

Zahlen werden angezweifelt

Umweltverbände laufen nun auch gegen Fehmarnbelttunnel Sturm



Der Bau des 18 Kilometer langen Tunnels unter den Fehmarnbelt könnte bereits Ende 2015 beginnen

Der geplante Bau des Fehmarnbelttunnels treibt die Umweltverbände immer mehr auf die Barrikaden. Nicht nur, weil die dänische Realisierungsgesellschaft Femern A/S die Baukosten auf dänischer Seite erneut von 5,5 auf nunmehr 6,2 Milliarden Euro nach oben korrigiert hat. Hier sei lediglich ein Inflationsausgleich gegenüber den Zahlen von 2008 von jährlich zwei Prozent eingepreist worden, hieß es. Vielmehr sind es die Werte der Kosten-Nutzen-Analyse, die von Experten als „geschönt“ angesehen werden. Eine erste Untersuchung hatte nur ein Verhältnis von 1:1 ergeben, Jahre später war das Ergebnis auf sensationelle 6,5 :1 hochgeschneit.

Experten glauben nun, dass die neuen Zahlen nur errechnet worden seien, um das deutsche Genehmigungsverfahren abzusichern und das Projekt in den

vordringlichen Bedarf im neuen Bundesverkehrswegeplan zu bringen. Angesichts der extrem niedrigen Auslastung von unter 10.000 Fahrzeugen am Tag seien die gute

Kosten-Nutzen-Werte mehr als verwunderlich. Der NABU Hamburg rechnet derweil mit Gesamtkosten von mindestens 11 Milliarden Euro. Seite 8

Gemischte Gefühle

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe blickt vorsichtig optimistisch auf 2015. *S. 4*

Starke Zahlen

Der Hamburger Hafen wird trotz des Russland-Embargos einen neuen Rekord einfahren. *S. 6*

Umbau

Der Hamburger Hafen-Klub verpasst sich zum 50. Geburtstag ein neues Innenleben. *S. 16*



Liebe Leserinnen und Leser,

es wundert wenig, wenn der NABU bei Großprojekten die Eingriffe in die Natur kritisiert. Das ist seine originäre Aufgabe und Berufung. Doch wenn plötzlich handfeste wirtschaftliche Argumente wie beim Fehmarnbeltunnel angeführt werden, sollte man aufhorchen.

Die Kosten scheinen aus dem Ruder zu laufen. Allein der Bahnanschluss auf deutscher Seite dürfte mindestens 2,5 Milliarden Euro kosten. Nun muss auch noch die Fehmarnsundbrücke ersetzt werden. Und das bei einem zweifelhaften Nutzen.

Die Leidtragenden sind die Bürger auf Fehmarn, die Häfen und Fährreedereien. Und alle Verkehrsteilnehmer, die nicht Ost-Dänemark, Schweden oder Norwegen als Ziel haben. Denn für andere Verkehrsprojekte dürften dann die Mittel fehlen. Man kann Geld nur einmal ausgeben.

Kommen Sie gut ins neue Jahr!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Maritime Bilder	3
Starke Hamburger Zahlen	4
ZDS verhalten optimistisch	6
Fehmarnbelttunnel umstritten	8
Staus Richtung Dänemark	10
Ausbau des Panama-Kanals	12
TCOerweitertSchwergutangebot	14



Wirtschaft	Seite
Hafen-Klub-Umbau	16



Recht & Geld	Seite
Steueründen werden teurer	18



Essen	Seite
„Restaurant Bellevue“	20



DVD	Seite
Jersey Boys	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	22
------------------	----

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Container auf Leinwand

Amely zur Brügge malt mit Acrylfarben die Stahlboxen in allen Größen



Fotos: SLH

Ein Clou an Amely zur Brügges Gemälden ist der breite Rand, den sie gleich mit bemalt hat

Maler mit maritimen Motiven gibt es in unseren Breiten eher selten. Die meisten von ihnen verlegen sich darauf, Schiffe in tosender Brandung oder romantisch in den Sonnenuntergang tuckern zu lassen. Eine ganz andere Form der künstlerischen Auseinandersetzung mit dem Thema moderne Seefahrt hat Amely zur Brügge gewählt: Sie malt gestapelte Container und Fischkisten auf Leinwände.

Auf die Idee ist die gelernte Modedesignerin bei einem Urlaub auf Hiddensee gekommen, als sie im Hafen einige Fischkisten aufgestapelt sah. Fasziniert von der Farbenvielfalt machte sie ein paar Fotos und malte Zuhause ein erstes Bild mit Acrylfarben auf Leinwand.

Was anfänglich nur ein Hobby war, das sie seit ihrer Schulzeit pflegte, wurde vor gut sechs Jahren zur Passion. Sie stieg aus ihrem Job aus und widmete sich ausschließlich der Kunst. Ein besonderer Clou bei ihrer Kistenserie ist der Umgang mit den Rändern. Die Leinwände sind auf besonders dicke Rahmen gespannt und werden von der 43-Jährigen gleich mit bemalt. „Das verleiht dem Bild eine besondere Tiefe und erspart auch den

Kauf eines teuren Bilderrahmens“, sagt sie. Bei den Containern hat sie bislang die Sujets und Logos der jeweiligen Firmen verändert, kann sich aber vorstellen, als Auftragsarbeit auch einmal die tatsächlichen Reedereien und Speditionen auf den Boxen zu verewigen.

Dabei halten sich die Preise für die Bilder in erträglichen Grenzen: Zwischen 160 und 1.800 Euro

kosten die Werke, je nach Größe und Motiv. Wer noch mehr Bilder von Amely zur Brügge bestaunen will, kann dies im Internet unter www.zurbruegge.net tun oder mit ihr in ihrem Atelier nahe des Hamburger Stadtparks einen Termin vereinbaren. Mitunter stellt sie ihre Werke mit Kolleginnen mit der Agentur ARThunter auch aus.

Text: Matthias Soyka



Fischkisten waren die ersten Motive



Die kleinsten Formate messen 30 cm

Polen kompensiert Russland-Minus

Trotz des Embargos steuert der Hamburger Hafen auf einen Rekordumschlag zu



HPA-Chef Jens Meier präsentierte eine Baake mit Sender, der nach dem Aufstellen auf einer Karte erscheint

Nach dem überaus starken Jahresbeginn hat sich der Umschlag im Hamburger Hafen deutlich abgeschwächt, steuert aber dennoch auf einen neuen Rekord mit Blick auf die Gesamtmenge hin. 110 Millionen Tonnen waren es nach drei Quartalen (+ 5,7 Prozent), im Containerbereich sogar 7,4 Millionen TEU (+ 6,4 Prozent) sein. Zum Jahresende dürften es 144 Millionen Tonnen (+ 3,6 Prozent) und rund 9,7 Millionen TEU, womit man noch bis zu fünf Prozent zulegen würde. Das Ergebnis ist deutlich besser als in den übrigen Häfen der Nordrange.

Rotterdam legte in den ersten drei Quartalen 4,2 Prozent auf 9,2 Millionen TEU zu, Antwerpen fünf Prozent auf 6,7 Millionen TEU, Zeebrügge 4,9 Prozent auf 1,56 Millionen TEU. Hinter dem stolzen prozentualen Zuwachs von 30 Prozent in Wilhelms-haven stehen freilich nur gut 50.000 TEU, die insgesamt umgeschlagen wurden. Bremerhaven musste sogar ein leichtes Minus auf knapp 4,4 Millionen TEU hinnehmen. Damit stieg der Marktanteil Hamburgs um 0,6 Prozent auf 26,7 Prozent.

Und das obwohl die Hanseaten beim Warenverkehr mit ihrem zweitwichtigsten Handelspartner Russland 5,7 Prozent oder 30.000 TEU einbüßten. Die Ursachen seien hauptsächlich im schwachen

Rubel und weniger im Embargo der EU zu sehen, betonte der Vorstand des Hafen Hamburg Marketings, Ingo Egloff. Dafür sprang Polen im Ostseeverkehr in die Bresche. Innerhalb eines Jahres schnellte der östliche Nachbar von Platz acht auf Platz vier der wichtigsten Handelspartner Hamburgs empor. Über 300.000 TEU (+29,2 Prozent) wurden umgeschlagen.

