

Streit um Hafenschlick

Der HANSAPORT hat 25.000 Euro Zwangsgeld gegen die HPA erwirkt



Der HANSAPORT liegt im Sandauhafen außerhalb der Bundeswasserstraße und fällt unter eine Sonderregelung

Es brodelt im Hamburger Untergrund. Über die Baggerung von Sedimenten im Hafengebiet ist ein handfester Streit ausgebrochen. Hafенbetriebe werfen der HPA vor, nicht ihrer vertraglich festgelegten Pflicht zur Aufrechterhaltung der Liegewanntentiefe nachzukommen. Der HANSAPORT hatte hierzu vor dem Landgericht zunächst eine Einstweilige Verfügung auf sofortige Baggerung erwirkt, als dies nicht geschah, sogar 25.000 Euro Zwangsgeld.



Zwar haben sich die HPA und die Umweltbehörde darauf geeinigt, dass bereits im Oktober statt erst im November mit den Arbeiten begonnen werden darf, doch droht nun neuer Ärger. Der ehemalige

Bürgerschaftsabgeordnete Walter Scheuerl hat in einem Brandbrief die EU-Kommission aufgefordert, das Abkippen der Sedimente vor der Insel Neßsand zu unterbinden. Unter der SPD-Regierung hätten

sich die Baggermengen dort ver-fünffacht. Die Maßnahme verstoße gegen die Wasserrahmenrichtlinie, die der Hansestadt auch schon bei der Fahrrinnenanpassung zu schaffen macht. Seite 8

Flaute

Die IG Metall Küste ist von der Windenergie enttäuscht – ein Auftragsboom blieb aus. S. 4

Chefsache

Schleswig-Holstein will Kanzlerin Merkel zum Bau eines LNG-Terminals auffordern. S. 10

Powerstart

Becker Marine Systems geht mit seiner LNG-Barge in Nord-europa auf Roadshow. S. 12



Liebe Leserinnen und Leser,

es rumort im Hamburger Hafen. Viele Betriebe sind mit der Arbeit der HPA unzufrieden. Am deutlichsten wird dies bei dem leidigen Thema Sedimente. Dass nun allerdings ein Hafenbetrieb gegen die Hafenverwaltung vor Gericht ein Zwangsgeld wegen Untätigkeit erwirkt hat, ist eine neue Qualität.

Gleichzeitig könnte die EU-Kommission die gängige Verklappungsstrategie vor Neßsand kippen, sollte sie die Wasserrahmenrichtlinie genauso streng auslegen wie bei der Fahrrinnenanpassung.

Dabei ist die HPA neue Koalitionen eingegangen. Jahrelang zoffte man sich vor allem bei der Fahrrinnenanpassung mit den Naturschutzverbänden. Nun sitzt man an einem Tisch und hat in Sachen Sedimente ein Lösungskonzept entwickelt. Wenigstens das ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Bleiben Sie sauber!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Zehn Jahre FURUNO	3
IG Metall fürchtet Jobbau	4
Viel los auf der Husum Wind	6
Streit um Hafenschlick	8
LNG wird zur Chefsache	10



Wirtschaft	Seite
Becker Marine Systems-Barge	12
Zehn Jahre Eisenbahn bei Zippel	14
Braun Container	16

Recht & Geld	Seite
Neues Erbschaftssteuergesetz	18



Essen	Seite
WeinStein	20



DVD	Seite
Spy-Susan Cooper Undercover	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Zehn Jahre FURUNO

200 Gäste feierten mit der deutschen Niederlassung des japanischen Schiffsausrüsters



FURUNO Deutschland-Chef Claus Frederiksen (r.) erhielt ein Modell der „Victory“ von der Neuseddiner Veinland GmbH

Aller Anfang ist schwer. Insofern ist die deutsche Niederlassung des japanischen Schiffsausrüsters FURUNO über den Berg. Gerade feierte sie in Rellingen ihr zehnjähriges Bestehen. FURUNO Deutschland-Chef Claus Frederiksen begrüßte über 200 Gäste auf dem Betriebsgelände, wo normalerweise alle Arten Material von kleinsten Ersatzteilen bis zu hochmodernen Schiffsbrückengeräten angeliefert werden.

Frederiksen erinnerte an die Anfänge 2005, als FURUNO mit 17 Mitarbeitern, alles ehemalige Generalvertreter, die übernommen wurden, antrat und zunächst überwiegend im Verkauf von nautischen Geräten aktiv war. Doch seit der Krise hat sich das Aufgabenspektrum verändert. Momentan werden mehr Service- und Reparaturarbeiten nachgefragt. Nichtsdestotrotz wuchs die deutsche Niederlassung kontinuierlich weiter und zählt heute 45 Mitarbeiter, die rund 15 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften.

Nachdem FURUNO vor einigen Jahren auch die letzte, bis dahin fremd vermietete Etage bezog, werden auch Fortbildungs-

kurse für nautische Offiziere für den Umgang mit der Elektronischen Seekarte ECDIS abgehalten. Das Zertifikat ist international anerkannt und vorgeschriebene Zusatzqualifikation. Die Kurse

werden mittlerweile aber auch für Sportschiffer angeboten, die meist von den vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten der Technik überrascht sind.

