

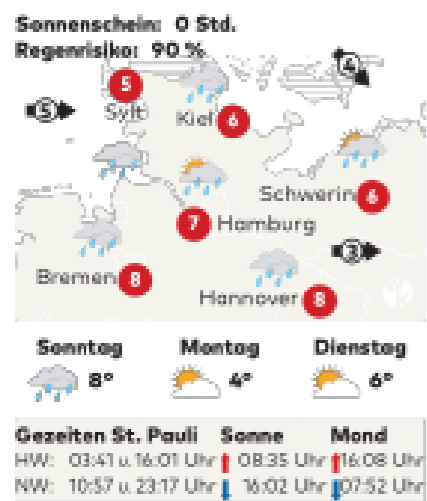
## STADT IM FOKUS

**BÜLENT CİFTLIK**  
Ex-SPD-Sprecher muss in Haft

Der ehemalige Sprecher der Hamburger SPD, Bülent Ciftlik, muss in Haft. Der Bundesgerichtshof habe eine Revision des Urteils des Hamburger Landgerichts weitgehend verworfen, in dem Ciftlik im Juni vergangenen Jahres unter anderem wegen Vermittlung einer Scheinehe und Anstiftung zur Falschaussage zu zweieinhalb Jahren Gefängnis verurteilt worden war, teilte ein Hamburger Gerichtssprecher am Freitag mit. Auch das Strafmaß sei in Karlsruhe bestätigt worden. Aufgrund der langen Verfahrensdauer gelten sechs Monate aber bereits als verbüßt. Der 46-Jährige Sohn türkischer Einwanderer, der einst als SPD-Hoffnungsträger galt und als „Obama von Altona“ betitelt wurde, hatte nach Überzeugung des Gerichts eine Bekannte zur Scheinehe überredet. Als der Fall bekannt wurde, hatte Ciftlik demnach alles versucht, um die Sache zu vertuschen.

**WETTER**  
Viele Wolken, ab und zu Schauer

Der Himmel ist überwiegend stark bewölkt. Ab und zu fällt etwas Regen oder Sprühregen. Die Sonne hat jedoch kaum Chancen, sich zu zeigen. 5 bis 8 Grad werden erreicht. Der Wind weht schwach bis mäßig mit frischen Böen aus West bis Nordwest.



**HAMBURGER UNTERNEHMEN**  
Helfen mit dem Hochbahn-KinderBus

Doppelt? Nicht passend? Oder schlicht zu viel? Wer Kindergeschenke nach dem Fest abzugeben hat, kann damit Gutes tun: Auszubildende der Hochbahn AG nehmen die Päckchen am 27. und 28. Dezember von 10 bis 18 Uhr am Jungfernstieg am KinderBus entgegen. Der Arbeiter-Samariter-Bund verteilt sie danach an Kinder, bei denen nichts oder nur wenig unter dem Baum lag.



Sacha Rougier ist Geschäftsführerin von Cruise Gate Hamburg, das drei Terminals für Kreuzfahrtschiffe betreibt – in der Hafencity, auf Steinwerder und in Altona

**R**und 30 Millionen Passagiere weltweit gehen im Jahr 2019 auf Kreuzfahrt, etwa sechs Prozent mehr als in diesem Jahr, erwartet CLIA, der internationale Verband der Kreuzfahrtbranche. Voraussichtlich 272 Kreuzfahrtschiffe werden im kommenden Jahr für die Mitgliedsreedereien von CLIA fahren. Vom Boom dieser Reiseform hat Hamburg erheblich profitiert. Der Hafen der Hansestadt stieg in den vergangenen 15 Jahren zu einem der führenden Ziele in Europa auf. Doch zugleich steigt auch der Druck für einen besseren Umweltschutz, vor allem mit Blick auf die Abgase der Schiffe. WELT sprach mit Sacha Rougier, der Geschäftsführerin von Cruise Gate Hamburg, über die Perspektiven der Kreuzfahrt in der Stadt. Cruise Gate Hamburg betreibt die drei Hamburger Kreuzfahrtterminals und ist ein Tochterunternehmen der Hafenverwaltung HPA.

