

BALTIC SEA OSTSEEHÄFEN

Freitag, 13. November 2015

www.thb.info



Foto: Kasperkowskij.pl

Die Umschlagkapazität des Tiefwasser-Containerterminals im polnischen Gdansk soll auf vier Millionen TEU steigen

Mega-Carrier entern die Ostsee

Nach Maersk bindet G6 Alliance den Hafen Gdansk in Asien-Europa-Containerdienst ein

Direktanläufe von Mega-Containerschiffen in die Ostsee waren in den zurückliegenden Jahren auf die Ozeanriesen des dänischen Weltmarktführers Maersk beschränkt.

Im Jahr 2010 hatte die weltgrößte Containerreederei damit begonnen, den polnischen Ostseehafen Gdansk (Danzig) in ihren Asien-Europa-Verkehr zu integrieren. Aktuell fahren die größten Maersk-Carrier der Triple-E-Klasse mit mehr als 18.000 TEU Ladekapazität im Asien-Europa-Rundlauf bis in die Ostsee. Sie haben jedoch inzwischen konkurrieren-

de Gesellschaft bekommen. Seit diesem Sommer machen neben den hellblauen Maersk-Frachtern auch Fernost-Containerschiffe der G6 Alliance (Hapag-Lloyd, APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, NYK und OOCL) am Tiefwasser-Container-Terminal des Hafens Gdansk fest.

Nach Angaben der Port of Gdansk Authority startete die G6 Alliance den über die europäische Nordrange hinausreichenden Liniendienst im August dieses Jahres. Damit wird die Position des polnischen Hafens als bisher wichtigster Anlaufpunkt in der Ostsee für Mega-Contai-

nerschiffe aufgewertet. Mittlerweile konzentrieren sich 60 Prozent des Schiffscontainermarktes in Polen auf Gdansk. Neben einem älteren Containerumschlagplatz im Innenbereich des Hafens verfügt Gdansk seit 2007 über den modernen Tiefwasserterminal. Im Jahr 2014 gingen insgesamt 1,21 Millionen TEU über die Kaikante, wobei der überwiegende Teil von 1,18 Millionen TEU auf den Tiefwasserterminal entfiel. Die Leistungsfähigkeit dieses 49 Hektar großen Areals soll laut Hafenverwaltung langfristig auf bis zu vier Millionen TEU gesteigert werden.

Der zusätzliche Direktanlauf von G6-Alliance-Carriern in die Ostsee scheint den Trend zu verfestigen, mit größerer Tonnage pro Einsatz eine größere Anzahl von Containern in diesen Frachtmarkt zu befördern. Die in Gdansk angelandeten Boxen werden von dort auf dem Landweg weiter ins östliche Polen sowie nach Weißrussland und Russland verbracht. Zusätzlich besteht ein Feederdienst nach Tallinn (Estland) und den russischen Häfen Ust-Luga und St. Petersburg. Für Prof. Burkhard Lemper, Direktor des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in ▶ Seite 2

INHALT

- ▶ **Neue KV-Verbindung**
„Baden Shuttle“ verkehrt zwischen Lübeck-Travemünde und Karlsruhe
Seite 3
- ▶ **Interview**
Dr. Gabriele Kötschau über aktuelle Entwicklungen im Ostseeraum
Seite 4
- ▶ **Offshore-Basis**
Fährhafen Sassnitz wandelt sich zum Service-Standort
Seite 5
- ▶ **Warten auf Fähren**
Scandlines hofft auf Neustart zum Jahresende
Seite 6
- ▶ **Gleis-Erweiterung**
Hafen Stralsund setzt auf neuen Bahnanschluss
Seite 7
- ▶ **Flächen-Erweiterung**
Wismar investiert in Hafeninfrastuktur
Seite 8

Weniger Boxen-Stopps auf der Nordrange

Auf wachstumsschwachen Welthandel reagieren große Container-Reedereien mit Ausdünnung von Fahrplänen

► von Seite 1

Bremen, bleibt diese jüngste Entwicklung indes eine Momentaufnahme. „Der Markt Ostsee wird weiterhin ausgetestet. Mit größeren Schiffen bis Gdansk zu fahren, bedeutet zwar auf den ersten Blick geringere Stückkosten pro Box. Doch die Mega-Schiffe verbrauchen auch mehr Treibstoff. Es hängt deshalb sehr von der Auslastung der Schiffe ab, ob die Ostseefahrt sich rechnet“, sagt der ISL-Experte, der seit Jahren die Containerverkehrsbeobachtet und analysiert. Containerschiffe bewegen sich für dieses Teilstück der Rundreise in Abhängigkeit von Treibstoff und Kapital dann auf einem wirtschaftlichen Level, wenn sie wenigstens zu 20 bis 30 Prozent mit Ladung für die Ostsee ausgelastet sind.

Hinzu kommen marktwirtschaftliche und wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen. Aktuell hält der günstige Rohölpreis von unter 50 US-Dollar das teure, in der Ostsee eingesetzte schwefelarme Marinedieselöl im vertretbaren Kalkulationsrahmen. Dies könne sich jedoch jederzeit ändern, so Lemper. Zudem treibt das gegenwärtige Überangebot an großen Containerschiffen die Reedereien dazu, diese irgendwie in Fahrt zu halten. Der über die Nordrange verlängerte Törn in die Ostsee bedeutet etwa vier Tage zusätzliche Fahrtzeit.



Foto: Thomas Schwandt

Die sinkende globale Frachtquote schlägt auch auf den Feeder-Verkehr in Hamburg durch

„Auch spielt in die Gesamtrechnung mit hinein, zu welchen günstigen Konditionen die Containerreedereien den Hafen Gdansk als Transshipment-Port nutzen können.“ Aufseiten der Verloader werden die Direktanläufe insbesondere wegen „der höheren Sicherheit in der Logistikkette und den Kostenvorteilen pro Container geschätzt“, resümiert der ISL-Direktor. Weltweit rückläufige Konjunkturdaten erhöhen zur-

zeit erheblich den Druck auf die Reedereien, verschärfen die angespannte Frachtsituation. Beispielsweise stiegen die Exporte Chinas im Jahr 2014 nur um 0,4 Prozent. Im Jahr zuvor lag das Plus noch bei 7,9 Prozent. Für 2016 korrigierte der Internationale Währungsfonds seine Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft auf 3,6 Prozent nach unten.