Text: Matthias Soyka



Im Innenhof wurde in Festzelten und am brasilianischen Grill gefeiert

Keine neuen Aufträge

IG Metall Küste enttäuscht von der Offshore-Windindustrie



Foto: Siemens

Einziger Lichtblick: Die Produktion von Siemens-Windgeneratoren soll künftig auch in Cuxhaven erfolgen

Die Gewerkschaft IG Metall Küste schlägt Alarm. Im kommenden Jahr droht der Abbau von mehreren 100 Arbeitsplätzen in Deutschlands Werften, weil es zu wenige Aufträge gibt, vor allem aus der Offshore-Windindustrie. Keine einzige neue Bestellung ging in den vergangenen zwölf Monaten ein – ein Novum, wenn auch nicht überraschend. Längst haben die Gewerkschaften ihre Illusionen gegenüber dem einstigen Hoffnungsträger zur Überwindung der Werftenkrise verloren. Ursächlich dafür sei auch eine falsche Politik auf Bundesebene gewesen, sagte Meinhard Geiken, Bezirksleiter der IG Metall Küste bei der Vorstellung der Schiffbauumfrage, die die Gewerkschaft gemeinsam mit der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung erstellte.

Mit dem Inkrafttreten der Novelle des Erneuerbare Energiegesetzes (EEG), das bis zum Jahr 2020 gilt, werden nur noch Offshore-Windparks staatlich gefördert, die eine Ausschreibung als günstigster Anbieter gewonnen haben. Da diese Verfahren jedoch ihre Zeit brauchen und Projekte mit einem Volumen von 1,5 Milliarden Euro einen Verlauf von weit mehreren Jahren haben, dürfte bis zum Jahr 2017 weitgehenden Stillstand bei den Neubaufträgen herrschen.

Um nicht in die gleiche Falle noch einmal zu tappen, müsste das Bundeswirtschaftsministerium spätestens im kommenden Jahr den Entwurf für eine erneute Reform des EEG vorlegen, die die zweite Ausbaustufe zwischen 2020 und 2030 regeln soll. „Wir brauchen dringend eine langfristige Regelung“, so Geiken.

Die Verzögerungen seien höchst ärgerlich, ergänzte er. „Kein mittelständisches Unternehmen kann jahrelange Wartezeiten

überstehen.“ So seien zwar bei der Nordic Yards in Wismar mit staatlicher Förderung Anlagen für den Bau und die Verschiffung von Offshore-Plattformen und -Fundamenten entstanden, doch lägen diese brach. Dort will man nun Arbeitsplätze abbauen. Es droht ein ähnliches Schicksal wie beispielsweise bei der Bremer Weserwind GmbH, wo man auf den Bau von Tripoden als Gründungsstrukturen für die Offshore-Windräder gesetzt hatte. Am Markt durchgesetzt

haben sich jedoch die wesentlich leichteren und einfacher zu installierenden Monopiles. Auch hier seien Arbeitsplätze verloren gegangen, obwohl die Produkte gut gewesen seien. Einzig der angekündigte Neubau eines Produktionswerks in Cuxhaven sei der erste Lichtblick seit Jahren.

Mit dem abgelaufenen Jahr sind die Arbeitnehmervetreter dennoch zufrieden, da sich die Zahl der Beschäftigten um 400 oder 2,8 Prozent auf 15.600 erhöht hat. Allerdings liege der Anteil der Festangestellten in den 40 Werften nur bei 61 Prozent, 29 Prozent verfügten über Werksverträge, zehn Prozent seien Leiharbeiter. Addierte man diese noch hinzu, liege die Zahl der Beschäftigten bei 25.700. Hinzu kämen noch 67.000 Beschäftigte in der Zulieferindustrie. Thorsten Ludwig appellierte an die Werften, mehr Mitarbeiter fest anzustellen, um sich Know-how zu sichern.

Nur 25 Neubaubestellungen für sieben Werften

Insgesamt fehlten schlicht Neubaufträge. Ganze 25 (zumeist Kreuzfahrtschiffe, Yachten und Fähren) seien es gewesen, so wenig wie in der Krise 2009. Und diese Aufträge verteilten sich lediglich auf sieben Werften. Am besten stehe die Lloyd Werft da, die Aufträge für die nächsten sechseinhalb Jahre habe, so Ludwig. Bei der Meyer Werft seien es fünf Jahre. Die meisten hätten noch für zwei bis drei Jahre Beschäftigung, bei der Nordic Yards sind es dagegen nur zehn Monate, bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft oder der Rendsburger Nobiskrug GmbH zwölf.

Angesichts der Auftragsflau-



Foto: SLH

Heino Bade, Meinhard Geiken und Thorsten Ludwig (v.l.)

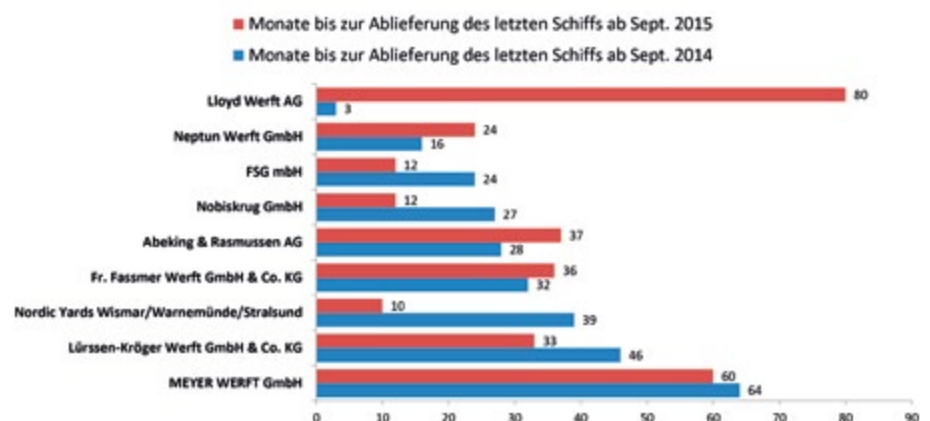
te ist die IG Metall auch hier mit der Berliner Politik massiv unzufrieden. Denn erstmals wurde im Marineschiffbau der Neubau einer Fregatte europaweit ausgeschrieben. „Das ist ein ungleicher Wettbewerb“, monierte Heino Bade. Die Konkurrenz in Italien, Spanien oder Frankreich seien

Staatsunternehmen, gegen die die deutschen mittelständisch geprägten Unternehmen finanziell keine Chance hätten. Die MKS180 sei ein Referenzprojekt, das sich die Staatswerften etwas kosten lassen würden, um die deutschen Anbieter vom Markt zu verdrängen.

