitig vom Arbeitgeber für eine Vielzahl von Verträgen vorformuliert und dem Arbeitnehmer einseitig zur Annahme gestellt. Daher sind Rückzahlungsklauseln praktisch immer Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB). Als Arbeitgeber-AGB unterliegen sie daher einer rechtlichen Kontrolle auf der Grundlage der §§ 305 ff. BGB. Rückzahlungsklauseln können demzufolge

zwar in den vom Arbeitgeber vorformulierten AGB enthalten sein. Voraussetzung ihrer Wirksamkeit ist allerdings, dass sie nicht an versteckter Stelle auftauchen (sonst werden sie als „überraschende Klauseln“ gemäß § 305c Abs. 1 BGB nicht in den Vertrag einbezogen), dass sie klar und verständlich formuliert sind (sonst sind sie aufgrund ihrer Unklarheit gemäß § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB unwirksam) und dass sie dem Arbeitnehmer im Verhältnis zu der empfangenen Vergünstigung keine übermäßig lange Bindung auferlegen, da ansonsten die Berufsfreiheit des Arbeitnehmers (Art. 12 GG) verletzt ist und daher eine „unangemessene Benachteiligung“ im Sinne von § 307 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BGB vorliegt, womit die Klausel unwirksam ist.

Rückzahlungsklauseln in Bezug auf Fortbildungsmaßnahmen sehen zumeist so aus, dass zunächst die vom Arbeitgeber aufgewandten Kosten im Einzelnen aufgelistet werden, so dass beide Parteien wissen,

was mit „Fortbildungskosten“ gemeint ist. Dies sind in der Regel die Gesamtkosten des Arbeitgebers, d.h. die Lehrgangskosten und das während der Freistellung weiter gezahlte Gehalt, aber auch Fahrt- und Übernachtungskosten sowie weitere Kosten für Lehrmittel usw. Sodann wird eine Bindungsfrist vereinbart, die den Arbeitnehmer je nach Ausgestaltung dazu verpflichtet, das Arbeitsverhältnis ein, zwei oder drei Jahre nach Beendigung der Fortbildung nicht aufzulösen. Zuweilen wird auch eine längere Bindungsfrist vereinbart, wobei in der Praxis längere Bindungsfristen als fünf Jahre nicht vorkommen. Die Rückzahlungspflicht des Arbeitnehmers wird in der Regel ratierlich ausgestaltet, d.h. besteht zu Anfang der Bindungsfrist in vollem Umfang und wird im Laufe der Zeit, d.h. bis zum Ende der Bindungsfrist allmählich immer geringer. So wären z.B. Fortbildungskosten im Umfang einer vereinbarten Gesamtsumme von 20.000 Euro bei einer fest-

gelegten 24-monatigen Bindungsfrist nach Ablauf eines Jahres nur noch im Umfang von 10.000 Euro und nach Ablauf von 18 Monaten nur noch im Umfang von 5.000 Euro zurückzuzahlen.

Die Rechtsprechung der Arbeitsgerichte hat in der Vergangenheit in erster Linie die vereinbarte Dauer der Vertragsbindung zugunsten des Arbeitnehmers beschränkt, d.h. sie hat in einer Vielzahl von Fällen entschieden, dass die dem Arbeitnehmer abverlangte Vertragsbindung zu lang ist. Dabei kommt es nach der Rechtsprechung entscheidend darauf an, wie lange die vom Arbeitgeber bezahlte Fortbildungsmaßnahme gedauert hat. Ergänzend spielt eine Rolle, wie hoch die vom Arbeitgeber aufgewandten Kosten waren und ob der Arbeitnehmer aufgrund der Fortbildung längerfristige Vorteile auf dem Arbeitsmarkt hat. Unter der Voraussetzung, dass der Arbeitnehmer für die Dauer der Fortbildung unter Fortzahlung der Vergütung von der Arbeit freigestellt wird, gelten im einzelnen folgende „Daumenregeln“: Eine zweimonatige Ausbildung rechtfertigt eine höchstens einjährige Bindung. Bei einer Lehrgangsdauer von drei bis vier Monaten ist eine zweijährige Bindung möglich, bei sechs bis zwölf Monate eine höchstens dreijährige Vertragsbindung, bei mehr als zwei Jahren eine Vertragsbindung von bis zu fünf Jahren. Diese

Daumenregeln gelten allerdings nur im „Normalfall“, d.h. sie gelten dann nicht, wenn die vom Arbeitgeber aufgewandten Kosten außergewöhnlich hoch oder außergewöhnlich gering sind und/oder wenn der Vorteil für den Arbeitnehmer außergewöhnlich groß oder außergewöhnlich gering ist.