So viele beladene TEUs wie nirgends anderswo

Das Plus im Hamburger Hafen wird im Wesentlichen von den beladenen Container getragen, während das konventionelle Stückgut und Massengüter

nur minimale Zuwachsraten zu verzeichnen hatten. Während die Zahl der Leercontainer seit Jahren bei rund 900.000 TEU verharret, hat sich der Umschlag von beladenen Stahlboxen in den letzten fünf Jahren um 30 Prozent auf 6,5 Millionen TEU erhöht. Damit hat Hamburg als einziger Hafen der Nordrange einen Anteil von 87,3 Prozent. Zusammen mit einem nahezu ausgeglichenen Verhältnis von Im- und Exportcontainern bildet dieses Fakt einen der wesentlichen Handelsvorteile Hamburgs. Sorgen bereiten auch den Hamburgern die neuen Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee, die zum Jahreswechsel gelten

werden. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen hat ein Verlagerungspotenzial von 600.000 Trailern und 800.000 TEU vom Wasser auf die Straße ausgemacht. Ob dies eintreffen werde und wie dies Hamburg treffen könnte, vermochte allerdings niemand so recht zu sagen.

Ausbau der elektronischen Erfassung von Daten

HPA-Chef Jens Meier stellte einen weiteren Baustein für den intelligenten Hafen vor. Gerade seien Baustellen-Baaken in Betrieb genommen worden, die nach der Platzierung auf einer Baustelle ein Sig-

nal an die Leitstelle abgeben, das die entsprechende Behinderung in der Hafenkarte anzeigt. Zudem sei auf dem Portmonitor in der Nautischen Zentrale nun auch der Zugverkehr integriert worden, was eine optimalere Steuerung der Klapp- und Hebebrücken ermöglicht.

Noch in diesem Jahr werde mit dem Umbau der Vorhafenzufahrt zum Container Terminal Tollerort begonnen, wobei auch ein 600-Meter-Drehkreis geschaffen wird. Dieser sei für die immer mehr einlaufenden außergewöhnlich großen Schiffe dringend notwendig. 2015 haben sich bereits elf 19.000-TEU-Schiffe angekündigt, die rund 400 Meter lang sind. Im Hinterlandverkehr will das

HHM vor allem den Kontakt nach NRW intensivieren. Von den rund 500.000 TEU, die in und aus dieser Region kommen, werden derzeit nur 20 Prozent per Bahn transportiert. Angesichts der vielen maroden Brücken entlang des Rheins sei eine Verlagerung auf die Schiene überaus sinnvoll, so Egloff.

2015 sind erstmals 10 Millionen TEU möglich

Für das kommende Jahr rechnet das HHM mit einem ähnlichen Anstieg wie 2014, womit dann vielleicht erstmals die 10-Millionen-TEU-Marke geknackt werden könnte.

Text: Matthias Soyka



Zwischen Hoffen und Bangen

Die deutschen Seehafenbetriebe sehen 2015 mit gemischten Gefühlen entgegen



Foto: HfM / Hasenpusch

Der ZDS erwartet Verkehrsverlagerungen, wenn die Schwefel-Grenzwerte in Nord- und Ostsee sinken

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) blickt zufrieden auf das zu Ende gehende Jahr zurück und leicht sorgenvoll in die Zukunft. Insgesamt werden die deutschen Seehäfen in 2014 einen Zuwachs von über zwei Prozent einfahren, in ähnlicher Größenordnung dürfte auch die Bilanz von 2015 ausfallen, so der Präsident des ZDS Klaus-Dieter Peters. Allerdings bereiten den Hafenbetrieben eine Reihe von Problemen Kopfzerbrechen.

Da ist zunächst die Ukraine-Krise, die besonders die Ostseehäfen und Hamburg trifft. Inwiefern die damit zusammenhängenden Wirtschaftssanktionen ursächlich für etwaige Umschlagelastungen sind, konnte Peters nicht beziffern. Er verwies auf den abgesackten Ölpreis und den Rubelverfall, die beide zu den schweren wirtschaftlichen Problemen Russlands mit beigetragen hätten. Einige Hafenbetriebe seien auch durch die Ebola-Epidemie in Westafrika getroffen worden. Bestimmte Häfen würden derzeit nicht mehr angelaufen, in anderen gelten sehr rigide Auf-

lagen im Umgang mit Landgängen. All das wirke sich negativ auf den Warenfluss aus.

Seca-Grenzwerte sollen auch im Mittelmeer gelten

Mit Sorge blicken die deutschen Seehäfen auf die zum neuen Jahr geltenden strengeren Seca-Grenzwerte. Da die wenigsten Reedereien ihre Schiffe auf alternative Antriebe oder Treibstoffe umgestellt hätten, sei mit massiven Preissteigerungen zu rechnen. Diese würden unweigerlich zu Verkehrsverlagerungen zurück auf die Straße führen. Der ZDS forderte, dass im Mittelmeer die gleichen Abgas-

werte gelten sollten. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass die Konkurrenzhäfen im Süden Europas anders behandelt würden als in der Nordrange.

Aber auch innerhalb Deutschlands haben die Seehäfen mit etlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Hier steht vor allem die Erreichbarkeit der Häfen im Fokus – zu Lande und zu Wasser. Weiterhin brennt Häfen wie Hamburg, Brunsbüttel, Bremerhaven oder Brake die Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser unter den Nägeln. Peters kritisierte, dass die Planungsverfahren in den letzten Jahrzehnten zu komplex geworden seien. Während 1974 der Plan-

feststellungsbeschluss zu einer der früheren Fahrrinnenanpassungen der Elbe gerade einmal 50 Seiten umfasste, waren es 1999 bereits 460 und nun 2.600 Seiten. Zudem sei die erst vor kurzem verabschiedete EU-Wasserrahmenrichtlinie zu ungenau und müsste dringend „im Sinne der Bedürfnisse von Umwelt, Mensch und Wirtschaft“ überarbeitet werden.

In Genehmigungsstellen fehlt Planungspersonal

Aber auch in Rostock wartet man weiterhin auf die Planfeststellung, die Hafenzufahrt auf 16,50 Meter zu vertiefen. Hinzu kommen die weiterhin bestehenden Engpässe im Nord-Ostsee-Kanal. Obwohl nun erste Gelder für dessen Ausbau und Sanierung bereit gestellt worden seien, fehle es, wie in den anderen Bereichen auch, offenbar in den zuständigen Behörden an kompetentem Planungspersonal. In Stralsund würden nicht einmal mehr die Unterhaltungsbaggerungen im Hafen ausgeführt.

Dagegen begrüßt der ZDS die Fortschreibung des Seehafenhin-



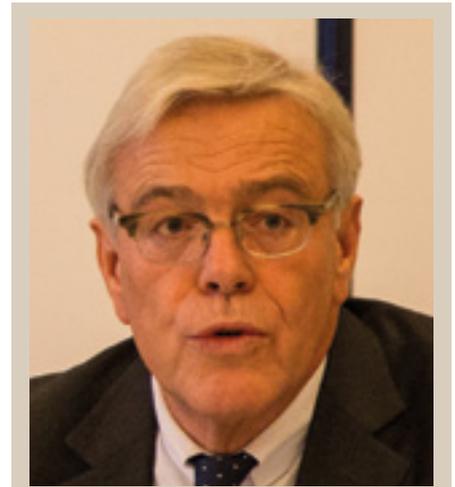
Foto: HHM/ Hettchen

Die Zahl der Hafentarbeiter steigt

terlandsfortprogramms durch die Bundesregierung, durch das in den nächsten sechs Jahren 300 Millionen Euro in die Beseitigung von Engpässen im Eisenbahnverkehr gesteckt werden sollen. Allerdings sei dies in Anbetracht des strukturellen Defizits im Bundesverkehrswegehaushalt von jährlich 7,3 Milliarden Euro nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Klare Absage an Hafenkooperationen

Eine klare Absage erteilte der ZDS abermals Forderungen nach einer Kooperation der deutschen Seehäfen. Diese, vor allem von den Umweltverbänden formulierte Idee sei „Interessen geleitet, um genehmigte Infrastrukturprojekte zu Fall zu bringen“, so Peters. Derartige Forderungen würden „aus dogmatischen Gründen und wider besseren Wissens“ aufgestellt, denn derartige Kooperationen widersprächen dem deutschen und europäischen Kartellrecht. Im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe immer wieder aufgeworfene Vorschläge, Großschiffe künftig statt nach Hamburg nach Wilhelmshaven umzurouten, weil dort das Fahrwasser auch ohne Baggerungen tief genug ist, scheitere allein schon daran, dass der JadeWeserPort nicht annähernd über die Kapazitäten verfüge, derartige Mengen zu bewältigen. „Eine dirigistische Warenstromordnung wird nur zu einem Abwandern von Reedern führen“, sagte der HHLA-Chef. Es gebe dagegen bereits etliche Standorte übergreifende Netzwerke von Hafenunternehmen und eine Zusammenarbeit der Hafenverwaltungen. ZDS-Vor-



Klaus-Dieter Peters
ZDS-Präsident

standsmitglied Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group, ergänzte: „Nur der Reeder entscheidet, wohin die Ladung geht. Jede Art von Ladungslenkung lehnen wir entscheiden ab.“

Bau von Offshore-Windparks als weitere Einnahmequellen

Weitere Einnahmequellen sehen die Seehafenbetriebe in dem Bau der Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee. Das neue Energieeinspeisegesetz (EEG) habe zu einer „Verstetigung der Rahmenbedingungen“ geführt. Der ZDS rechnet nun mit dem Bau von jährlich zwei neuen Windparks, für die sich sowohl bei der Vormontage an Land, der Verschiffung der Komponenten während des Baus und der anschließenden Wartungsphase für etliche Häfen Perspektiven böten.