Text: Matthias Soyka

Auslastung:
 Aktuell noch bei den Werften noch zufriedenstellend °
 ab 2016 drohen Probleme ° bei Zulieferern relativ stabil

Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch (in Monaten ab Sept. 2015)



Die Legende lebt

Veranstalter trotz Besucherrückgangs mit der HUSUM Wind 2015 zufrieden



Fotos: SLH

Der Siemens-Konverter soll Stromschwankungen ausgleichen und so das Netz entlasten

Die Messe HUSUM Wind 2015 hat ihren Lackmustest bestanden. Erstmals wurde die Leistungsschau rund um den Windkraftanlagen im Wechsel mit der WindEnergy Hamburg abgehalten, die immer in den geraden Jahren stattfinden wird. Skeptiker hatten befürchtet, dass Husum im Schatten der Metropolregion an Anziehungskraft verlieren könnte. Doch Insgesamt 651 Aussteller aus 25 Ländern und über 20.000 Fachbesucher zeigten, dass „die Legende lebt“, wie es Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig zur Eröffnung der viertägigen Veranstaltung sagte, wenngleich sie nicht an die Zahlen früherer Jahre heran kam. 2012 waren 1123 Hersteller vor Ort, über 30.000 Besucher kam.

Die Hansestadt wollte damals die Messe an die Elbe ziehen. Am Ende stand ein Kompromiss: Die seit 1989 alle zwei Jahre abgehaltene Leistungsschau wurde geteilt, man wechselt sich im Jahresrhythmus ab. Husum zielt auf den deutschen Markt, Hamburg auf den internationalen. Nun rollte

also wieder eine stattliche Auto- karawane gen Norden mit lange Schlangen vor den Parkplätzen.

Ein Drittel der Stromerzeugung durch Erneuerbare Energien

Schirmherr der Messe war Bundeswirtschaftsminister Sigmar

Gabriel. Dessen Parlamentarischer Staatssekretär Uwe Beckmeyer würdigte den Beitrag der Windkraft am Gelingen der Energiewende. „Wir haben alle gemeinsam einen guten Grund, an der Windkraft festzuhalten und sie weiter auszubauen.“ Fast ein Drittel der deutschen Stromer-



Windrad mit Gründungsstruktur



Einblicke ins Anlageninnenleben



Gedränge im Congresscenter

zeugung wird mittlerweile von Erneuerbaren Energien erzeugt, rund 140.000 Beschäftigte arbeiten in der Branche.

Deren Primus Siemens zeigte auf der HUSUM Wind erstmals seine ganze Bandbreite an Lösungen für fortgeschrittene Windmärkte – ein Konzept, das von den Kunden bereitwillig angenommen wurde. Großes Interesse fand ein Konverter, der bei Offshore-Anlagen im Inneren des Turmsegmentes knapp oberhalb der Wasserlinie seinen Platz findet und für eine gleichmäßige Energieabgabe sorgen soll, egal wie stark der Wind weht. Das Netz werde so entlastet, hieß es. Zudem hat der Konzern eine neue 3,3 MW-Onshore-Anlage entwickelt, deren Prototyp nahe Husum errichtet werden soll.

Konkurrent ENERCON stellte

mit dem ENERCON E-126 EP4 einen 4,2 MW-Generator mit einem Rotordurchmesser von 127 Metern für Standorte mit mittleren Windstärken (durchschnittliche Windgeschwindigkeit von 7,5 Meter pro Sekunde) vor. Er soll Jahresenergieerträge von 14,8 Millionen KW erwirtschaften.

Das ganze Spektrum des Anlagenbaus war vertreten

Ansonsten tummelten sich alle Arten von Anbieter rund um die Windenergie. Von Wartungsdienstleistern über Höhengleichungssystem- und Überwachungskamerahersteller bis hin zu Verkäufern einzelner Muttern und Schrauben: Das ganze Spektrum des Windanlagenbaus war vertreten. Ende September 2016



Neue Siemens-Onshorerotoren wird sich die Branche nun also wieder in der Hansestadt treffen.

Text: Matthias Soyka

„EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER“

SCHRAMM

Ports & Logistics

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
 Eibehafen, 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26
 E-Mail: Info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

Hamburg im Schlick verstrickt

Sogar der Nabu arbeitet gemeinsam mit der HPA an einer Lösung



Foto: HfM Linauer

Der HANSA-PORT ist Deutschlands größtes Massengutterminal mit rund 15 Millionen Tonnen Umschlag

Die Sache mit den Sedimenten ist eine vertrackte Geschichte. Man unterscheidet zwischen drei Sedimentarten. Zunächst die, die in der Bundeswasserstraße Elbe anfallen. Diese dürfen jederzeit ausgebaggert und nach einer Vereinbarung mit dem Land Schleswig-Holstein vor der Tonne E3 in der Nordsee verklappt werden. Dazu zählt jedoch nicht der Schlick in den Seitenarmen des Hafens wie etwa dem Sandauhafen, wo der HANSA-PORT liegt. Hier darf nach einer Vereinbarung mit der Umweltbehörde in den Sommermonaten zwischen April und Oktober nicht gebaggert werden, da dann meist zu wenig Sauerstoff im Wasser ist. Diese Sedimente werden vor Blankenese bei Neßsand verklappt. Stark kontaminierte Sedimente dagegen müssen an Land gereinigt und entsorgt werden.