Extrem negativ wirken sich die Russland-Sanktionen auf

die Containerverkehre in der Ostsee aus. Betroffen ist der Short-Sea-Sektor wie auch der Feeder-Bereich. Lemper spricht aktuell von „einer Stagnation“, der Markt laufe „dem Wachstumspfad hinterher“. Laut einer Studie von Ocean Shipping Consultants (OSC) wurde bislang ein Zuwachs von jährlich 6,1 Prozent mehr Containern auf den Direktläufen zwischen Nordrange- und Ostseehäfen erwartet. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Transshipment-Verkehr mit Osteuropa schneller steigen wird als der Hinterlandverkehr der Nordrange-Häfen. Für die containerisierte Im- und Exportnachfrage im Ostseeraum sieht OSC bis 2025 einen kräftigen Anstieg auf 14,1 Millionen TEU auf Basis der erreichten 8,8

Millionen TEU im Jahr 2011. Das Wachstum wecke Begehrlichkeiten in den Transshipment-Häfen, sagt Lemper. „Derzeit aber wäre ich mit dieser Prognose etwas vorsichtiger“, zumal tendenziell Abstriche gemacht werden müssten. Russland habe sich notgedrungen umorientiert gen China, und ob das verlorene Umschlagaufkommen kurzfristig aufgeholt werden könne, sollten eines Tages die Sanktionen fallen, sei fraglich.

Nach ISL-Angaben trugen die Ostseehäfen bisher mit 13 Millionen TEU in der Ein- und Ausfuhr rund ein Drittel des gesamten Containerschlags von über 40 Millionen TEU in den Nordrange-Häfen von Le Havre bis Hamburg bei. Wie viele künftig auf Mega-Schiffen den Weg in die Ostsee nehmen oder sich auf Feeder-Dienste verteilen, wird sich anhand der Kostenanalysen der Reedereien erweisen. Aktuell hat die G6 Alliance auf „Veränderungen in der Nachfrage“ reagiert und den Fahrplan für Asien-Europa angepasst und Reisen gestrichen.

Das Minus an Fracht aufgrund globaler Effekte trifft auch die Feeder-Verkehre. Timm Ulrich Niebergall, Geschäftsführer von Unifeeder Deutschland, rechnet bis Ende 2015 mit einem zweistelligen Rückgang der Containertransporte allein zwischen Hamburg und dem Ostseeraum.

PORT OF GDANSK

Der polnische Ostseehafen hat sich binnen 15 Jahren vom Massengut- zum Universalhafen gewandelt. 2013 liefen 14 Prozent aller polnischen Exporte über Gdansk. Der Gesamtumschlag 2014 betrug 32,2 Millionen Tonnen. Es wurden 1,2 Millionen TEU umgeschlagen. Der Tiefwasser-Container-Terminal kann von den weltgrößten Carriern angelaufen werden.

LÜBECK BÜNDELUNGSPUNKT DER OSTSEE

Die **Lübecker Hafen-Gesellschaft** ist Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee.

Wir bieten Ihnen:

- Hochfrequente Verbindungen ins Baltikum, nach Skandinavien, Finnland und Russland
- Herausragende intermodale Hinterlandanbindungen nach Mittel- und Südwesteuropa
- Logistische Komplett-Lösungen aus einer Hand – gemeinsam mit unseren Tochterunternehmen



Shaping Baltic Shipments

www.lhg.com

Neue Verbindung Lübeck–Karlsruhe

KV-Operateur European Cargo Logistics verzeichnet 25 Prozent Wachstum im kombinierten Verkehr

Mit einer neuen intermodalen Zugverbindung zwischen Lübeck-Travemünde und Karlsruhe hat die European Cargo Logistics GmbH (ECL), eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Lübecker Hafengesellschaft (LHG), Anfang Oktober dieses Jahres ihr Portfolio an direkten Verbindungen im Kombiverkehr (KV) erweitert.

Dreimal pro Woche und Richtung pendelt der neue „Baden Shuttle“ zwischen der baden-württembergischen Rheinmetropole und der Ostsee. Die Laufzeiten sowie Abfahrts- und Ankunftszeiten sind optimal an die Bedürfnisse der Spediteure und Frachtführer angepasst. Der Fahrplan der neuen Verbindung ist auf die Weiterleitung via Lübeck von und nach Schweden, Finnland und Russland sowie ins Baltikum abgestimmt. In dieser „Korridorlogik“, wie es LHG-Geschäftsführer Prof. Sebastian Jürgens beschreibt, sind Empfänger und Versender im Nah- und Fernverkehr gleichermaßen gut erreichbar. Gemeinsam mit dem DUSS-Terminal in Karlsruhe und dem Baltic Rail Gate (BRG) am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde fertigt die ECL Blockzüge mit Trailern, Containern und Wechselbrücken ab. Der „Baden Shuttle“ ist eine Erweiterung des etablierten „Rhein Neckar Shuttle“ zwischen Lübeck-Travemünde und Ludwigshafen. Diese Direktzug-Verbindung läuft weiterhin sechsmal pro Woche. Die intermodalen Verkehre von ECL haben sich in den zurückliegenden zwei Jahren rasant entwickelt. In den ersten neun Monaten dieses Jahres verzeichnete ECL gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres 25 Prozent mehr transportierte Einheiten. Damit setzte sich der Wachstumstrend von 2014 fort. Im Vorjahr hatte der Intermodal-Operateur insgesamt rund 37.000 Trailer und Container von der Stra-



European Cargo Logistics wickelt die „Baden Shuttle“-Blockzüge in Travemünde über den Terminal Baltic Rail Gate ab

ße auf die Schiene gebracht. Das waren mehr als doppelt so viele Einheiten wie im Jahr 2013. Die European Cargo Logistics GmbH ist Marktführer im Bereich Papier- und Forstproduktlogistik. „Wir haben uns in einem schwierigen Markt bewährt und sind überzeugt, über sinnvolle Kooperationen in Lübeck die Entwicklung nachhaltiger Hafenhinterlandverbindungen weiter voranbringen zu können“, sagt Tobias Behncke, bei ECL verantwortlich für den Geschäftsbereich Intermodale Verkehre. Der neue „Baden Shuttle“ stelle einen weiteren Meilenstein auf dem eingeschlagenen Weg da. Vom Hafen Lübeck gehen inzwischen wöchentlich 17 KV-Direktverbindungen ab. „Es lohnt sich, in Logistikketten zu denken, sich einzubringen und mitzugestalten“, kommentiert LHG-Chef Jürgens die positive Entwicklung und hebt den Mehrwert hervor, den alle Beteiligten durch optimale Hinterlandverbindungen erzielen. Er charakterisiert diese als „einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil für die deutschen Ostseehäfen“. Die LHG habe daher in jüngster Vergangenheit „konsequent auf die Entwicklung und den Aufbau intermodaler Verkehre gesetzt“. Dazu gehört der LHG-eigene Intermodalterminal Baltic Rail Gate. Über den Terminal wurden 2014 nach Angaben von Jür-

gens rund 88.000 Einheiten mehrerer KV-Operateure, darunter ECL und Kombiverkehr, umgeschlagen. Das entspricht einer Steigerung um 35 Prozent gegen-