Für eine hohe Gratifikation kann der Arbeitgeber erwarten, dass der Arbeitnehmer für eine eher längere Zeit auf eine Kündigung verzichtet. Ist die Gratifikation eher gering, kann der Arbeitgeber dementsprechend eine nicht so lange „Betriebstreue“ erwarten. Im Einzelnen gelten nach der Rechtsprechung folgende Regeln: Für sog. Kleingratifikationen, d.h. für Sonderzahlungen bis zu ungefähr 100 Euro, kann der Arbeitgeber gar keinen Verzicht auf eine Kündigung des Arbeitnehmers im folgenden Jahr erwarten. Beträgt die Gratifikation mehr als 100 Euro, aber weniger als ein Monatsgehalt, so kann eine Bindung bis maximal zum 31. März des Folgejahres vereinbart werden. Der Arbeitnehmer kann also vertraglich zur Rückzahlung der Gratifikation verpflichtet werden, falls er früher als bis zum 31. März des Folgejahres kündigt. Das bedeutet, dass ein Arbeitnehmer, der gegen Ende des Jahres eine Gratifikation von z. B. einem halben Monatsgehalt erhält, so kündigen

kann, dass er genau mit dem Ablauf des 31. März des Folgejahres ausscheidet, ohne damit zur Rückzahlung der Gratifikation verpflichtet zu sein. Beträgt die Gratifikation ein volles Monatsgehalt oder liegt sie darüber, kann eine Bindung bis zum 30. Juni des Folgejahres vereinbart werden. Rechtlich zulässig ist daher die in der Praxis häufige Vereinbarung, dass eine Gratifikation in Höhe eines vollen Monatsgehaltes zurückzuzahlen ist, falls der Arbeitnehmer das Arbeitsverhältnis zum 31. März des folgenden Jahres oder früher kündigt. Rückzahlungsklauseln, die



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

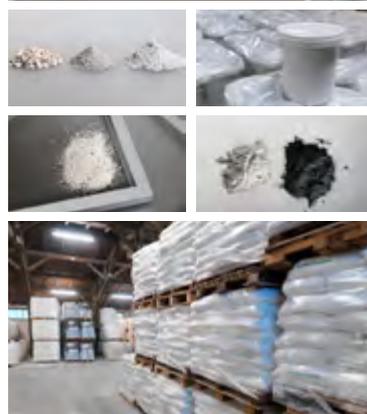
den Arbeitnehmer für eine über den 30. Juni des Folgejahres hinausgehende Zeit binden, sind generell unzulässig.

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

## Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



### Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

# Essen wie bei Mama

Die gleichnamige Kette hat in Hamburg-Wellingsbüttel ihr neuntes Haus eröffnet



Das Lokal ist unweit der S-Bahn Wellingsbüttel



Extrem großzügiger Tresenbereich

**Italienische Küche ist hierzulande sehr beliebt, gilt sie doch als leicht und schnell zubereitet. Doch bei den meisten Lokalitäten beschränkt sich dies auf ein paar Pastagerichte (Bolognese, Carbonara, Tomatensauce, Knoblauchöl) und die üblichen Pizzen (Margherita, Schinken, Salami, Champignons etc.). Dass es hier aber noch eine ganze Reihe anderer Variationsmöglichkeiten gibt, beweist die Kette „Mama“, die in diesem Jahr bereits in Hamburg-Wellingsbüttel und der HafenCity ihre siebte Dependence eröffnet haben. Dazu gibt es noch zwei Lokale in Berlin und demnächst eines in Köln.**