Im kommenden Jahr erwartet der ZDS zudem einen weiteren Anstieg im Beschäftigungsbereich. Die Zahl der derzeit rund 12.000 in Hafenbetrieben Mitarbeiter dürfte um weitere 300 steigen.

Text: Matthias Soyka



So soll die Tunnelzufahrt auf Fehmarn einmal aussehen: Rechts darüber ist der alte Fährhafen zu sehen

Fehmarnbelt muss auf Prüfstand

NABU-Experte spricht bei der Planung des Tunnelprojekts von geschönten Zahlen

Knapp 40 Jahre war Knut Erik Andersen für das dänische Transportministerium in leitenden Positionen sowie als freier Verkehrsberater tätig. Seine Verkehrsprognosen bildeten unter anderem die Grundlage zum Bau von Storebelt- und Öresundbrücke. Andersen steht weder im Verdacht, mit „Ökos“ zu paktieren, noch ein Problem mit Infrastruktur zu haben. Schwierigkeiten bereiten ihm allenfalls waghalsige Vorhaben. Deswegen rechnet er in seinem kürzlich erschienenen Buch „The Fehmarn Belt Fixed Link – made in Denmark“ gnadenlos mit der geplanten Fehmarnbeltquerung ab. Seine Kernkritik ähnelt der an fast allen großen Vorhaben: Gutachten zu den Kosten seien über eine Dekade alt, ihre Annahmen fehlerhaft oder unvollständig, die Verkehrsprognosen zu hoch und damit die Renditeerwartungen völlig unrealistisch. Wohin falsche Annahmen, schlechte Planung oder schön gerechnete Projekte regelmäßig führen, zeigen nicht nur die Negativbeispiele Stuttgart 21 oder der Berliner Flughafen BER.

Beim Fehmarnbelttunnel entstehen, vorsichtig geschätzt, nebst Zulaufstrecken in Deutschland und Dänemark Gesamtkosten von 11 Milliarden Euro. Allein für die deutsche Hinterlandanbindung zwischen Puttgarden auf Fehmarn und der Hansestadt Lübeck haben sich die Kosten absehbar unter anderem wegen einer neuen Sundquerung und der zur Rede stehenden Neutrassierung der Bahnstrecke entlang der Autobahn A 1 noch vor dem ersten Spatenstich von 860 Millionen Euro auf rund 2,5 Milliarden erhöht. Im Jahr 2010 sollte die ursprüngliche angedachte Brücke über den Fehmarnbelt noch 4,2

Milliarden Euro kosten. Die 2011 vorgestellte Absenktunnellösung, mit der die Dänen ins Planfest-

stellungsverfahren zogen, machte jüngst einen Sprung von 5,5 auf 6,2 Milliarden Euro. Während die



Neben den vier Autospuren soll eine zweigleisige Bahnstrecke verlaufen

Kosten nur einen Weg kennen – den nach oben – stagnieren dagegen die erwarteten Verkehre auf niedrigem Niveau. Im Gegensatz zum Elbtunnel, den heute täglich rund 150.000 und perspektivisch 165.000 Fahrzeuge nutzen werden, befahren den Fehmarnbelt laut Prognose selbst in ferner Zukunft (Prognosehorizont 2047) weniger als 15.000 Fahrzeuge. Dafür baut man in Deutschland noch nicht einmal eine Ortsumgehung.

Planer zogen keine Alternativtrasse in Erwägung

Nicht von ungefähr hofft Andersen im Vorwort seines Buches auf eine vom NABU seit Jahren geforderte, aktualisierte und vor allem unabhängig erstellte volkswirtschaftliche Analyse und kommt zur Einschätzung: „Deutschlands Investitionen und Umweltkosten in Verbindung mit der eigenen Hinterlandanbindung müssen auch dadurch gerechtfertigt werden, dass das Gesamtprojekt volkswirtschaftlich rentabel ist.“ Abgesehen von seiner mehr als fragwürdigen Rentabilität quert das Vorhaben ein europäisch geschütztes Flora-Fauna-Habitat-Meeresschutzgebiet.

Der NABU ist nicht per se gegen neue Infrastruktur. Aber gigantische Eingriffe in den Naturhaushalt müssen durch halbwegs nachhaltige, voll rentable und absolut alternativlose Vorhaben gerechtfertigt sein. Der Vorhabenträger beruft sich jedoch auf den Staatsvertrag und missachtet eine vorgeschriebene Alternativenprüfung („0-Variante“) des bestehenden TEN-Korridors über Flensburg, der für einen Bruchteil der Kosten und Umwelteingriffe zu haben wäre. Zumal die infrastrukturell unbestritten wichtigen, aber räumlich nahen Storebelt-

und Öresund-Querungen der Ostsee bereits unabsehbare Schäden zugefügt haben.

Viele Punkte der Ahrensburger Liste sind so nicht finanzierbar

Weihnachten steht vor der Tür und im Norden wird man sich entweder für ein ganz großes „Geschenk“ (Fehmarnbeltquerung) oder viele von den vergleichsweise „kleinen“ entscheiden müssen, die auf der umfangreichen Ahrensburger Wunschliste der norddeutschen Handelskammern aufgeschrieben wurden. Dass zudem dringende Instandhaltung oder gar kompletter Ersatz von Brückenbauwerken (prominent: Rader Hoch- und Köhlbrandbrücke) oder Schleusen (Scharnebeck, Nord-Ostseekanal)



Die Elemente werden abgesenkt

anstehen, macht die Situation nicht einfacher. Aber gerade wegen der Fehmarnbeltquerung wird es nicht alles geben können. Schon gar nicht zeitnah. Weil Deutschland bereits heute nicht oder nur schlep-pend Staatsverträge zu Infrastrukturvorhaben mit seinen Anrainern erfüllt, wird zuerst das finanziell völlig entglittene Projekt Stuttgart 21 mit der den Eidgenossen zugesagten Zulaufstrecke Wendlingen-Ulm zum Gotthart-Basistunnel durchfinanziert werden müssen, dann die deutsche Hinterlandanbindung zum Fehmarnbelt. Deren Kosten-Nutzenverhältnis machte nach Ratifizierung des Staatsvertrages plötzlich einen Sprung von



Malte Siegert
NABU Hamburg

1 auf 6,5 und zählt seither zum vordringlichen Bedarf bedeutender Vorhaben. Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Staatsvertrag enthält Passus zur Überprüfung des Projekts

Wie Eltern ihren Kindern zuweilen schmerzlich erklären müssen, dass nicht alles zu haben ist, was auch gewünscht ist, müssen die politisch Verantwortlichen sehr bald darstellen, was angesichts der „Erhalt-vor-Neubau“-Strategie des zukünftigen Bundesverkehrswegeplans sowie bei „Schwarzer 0“ und „Schuldenbremse“ im Norden überhaupt noch finanziert werden wird. Würden politische Entscheider beiderseits des Belts sich selbst und ihre Vereinbarungen ernst nehmen, müssten sie den Staatsvertrag erfüllen. In Artikel 22 findet sich der Satz: „Sollte sich das Vorhaben oder Teile des Vorhabens anders entwickeln als geplant, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern.“ Ergebnis der Erörterung müsste sein, das Vorhaben ehrlich auf den Prüfstand zu stellen.