über dem Vorjahr. Die Lübecker Hafengesellschaft ist mit mehr als 23 Millionen Tonnen Umschlag im Jahr 2014 in den Bereichen RoRo (Lkw und Trailer) und

Forstprodukte Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee. Rund 711.000 Einheiten wurden hier 2014 abgefertigt. 2013 waren es etwa 697.000.

**Maritime Kompetenz in Lübeck.
Schnell. Effizient. Zuverlässig.
Seit 1926.**



Lehmann

www.hans-lehmann.de

Kooperation mit Russland unverzichtbar

Interview mit Dr. Gabriele Kötschau, Vorstand im Baltic Sea Forum und Leiterin der Vertretung St. Petersburg der HK Hamburg



Der Gütertausch mit Russland über die Ostsee ist infolge der Sanktionspolitik stark rückläufig



Foto: Baltic Sea Forum

THB: Die Ostsee gilt als eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen in Europa. Die Sanktionen gegen Russland haben deutlich Bremsspuren hinterlassen. Wie schätzen Sie die aktuelle Situation ein?

Dr. Gabriele Kötschau: Die Ostsee hat sich zu einem Wachstumsraum von beachtlicher Dimension entwickelt. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise sparte die Region allerdings nicht aus. Sehr starke Einbrüche gab es in den baltischen Staaten. Robust zeigte sich indes die Wirtschaft Polens. Die wirtschaftspolitischen Sanktionen gegen Russland haben zu neuen Problemen geführt. Der Handel zwischen Russland und den EU-Mitgliedsländern im Ostseeraum ist im Zeitraum von Januar bis August 2015 um circa 28 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingebrochen. Sehr betroffen sind Dänemark und Litauen. Die Ausfuhren sanken um jeweils rund 40 Prozent. Schweden, Estland und Finnland folgten mit einem Minus von 32 bis 35 Prozent. Deutschland verzeichnete einen Rückgang von 29 Prozent. Die Importe der EU-Ostseeländer aus Russland schrumpften um 24 Prozent.

THB: Russland war entscheidender Treiber für den Gütertausch über die Ostsee. Was bedeutet ein länger anhaltender Ausfall dieses Partners für den Handel?

Kötschau: Die Ostsee war schon zu Zeiten der Wikinger und später der Hanse ein Meer, das sich für den Handel mit den Anrainern eignete. Durch die frühe Einbindung der russischen Hansestädte Twer und Nowgorod und später der Hafenstadt St. Petersburg war die Ostsee für Russland stets ein wichtiger Verkehrsweg. In der Gegenwart sind die großen Häfen St. Petersburg und Hamburg über den Seeweg miteinander verbunden, ist der eine das Fenster nach Europa, der andere das Tor nach Russland und Asien. Russland war lange Zeit der wichtigste Handelspartner Hamburgs im Ostseeraum. Das Sanktionsregime zwischen der EU und Russland stellt die ganze Region vor neue Herausforderungen, die langfristige Auswirkungen haben können. Der Hamburger Hafen spürt die Folgen der Sanktionen deutlich. Der Warenumschlag mit Russland brach um 36 Prozent ein. Auch im Norden von Deutschland geraten Unternehmen aus der Logistik- und Automobilbranche, dem Maschinenbau und der Ernährungswirtschaft in existenzielle Not.

THB: Abgebrochene Handelswege und versiegende Warenlieferungen – welche Langzeitwirkungen befürchten Sie für die Zusammenarbeit im Ostseeraum?

Kötschau: Es besteht die Gefahr, dass sich über die aktuellen Einbußen hinaus die

Geschäfte dauerhaft verlagern werden. Das Hinterland von St. Petersburg reicht weit bis nach Asien. Eine mittel- und langfristige Umorientierung Russlands gen Osten, vor allem nach China, aber auch verstärkte Geschäftsbeziehungen mit den übrigen Staaten der „BRICS-Gruppe“ könnten zu dauerhaften Verlusten für die europäischen Partner führen. Gegen eine völlige Abwendung von Europa spricht allerdings der beschlossene Ausbau der Gaspipeline Nord Stream in der Ostsee. Das kann ein Indikator dafür sein, dass die EU selbst in Zeiten politischer Spannungen als zuverlässiger Partner Russlands gilt. Der Aufschwung in der Kooperation Russlands mit China scheint eher eine Momentaufnahme wegen des Konflikts mit dem Westen zu sein. Die Handels- und Wirtschaftsbande zwischen Russland und Europa besitzen eine lange Tradition. Eine langfristige Abkehr von Europa erscheint daher unrealistisch, das wäre für den Handel im Ostseeraum gut. Aber das hängt davon ab, wie lange die gegenseitigen Sanktionen fortbestehen.

THB: Ist eine Kooperation im Ostseeraum ohne Russland überhaupt hinnehmbar und wie kann das Baltic Sea Forum zu einer Entspannung beitragen?

Kötschau: Russland ist in die wichtigsten Organisationen im Ostseeraum eingebun-

den, in den Ostseerat, in die Ostsee-Parlamentarierkonferenz, in die Helsinki-Kommission und in das Baltic Sea Forum. Vor allem der Ostseerat gilt als kleiner EU-Russland-Dialog, als Plattform für Gespräche gerade dann, wenn in Krisenzeiten auf höherer Ebene keine Fortschritte erzielt werden. Es gibt eine steigende Anzahl an Herausforderungen im Ostseeraum, die nur von allen Anrainern inklusive Russland gemeinsam bewältigt werden können. Zum Beispiel der Umweltschutz, eine saubere Schifffahrt, der Abbau von Handelsbarrieren, die Energiepolitik und die zivile Sicherheit, wie der Kampf gegen organisierte Kriminalität.