Das Besondere ist neben dem extrem weitläufigen Tresenbereich und der hell und überaus freundlich wirkenden Ausstattung eben jene reichhaltige Karte, die vor allem im Pizzenbereich zeigt, dass es neben dem Üblichen auch anders geht. Gleich zwei zusätzliche Zubereitungsarten werden angeboten. Zum eine Pizza, deren Boden nicht mit Tomatensauce sondern mit Frischkäse und Mozzarella bestrichen wird. Als Belag kann man dazu Kartoffelscheiben mit Rosmarin und Sauerrahm, grünem Spargel Ziegenkäse, Honig, getrockneten

Tomaten und Thymian oder Hähnchenbrust mit Champignons und Lauch für 7,90 bis 11,50 Euro wählen. Besonders zu empfehlen ist die Pizza Fina, deren hauchdünner Teig nicht mit Hefe zubereitet und nur mit Frischkäse und Mozzarella gebacken wird. Anschließend wird er mit frischen, kühlen Zutaten belegt. Das kann Salat, Rinderfilet, Lachs, Thunfisch oder Kalbfleisch sein.



Spaghetti mit Chili

Alles kostet zwischen zehn und 13 Euro.

Einen echten Mittagstisch gibt es indes nicht. Dafür ein Nudelgericht des Tages. Heute stehen Spaghetti mit Oliven und Chili für 8,50 Euro auf der Tafel. Wir entscheiden uns hierfür und eben eine jener Pizzen Fina, die mit frischen Birnenscheiben, Preiselbeeren und Lauch belegt sind. Und das schmeckt richtig toll.



Pizza Fina mit Birnen

Wem das alles noch nicht reicht, der kann auch eine Dinkelvollkornpizza aus Bio-Mehl ordern, auf der sich zum Beispiel Flusskrebse und Blattspinat wieder finden. Oder für Vegetarier Zucchini spaghetti mit Champignonbolognese. Das Motto ist somit klar: Pizza und Pasta in ausgefallenen Variationen.

*Text:* Nils Knüppel

**Mama**  
Wellingsbüttler Weg 119  
22391 Hamburg  
Tel. 040 50 79 85 55  
www.mama.eu  
wellingsbüttel@mama.eu

**Öffnungszeiten:**  
Täglich 11.30 bis 23.30Uhr

# Ein Film mit Oscar-Potenzial

Christopher Nolans „Dunkirk“ erzählt eine Rettungsaktion am Zweiten Weltkrieg



Auch Zivilisten helfen



Warten auf die Flut



Der Kommandant ist zunehmend verzweifelt



Kaum Deckung am Strand



Rettung im Boot

**Christopher Nolan ist zurück. Der Meisterregisseur, der sich vehement dem 3D-Diktat des modernen Kinos widersetzt, zückt wieder einmal die IMAX-Kamera und katapultiert uns in den Zweiten Weltkrieg. Mit inszenatorischer Präzision liefert Nolan ein genial konstruiertes Bild vom Horror des Krieges und bricht dabei mit erzählerischen Konventionen. Ein Film mit Oscar-Potential.**

Dünkirchen 1940. 400.000 britische und über 110.000 französische Soldaten sind von den Deutschen eingekesselt und warten darauf, vom Strand aufgelesen und ins gut 40 Kilometer entfernte Großbritannien übergesetzt zu werden. Immer wieder vom Feind unter Beschuss genommen, wird die Lage zunehmend aussichtsloser. Dann beginnt von England aus Operation Dynamo: eine großangelegte Evakuierung der Truppen unter Zuhilfenahme privater Boote. Wie die Rettungsmission abläuft, wird aus drei Perspektiven geschildert: Vom Wasser, aus der Luft und vom Strand aus betrach-

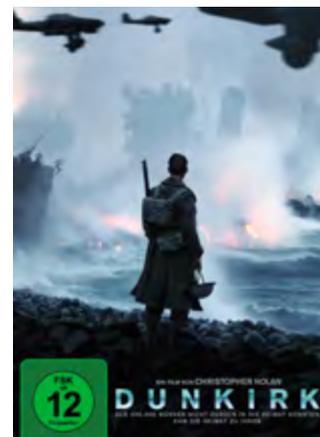
tet. Und nirgendwo ist es gemütlich...