**WELT:** Frau Rougier, rund 900.000 Passagiere bei 212 Anläufen von Kreuzfahrtschiffen – sind Sie zufrieden mit der Saison 2018?  
**SACHA ROUGIER:** Ich glaube schon, dass wir mit diesem Jahr zufrieden sein können. Wir hatten viele Highlights wie den Hafengeburtstag, Taufen, Erstanläufe und viele Events auf den Schiffen. Die Terminals funktionieren, und die Reeder sind zufrieden. Wir definieren Erfolg nicht nur in den absoluten Zahlen sondern auch in der Qualität des Kreuzfahrttourismus hier. In einer Umfrage bei Kreuzfahrtreedereien haben wir Bestnoten im operativen Bereich bekommen, also auch mit Blick auf unsere Dienstleister, die Port Agents, Ground Handler, Festmacher, hafenärztliche Dienste, die Seemannsmission und vieles mehr. Mit vielen Themen rund um die Kreuzfahrt bringen wir den Standort Hamburg nach vorn. Die Kreuzfahrt ist zu einer wichtigen Schnittstelle zwischen der Stadt und dem Hafen geworden.

**Welche Zahlen erwarten Sie für 2019?** Ich bin bei den Zahlen zurückhaltender geworden. Wir nennen Zahlen, die schon kurz darauf nicht mehr stimmen. Oft lag das Wachstum über unseren Erwartungen, es gibt aber kurzfristig auch mal eine Bewegung nach unten, wie etwa bei der verspäteten Ablieferung der neuen „AIDAnova“, die ja ursprünglich von Hamburg aus in ihren Dienst gehen sollte, was dann leider nicht klappte. Sobald wir für 2019 eine belastbare Zahl haben, werden wir sie mitteilen.

## Ein neuer TERMINAL wird geprüft

Sacha Rougier, Chefin von Cruise Gate Hamburg, über das boomende Kreuzfahrtgeschäft in der Hansestadt und Pläne für die kommenden Jahre

**Könnte Hamburg schon 2019 eine Million Passagiere erreichen?** Nein, das hatten wir nie geplant und das wird eher am Beginn des kommenden Jahrzehnts geschehen. Bis 2020/2021 erwarten die Kreuzfahrtreedereien in unserer Region eine Stabilisierung, was ich in Hamburg für gut halte, weil wir hier zwischen 2015 und 2018 bei den Passagierzahlen ein Wachstum von 73 Prozent hatten. Das liegt deutlich über der Entwicklung des europäischen Marktes. Unser Interesse ist es, in Hamburg einen nachhaltigen Kreuzfahrttourismus zu schaffen, in ökonomischer, ökologischer und organisatorischer Hinsicht.

**Wie verändert sich der europäische Markt in den kommenden Jahren?** Bis 2027 sollen 113 große Kreuzfahrtschiffe zusätzlich an den Markt kommen, außerdem 30 kleinere Schiffe für die Expeditionskreuzfahrt bis zum Jahr 2024. Der Markt wird dadurch noch vielfältiger. Für Hamburg ist auch der Markt für Expeditionskreuzfahrten relevant, etwa für die Routen bis zum Nordkap oder in Westeuropa. Diese kleineren Schiffe kommen heute zum Hafencity-Terminal, das wäre auch künftig der ideale Terminal für diese Schiffsgrößen. Gerade mit diesen hochmodernen Schiffen setzen die Reedereien bei den Antriebstechniken und dem gesamten Energieverbrauch an Bord auf Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

**Aida Cruises wollte mit der „AIDAprima“ ganzjährig Touren von Hamburg aus in die Nordsee anbieten. Das hat nicht funktioniert. Warum nicht?** Wir haben es hier in Hamburg getestet, und Aida Cruises hat nach einiger Zeit

entschieden, das Schiff auf anderen Routen einzusetzen. Interessant ist für uns: Wir haben unsere Kreuzfahrtsaison ständig erweitert. Die Hauptsaison liegt zwar zwischen April und September, aber wir hatten noch nie einen so starken Oktober wie in diesem Jahr. Britische Kreuzfahrtschiffe kommen mit ihren Passagieren zu unseren Weihnachtsmärkten nach Hamburg. Und die neue Saison beginnt schon am 8. Januar mit dem Anlauf der „Queen Victoria“.