THB: Welche Stimmungslage nehmen Sie von der deutschen Wirtschaft auf, die vielfältig geschäftlich mit Russland liiert ist?

Kötschau: Eine Umfrage der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer zum Geschäftsklima in Russland hat unlängst die schlechtesten Werte seit zehn Jahren ergeben. Kein einziges der befragten 158 deutschen Unternehmen bezeichnet die aktuelle wirtschaftliche Situation Russlands als gut. Aufgrund der starken Abwertung des Rubels kann nur noch die Hälfte des bisherigen Warenvolumens nach Russland exportiert werden. Jedoch zie-

hen nur drei Prozent der befragten deutschen Firmen einen Rückzug aus Russland in Betracht. Die Handelskammer Hamburg hat Mitte dieses Jahres Hamburger Unternehmen mit Geschäftsbeziehungen zu Russland befragt. 35 Prozent der Befragten gaben an, sie seien von den Sanktionen betroffen. Gut zwei Drittel von ihnen nannten die wirtschaftliche Lage schwierig. Besonders der schwache Rubel (48 Prozent) und die Unsicherheit über die künftige Entwicklung des Landes (40 Prozent) schlugen zu Buche. 46 Prozent beklagten zudem einen Vertrauensverlust zwischen deutschen und russischen Geschäftspartnern.

THB: Wie sehr kann der Ostseeraum beispielgebend für die gesamteuropäische Zusammenarbeit sein?

Kötschau: Der Ostseeraum hat sich bereits zu einer Modellregion für die Zusammenarbeit in Europa entwickelt. Als ersten Maßnahmenplan für eine europäische Makroregion hat die EU zum Beispiel eine Ostsee-Strategie entwickelt. Es geht dabei um die regionale Zusammenarbeit, die EU-Mitglieder und Nicht-EU-Länder einbezieht. Die Ostsee-Strategie war der Auftakt für eine Reihe weiterer makroregionaler Strategien etwa im Donauraum und in der Adria.

Sassnitz setzt auf Offshore-Industrie

Der Standort an der Ostküste Rügens löst sich vom Fährgeschäft und wandelt sich zum Basis- und Servicehafen

Der Fährhafen Sassnitz auf Deutschlands größter Insel Rügen in Mecklenburg-Vorpommern durchlebt seit geraumer Zeit einen tiefgreifenden Wandel.

Einst entfielen 95 Prozent des jährlichen Umsatzes am traditionsreichen Hafenstandort – seit 106 Jahren existiert auf der „Königslinie“ zwischen Sassnitz und Trelleborg in Südschweden eine Schiffsverbindung – auf das Fährgeschäft. Dieser Wert ist nach Aussage von Harm Sievers, Geschäftsführer der Fährhafen Sassnitz GmbH, zuletzt auf „15 bis 20 Prozent“ abgestürzt.

Beschleunigt wurde der jahrelange Abwärtstrend unter anderem durch den Beschluss der Fährreederei Stena Line, seit Juni 2014 sämtliche Eisenbahnwaggons, die Stena Line von Deutschland nach Trelleborg und retour transportiert, ausschließlich über den Seehafen Rostock abzufertigen. Die schienengebundenen Regelgüterverkehre wurden von der Königslinie abgezogen. Dieser „unternehmerischen Entscheidung“, wie es bei Stena Line hieß, folgte im Oktober des gleichen Jahres ein nächster tiefer Einschnitt. Die Reederei nahm aus wirtschaftlichen Gründen das Fährschiff „Trelleborg“ aus dem Linienverkehr. Gut ein Jahr danach bestätigt Route Manager Ron Gerlach, dass die „Trelleborg“ nicht mehr auf die Königslinie zurückkehren wird. Die Stena-Fähre „Sassnitz“ hält seitdem den Liniendienst aufrecht.

Zusätzlich verschärfte die Krise im Fährgeschäft an



Der neue Offshore-Terminal in Sassnitz bewährte sich beim Bau des Ostsee-Windparks „Baltic 2“

Foto: Fährhafen Sassnitz

der Ostküste Rügens durch die aktuellen wirtschaftspolitischen Sanktionen gegen Russland. „Das hat auf der Destination zu einem Frachtverlust von 90 Prozent geführt“, resümiert der Hafenchef. Der bestehende Liniendienst nach Ust-Luga (Russland) verkehrt zwar weiterhin „stabil und verlässlich“, doch das von der russische Reederei Black Sea Ferry & Investments LLC eingesetzte Fährschiff „Petersburg“ steuert derzeit nur einmal pro Monat Rügens größten Hafen an. Dieser erfährt außerdem erheblichen Wettbewerbsdruck durch den polnische Fährhafen Swinoujście (Swinemünde), von wo ebenfalls Fährlinien nach Trelleborg betrieben werden. Nachteilig wirkt sich für Sassnitz vor allem aus, so Sievers, „dass der Ausbau der Bundesstraße 96n noch einiger Zeit bedarf und Short-Sea-Verkehre auf die bessere Hinterlandanbindung weiter östlich ausweichen“.

Parallel zum Niedergang des Fährverkehrs hat Sassnitz jedoch frühzeitig begonnen, eine neue Perspektive zu er-

schließen. „Die Ostsee besitzt enorme Bedeutung für den Offshore-Standort Deutschland“, erklärt Hafen-Geschäftsführer Sievers. Der Hafen hat strategisch in den letzten Jahren konsequent auf den Offshore-Bereich gesetzt. Geografisch liegt er sehr günstig, offeriert kurze Wege zu entstehenden und geplanten Windparks vor der Küste Vorpommerns. Sassnitz ist der östlichste Tiefseehafen Deutschlands und besitzt ausreichend Gewerbeflächen für Lagerung, Vormontage und Produktion von Windkraftanlagen.

Im Südteil des Fährhafens wurden zuletzt 24 Millionen Euro in einen sechs Hektar großen Offshore-Terminal investiert. Die Fläche ist ausgelegt für Schwerlasten und verfügt über 410 Meter Kai-länge. Die erste Bewährungsprobe hat der Terminal während des jüngsten Baus des Offshore-Windparks „Baltic 2“ in der Ostsee bestanden. Dieser war in den letzten zwei Jahren gut 32 Kilometer vom Land weg errichtet worden. Ein maritimes Kraftwerk mit 80 Windrädern, das für 340.000 Haushalte Strom liefern kann. „Baltic 2“ ging im September ans Netz. Investor ist der Energieversorger EnBW.