Text: Malte Siegert
Leiter Umweltpolitik
NABU Landesverband Hamburg

Der mühsame Weg nach Norden

Erstes Deutsch-Dänisches Logistikforum der Logistik-Initiative Hamburg

Die Warenströme aus Skandinavien, sofern sie nicht auf dem Wasserweg nach Mitteleuropa gelangen, führen hauptsächlich über Dänemark. Auf den dortigen zwei Haupttrouten gibt es jedoch Engpässe, wie auf dem 1. Deutsch-Dänischen Logistikforum der Logistik-Initiative Hamburg beklagt wurde: Die A7 und den Fehmarnbelt. An beiden Strecken wird in den nächsten Jahren massiv gearbeitet, was zunächst weitere Staus für die 5.000 täglich aus Jütland kommenden Lkws bedeuten dürfte.

Erst mit dem Bau des Fehmarnbelttunnels könnte einiger Transitverkehr aus Schweden die direktere Nord-Süd-Verbindung wählen. Martin Krause von der Industrie- und Handelskammer Lübeck rechnet mit einer Zeitersparnis von zwei Stunden oder 30 Prozent beim Güterverkehr auf der Straße und der Schiene. Jedoch nütze dies wenig, wenn auf deutscher Seite der Knoten Hamburg nicht entzerrt werde. Hierzu zähle der Weiterbau der A20 nach der Elbquerung bei Glückstadt, die den Verkehr um Hamburg herumzuleiten helfe, und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen. Wäre das knapp 40 Kilometer lange Teilstück ausgebaut, könnten Bahnverkehre mit Ziel Berlin oder Südosteuropa bereits im Norden abbiegen und die östliche Nord-Südtrasse nutzen.

Im Bahnverkehr liegt aber auch auf dänischer Seite einiges im Ar-



Das TEN-T-Netz der EU verläuft auf zwei Strecken durch Dänemark

gen. So fehle es an Terminals für den Kombinierten Verkehr, monierte Lars Dagnäs von TransECO2, da es an Strategien für internationale Transportketten mangle. Dies sei umso verwunderlicher, als dass das 5,5-Millionen-Einwohner-Land mehr Waren exportiert (vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse) als importiert. Gut 55 Prozent der Waren kommen dabei aus dem westlichen Landesteil Jütland, der Rest aus dem östlichen Teil um Kopenhagen.

Lkws statt insuffiziente Bahnstrecken bevorzugt

Gerade in Jütland allerdings ist die Bahnstrecke teilweise insuffizient, beklagte Mogens Therkelsen. Der Lebensmittelspediteur sah ein Potenzial für eine Zeitersparnis von 1,5 Stunden, wenn zwischen Aarhus und Kolding die Bahnstrecke

elektrifiziert werden würde, weiter südlich ist auf zwei Teilstücken von insgesamt 14 Kilometern die Strecke sogar nur eingleisig. „40 Jahre ist im Bahnbereich nichts geschehen.“ Nicht zuletzt dadurch ist der Bahnverkehr in Dänemark nur halb so schnell wie in Deutschland.

Kein Wunder also, dass die meisten dänischen Speditionen auf den Lkw setzen. Doch hier dürfte der Ausbau der A7 nördlich von Hamburg bis zum Bordesholmer Dreieck zu einem Dauerproblem in den nächsten vier Jahren werden. Innerhalb des Forums war man sich einig, dass es für die Lastwagen aus dem Norden keine Alternativroute zur A7 gebe. Sollte sie blockiert sein, müsse man sich eben anstellen, hieß es. Tägliche Stauzeiten von einer Stunde je Richtung seien jetzt schon üblich.

Therkelsen schlug vor, auf

Hamburger Gebiet, wo die Autobahn über drei Spuren verfügt, die mittlere Spur für Lkws freizugeben, da meist nur die rechte Spur von den Staus betroffen sei. Der Verkehrskordinator der Wirtschaftsbehörde, Gerhard Fuchs, sagte zu, dies prüfen zu wollen. Er machte sich zusammen mit Morten Holpert, Werksleiter bei Holcim in Lägerdorf, stark, vermehrt außerhalb der Hauptverkehrszeiten Waren zu transportieren. Mit dem Vorschlag, für Nachtfahrten die Lkw-Maut zu senken, sei er jedoch kläglich in Berlin gescheitert, berichtete Fuchs. Anders Jessen, Abteilungsleiter bei ITD, schlug zudem vor, das Sonntagsfahrverbot zu flexibilisieren.

Auch der geplante Fehmarnbelt-tunnel wird die Situation vorerst nicht verbessern. Ulrike Schenka

von der Realisierungsgesellschaft Femern A/S glaubt zwar noch daran, dass nach Abschluss der Genehmigungsverfahren Ende 2015 bereits Baubeginn sein könnte. Doch bei sechseinhalb Jahren Bauzeit wäre die 18 Kilometer lange Trasse frühestens Anfang 2022 fertig. Zudem ist die Auslastung auf der Vogelfluglinie ziemlich gering. Gerade einmal 1.000 Laster und gut 4.000 Pkw nutzen sie derzeit täglich. Femern A/S rechnet mit einer Verdoppelung nach Tunnelfertigstellung. Zum Vergleich: Die Köhlbrandbrücke nutzen 36.000 Fahrzeuge, davon ein Drittel Lkw, den Elbtunnel über 150.000 Fahrzeuge. Der daran anschließende Bereich auf der A7 ist die meistbefahrene Strecke in Europa.

Für Lübeck erwachsen aus dem Fehmarnbelttunnel Chan-

cen, aber auch Risiken, sagte Krause. Die IHK rechne mit einer Verlagerung des Güterverkehrs von zehn Prozent weg vom Lübecker Hafen. Andererseits könnte Lübeck im Schnittpunkt von zwei Autobahnen eine Hub-Funktion übernehmen.

Große Skepsis herrschte bezüglich der Seca-Umstellung zum Jahreswechsel. Die Trailerpreise werden von den Reedereien zwischen 60 und 90 Euro angehoben, berichtete Jens Peter Peters, Chef der Associated Danish Ports, zu denen der größte dänische Hafen Fredericia (10 Millionen Tonnen Jahresumschlag, 70.000 TEU) zählt. Das entspreche Preissteigerungen von bis zu 20 Prozent. Er rechne allein bei sich mit einem Rückgang im Trailerverkehr zwischen 6.000 und 10.000 Einheiten.

Text: Matthias Soyka

IMPORT PARTNER
customs services for import & export

!
Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT **TRANSIT** **EXPORT**

We care about your customs //

Leistungen
+ Zollabfertigung
+ Fiskalvertretung
+ Consulting
+ Schulung
+ Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zoll-dienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60



Ähnlich wie am Nord-Ostsee-Kanal sind die Schleusen am Panama-Kanal zu klein und veraltet

Andere bauen einfach

Panama- und Suez-Kanal werden in Rekordzeit massiv erweitert

Eigentlich wollte Thomas Rickli, Präsident des Baseler Propeller Clubs – einem Pendant zum Hamburger Hafen-Klub –, bei dem befreundeten Verein nur über den Panama-Kanal reden. Und tatsächlich erwähnte er mit keinem Wort den Nord-Ostsee-Kanal (NOK), der immerhin länger und stärker befahren als die mittelamerikanische Wasserstraße ist. Und während der im Hauptberuf als Geschäftsführer der TWR-Consulting tätige Rickli vom massiven Ausbau am Panama-Kanal berichtete, schwang bei den rund 70 Zuhörern im Hinterkopf dennoch immer die Frage: Warum können die das und wir nicht?

Denn das, was Panama dort seit 2007 auf die Beine stellt, ist von den Ausmaßen her weitaus mehr, als zwischen Brunsbüttel und Kiel geschehen soll. Doch während bei uns eine Mindestbauzeit von zehn Jahren angenommen wird, um eine neue Schleuse zu bauen, vier Schleusen zu sanieren, einige Brücken zu ersetzen und die Fahrrinne um einen Meter zu vertiefen, wird man in Panama Ende nächsten Jahres bereits fertig sein. Es wurden gleich vier Schleusen neu ge-

baut, die einen Höhenunterschied von 26 Metern überwinden. Und künftig wird der 80 Kilometer lange Panama-Kanal nach nunmehr 100 Jahren nicht mehr nur für Schiffe mit maximal 294 Metern Länge, 32,3 Metern Breite und zwölf Metern Tiefgang passierbar sein, was einem 4.600-TEU-Schiff entspricht, sondern für Schiffe, die bis zu 366 Meter lang, 49 Meter breit und 15,2 Meter tief im Wasser liegen. Dann können sogar 13.000-TEU-Schiffe die

Abkürzung zwischen Atlantik und Pazifik nutzen. Zwischen 13 und 18 Tage Fahrzeit oder 9.225 bis 12.500 Kilometer Wegstrecke um Südamerika herum spart man mit einer Passage.