Warum die Sedimente aus den Hafenbecken nicht auch an der Tonne E3 verklappt werden dürfen, weiß eigentlich niemand so recht zu erklären. Fakt ist jedoch, dass die Mengen, die vor Neßsand abgekippt werden, sehr stark schwanken. 2011 waren es nur 1,1 Millionen Kubikmeter, 2013 jedoch über 5 Millionen Kubikmeter. Der Leiter der Liegenschaften der HPA, Finanzchef Tino Klemm, macht hierfür

Witterungseinflüsse verantwortlich. Im vergangenen und diesem Jahr

sei sehr wenig Wasser vom Oberlauf der Elbe in die Hansestadt geflos-

sen. Das bisschen Oberflächenwasser könne nicht gegen die von der Nordsee einströmende Flut arbeiten und werde mit den mitgeführten Sedimenten aufgestaut. In diesem Jahr sei die Lage besonders schwierig, so Klemm. Deshalb auch die Probleme mit HANSA-PORT.

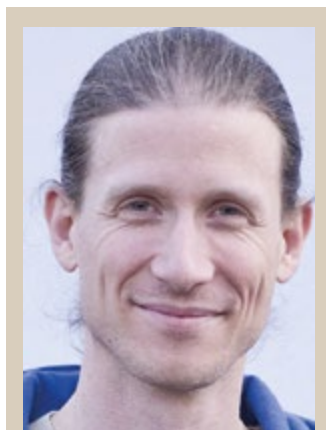
So ganz neu ist das Problem jedoch nicht. Deutschland größtes Massengutterminal hatte auch schon im vergangenen Jahr eine Einstwei-



Foto: HfM Hasenpusch

Die Liegewannen sind teils nur noch 13,50 Meter tief

lige Verfügung erwirkt. Grundsätzliche geändert hat sich dadurch nichts. Nun hat man am Sandaushafen offenbar die Nase voll und wird dabei vom Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) unterstützt. „Wir brauchen eine langfristige Strategie, die flexibel ist“, mahnt UVHH-Geschäftsführer Norman Zurke an. Die jetzige Regelung mit der Umweltbehörde sei zu starr. Man könne etwaige Baggerarbeiten auch von der Wassertemperatur und den tatsächlich herrschenden klimatischen Bedingungen abhängig machen. Zudem sollte man an mehreren Stellen im Hafengebiet den Sauerstoffgehalt des Wassers messen. „Dann könnte auch schon mal im September gebaggert werden.“



Eike Schilling,
Referent Nabu Hamburg

müsse, schwer belastete Sedimente bereits an den Quellen abzufangen, damit sie den Hamburger Hafen gar nicht erst erreichen. Dazu gehöre nicht nur der Oberlauf der Elbe sondern auch manch Nebenfluss wie die Mulde. Es müssten demnach Gespräche mit den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt geführt werden.

Hafen wirkt wie Sedimentfang

Mittlerweile arbeitet die HPA mit den Umweltschutzverbänden an einer Lösung. Eike Schilling, Referent Gewässerschutz beim Nabu Hamburg, sieht die Problematik zunächst in der komplexen geografischen Struktur des Hafens: „Er wirkt mit seinen vielen Seitenarmen wie ein Sedimentfang“, sagt er. Man habe sich mit der HPA darauf geeinigt, dass man zunächst versuchen

Mehr Flutraum zur Beruhigung

Zweiter Ansatzpunkt sei die Schaffung von mehr Flutraum, um die Tidedrörmung abzufangen und den Fluss zu beruhigen. Durch die Eindeichungen seit der Sturmflut 1962 habe sich der Tidehub auf bis zu 3,80 mehr als verdreifacht. Das sogenannte „tidal pumping“ sei durch diverse Elbvertiefungen noch verstärkt worden. Einigkeit zwischen Nabu und HPA herrscht auch darin, dass das Verklappen



Toni Klemm,
HPA Finanzchef

vor Neßsand nur bedingt hilft, da eben der starke Tidehub die abgekippten Sedimente umgehend zurück in den Hafen spült.

Es müssten nun die Belange des Hafens, des

Hochwasserschutzes und des Gewässerschutzes gemeinsam berücksichtigt werden, so Schilling. Grundsätzlich sei Scheuerls Aussage in dem Brief an die EU-Kommission jedoch richtig, dass aus ökologischer Sicht jede Baggerung und Verklappung und ein Eingriff in das Gewässer darstelle, der die Wasserqualität nicht verbessere.

Eine langfristige Lösung ist allein aus finanzieller Sicht dringend geboten. Jährlich gibt die Hansestadt rund 66 Millionen Euro für die Sedimentbaggerei aus.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



**Bock & Schulte
GmbH & Co. KG**
Andreas-Meyer-Str. 9
22118 Hamburg
Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11
info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de




LNG wird zur Chefsache

Ministerpräsident Albig will Kanzlerin Merkel zum Handeln auffordern



Fotos: SLH

Heinz-Jürgen Hiller (VTG), Frank Nägele und Frank Schnabel (v.l.) vor dem Prototypen des LNG-Waggons

Schleswig-Holstein macht in Sachen Erneuerbare Energien Druck auf die Bundesregierung. Zunächst haben Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) Kanzleramtsminister Peter Altmaier (CDU) sowie der SPD-Bundestagsabgeordnete Scheer Rossmann Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) in Schreiben aufgefordert, sich für ein LNG-Importterminal in Brunsbüttel stark zu machen: Nun will auch Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) auf Bundeskanzlerin Angela Merkel in der Sache zugehen. Ziel sei es, bis Anfang nächsten Jahres ein grundsätzliches Ja zu der strategisch wichtigen Alternative zu Pipeline-Gas zu erhalten, hieß es auf einer hochkarätig besetzten Informationsveranstaltung in Brunsbüttel.