**Braucht Hamburg einen weiteren, vierten Kreuzfahrtterminal?** Aktuell sind unsere drei Terminals nicht hundertprozentig ausgelastet, deshalb stellt sich die Frage derzeit nicht. Wenn man aber in das aktuelle Orderbuch der Kreuzfahrtreedereien schaut, könnte man daraus schließen, dass wir dieses Wachstum in den kom-



menden Jahren allein mit drei Terminals nicht werden bewältigen können. Entscheiden muss das aber die Stadt Hamburg. Wir analysieren im Moment, ob wir einen vierten Terminal brauchen und wo wir ihn bauen könnten.

**Ist Hamburg der Kreuzfahrt stärker zugewandt als andere Häfen?** Ich habe das so nirgends sonst erlebt. Bei einer Konferenz in Madrid zeigte ich kürzlich Bilder und ein Video von Kreuzfahrt-Events in Hamburg. Das Publikum dort war sehr begeistert davon.

**Ist die Infrastruktur leistungsfähig genug für das starke Wachstum des Kreuzfahrttourismus in Hamburg?** Wir sind mit unseren drei Terminals derzeit sehr gut aufgestellt. Auf Steinwerder haben wir in diesem Jahr an einzelnen Tagen 10.000 Passagiere abgefertigt. Dieser Terminal etwas außerhalb des Zentrums ist ideal für größere Schiffe. Die Terminals in der Hafencity und in Altona sind sehr gut geeignet für kleinere und mittelgroße Schiffe.

**Die vielen Kreuzfahrtschiffe belasten die Luft mit Dieselausgasen. In Hamburg ist die Luftqualität insgesamt umstritten. Wie bekommt man mehr Schiffe an die Landstromanlage in Altona? Sie wird bislang kaum genutzt.** Hamburg war mit dieser Anlage in Europa im Jahr 2016 der Vorreiter, andere Kreuzfahrthäfen wie Bergen, Kiel oder Rostock ziehen mittlerweile nach, fast alle anderen Häfen in Nordeuropa haben sich das hier bei uns angeschaut. Das stimuliert natürlich auch die Reedereien, ihre Schiffe vielleicht umzurüsten. Zwischen den Reedereien und den Häfen entsteht ein Wechselspiel, das einfach auch Zeit benötigt. Deshalb ist es zu kurz gedacht, nur auf einzelne Anlagen wie die in Altona zu schauen. Wir wollen den neuen Terminal in der Hafencity ebenfalls mit einer Landstromanlage ausstatten. Auch für Steinwerder denken wir darüber nach. Denn auch größere Kreuzfahrtschiffe werden nun mit Landstromanschlüssen ausgerüstet.

**Was ist das wichtigste Ziel für Hamburg Cruise Gate für 2019?** Wichtig ist aus meiner Sicht, dass wir mit der Planung des neuen Hafencity-Terminals vorankommen, daran arbeiten wir mit unseren Partnern intensiv. Es soll ein effizienter, schöner Terminal mit hoher Qualität für die Passagiere und die Expeditionsschiffe. 2022/2023 soll der neue Terminal in Betrieb gehen, das ist ein Jahr später als ursprünglich geplant. Einer der beiden früheren Terminalteile ist mittlerweile nicht mehr am Markt, sodass wir dort derzeit nicht mehr zwei Schiffe abfertigen können wie früher, sondern nur noch ein Schiff. Derzeit fertigen wir dort die ganz kleinen Schiffe und die Transitschiffe ab. Wir diskutieren mit der Hafencity und mit der Hafenverwaltung HPA darüber, wie wir die Schiffe in der Übergangszeit abfertigen können, wenn der Terminal vorübergehend ganz geschlossen wird. Das wird wohl 2022 sein.