Christopher Nolan hat es mit der Zeit. Sein erster großer Erfolg „Memento“ wurde rückwärts erzählt, bei „Inception“ die Handlung auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten dargestellt und in „Interstellar“ ging es um kosmische Zeitdilatation. Jetzt greift Nolan, der auch das Drehbuch schrieb, wieder in die Trickkiste. Obwohl die drei Handlungsstränge parallel abzulaufen scheinen – mit wenigen Ausnahmen –, dauert die Handlung am Strand eine Woche, die auf dem Wasser einen Tag und die in der Luft eine Stunde, so

lange reicht nämlich der Sprit der Spitfire, in der Tom Hardy sitzt. Auf große Dialoge (und teilweise sogar auf Namen) wird verzichtet, das Drehbuch soll daher sehr kurz gewesen sein. Obwohl fast schon dokumentarisch, lässt der Film vieles aus, nämlich den Namen der Operation und diverse historische Fakten, insbesondere dass sie von Dover aus von Vize-Admiral Bertram Ramsay gesteuert wurde. Der gesamte Film einschließlich der Musik ist auf Spannung getrimmt, der Feind bleibt unsichtbar und greift umso plötzlicher an. Die Fotografie ist atemberaubend und eigentlich sollte „Dunkirk“

im Kino genossen werden, hilfsweise sei er jedem ans Herz gelegt, der ein angemessenes Heimkino-Equipment zu Hause hat. Und da weniger mehr ist, benötigt Nolan für sein Weltkriegs-Destillat auch nur gute eineinhalb Stunden Netto-Laufzeit. Die haben es aber in sich.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort im Verkauf

**SEEHAFEN  
KIEL GmbH & Co. KG:**



Knud Sörensen (Foto) ist als Prokurist und Marketingdirektor zum Jahresende in den Ruhestand gegangen. Zudem war er Geschäftsführer der Kombi Port GmbH. Der 63-jährige gelernte Reedereikaufmann war 32 Jahre im Unternehmen beschäftigt. Zuvor hatte er zunächst bei Sartori & Berger beschäftigt sowie bei der Schiffsagentur H. Klinck, der Firma Zerssen sowie der Agentur der Langeland-Kiel-Linjen. Zu seinen größten Erfolgen zählen der Aufbau eines Ganzzugverkehrs nach Norditalien und die Akquirierung der Papier- und Holzproduzenten

SCA und Iggesund Paperboard als Neukunden. Neuer Marketingdirektor wird Dr. Timo Rosenberg, der bislang Leiter der Unternehmensentwicklung ist.

**Volkswagen AG:**



Frank Bloome ist neuer Leiter des Centers of Excellence Batterie zelle. Diese Position wurde neu im Konzern geschaffen. Blome war zuvor Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen ACCU-motive GmbH und seit 2013 auch in Personalunion Leiter der Li-Tec Battery GmbH. Der 48-Jährige ist Diplom-Ingenieur für Elektrotechnik und war zunächst Entwicklungsleiter für elektrische Antriebe bei der Continental AG

**LOTUS Containers  
GmbH:**



Der niedersächsische Containerverleihspezialist baut seine Personaldecke weiter massiv aus. Petra Reusch-Trümper (oben) ist ab sofort die neue Finanzchefin. Sie blickt auf eine über 30-jährige Berufserfahrung zurück und ist besonders im Steuerrecht bewandert. Sie wird u.a. die jährlichen Finanzberichte verantworten. Zudem verstärkt Svenja Bierfreund die Speditionsabteilung. Sie ist Expertin für Seefracht und Intermodaltransporte sowie für die Importabwicklung.