Am Offshore-Terminal Süd waren die Rotorblätter, Türme und Gondeln für die Windkraftanlagen zwischengelagert und vormontiert worden, bevor sie auf das Errichterschiff „Vidar“ verladen und ins Seegebiet nordöstlich der Insel Rügen

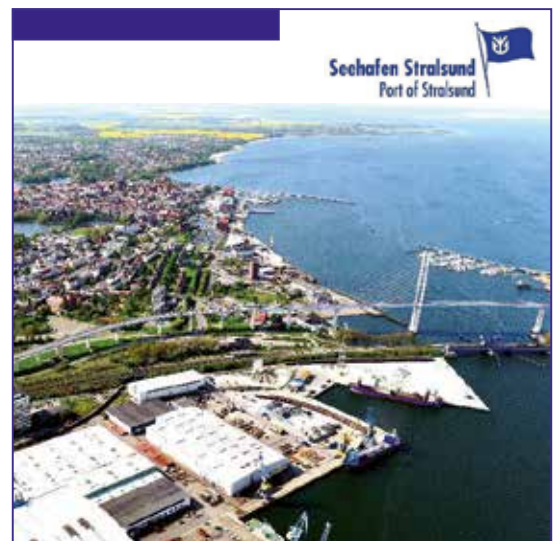
verbracht und installiert wurden. Sievers zeigte sich mit dem Umschlag der Großkomponenten, die aus Dänemark auf dem Seeweg nach Sassnitz kamen, und mit der komplexen Projektlogistik zufrieden. „Das sind Erfahrungen, die uns nützlich sein werden bei den Nachfolgeprojekten.“

Für den zweiten der vier genehmigten Offshore-Windparks vor Rügen sollen die ersten Stahlpfähle im Frühjahr 2016 gesetzt werden. Der spanische Energiekonzern Iberdrola plant den Bau von 70 Windkraftanlagen im Offshore-Feld „Wikinger“. Ca. 1,4 Milliarden Euro sollen investiert werden. Für ei-

nen weiteren Windpark steht Versorger E.ON am Start. Im Park „Arkona Becken Südost“ sollen sich künftig 80 Windräder drehen. Genehmigt ist auch „Arcadis Ost 1“. Ein Projekt mit 58 Anlagen. Der Sassnitzer Hafenchef hofft bei den temporären Offshore-Projekten auf starke „industrielle Impulse“. Mittlerweile sei es „eine Spezialität des Hafens“, die eigene Entwicklung in befristeten Etappen voranzutreiben und zu gestalten. Langfristig soll Sassnitz nicht nur als Logistik- und Wartungsbasis für Windparks fungieren. Sievers hat angekündigt, dass der Hafen die derzeit noch im Besitz der Deutschen Bahn befindlichen Hinterlandflächen zum 1. Januar 2016 übernehmen und dann über 400 Hektar Gewerbefläche verfügen wird. Diese soll industriellen Ansiedlungen vorbehalten sein. Der Fährverkehr spielt nur noch eine untergeordnete Rolle. „Das Ladungsaufkommen wandert heute schon zwischen den Reedereien hin und her, es wird nicht entscheidend ansteigen“, blickt Sievers pessimistisch auf die einstige Domäne des Fährhafens Sassnitz.

FÄHRHAFEN SASSNITZ

Der Fährhafen Sassnitz zählt zu den vier größten Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern. An der Ostküste der Insel Rügen gelegen ist er der östlichste Tiefseehafen Deutschlands. Es bestehen Fährdienste nach Trelleborg (Schweden) und Ust-Luga (Russland). Nach Angaben des Hafens beläuft sich der jährliche Seegüterumschlag auf circa zwei Millionen Tonnen. Zu den Alleinstellungsmerkmalen gehört, dass der Hafen als einziger in Mitteleuropa russische Breitspurwaggons abfertigen kann.



Ihr Logistikzentrum in Vorpommern!

- ✓ maßgeschneiderte Umschlag- und Logistiklösungen im Bereich klassischer Stück- und Schüttgutladung
- ✓ direkte Anbindung an das deutsche Bahn- und Fernstraßennetz
- ✓ Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz

Seehafen Stralsund GmbH

Hafenstraße 20, 18439 Stralsund
www.seehafen-stralsund.de

Verspäteter Neustart für Scandlines

Mit zwei Neubauten verdoppelt die Fährreederei ihre Frachtkapazität auf der Kurzstrecke Rostock–Gedser

Im zurückliegenden Sommer hatte Morten Haure-Petersen, Geschäftsführer der Scandlines Deutschland GmbH, noch vage gehofft, dass „in diesem Herbst die neuen Schiffe kommen“.

Mit Terminen für den Ersteintritt der neu gebauten Fährschiffe „Berlin“ und „Copenhagen“ auf der Route Rostock – Gedser (Dänemark) ist das Management der deutsch-dänischen Fährreederei vorsichtig geworden. Seit über drei Jahren sind die Neubauten überfällig. Derweil verstreicht auch der Herbst-Termin,

und das Unternehmen geht nunmehr davon aus, dass die „Berlin“ nicht vor Ende 2015 einsatzklar sein wird. Für die „Copenhagen“ wird gleich gar keine Zielmarke mehr genannt, sie komme „einige Monate später“, heißt es bei Scandlines. Beim Umbau der ursprünglich auf der Volkswerft Stralsund gefertigten Fähren, mit dem die dänische Werft Fayard A/S in Munkelbø bei Odense beauftragt worden ist, seien zahlreiche technische Probleme aufgetreten, die eine Auslieferung weiter verzögerten. Die Modifizierung der jeweils 169,5 Meter langen und 24,8 Meter breiten Schwesterschiffe war erforderlich geworden, nachdem sie auf der Volkswerft um je



Wird in Rostock erwartet: die neue Fähre „Berlin“. Hier noch in der Ausrüstung bei Fayard A/S in Dänemark