Gebühren in sieben Jahren um zwei Drittel gestiegen

Die freilich, berichtete Rickli, lässt sich der panamaische Staat, der seit dem Jahr 2000 die volle Hoheitsgewalt über den Kanal

hat, auch fürstlich bezahlen. Fast 400.000 Dollar kostet eine Durchfahrt für die derzeit größten Schiffe. 74 Dollar pro TEU. Zwischen 2007 und 2013 hat die Regierung dabei die Tarife um satte 65 Prozent erhöht. Rund zehn Prozent der Staatseinnahmen Panamas resultieren aus den Kanalgebühren.

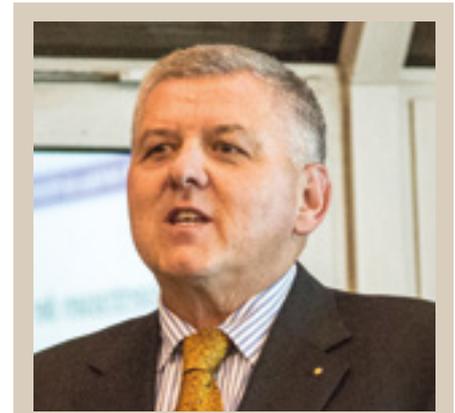
Ab Ende nächsten Jahres dürfte demnach für die Durchfahrt eines 13.000-TEU-Schiffes fast 1 Million Dollar fällig werden. Dies, so Rickli, hätten sich einige Reedereien nicht gefallen lassen. Maersk beispielsweise habe für seine Verkehre zwischen Asien und der amerikanischen Ostküste nicht den deutlich kürzeren Weg durch den Panama-Kanal gewählt, sondern fährt mit seinen größten Schiffen durch den Suez-Kanal. Dort seien die Kanalgebühren für die 162 Kilometer zwar ähnlich hoch, jedoch könnten eben auch 18.000-TEU-Schiffe problemlos passieren. Elf Tage mehr Fahrt würden durch die Skaleneffekte der großen Einheiten kompensiert. Mit der Freigabe der ausgebauten Schleusen am Panama-Kanal würden hier freilich die Karten neu gemischt.

Ausbaukosten in Ägypten nach einem Jahr amortisiert

Doch auch in Ägypten schaut man nicht tatenlos zu. Dort ist neben dem Tourismus der Suez-Kanal die Haupteinnahmequelle. Nach über 150 Jahren soll nun auch der Kanal auf 72 Kilometern erweitert werden. Auf der Hälfte der Strecke wird eine gänzlich neue Rinne ausgehoben, auf der anderen Hälfte das bestehende Bett erweitert. Mit 4 Milliarden Dollar wird unwesentlich weniger als am Panama-Kanal investiert werden.

Da die jährlichen Einnahmen etwa genauso hoch liegen und sich die Kapazität nach geschätzten fünf Jahren Bauzeit mehr als verdoppeln soll, sind die Kosten nach nur einem Jahr amortisiert.

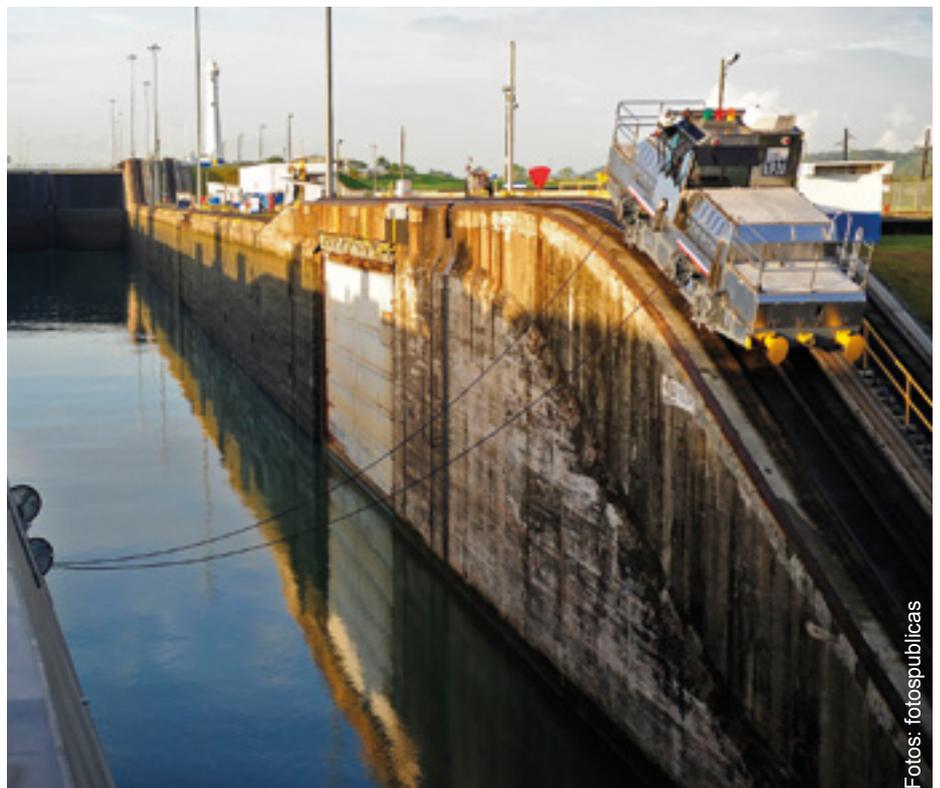
Gänzlich neue strategische Aspekte, so Rickli, könnte der geplante Bau des Nicaragua-Kanals bieten. Ein chinesischer Großinvestor plant das 40-Milliarden-Dollar-Projekt auf 278 Kilometern quer durch den Regenwald und den Nicaragua-See, der 14mal größer als der Bodensee ist. Auch hier sollen je zwei Schleusen am Atlantik und Pazifik am Anfang und Ende der 30-Stunden-Durchfahrt stehen. 5.000 Schiffe mit bis zu 400.000 Tonnen könnten in sechs Jahren hier für Einnahmen in dem bettelarmen Land sorgen, das von dem Investor 50 Jahre lang Konzessionsabgaben kassiert. Ob das ehrgeizige Projekt, das umweltpolitisch höchst fragwürdig ist, realisiert wird, sei frag-



Thomas Rickli
TWR-Consulting

lich, meint Rickli, auch wenn offiziell von einem Baubeginn noch in diesem Jahr die Rede ist. Falls das Projekt jedoch gelingen sollte, wäre die Monopolstellung des Panama-Kanals erschüttert. Die Preise für die Passagen würden dann ab 2020 ins Rutschen kommen. Für die Schifffahrt wäre dies endlich einmal eine gute Nachricht. Der NOK allerdings ist dann immer noch Baustelle.

Text: Matthias Soyka



Fotos: fotospublicas

Mehrere Lokomotiven ziehen die Schiffe durch die Schleusen

TCO erweitert Schwergutangebot

Neues Betriebsgelände ermöglicht nun auch die Verladung auf Leichter

Der Hamburger Lager- und Umschlagsbetrieb TCO Transcargo hat in der 2. Hafestraße Harburg seinen mittlerweile fünften Standort eröffnet. Erstmals hat das Unternehmen dort die Möglichkeit, Schwergüter sowie Projektladungen auf Leichter zu verladen. Diese Barges werden durch Schubverbände zu den Containerterminals transportiert. „Wir kommen damit einem lang gehegten Wunsch unserer Kundschaft nach“, berichtet TCO-Chef Ingo Zemelka. Seit dem Frühjahr hat TCO an dem neuen Standort bereits über 300 TEU Schwergüter verladen.



Der neue Reachstacker ist bereits das vierte Großgerät dieser Art

In aller Regel handelt es sich um Projektladungen wie Maschinen, Fahrzeuge und Fabrikeinrichtungen, die auf Flatracks seemäßig gelascht und mit einem Kai-Kran an Bord der Leichter verladen werden. Für diese Schwergüter wurde am neuen Standort ein

weiterer Heavy Forklift sowie ein Reachstacker mit 48 Tonnen Tragkraft angeschafft.