„Wir brauchen ein Importterminal, weil es das Risiko diversifiziert“, sagte Wirtschaftsstaatssekretär Frank Nägele. Brunsbüttel sei ein idealer Standort, weil hier nicht nur Tanker leicht festmachen und Schiffe problemlos betankt werden könnten, sondern weil hier auch genug Industrieunternehmen wie Bayer oder Yara ansässig seien, die eine Basisabnahmemenge garantieren würden. Die Kooperation von Brunsbüttel Ports und dem Waggonbauer VTG, der zwei Flüssiggas-Prototypen entwickelt hat,

stelle zudem eine sichere Versorgung des Hinterlandes auf dem Schienenweg sicher.

Bund braucht Zahlen zum Bedarf der Industrie

Wie sehr Schleswig-Holstein in Sachen LNG noch Aufklärungsarbeit in Berlin leisten muss, zeigte sich in den Aussagen von Frank Bonaldo, Referatsleiter „Energiewende in der Mobilität, Kraftstoffmärkte“ in Bundeswirtschaftsministerium. „Wir haben sehr wenig Kenntnisse über

den LNG-Bedarf der Industrie in Deutschland“, gab er zu. „Wir brauchen da Aufklärung von Unternehmen.“ Bislang sei man in seinem Ministerium nur von einem Verbrauch von Schiffen und schweren Lkws ausgegangen. Der mengenmäßig wesentlich höhere Bedarf durch die Industrie war für ihn Neuland.

Nicht zuletzt deshalb hat die Bundesregierung vor wenigen Wochen ihre Zusage für eine zweite Leitung der Nordstream-Pipeline von Russland nach Deutschland gegeben. Diese

dürfte bis 2030 die Abhängigkeit Deutschlands vom russischen Gas von derzeit 35 auf über 50 Prozent hochschrauben. Gazprom sei zwar bislang immer ein zuverlässiger Lieferant gewesen, sagte Marcel Tjihuis von N.V. Nederlandse Gasunie. Jedoch sei es angesichts politischer Krisen nie sicher, dass dies auch in Zukunft so bleibe. Insgesamt liege der jährliche deutsche Gasverbrauch bei derzeit 80 Milliarden Kubikmetern. Bonaldo räumte dazu ein, dass Deutschland bei einem mehrmonatigen russischen Lieferstopp durchaus Versorgungsprobleme bekäme. Als erstes müssten Industriebetriebe vom Netz genommen werden.

Wirtschaftliche Attraktivität wird weiter steigen

Auch wirtschaftlich werde nach Tjihuis' Worten LNG immer attraktiver. Da Japan, vor Deutschland das größte Gasimportland der Welt, seine Atomkraftwerke wieder hochfähre und die Wirtschaft in China schwächele, sei sehr viel LNG auf dem Markt. Die Preise pro Kubikmeter hätten sich auf sechs bis acht Euro mehr als halbiert. Damit sei LNG schon jetzt teilweise billiger als Pipeline-Gas, das zudem den Nachteil besitze, dass es im Winter schwerer zu bewegen sei. Tjihuis betonte, dass sein Unternehmen vor Jahren bereits ein großes Terminal in Rotterdam errichtet habe. Damals habe man weniger gute Gründe gehabt als Deutschland heute, eine derartige Anlage zu bauen. Deshalb habe Gasunie auch eine Kooperationsvereinbarung mit Brunsbüttel Ports geschlossen.

Deren Chef Frank Schnabel hat Großes vor: Auf den freien Flächen hinter der Hafenkante



Torsten Albig,
Ministerpräsident Schleswig-Holstein

könnte in mehreren Stufen ein großes Importlager errichtet werden. Derzeit sind drei Hochtanks angedacht. Die Investitionen dürften sich auf 1 Milliarde Euro belaufen. Von hier aus könnten nicht nur über einen 50-Meter-Tank an der Kaikante und eine Jetty-Anlage Schiffe am Elbehafen betankt werden – auch wenn Schiffsdiesel nach dem Ölpreisverfall derzeit günstiger als LNG sei –, sondern auch die LNG-Tankwagen von VTG. Diese würden dann nach Bitterfeld oder ins Ruhrgebiet

rollen. Einzelne Wagen könnten auch auf einem Betriebsgelände als Interimslager dienen. Allerdings wären dazu der zweispurige Ausbau und eine Elektrifizierung der Bahnstrecke bis Itzehoe wichtig, wozu die Unterstützung des Bundes essenziell ist. Zudem wäre durch das Terminal die Gasversorgung der örtlichen Großunternehmen gesichert. Immerhin befindet sich in Brunsbüttel das größte Industriegebiet des Landes.

Niederlande planen schon zweites Importterminal

Staatssekretär Nägele drückt derzeit aufs Tempo, da in Eemshaven Pläne für ein zweites niederländisches Importterminal bekannt geworden sind, das auch auf den deutschen Markt zielt. „Wenn wir warten, bis alle Wens und Abers beantwortet sind, ist das Thema durch“, sagte er. Man müsse ein wenig Risikobereitschaft zeigen. „Der Staat wird da zum Unternehmer. Wir können auch scheitern.“ Hilfe könne aber auch aus Brüssel kommen. Dort werde das Thema LNG intensiv diskutiert.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/7808 77-3

Telefax 040/7808 77-47

E-Mail Info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Austriamstraße

Schuppen 68 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Becker Marine Systems gibt Gas

Der Hamburger Schiffszulieferer geht mit seiner Power Barge auf Roadshow



Foto: Becker Marine Systems

Die LNG Power Barge wird zu ihrem Einsatzort in der Hamburger HafenCity geschleppt

Henning Kuhlmann freut sich auf die kalte Jahreszeit. Während andere genervt den dicken Pulli aus dem Schrank holen, beginnt für den Mitinhaber von Becker Marine Systems die Zeit, in der sich eine der größten Investitionen der Firmengeschichte auszuzahlen beginnt. Die Power Barge geht in den Winterdienst. Das heißt, sie koppelt sich an das Hamburger Strom- und Fernwärmenetz an und speist dort ihre durch Flüssiggas erzeugte Energie ein. Über den Sommer hatte die im Mai in Betrieb gegangene Barge das Kreuzfahrtschiff „Aida Sol“ mit Strom versorgt. Mit einem sporadisch vorbeikommenden Abnehmer alleine lässt sich das schwimmende Gaskraftwerk freilich nicht kostendeckend betreiben. In der Mischkalkulation spielt der Winter eine entscheidende Rolle.