CEO Søren Poulsen

Fotos: Scandlines

200 Tonnen zu schwer geraten waren. Der resultierende größere Tiefgang disqualifizierte sie für die Strecke Rostock–Gedser, auf die das Schiffskonzept eigentlich zugeschnitten worden war. Die Zeit bis zum unfreiwillig verspäteten Neustart auf der Dänemark-Route hat Scandlines genutzt, um die Fährschiffe technisch grundlegend zu überarbeiten und den veränderten Marktbedingungen im Ostseeverkehr anzupassen. So steigt die Zahl der Passagiere pro Schiff auf der Gedser-Linie zwar von bisher 1000 auf den alten Fähren auf dann 1300, vorgesehen waren einst jedoch 1500. Festgehalten wurde indes an der Verdoppelung der Frachtkapazität pro Schiff auf 460 Pkw beziehungsweise 96 Lkw. „Die neuen Frachtangebote werden mehr Fracht nach sich

ziehen“, zeigt sich Haure-Petersen überzeugt. „Die Linie Rostock–Gedser ist ein gutes Produkt.“

Auch Scandlines-Vorstandschef Søren Poulsen sieht mit der Investition in die neuen Schiffe – jeweils 100 Millionen Euro fließen in deren Umbau – perspektivisch die Position der Fährreederei gestärkt. Im ersten Halbjahr 2015 hat es auf der Strecke ein Plus von „knapp zehn Prozent bei Pkw und fünf Prozent beim Frachtvolumen“ gegeben. Vor allem der Verkehr auf dem mittel- und dem osteuropäischen Korridor nimmt zu. „Beim Frachtverkehr sehen wir ein Niveau, das über dem vor der Finanzkrise von 2008/09 liegt. Wir setzen langfristig auf die Strecke, auch wenn eine feste Fehmarnbeltquerung irgendwann kommen sollte“, sagt Poulsen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der „schwimmenden Brü-

cke“ zwischen Rostock und Gedser soll unter anderem durch mehr feste Abfahrten im Zwei-Stunden-Takt gestärkt werden. Um die erwarteten höheren Passagierzahlen und Frachtvolumina bewältigen zu können, verfügen die neuen Fähren jeweils über zwei Autodecks und fünf Fahrspuren für die Auf- und Abfahrt. Der neue, bereits vor drei Jahren fertiggestellte Anleger am Rostocker Fährterminal ist mit einer Doppelrampe ausgestattet, so dass die aktuelle Abfertigungszeit der Dänemark-Fähren von nur 15 Minuten beibehalten wird. Zudem will Scandlines so wieder zu mehr Zuverlässigkeit zurückkehren und das Vertrauen der Kunden in die Destination stärken. In der Vergangenheit kam es nicht selten vor, dass Trucks auf dem Terminal zurückbleiben mussten, weil insbesondere in der Saison die Kapazitäten der bisher verkehrenden Fähren nicht ausreichten.

Die „Berlin“ und die „Copenhagen“ werden die „Kronprins Frederik“ und die „Prins Joachim“ ersetzen, die seit mehr als 30 Jahren im Fährverkehr unterwegs sind. Um einen stabilen Übergang sicherzustellen und einer po-

sitiven Verkehrsentwicklung weiterhin ohne Einschränkungen folgen zu können, hat Scandlines beschlossen, die Fähre „Kronprins Frederik“ zu behalten und sie als Ersatzschiff sowohl auf der Strecke Rostock–Gedser als auch auf der Strecke Puttgarden–Rødby einzusetzen. „Mit einer zusätzlichen Fähre, die auf beiden Strecken eingesetzt werden kann, werden sowohl die Kapazität als auch die Zuverlässigkeit wesentlich gesichert“, erklärt Geschäftsführer Haure-Petersen.

Um das Fährgeschäft auch kostenseitig zu optimieren, setzt Scandlines seit geraumer Zeit konsequent auf technische Innovationen. Im Jahr 2013 führte das Unternehmen als weltweit erste Fährreederei ein Hybridantriebssystem ein, das überschüssige Energie in Batterien an Bord speichern und diese im Schiffsbetrieb wieder nutzen kann. Inzwischen sind alle vier Scandlines-Fähren auf der Strecke Puttgarden–Rødby mit der Hybridtechnik ausgestattet. Auch die neue „Berlin“ und die neue „Copenhagen“ werden mit dem umweltfreundlichen und treibstoffsparenden Antriebssystem zwischen Rostock und Gedser pendeln.



OMB

Das Leistungsangebot der OMB: Vertrieb von Bunkermedien gemäß den Anforderungen für ECA Gebiete: Heizöl-schwer, IFO 30-380; ULSFO - RMD80; Gasoil - 0.1%S, Nutzung von drei Tank-

schiffen zur Bebungung in den deutschen Ostsee-Häfen von Lübeck bis Mukran sowie Reedebunkerungen. Anlieferung erfolgt auch per Tankwagen in kleineren Häfen und mit Heizöl, leicht für industrielle Kunden. Großhandel mit Mineralölprodukten.

Ostsee Mineralöl-Bunker GmbH: Mitglied der Bomin Gruppe, einem Unternehmen der Marquard & Bahls AG; Thomas-Mann-Str. 20, 18055 Rostock, Tel.: 0381 - 252 23-0, Fax: 0381 - 252 23-16, Mail: info@ostsee-bunker.de, www.bomin.com

**energy
at work**

SCANDLINES

Scandlines ist eine deutsch-dänische Fährreederei mit Sitz in Kopenhagen und Hamburg. Eigner ist die britische Kapitalgesellschaft 3i. Bei über 90.000 Abfahrten transportierte Scandlines im Jahr 2014 insgesamt 14,8 Millionen Passagiere, 3,2 Millionen Pkw, 900.000 Frachteinheiten sowie 60.000 Busse auf den drei Ostsee-Kurzstrecken Puttgarden–Rødby, Rostock–Gedser und Helsingør–Helsingborg.

Anschluss an das überregionale Gleisnetz

Seehafen Stralsund investiert 14 Millionen Euro in Bahnanbindung des Frankenhafens – Fertigstellung bis Ende 2017

Der Seehafen Stralsund treibt den Ausbau des neuen Frankenhafens voran. Das südlich an das Gelände der Stralsunder Volkswerft angrenzende Areal am Strelasund soll bis Ende 2017 einen Bahnanschluss erhalten.