Auch am Terminal I Auf der Hohen Schaar hat sich einiges getan. Nach neun Monaten Bauzeit wurde die neue Werkstatt fertiggestellt. Um die Baukosten

im Rahmen zu halten, haben die TCO-Handwerker mit starkem Engagement Eigenleistungen erbracht, so dass die Bauzeit/-summe stark reduziert wurde. In der Werkstatt werden Handwerksarbeiten und Reparaturen ausgeführt, unter anderem die 60 Gabelstapler der Firma TCO in Stand gehalten. Der Fuhrpark wurde in diesem Jahr zudem um einen vierten Reachstacker erweitert, der auf dem TCO-Terminal I eingesetzt wird.

Mit dem zusätzlichen Betriebsgelände Harburg erweitert sich die Lagerfläche auf insgesamt 110.000 Quadratmeter. Damit wird den TCO-Kunden ein noch größeres Spektrum an Lager- und Umschlagaktivitäten angeboten. Bei TCO sind insgesamt 150 Mitarbeiter beschäftigt.

Text: Matthias Soyka



Fotos: TCO

In Kisten auf Flatracks werden Schwergüter auf die Leichter gehoben



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel +49 40 741 06 86-11
Fax +49 40 741 06 86-87

Email dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de

Zum Fünfzigsten ein Facelifting

Der Hamburger Hafen-Klub modernisiert für 1,6 Millionen Euro seine Räumlichkeiten



Vorher: Mobiliar und Bar sind in die Jahre gekommen Nachher: Rechts der Bar ein neuer Zugang zur Terrasse

Wenn man 50 Jahre alt wird, dann ist es an der Zeit, einmal eine kritische Bestandsaufnahme zu machen. Ist noch alles da, wo es sein soll, und funktioniert es? Bin ich noch auf der Höhe der Zeit? Oder sollte ich mich ein wenig aufhübschen? Die 750 Mitglieder des Hamburger Hafen-Klubs waren jedenfalls der Ansicht, dass es an der Zeit ist, die vereinseigenen Räumlichkeiten an den Landungsbrücken einer Generalüberholung zu unterziehen. 1,6 Millionen Euro investiert der Verein, um die zweite und dritte Etage umzugestalten.

Bei nur einer Gegenstimme haben die Mitglieder des Hafen-Klubs für die Umbauarbeiten gestimmt. Das Konzept stammt von der Hamburger Innendesignerin Kiki Schröder und sieht vor allem in der dritten Etage erhebliche Veränderungen

vor. Die eigentliche Clubetage wird nahezu komplett entkernt. An der Wasserseite werden die Fensterscheiben erneuert, die Decke wird ausgetauscht, nachdem die insuffiziente Klimaanlage ausgetauscht worden ist. Da die Fenster in der

dritten Etage nicht geöffnet werden können, ist dies ein Kernanliegen der Mitglieder gewesen. Die Bar wird um 90 Grad geschwenkt, der Zugang von der östlichen Kuppel wandert weiter in die Mitte des Raums. Dadurch wird rechts von



Vorher: Die alte Lesecke wird bislang kaum genutzt Nachher: Ein Gaskamin als Raumteiler zur Smokers Lounge

der Bar Platz frei für einen Durchbruch zur großen Sonnenterrasse, deren Zugang bislang relativ versteckt hinter dem Clubraum lag. Zudem wird der Blick auf die Elbphilharmonie frei. Der Teppichboden soll durch Holzdielen ersetzt werden, die der Etage einen maritimen Schiffsbodencharakter verleihen. Ausgetauscht wird zudem das gesamte Mobiliar. Die rot-braunen Ledersessel müssen blauen Clubsesseln weichen. Der große Raum wird künftig auch als Speisesaal genutzt. Baulich unverändert bleiben die Separées im hinteren Bereich.

In der zweiten Etage, die für Firmenevents und private Veranstaltungen genutzt wird, sollen im Wesentlichen die technischen Anlagen modernisiert werden: Akustik, Präsentationsmedien und natürlich auch die Klimaanlage. Decke und Boden werden hier ebenso erneuert und optisch aufgefrischt. Die Bar im Mittelteil wird vermutlich gegen eine mobile Anlage weichen, wodurch die Raumnutzung erheblich flexibler sein dürfte.

Beide Etagen erhalten zudem ein neues Beleuchtungskonzept mit vielen indirekten Lampen und eingelassenen Spots. Die Wände werden teilweise farblich abgesetzt

und mitunter mit Holzlamellen versehen, wodurch der Eindruck eines Schiffsdecks verstärkt wird.

Der Umbau soll zwischen Mitte Juni und Ende September 2015 stattfinden. In den dreieinhalb Monaten wird der Betrieb geschlossen sein. Die 20 Mitarbeiter der vereinseigenen Gastronomie „Hanse Gourmet“ nehmen in dieser Zeit ihren Jahresurlaub und bummeln Überstunden ab. Einige werden auch im Erdgeschoss in der „Harbour Bakery“ eingesetzt, die Mitte September eröffnet hat und mit zur Gastronomie-Abteilung gehört, berichtet Hafен-Klub-Geschäftsführerin Renate Maack. Die Organisation des Umbaus hat der stellvertretende Präsident Robert Eckelmann übernommen: „Die Lokalität soll drei Generationen gerecht werden“, sagt er. „Wir wollen den schönsten Business Club der Stadt schaffen.“

Größte Renovierung der Vereinsgeschichte

Die Renovierung ist die größte bauliche Veränderung, seit der Klub das Gebäude im Dezember 1976 bezogen hatte. Die einzig annähernd große Umbaumaßnah-



Renate Maack,
Geschäftsführerin Hafен-Klub

me fand 2008 statt, als der östliche Kuppelbau nach dem Auszug des Sturmflutwarndienstes der HPA in das Gebäude integriert wurde. Finanziert wird sie durch die Aufnahme eines zinsgünstigen Kredits, einer Sonderumlage unter den Mitgliedsfirmen und einige Einzelspenden. Das Gebäude befindet sich im Eigentum des Hafен-Klubs, nur die Kuppelbauten links und rechts des Mittelteils, der im Zweiten Weltkrieg durch eine Luftmine zerstört worden war, gehören der Stadt.

Text: Matthias Soyka



Ende 1976 ist der Hafен-Klub im zweiten und dritten Obergeschoss eingezogen

Die Uhr läuft ab

Steuersünder müssen zum neuen Jahr mit erheblich schärferen Strafen rechnen

Der Fall Uli Hoeneß hat die Diskussion um die Steuerehrlichkeit wieder ins Rollen gebracht. Nun hat die Politik gehandelt. Die Möglichkeit der strafbefreienden Offenlegung bisher unverteuerter Einkünfte (sog. Selbstanzeige gem. § 371 AO) nach den derzeitigen Bedingungen soll zum Jahresende auslaufen. Zwar ist eine vollständige Abschaffung des § 371 AO aktuell nicht geplant, jedoch hat die Finanzministerkonferenz Anfang Mai 2014 beschlossen, dass die Selbstanzeige ab Anfang 2015 nur noch zu erschwerten Bedingungen möglich sein soll.

Das Bundeskabinett hat am 24. September 2014 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Abgabenordnung und des Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung beschlossen. Mit diesem Gesetz sollen die Regelungen der strafbefreienden Selbstanzeige und des Absehens von Verfolgung in besonderen Fällen angepasst werden. Das Gesetz soll zum 1. Januar 2015 in Kraft treten. Schon ab einem Hinterziehungsbetrag von 25.000 Euro statt wie bisher 50.000 Euro pro Jahr und Steuerart soll der Steuerhinterzieher künftig den sogenannte Strafzuschlag von fünf Prozent zahlen müssen. Ab einem Betrag in Höhe von 100.000 Euro soll ein Strafzuschlag in Höhe von zehn Prozent und ab 1 Million Euro gar ein Strafzuschlag von 20 Prozent erhoben werden. Hinzu kommt noch der Hinterziehungszins in Höhe von sechs Prozent pro anno. Nachzuzahlende Steuern und Hinterziehungszinsen sollen künftig sofort bei Offenlegung an das Finanzamt entrichtet werden müssen.

Verjährungsfrist wird auf zehn Jahre ausgedehnt

Außerdem soll die Verjährungsfrist auch für einfache Fälle der Steuerhinterziehung auf zehn Jahre ausgedehnt werden. Derzeit verjähren Steuerhinterziehungen im Prinzip nach fünf Jahren. Nur in den beson-



Der Ankauf von CDs mit gestohlenen Steuerdaten bleibt legal

ders schweren Fällen von Steuerhinterziehung nach § 370 Abs. 3 S. 2 Nr. 1-5 AO gilt bereits heute eine Verjährungsfrist von zehn Jahren.