Bevor die Barge allerdings ihre 7,5 MW Energie an die Allgemeinheit abgibt, geht sie auf Roadshow. „Etliche Häfen wie Kiel, Rostock, Rotterdam und Kopenhagen haben an der Barge Interesse bekundet“, berichtet Kuhlmann. „Wir wollen dort nun vor Ort zeigen, wie sie funktioniert. Für viele gibt es dann an Bord einen Aha-Effekt.“ Das Verholen der Barge sei kein Problem, schließlich sei sie ein zugelassenes Hochseeschiff. Allerdings ohne eigenen Antrieb. Das wäre genehmigungstechnisch zu schwierig geworden. Das Flüssiggas (LNG) befeuert einzig die fünf 1,5-MW-Generatoren. Für die Häfen habe die Barge den Vorteil, dass durch sie „alle

Strom verteuernenden Extrakosten wie Durchleitungsgebühren“ wegfielen. Auch bedürfe es nahezu keiner Investitionen an Land.

Hauptfrage sei jedoch bei allen Häfen, wie man das mobile Kraftwerk im Winter nutzen will. Ab 2016 wird es in Hamburg im Rungenberger Hafen festmachen und



Das LNG Power Pac als Modell

dort an das interne Stromnetz der HHLA andocken. Bis dahin soll eine Gasleitung und ein Fernwärmeanschluss gelegt werden. Während die Wärme ins städtische Netz eingespeist wird, bezieht die Barge im Winter im Dauerbetrieb nicht das derzeit noch aufwändig angelieferte LNG sondern Pipelinegas.

Die Gespräche über den Bau weiterer Barge sind offenbar schon weit fortgeschritten. Die Baukosten dürften sich dabei deutlich reduzieren. Während für den Prototyp noch rund 20 Millionen Euro anfielen, hofft Kuhlmann im zweiten Anlauf nur noch 12 Millionen Euro zu benötigen. „Viel

Geld ist für Genehmigungen und Gutachten drauf gegangen. Die Behörden wussten nicht, wie sie mit einem LNG-Kraftwerk umgehen sollen.“ Diese Aufklärungsarbeit sei jedoch nun zumindest in Hamburg abgeschlossen.

Kuhlmann ist davon überzeugt, dass die Barge zum Verkaufsschlager wird. Schließlich bietet gerade die Winternutzung reichlich Möglichkeiten. Man könne zum Beispiel eine im Sommer in Kiel und Rostock stationierte Barge nach Hamburg holen und dort gemeinsam an das städtische Fernwärmenetz ankoppeln. „Wir könnten damit einen Ersatz für das veraltete Kohlekraftwerk Wedel bieten“, so Kuhlmann. Dies laufe im Wesentlichen nur im Winter voll, um für etliche 100.000 Hamburger Haushalte Energie für die Heizkörper zuzuliefern. Ein neues Wedeler Kraftwerk könnte somit erheblich kleiner dimensioniert werden.

Bald Bau eines weiteren schwimmenden Kraftwerks

Wann die zweite Barge auf Kiel gelegt werden soll, steht noch nicht fest. „Wir bauen erst, wenn wir belastbare Verträge haben“, so Kuhlmann. Es sei Unternehmensphilosophie, nicht Dinge zu produzieren und dann einen Abnehmer zu suchen, sondern umgekehrt, den Kunden nach seinen Wünschen zu fragen und dafür eine Lösung zu finden.

Finanziell ist Becker Marine Systems dagegen weitgehend unabhängig. Das Kerngeschäft der asymmetrischen Ruderblätter und Propellerdüsen läuft prächtig. 60 Bestellungen allein für 19.000- bis 21.000-TEU-Schiffe liegen vor. Der jährliche Basisumsatz

von rund 100 Millionen Euro ist gesichert. Im vergangenen Jahr bezog man in Harburg mit 100 Mitarbeitern die neue Firmenzentrale. Obwohl sie auf Zuwachs ausgelegt war, droht sie jetzt bereits mit 140 Mitarbeitern aus allen Nähten zu platzen. Auch hier denkt die Firmenleitung bereits über einen Erweiterungsbau nach.

Denn man entwickelt ständig Innovationen. Das LNG Power Pac ist so eine Idee, die eine Art Pendant für Containerschiffe zur LNG-Barge ist und nun im kommenden Jahr Realität werden soll. Zwei übereinander stehende 40-Fuß-Container beinhalten einen 1,5-KW-Generator, einen LNG-Tank sowie die Kabellage und Schaltelektronik. Sie könnten gleich nach dem Festmachen eines Frachters am Heck an Bord gehoben und ans Bordnetz angeschlossen werden – die günstigere Alternative zu Landstrom. Genehmigungen für die Lagerung auf den Terminals gibt es bereits. Zwei Reedereien aus dem Mittelmeerraum und eine aus Fernost hätten schon Interesse gezeigt.