Im zu Ende gehenden Jahr 2015 konnte die SWS Seehafen Stralsund GmbH sämtliche Planungs- und Genehmigungsverfahren zum Abschluss bringen, die notwendig waren für das Projekt des neuen Bahnanschlusses für den Frankenhafen. Der jüngste Hafenabschnitt des Seehafens verfügt über drei Liegeplätze und soll mit dem Anschluss an das überregionale Schienennetz noch attraktiver insbesondere für Verlader und gewerbliche Ansiedler werden, die auf multimodale Logistiklösungen setzen, hieß es vom Hafentreibbetreiber. Mit einem Anteil von 70 Prozent schienengebundenem Zu- und Ablauf von Gütern wickelt der Seehafen Stralsund bereits einen Großteil seines Ladeverkehrs mit der Bahn ab.

Vorgesehen ist laut Sören Jurrat, Geschäftsführer der SWS Seehafen Stralsund GmbH, „die Gleisinfrastruktur des Hafens mit dem Bauvorhaben um etwa 2300 Meter Gleise und sechs Weichen“ zu erweitern. „In enger Abstimmung mit der DB Netz AG werden die Voraussetzungen geschaffen“, so Jurrat, „optimale Betriebs- und Produktionsabläufe für die Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten“, die künftig den Bahnanschluss zum Frankenhafen nutzen werden. In das ambitionierte Schienenprojekt investiert der Stralsunder Seehafen insgesamt 14 Millionen Euro. Nach jetzigem Planungs- und Projektierungsstand ist der Baustart im Frühjahr 2016 vorgesehen. Nach Angaben des Hafens soll der Bahnanschluss im 4. Quartal 2017 fertiggestellt sein.

Der geplante Gleisanschluss zum Frankenhafen wird die Möglichkeiten und Chancen



Foto: Thomas Schwandt

Neben Nord- und Frankenhafen gehört der Südhafen nahe der Rügenbrücke zum Seehafen

verbessern, neue Geschäfte zu akquirieren und zusätzliches Wachstum zu generieren, zeigt sich Hafenchef Jurrat überzeugt. Eine leistungsfähige und an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur werde außerdem dazu beitragen, die vorhandenen Gewerbeflächen im Frankenhafen zu vermarkten und vornehmlich Produktionsgewerbe anzusiedeln.

Für den Seehafen Stralsund rechnet Geschäftsführer Jurrat bis zum Ende dieses Jahres mit einem Umschlagergebnis von insgesamt 1,75 Millionen Tonnen. Das würde einem Plus von mehr als fünf Prozent gegenüber dem Jahr 2014 entsprechen. Der größte Anteil von mehr als 700.000 Tonnen entfällt dabei auf die Ausfuhr von synthetischem Gips. Das Massengut ist ein Nebenprodukt aus der Rauchgasentschwefelung und wird per Bahn aus mitteldeutschen Kohlekraftwerken an den Strelasund gebracht, von wo es nach Skandinavien verschifft wird. In Nordeuropa verwendet die Industrie den synthetischen Gips zur Herstellung von Baumaterialien.

Neben dem Schüttgut Gips gehen in Stralsund vor allem Getreide, Düngemittel und Baustoffe über die Kaikante. Wobei es vor allem beim Getreide in diesem Jahr weniger gut lief als in den Vorjahren. Ein entscheidender

Grund dafür sind die anhaltend niedrigen Weltmarktpreise. Infolgedessen „halten die Händler die Ware zurück“, sagt Jurrat. Zudem

würden größere Bulker über den Rostocker Seehafen abgefertigt werden.

Nachdem über viele Jahre große Mengen Stahl für die

nahe gelegene maritime Industrie vom Seehafen umgeschlagen worden waren – im Vorkrisenjahr 2007/08 belief sich das Volumen auf bis zu 150.000 Tonnen an Stahlplatten und Profilstähle – hat sich der Stahlumschlag auf jährlich 30.000 Tonnen eingependelt. Für das im Südhafen angesiedelte Ostsee-Strahl-Zentrum, spezialisiert auf Oberflächenbearbeitung, werden Stahlbleche importiert. Nach der Bearbeitung in Stralsund werden diese weiterbefördert, unter anderem nach Werften in Norddeutschland. Hafenchef Jurrat vertraut für die Zukunft auf einen „gesunden Mix der Gutarten“ und verweist auf die Hafen-Wachstumsprognose 2030 des Bundes, die von jährlich plus 1,8 Prozent für Stralsund ausgeht.

TT-Line
The direct way for your freight

**EFFICIENT & RELIABLE
TRANSPORT SOLUTIONS
BETWEEN GERMANY/POLAND AND SWEDEN**

- High frequent departures on all main routes from & to Sweden
- Available capacity also on peak departures (fitting your traffic flow)
- Sailing times based on driver's resting restrictions – save driving hours and kilometers
- Customized booking solutions & efficient operational procedures
- Excellent inland traffic infrastructure with outstanding intermodal transport links

TRELLEBORG
TRAVEMÜNDE
ROSTOCK
SWINOUJŚCIE

www.ttline.com/cargo

Holz und Kali sorgen für stabile Zahlen

Seehafen Wismar investiert in Flächenerweiterung und stärkt die Multifunktionalität im Umschlaggeschäft

Mecklenburg-Vorpommerns zweitgrößter Hafen Wismar kann seit Jahren auf stabile Umschlagzahlen verweisen.

Nachdem im Jahr 2014 rund 3,5 Millionen Tonnen über die Kaikante gingen, erwartet Michael Kremp, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, im zu Ende gehenden Jahr ein Ergebnis von 3,8 Millionen Tonnen. Diese Beständigkeit führt der Hafenchef vor allem auf die Hauptgutarten Forst- und Holzprodukte sowie Kali und Salze zurück. „Die sind nicht so anfällig“, sagt Kremp und deutet damit an, dass in anderen Sparten durchaus rückläufige Trends wegzustecken sind.

Die Hälfte der gesamten Umschlagmenge in Wismar entfällt auf Forst- und Holzprodukte. Die Ladung wird über die verarbeitenden Betriebe des Holz-Clusters im benachbarten Gewerbegebiet Haffeld generiert. Regelmäßig machen Frachter fest, die Rundholz aus dem Ostseeraum und Russland nach Wismar bringen. Im Sägewerk Ilim Nordic Timber wird daraus Schnittholz für die Hausbau-, Verpackungs- und Holzwerkstoffindustrie produziert. Dabei anfallende Sägespäne und Holzhackschnittel verarbeiten die ebenfalls zum Holz-Cluster gehörenden Unternehmen Egger Holzwerkstoffe, Hüttemann und German Pellets zu Spanplatten, Fußbodenbelag und Heizpellets. Diese Erzeugnisse werden dann von Wismar aus wieder per Schiff, aber auch per Bahn und Lkw zu den Kunden auf dem nationalen und internationalen Markt geliefert.