Nach der Einschätzung der FIDES Treuhand GmbH & Co. KG, die auf Steuerfragen spezialisiert ist, werden die bis zum 1. Januar 2015 verjährten Steuerstraftaten trotz Verlängerung der Verjährungsfrist auf zehn Jahre aber nicht wieder verfolgbar sein, denn bei der Verlängerung von Verjährungsfristen anderer Straftaten konnten die bis zum Inkrafttreten der betreffenden Gesetzänderung verjährten Straftaten ebenfalls nicht mehr verfolgt werden.

Die Verjährungsfrist bei den Ertragsteuern beginnt in der Regel mit der Bekanntgabe des betreffenden Steuerbescheides. Daher sollten die Einkommensteuerverkürzungen strafrechtlich verjährt sein, die in den Steuerbescheiden für das Jahr 2007 hätten berücksichtigt werden müssen, denn die Einkommensteuerbescheide für 2007 wurden unter normalen Umständen spätestens im Jahre 2009 bekannt gegeben. Für andere Steuerarten, wie zum Beispiel Umsatzsteuer und Erbschaftsteuer gelten allerdings andere Regelungen für den Beginn der Verjährungsfrist.

Handlungsbedarf besteht insbesondere auch für die Kunden von Bankinstituten in der Schweiz. Denn die Banken sind aufgrund eines Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union gezwungen, einen Rückbehalt auf Zinszahlungen abziehen oder solche Zinszahlungen den zuständigen Steuerbehörden offen zu legen (Name, Adresse, Kontonummer und Betrag der Zinszahlungen). Die Schweizer Steuerbehörde muss die Informationen gemäß den Abkommensbestimmungen an das Wohnsitzfinanzamt der Mitgliedstaaten der EU weiterleiten. Schließlich nehmen die Steuerfahndungen bekanntermaßen die aus angekauften CD-Roms erhältlichen Informationen zum Anlass für Hausdurchsuchungen, bei denen sie nach Bankunterlagen

und sonstigen Anhaltspunkten für Konten in der Schweiz suchen. In diesen Fällen ist eine strafbefreiende Selbstanzeige nur dann und insoweit noch möglich, als der Durchsuchungsbeschluss nicht den betreffenden Steuerpflichtigen, die betreffende Steuerart oder das betreffende Steuerjahr mitumfasst.

Ankauf von CD-ROMs soll weiter möglich sein

Obwohl voraussichtlich ein neuer Straftatbestand für die Datenhehlerei eingeführt wird, soll der Ankauf solcher (unredlich angefertigter) CD-ROMs weiterhin zulässig sein. Mit Blick auf gegebenenfalls noch unter den bisherigen Bedingungen bis Ende des Jahres 2014 vorzunehmende Selbstanzeigen ist zu beachten, dass abhängig von den



Nicolai Hansen,
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater

aufzubereitenden Unterlagen unter Umständen ein erheblicher zeitlicher Vorlauf erforderlich sein kann.

Text: Nicolai Hansen
www.fides-treuhand.de

Sys|ng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

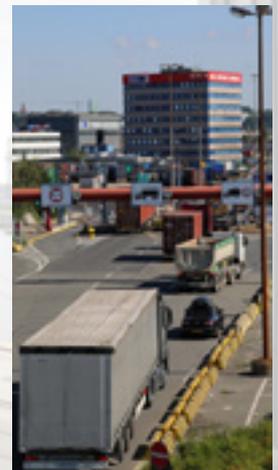
Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sys|ng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Der Name ist Programm

Das „Bellevue“ im Kieler Hotel Maritim bietet einen tollen Ausblick und feine Küche

Wer in Kiel einmal etwas gehobener Essen gehen will, hat nur eine begrenzte Auswahl. Neben einiger kleiner Lokalitäten bieten in der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt nur ein paar edlere Hotels akzeptable Restaurants an. Dazu zählen der „Kieler Kaufmann“, der „Kieler Yacht Club“, das „Steigenberger Conti Hansa“ und das „Maritim“ mit dem „Restaurant Bellevue“. Der Name ist hier freilich Programm, denn die Gasträume befinden sich zwar im Keller des etwas schmucklosen 70er-Jahre-Baus, aber am Hang im feinen Düsternbrook. Wer einen Fensterplatz ergattert oder im Sommer auf der großen Terrasse sitzt, genießt einen freien Blick über die Förde hinaus zum Ostufer.



Außen 50er-Jahre-Charme

Im Inneren sieht es ein wenig wie im Hamburger Hafen-Klub aus, der sich ja nun ein Facelift geben will (Siehe Seite 16): Die dunklen, stoffbezogenen Holzstühle und die Kassettendecke, die die Klimaanlage kaschieren soll, wirken ein wenig old-schoolig, aber dennoch gediegen. Dem entsprechend ist die Speisekarte auch eher überschaubar. Sie wird jedoch durch einige weitaus günstigere Tagesgerichte erweitert, die gesondert auf den Tischen mittels einer Holztafel ausgewiesen werden und pro Gericht unter zehn Euro liegen - meist gute Hausmannskost wie Kohlrouladen.



Die Entenkeule ist kross und schmeckt lecker

Die Stammkarte weist lediglich drei Vorspeisen und zwei Suppen aus, die zwischen 6,50 und zwölf Euro liegen. Das halbe Dutzend Hauptspeisen enthält Geflügel wie Entenkeule, klassisch mit Rotkraut und Knödeln, oder, je nach Tagesform, auch Entenbrust mit Wirsingköpfchen und Serviettenknödeln für jeweils um die 20 Euro, Fisch wie Schollenfilet mit gebratenem Serllerie, Apfel-Zitronengraskompott (19,50 Euro) oder Seezunge in Kerbelbutter (39 Euro) und Rind (Tournedos vom Angus Rind mit Schalotten-Senfkruste, Sauce Béarnaise, grünen Bohnen und Risolée Kartoffeln für 32 Euro).

Wir entscheiden uns für das Zweierlei von Gans und Ente als Vorspeise für elf Euro sowie das Steak und die Ente als Hauptspeisen. Zuvor wird jedoch als Gruß von der Küche ein amuse gueule in Form einer Garnelle an Orangensauce gereicht, was schon einmal Lust auf mehr macht. Vor der Vorspeise bringt die Kellnerin zudem diverse Brotsorten und wahlweise Griebenschmalz und gesalzene Butter.

Da ist es zu verkraften, dass die Vorspeise ein wenig verloren auf dem großen Teller aussieht, wenngleich hübsch anzuschauen und geschmacklich ein Bringer



Die Vorspeise als Hit



Enten- und Gansragout

ist. Bei den Hauptspeisen ragten die Tournedos heraus, die exzellent mundeten. Auch die Ente gefiel, denn die Haut war knusprig, was heutzutage nicht alle Küchen hinbekommen. Als Nachspeise sei das Apfeleisparfait empfohlen, das für 5,80 Euro auch preislich sehr fair ist.

Text: Nils Knüppel

Restaurant Bellevue

Bismarckallee 2

24105 Kiel

Tel: 0431 38 94 718

info.bki@maritim.de

www.maritim.de

Öffnungszeiten:

Täglich von 6.30 bis 11 Uhr, 12 bis 14 Uhr und 18 bis 22.30 Uhr

Ein Musical von einem harten Kerl

Clint Eastwoods schmissige Verfilmung des Broadway-Hits „Jersey Boys“



Fotos: Warner Bros.

Wie so oft bei Gesangsgruppen: Auf der Bühne ist man sich einig, privat eher weniger

Regisseur Clint Eastwood verfilmt mit „Jersey Boys“ eines der erfolgreichsten Broadway-Musicals der letzten Jahre. Die wahre Geschichte der „Four Seasons“ und ihres Frontmanns Frankie Valli hätte wahrscheinlich genug Stoff für eine ganze Fernseh-Miniserie geboten. Also musste man sich auf das Wesentliche beschränken. Herausgekommen ist ein Biopic-Musical-Hybride, der zwar nicht zu den ganz Großen des Genres aufschließen kann, aber trotzdem prächtig unterhält.