Henning Kuhlmann,
Geschäftsführender Gesellschafter

Mit einer Barge will Kuhlmann freilich nicht an den großen Containerschiffen längsseits gehen. Zum einen sei der Energiebedarf mit maximal 4 MW bei Frachtern nicht so hoch, zum anderen sei der enorme Höhenunterschied bedenklich. Deshalb sollen die Barge ausschließlich für die Versorgung von Passagierschiffen und Fähren genutzt werden. Für Frachter seien die mobilen Power Pacs ideal.

Text: Matthias Soyka



Fotos: SLH

2014 bezogen und schon jetzt fast zu klein: Die Harburger Zentrale

Voll abgefahren

Seit zehn Jahren bringt die Zippel Group Container per Bahn nach Ostdeutschland

Die Hamburger Zippel Group feierte in diesem Jahr ihre zehnjährige Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt. Aus dem einstigen reinen Fuhrunternehmen ist mittlerweile ein leistungsstarker Anbieter für Ost-West-Containerbahnverkehre geworden. Gemeinsam mit IGS Schreiner betreibt Zippel die Tochterfirma zigsXpress, die täglich nach Berlin und Schkopau nahe Leipzig einen Ganzzug schickt. 70 Prozent der rund 200.000 TEU, die Zippel jährlich bewegt, laufen mittlerweile auf der Schiene.

„Wir konzentrieren uns vor allem auf Ostdeutschland“, betont Axel Kröger, neben Axel Plaß einer der beiden Zippel-Geschäftsführer. Schwerpunkt ist neben der Hauptstadt die Chemieregion Halle-Leipzig-Bitterfeld. Nur etwa zehn Prozent der Container werden dabei im Auftrag der Verloader selbst durchgeführt. Die meisten Aufträge stammen von Reedereien und anderen Logistik-Unter-



Der Doppel-Axel: Axel Kröger (l.) und Axel Plaß

nehmen. Vieles davon geschieht recht kurzfristig. Das erfordert Flexibilität. Hilfreich ist da die jahrzehntelange Erfahrung im Speditionsbereich.

Zweiten Bahnhof in Berlin getestet

In Berlin fährt Zippel derzeit einen zweiten Bahnhof an, da das Terminal der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) an

seine Kapazitätsgrenzen gekommen ist. Denn in Wustermark betreibt die Buss-Gruppe zusammen mit der Imperial-Gruppe den dortigen Bahnhof, der näher zum Werk des Zippel-Großkunden Bosch Siemens Hausgeräte liegt. „Wir testen derzeit, ob wir auch diese Umschlaganlagen mit nutzen“, so Kröger. Das Engagement dort birgt eine gewisse Phantasie, da die Kooperation mit Imperial für Zippel

den Weg nach Westen öffnen könnte. Es gibt seitens Imperial Überlegungen, die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) über die Schiene mit Berlin zu verbinden. Bei ausreichend Ladung würde Zippel den Transport übernehmen.

Um die Kosten weiter zu senken, will zigsXpress von derzeit 300 gemieteten Waggons zunächst 100 kaufen. Dazu tragen auch drei eigene Lokomotiven bei, die zwischen den Containerterminals und den Rangierbahnhöfen im Hafenbereich pendeln und die einzelnen Waggons zu Zügen zusammenstellen.

Sorge um die Infrastruktur

Die Infrastruktur bereitet indes auch Zippel Kopfzerbrechen. In Ostdeutschland dürfen wegen der eingeschränkten Begegnungsmöglichkeiten nur Züge mit insgesamt 600 Metern Länge verkehren. Im Westen sind es gut 700 Meter. Der Ausbau der Schienenwege ist teuer und langwierig. Zudem wird nahezu jedes Großprojekt in Deutschland von Anwohnern beklagt.

Aber auch im Hamburger Hafen sieht Kröger noch dringenden Handlungsbedarf. „Die Schieneninfrastruktur reicht an den neuralgischen Punkten kaum noch aus, um die heutigen Anforderungen zu bewältigen“, meint Kröger.

Reeder könnten bei Staus abwandern

Das könnte fatale Folgen haben. „Fließen Container nicht mehr zeitnah aus den Häfen ab, verstopfen die Terminals. Das behindert den Umschlag an den Kaianlagen, was wiederum dazu führen könnte, dass die großen Reedereien auf andere Häfen aus-

weichen, wo es besser läuft.“

Lange hatte Zippel deswegen auch überlegt, das Binnenschiff für seine Verkehre zu nutzen. Doch es birgt einige Nachteile. Zum einen hat vor allem dieser Sommer gezeigt, dass die Wasserstände auf der Elbe nicht verlässlich tief genug sind. Zum anderen sind es die Kosten. „Die Handlingkosten an den Seehafen-Terminals sind einfach zu hoch“, so Kröger. Die Hamburger Terminals erheben mit ihren großen Containerbrücken die gleichen Raten wie bei der Verladung von Seecontainern. Obwohl auf ei-

nem Binnenschiff rund 90 TEU und damit mehr als auch der Schiene bewegt werden können, liegen die Transportkosten rund ein Drittel höher. Einzige Lösung wären spezielle Binnenschiffsliegeplätze, was indes Investitionen für die Terminalbetriebe bedeuten würde, wogegen sich diese seit langem sträuben. Zwar will der rot-grüne Senat das Binnenschiff stärken, doch bewegt hat sich bislang kaum etwas.

Noch breitere Angebotspalette

Deshalb möchte sich Zippel künftig noch breiter aufstellen. „Wir

wollen damit für den Fall gewappnet sein, dass es mit der Fahrrinnenanpassung doch nichts werden sollte“, betont Kröger. Reedern aus Übersee sei der lange Verfahrensweg schwer vermittelbar. Deshalb hat Zippel den Bereich Kontraktlogistik mit ins Portfolio aufgenommen. Außerdem ist die Gruppe nun zudem zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb. Und auch als Handelsunternehmen mit Schwerpunkt auf der Ladungssicherung hat sich die Gruppe etabliert. So beschäftigt die Gruppe derzeit 200 Mitarbeiter – Tendenz steigend.