Traditionell dient der Hafen Wismar seit Jahrzehnten als Umschlagplatz für Salze und Kaliprodukte, die heutzutage vor allem nach Nord-europa exportiert werden. Auf dem Schienenweg wird das „weiße Gold“ aus den drei deutschen Salzbergwerken der European Salt Company an die Küste transportiert. Das ist wirtschaftlich

am günstigsten und umwelt-schonend. Das Salz ist vor allem für den Winterdienst auf den Straßen Skandinaviens bestimmt. Überdachte Lagerkapazitäten von insgesamt 120.000 Tonnen im Hafen sowie hochleistungsfähige Zugentladeanlagen und Schiffsbelader ermöglichen es, in Spitzenzeiten

chend in technisches Equipment, wie einen Hafemobilkran LHM 400, der bis zu 104 Tonnen an den Haken nehmen kann. Zudem ist in den zurückliegenden Jahren „die hafennahe Verkehrsinfrastruktur für Schwerguttransporte angepasst worden“, sagt Götz Strahl, der im Seehafen im Bereich Mar-

Schwergut aber auch aus Sachsen, Bayern und anderen süddeutschen Regionen über Wismar in den Nord- und Ostseeraum verfrachtet. Zuletzt lief es nach Aussage von Hafenchef Kremp im Schwergutbereich jedoch „nicht so gut“ wie erhofft. Es werde zwar weiterhin auf diese Sparte gesetzt,

Um die eigene Wettbewerbsfähigkeit auch durch effiziente innerbetriebliche Abläufe zu stärken, modernisiert der Seehafen das eigene Hafendatensystem. Der Logistik-Softwarespezialist INPLAN aus Mühlheim an der Ruhr ist beauftragt worden, seine Standardsoftware Port Operation auf die Hafenprozesse in Wismar zuzuschneiden und eine Systemlösung zu entwickeln. „Die Betriebsabläufe sollen optimal unterstützt und unsere Kunden, Agenten und externe Partner mit ihren Logistikketten in das neue System einbezogen werden“, betont Kremp. Die Verfügbarkeit und Verknüpfung von Datenflüssen und -mengen würden zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor, begründet er die Beauftragung von INPLAN. Die Software-Firma hat unlängst internationale Wertschätzung erfahren, weil der Mittelmeerhafen Beirut für die Einführung einer INPLAN-Managementlösung mit dem IT-Award der International Association of Ports and Harbors (IAPH) ausgezeichnet wurde. Die spezielle Wismarer IT-Anwendung soll 2016 in Betrieb genommen werden.



Foto: Thomas Schwandt

Neben vornehmlich Holz und Kali werden in Wismar auch Stahlprodukte umgeschlagen

bis zu 600 Tonnen Salz pro Stunde über die Kaikante zu hieven. Pro Jahr werden bis zu einer Million Tonnen Salz und Kaliprodukte in Wismar verschifft.

In jüngster Vergangenheit geriet der Hafen wegen seiner günstigen geografischen Lage und der guten Hinterlandanbindung per Straße auch in den Fokus von Herstellern sperriger Güter. Es wurden unter anderem Transformatoren mit einem Stückgewicht von bis zu 102 Tonnen und bis zu 58 Meter lange Rotorflügel für Windkraftanlagen verladen. Der Hafen investierte entspre-

ndung und Vertrieb unter anderem für Schwergut- und Projektladung zuständig ist. Die Straßenverbindung zum Autobahnkreuz Wismar verringerte sich auf acht Kilometer, die Zufahrt für Transporte überlanger Güter bis 60 Meter Länge wurde barrierefrei gestaltet. Die Innenfläche des Kreisverkehrs auf der Osttangente in Richtung Hafen kann beispielsweise gerade durchfahren werden. Vor allem regionale Produzenten in Wismar und Schwerin profitieren von den kurzen Wegen und der verbesserten Zugänglichkeit zum Hafen. Laut Strahl wird

aber perspektivisch will Wismar die Multifunktionalität im Umschlag stärken und so besser für Schwankungen auf dem Ladungsmarkt gewappnet sein.

In diesem Herbst haben die Bauarbeiten für eine neue Kaianlage mit einer Länge von 332 Metern und für eine 41.500 Quadratmeter große Erweiterungsfläche begonnen. Das Areal, das über Gleis- und Straßenanbindung verfügen soll, wird laut Kremp aufgespült. Zwei neue Liegeplätze für Großschiffe entstehen. In das Hafeninfrastrukturprojekt werden insgesamt rund 36 Millionen Euro investiert. Im Kontext mit der Flächenerweiterung hofft der Seehafen Wismar darauf, dass die angestrebte Fahrwasseranpassung im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 verankert wird. Die Ansteuerung des Seehafens soll von einem maximalen Tiefgang von gegenwärtig 8,5 Meter auf 11,5 Meter gebracht und zum Teil verbreitert werden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat dieses Infrastrukturvorhaben als vordringlich in Berlin angemeldet.

SEEHAFEN WISMAR

Wismar ist der zweitgrößte Seehafen in Mecklenburg-Vorpommern. Er verfügt neben 2,5 Kilometer Kaikante über 27 Kilometer hafeneigene Bahngleise sowie eine direkte Anbindung an die Autobahnen A 20 und A 14. Der seeseitige Güterumschlag betrug 2014 rund 3,5 Millionen Tonnen. Pro Jahr werden circa 1300 bis 1400 Schiffe im konventionellen Nord- und Ostseeverkehr abgefertigt. Eine lange Tradition hat der Umschlag von Salz, Düngemitteln sowie Metall und Schrott. Mit der Ansiedlung von Holzverarbeitender Industrie kamen Forst- und Holzprodukte hinzu. Ebenso wird Schwergut wie Windkraftanlagen über den Hafen verschifft.

IMPRESSUM

Sonderbeilage Nr. 17
zum THB Deutsche
Schiffahrts-Zeitung
Nr. 220 vom
13. November 2015

Redaktion
(verantwort.): Frank Binder,
Thomas Schwandt

Anzeigen
(verantwort.):
Tilmann Kummer

© DVV Media Group
GmbH | Seehafen
Verlag, Hamburg

Diese Sonderbeilage
finden Sie auch unter
www.thb.info