**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

**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

**Redaktion:** Matthias Soyka  
(V.i.S.d.P.)

Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel  
Dr.-Ing. Andreas Kossak  
Martin Soyka

**Auflage:**

Print: 1.200  
Online: 8.000

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**Druck:**

Flyeralarm

**Preise:**

Einzelausgabe: 4,50 Euro

**Abonnements:**

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

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:  
**6. Februar 2018**



## Laschfirmen gerettet

**Hamburg** – Die insolventen Laschunternehmen Carl Tiedemann und Lasch Company Hamburg (LCH) sind gerettet. Der Insolvenzverwalter verkaufte die beiden Firmen zu einem jeweils mittleren sechsstelligen Betrag. Die Carl Tiedemann GmbH mit ihren 162 Mitarbeitern geht an die Hamburger Lasch GmbH, die etwas kleinere LCH an den Packbetrieb Paul Grimm. Beide gelten als Wunschkandidaten des größten Kunden, der HHLA.

## DSV baut Projektlogistik weiter aus

**Bremen** – Die Deutschlandzentrale von DSV Projects, das zum dänischen Logistikdienstleister DSV gehört, baut ihre Logistiksparte für übergroße Transporte aus. Schon 2016 war die Hamburger Außenstelle mit in die Bremer Zentrale integriert worden. Nun müssen vor allem neue Aufträge aus Baden-Württemberg und Ostdeutschland abgewickelt werden. Besonders bei den Erneuerbaren Energien zählt DSV als Marktführer.

## Neues Lotsenboot übergeben



**Brunsbüttel** – Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes hat mit

der „Dithmarschen“ das erste von zwei neuen Lotsenversetzschiffen in Betrieb genommen. Es wird vom Lotsenbetriebsverein im Auftrag der WSV unterhalten. Das Schiff wurde in Schweden gebaut und ist 28,20 Meter lang sowie 6,20 Meter breit. Die 895 kW-Maschine erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 26 km/h. Das 5,5 Millionen Euro teure Boot wird von insgesamt 420 Lotsen in der Elbe und dem Nord-Ostseekanal genutzt.

## ShortSeaDays abermals in Lübeck

**Lübeck** – Die 3. ShortSeaShipping Days sollen weiter an Bedeutung gewinnen. Erstmals werden die bereits 2014 und 2016 abgehaltenen ShortSeaShipping Days mit der Jahreskonferenz des European Shortsea Network (ESN) unter einem Dach veranstaltet. Zu dem Branchentreffen für den Kurzstreckenseeverkehr, das am 20. und 21. Juni erneut in Lübeck stattfindet, erwartet das ausrichtende deutsche ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) rund 500 Teilnehmer. Co-Veranstalter ist wieder die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK). Begleitend zur Konferenz werden sich rund 40 Unternehmen der Branche auf einem Marktplatz in der Lübecker Musik- und Kongresshalle präsentieren. Ziel ist es, die Kurzstreckenverkehre auf dem Wasser weiter auszubauen („From road to Sea“), um so die überfüllten Straßen zu entlasten.

## Rethe-Klappbrücke nun voll in Betrieb

**Hamburg** – Die Hamburg Port Authority hat mit dem Bahnteil der Reth-Klappbrücke nun auch Europas größte Bahnklappbrücke endgültig in Betrieb genommen. Die daneben stehende Auto-Klappbrücke wurde bereits vor ein- einhalb Jahren dem Verkehr übergeben. Mit dem Neubau wurden Bahn- und Autoverkehr entzerrt. Bislang musste die Straße bis zu 40mal am Tag gesperrt werden, wenn ein Zug passierte. Täglich nutzen 7.000 Fahrzeuge die 104 Meter breite Brücke.

## Automatische Carrier für JadeWeserPort



**Wilhelmshaven** – Kalmar, ein Unternehmen der Cargotec-Gruppe, hat die Ausschreibung für vier automatische Straddle-Carrier gewonnen, die als Pilotprojekt am JadeWeserPort eingesetzt werden sollen. Getestet werden soll ein vollautomatischer Betrieb zur Einlagerung von Containern. Die Fahrzeuge werden im vierten Quartal geliefert. Erste Testergebnisse sollen Mitte 2019 vorliegen.

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](mailto:ingo.kock@guehh.de)

Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)