## Voß: „Mehr Schutz für Salafistenkinder“

Verfassungsschutzchef will Informationen weitergeben

Im Zusammenhang mit Kindern von IS-Rückkehrer- oder Salafisten-Familien hat sich Hamburgs Verfassungsschutzchef Torsten Voß für eine Erweiterung der Kompetenzen der Landesämter ausgesprochen. Vor allem im Interesse der Kinder sollte es dem Verfassungsschutz ermöglicht werden, Daten von unter 14-Jährigen zu speichern, auch um sie an andere Behörden weitergeben zu können, sagte er. „Zurzeit ist es so, dass wir der Kinder- und Jugendhilfe gar keine Informationen geben dürfen“, sagte Voß. „Aus fachlicher Sicht sage ich: Wir brauchen für solche Fälle die rechtliche Möglichkeit – gerade im Interesse der Kinder.“ Ihm gehe es zuvörderst um das Kindeswohl. „Diese Kinder müssen in erster Linie geschützt werden. Aber: Kinder wurden vom IS auch indoktriniert und instrumentalisiert.“

Voß, der den Vorsitz im für den Verfassungsschutz zuständigen Arbeitskreis 4 der Innenministerkonferenz führt, verwies auf Propagandavideos der Terrormiliz Islamischer Staat (IS), die zeigten, „wie einem circa vierjährigen Kind in einem Bällebad eine Pistole in die Hand gedrückt wird. Und dieses Kind erschießt dann einen Gefangenen.“ Solche Kinder seien natürlich traumatisiert, ihnen müsse geholfen werden. „Aber wenn solche Kinder zehn, elf, zwölf Jahre alt werden, dann kann von ihnen im Einzelfall auch eine Gefahr ausgehen.“ Er erinnerte an einen Zwölfjährigen, der im Dezember 2016 einen Anschlag auf den Ludwigshafener Weihnachtsmarkt plante. „Und damit sind solche Fälle jetzt auch ein Thema für die Sicherheitsbehörden.“

Das Problem betreffe aber nicht nur IS-Rückkehrerfamilien. „Wir müssen hier in Deutschland anfangen“, sagte Voß. Bundesweit gebe es rund 10.000 Salafisten – in Hamburg rund 800. „Und diese leben auch alle in Familien.“ Bei

ANZEIGE

Immobilien in Toplagen

MEISSLER & CO

www.meissler-co.de

der Beobachtung der Extremisten erlange der Verfassungsschutz natürlich auch Erkenntnisse über Kinder. „Beispielsweise, wenn man uns über eine Familie berichtet, bei der der älteste Sohn in Syrien getötet wurde und die jetzt hier den Märtyrertod feiert – und der kleine Bruder mit einem Plastikgewehr auf dem Rücken feiert mit.“

Der Vorstoß von Voß fällt mitten in die Debatte, ob Deutschland Frauen, die in das Gebiet des IS ausreisten und gefangen genommen wurden, zurücknehmen sollte. Viele dieser Frauen haben im Kriegsgebiet Kinder bekommen. Anfang Dezember berichtete der „Spiegel“, dass die Bundesregierung ein Rückholprogramm für die Kinder von verurteilten deutschen Dschihadistinnen gestartet habe, die im Irak in Haft sitzen. In gut einem Dutzend Fällen seien bereits Verwandte in Deutschland gefunden, die die Söhne und Töchter mutmaßlicher IS-Anhängerinnen aufnehmen würden. Noch völlig unklar ist, was mit deutschen IS-Frauen selbst passiert, die im Irak in Gefangenschaft sind. Sie gelten, ebenso wie deutsche Dschihadisten, die in den Gefängnissen im Irak und Syrien sitzen, als unkalkulierbares Sicherheitsrisiko. LNO

Wir haben Wünsche mit Orten verbunden.