Es gibt nur wenige Arten, aus New Jersey herauszukommen. Eine davon ist, berühmt zu werden. Diesen Vorsatz haben Tommy DeVito und die Mannen, die er als Band im Laufe der Zeit um sich schart. Erst die Kombination aus dem Falsett-Künstler Frankie Valli mit dem Sänger und Songwriter Bob Gaudio führt dazu, dass die Gruppe, die sich später die „Four Seasons“ nennen sollte, ein Hit wird. Aber persönliche Streitereien und der Hang von dem menschlichen Totalschaden DeVito (Klasse: Vincent Piazza), das

Geld zu verprassen und sich gleichzeitig mit der allzeit präsenten Mafia einzulassen, führen zu einer schweren Krise...

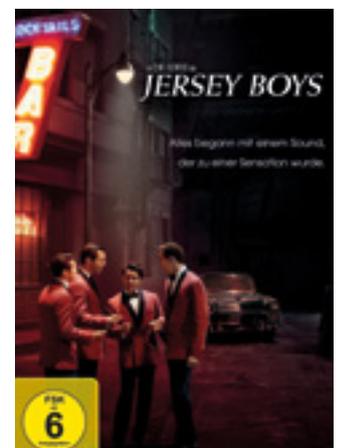
Dass der dem Vernehmen nach mittlerweile taube Eastwood sich eines Musical-Stoffes angenommen hat, ist gar nicht so abwegig. Er ist selbst ein ausgezeichnete Jazz-Musiker und drehte mit „Bird“ bereits ein Musiker-Biopic. Hauptdarsteller John Lloyd Young erhielt für seine Darstellung des Frankie Valli im Broadway-Musical bereits einen Tony und war daher für den

Film insbesondere wegen seiner gesanglichen Fähigkeiten gesetzt. Mit den Genre-Größen „Ray“ oder „Walk the Line“ kann „Jersey Boys“ nicht mithalten. Insbesondere kann der Film seine Episodenhaftigkeit nicht ganz überspielen, unterhält und informiert aber gut. Insbesondere die Beziehung zur allgegenwärtigen Unterwelt in Gestalt des onkelhaften Christopher Walken sowie die auch im Reichtum bestehenden Geldprobleme werden glänzend herausgearbeitet.

Text: Dr. Martin Soyka



Walken als Mafioso



Ab 18. Dezember im Handel

Crown Gabelstapler GmbH & Co. KG



Harald Thum hat die Position des Direktors Vertrieb & Service Deutschland bei dem amerikanischen Hersteller für Gabelstapler und Automatisierungstechnologien übernommen. Neben dem deutschen Vertrieb leitet er fortan auch das Mitegeschäft und den Kundenservice. Thum war zuletzt bei der Kiesel GmbH in Baienfurt, einem Handelsunternehmen für Baumaschinen, tätig und tritt die Nachfolge von Richard Schulan an, der als Direktor Retail Development ab sofort spezielle Projekte zur Stärkung der europaweiten Vertriebsstrukturen leitet. Crown hat seinen Hauptsitz in Ohio und regionale Zentralen

in Deutschland, Australien, China und Singapur. Das Vertriebsnetz erstreckt sich auf über 500 Standorte in 80 Ländern.

K+S AG:

Das Mandat von Mark Roberts (51) als Vorstand für die Geschäftsbereiche Salz und Tierhygieneprodukte wurde vorzeitig um weitere fünf Jahre bis zum 30. September 2020 verlängert.

Becker Marine Systems GmbH & Co. KG:



Der Hamburger Schiffsausrüster hat ein Büro in Houston eröffnet, das von Mike Pevey geleitet wird. Der 55-Jährige Amerikaner will vor allem die Steueranlagen

und die energiesparende Mevis Düse bei Schiffsneubauten vermarkten. Nach China, Singapur, Südkorea und Norwegen ist dies die fünfte Auslandsniederlassung.

Contargo GmbH & Co. KG :



Marcel Hulsker (45) ist zum vierten Geschäftsführer der Holding berufen worden. Mit dem Niederländer steht damit erstmals ein Ausländer mit an die Unternehmensspitze. Der Binnenschiffexperte soll die vor allem die Präsenz des Logistikunternehmens in den Beneluxstaaten weiter verbessern. Unter seiner Verantwortung liegen somit die Containerhinterlandverkehre.

IMPRESSUM

Verleger:

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

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Nicolai Hansen
Nils Knüppel
Malte Siegert
Dr. Martin Soyka

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

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

Abonnement:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

6. Januar 2015



VOLLERS kauft ersten Elektrotransporter



Hamburg – Die Bremer VOLLERS Group GmbH & Co. KG, ein Spezialist für die Lagerung und den Transport von Kaffee und Kakao, hat auf ihrem Hamburger Terminal erstmals ein Elektroauto angeschafft. Der Kleintransporter der Firma Blyss transporttechnik ersetzt einen VW Polo, der auf dem Gelände des Rosshafen-Terminals für Kurzstrecken eingesetzt worden war. Der Zweisitzer kostete nur 17.000 Euro verfügt über einen 5.0 kW-Motor und acht 6V-260 Ah-Batterien, die das Fahrzeug acht Stunden mit Strom versorgen. Der Wagen ist maximal 33 km/h schnell, was für den Einsatz völlig ausreichend ist, so Geschäftsführer Torsten Nehls. Er kann sich gut vorstellen, in nächster Zeit zwei weitere Fahrzeuge dieser Art anzuschaffen.

Rekordumschlag in Minden



Minden – Mit 126.500 TEU wird der Hafen Minden sein um-

schlagstärkstes Jahr seiner Geschichte abschließen und damit den Rekord aus dem Jahr 2012 übertreffen. Mit dem neuen Spitzenwert ist der Hafen aber an seine derzeitige Kapazitätsgrenze gestoßen. Die Planungen für den Neubau eines weiteren Terminals (RegioWeserPort) am Mittellandkanal sind bereits abgeschlossen. Der Bebauungsplan soll im zweiten Quartal 2015 rechtskräftig sein.

Neues Sicherheitskonzept bei Bock & Schulte



Hamburg – Die Geschäfte brummen bei Bock & Schulte. Das Hamburger Unternehmen, das auf das Sieben, Mahlen und Umfüllen von Grundstoffen spezialisiert ist, hat mit seiner Ausweitung des Lagergeschäfts und der Aufstockung des Mitarbeiterstabes in diesem Bereich nun auch ein neues Konzept für die Sicherheit auf dem Betriebsgelände in Moorfleet auf den Weg gebracht. Dazu zählen neben der Aufrüstung der 15 Gabelstapler mit neuen LED-Lampen auch die Ausstattung der rund 30 Mitarbeiter mit reflektierenden Allwetterjacken. „Wir haben damit dem zunehmenden Verkehr auf unserem Gelände rechtzeitig zur dunklen Jahreszeit Rechnung getragen“, so Firmenchef Andreas Bock.

Abgaben zweckgebunden eingesetzt

Hamburg – In unserer Berichterstattung zur geplanten Pkw-Maut für Ausländer in der letzten Ausgabe hat sich eine kleine Ungenauigkeit eingeschlichen. Wir schrieben, dass die erwarteten Einnahmen von etwa 500 Millionen Euro kaum die Finanzierungslücke im Bundesverkehrswegehaushalt von jährlich 7,3 Milliarden Euro ausgleichen werden. Diese Lücke umfasst allerdings alle Verkehrsträger, nicht nur die Bundes- und Fernstraßen. Abgaben dürfen nach deutschem Recht nur in dem Bereich wieder eingesetzt werden, in dem sie auch erhoben wurden.

Bureau Veritas empfing 150 Gäste



Hamburg – Der Schiffs- und Industrieanlagenzertifizierer Bureau Veritas lud zum 13. Mal zu einem Beaujolais-Abend in seine Deutschland-Zentrale, um den neuen Jahrgang willkommen zu heißen und das alte Jahr ausklingen zu lassen. Das sei, so sagte Vizepräsident Hans Gätjens, vor allem im Schifffahrtsbereich nicht so zufriedenstellend gewesen. Die 150 Gäste ließen sich dennoch die Stimmung nicht verderben. Das neue Jahr könne eigentlich nur besser werden.

Transcargo GmbH

Port logistics

Unsere Dienstleistungen:

- 2 Multipurpose Terminals
- 110.000 m² Lagerfläche
- Containerumfuhren und -bearbeitung
- Transportlogistik
- Schwergüterumschlag
- Kaiumschlag
- Warenkonfektionierung
- Umpacken
- Labeln
- Offenes Zollager
- Ladungssicherung
- Lagerung aller Waren
- Zolldeklaration



Der Partner für Ihre Logistik!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

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