Text: Matthias Soyka

It's not just LCL - it's our passion



Globales LCL Netzwerk

Weltweite NVOCC Services

200 Büros in mehr als 90 Ländern

2100 direkte Export Tradelanes weltweit

Shipping & Warehousing

Value-Added-Services

Effiziente LCL IT Tools

Transshipment und Overland Netzwerk

www.eculine.net

Alles für die Box

Zwei Brüder managen die Braun Container Handels-GmbH



Fotos: Braun Container

Einer der beiden großen Stapler bewegt die leeren Container auf engstem Raum

Wer in Hamburg-Wilhelmsburg die Georg-Wilhelm-Straße nach Süden fährt, meint, zu Beginn an einem Leercontainerdepot vorbeizufahren. Bis zu sechs Boxen türmen sich dort übereinander, und zeitweise stehen in der Einfahrt diverse Lkws. Doch die Braun Container Handels-GmbH ist kein Depot im eigentlichen Sinne. Hier verkaufen und vermieten zwei Brüder Container aller Art.

Seit vier Jahren sind Hinnerk und Hannes Braun im elterlichen Betrieb, den sie nach dem Tod des Vaters im vergangenen Jahr nun alleine weiterführen müssen. Der hatte vor 32 Jahren das Unternehmen gegründet. Erst war es nichts weiter als ein Büro in Hafennähe, seit 1997 besaß man nahe des Container Terminals Tollerort jedoch schon ein Freige-lände. Vor acht Jahren kaufte die Familie das 10.000 Quadratmeter große Gelände in Wilhelmsburg und sitzt seitdem hier. Vom Bürogebäude aus haben Hinnerk, gelernter Schifffahrtskaufmann, und der Speditionskaufmann Hannes einen Blick auf das, was sie umtreibt: Container. Bis zu 800 TEU stehen hier auf engstem Raum, die

meisten davon 20-Fuß-Container.

An- und Verkauf bilden im Unternehmen den Schwerpunkt. Vermietet sind rund 600 Kühlcontainer und 300 Standardcontainer. Beim Ankauf nehmen die Brüder Container von Reedereien oder Leasinggesellschaften, reparieren sie im Bedarfsfall und hübschen sie in der eigenen Lackiererei auf, um sie dann erneut auf den Markt zu bringen. Spezialisiert ist die Firma dabei auf Kühlcontainer, die sogenannten Reefer. Für diese gibt es im Zwölf-Mann-Team der Gebrüder Braun auch eigens drei Kühltechniker mit jahrelangem Know-how. Diese sorgen nicht nur dafür, dass die eingekauften Reefer komplett durchgecheckt und voll funktionstüchtig an den Kun-

den ausgeliefert werden, sondern sind auch schnell zur Stelle, sollte es mal zu Ausfällen kommen. Schließlich werden Kühlcontainer in aller Regel für sehr empfindliche Güter eingesetzt wie verderbliche Lebensmittel. Ein Ausfall der Kühlmaschine ist da keine Option.

Breite Angebotspalette und Sonderkonstruktionen

Neben Kühlcontainern vermieten und verkaufen die Brüder aber auch einfache Stahlboxen, die Sie bei Bedarf auch ganz nach Kundenwunsch modifizieren. Möglichkeiten gibt es da einige: So hat Braun Container von 20-Fuß-Boxen mit niedrigeren Höhen und Bulk-Containern mit drei Luken im

Dach zur Beladung von Schüttgut, über Möbelcontainer mit Belüftungen und Zurrreihen bis hin zu Open-Top-Containern mit lediglich einer Plane als obere Abdeckung im Gegensatz zum Hard-Top-Container, dessen Stahldach in einem Stück abgenommen werden kann alles im Angebot. Zudem gibt es Double-Door-Container mit je zwei Klapptüren an den Stirnseiten, Isoliercontainer ohne Kühlaggregat, Flat-Container für die Beladung überdimensionierter Ladung, Self-storage-Container mit Rolltoren an den Längsseiten, Pallet Wide Container, die sechs Europaletten mehr fassen können, 30-Fuß-Container, Wechselbrücken und Plattform-Container. Hinzu kommen Sonderbauten wie Bürocontainer für Anlagen, die dauerhaft auch als Betriebsraum anstelle eines festen Gebäudes neben Generatoren oder ähnlichen Großmaschinen platziert werden. Auch an den Bau von Wohncontainern denken die Brüder.

24-Stunden-Service und Depots in ganz Deutschland

Vorerst konzentrieren sie sich aber auf ihr Hauptgeschäft, denn an Arbeit mangelt es den beiden auch ohne den Wohncontainerbau nicht. Das liegt nicht zuletzt an dem 24-Stunden-Service, den sie vor allem für die Abholung von Mietcontainern anbieten. Für diese unterhält das Unternehmen in Berlin, Essen, Frankfurt, Stuttgart, München, Hannover und Bremen weitere Depots, um nah an entsprechenden Kunden zu sein. Denn das Containergeschäft ist keine lokale Angelegenheit, sondern läuft mittlerweile weltweit.

Neubestellungen ordert die Handels-GmbH in China. Um die recht hohen Überführungskosten ein-



Hannes Braun,
Geschäftsführer



Hinnerk Braun,
Geschäftsführer

zusparen, kooperiert Braun Container dabei mit Reedereien, die die neuen Boxen vor Ort mit Ladung füllen und dafür kostenlos mitnehmen. Carbotage nennt sich dies und ist ein Win-Win-Geschäft für beide Seiten. Mittlerweile bietet Hannes Braun Kunden neben der Anlieferung von Leihcontainern auch in Zusammenarbeit mit Speditionen den Weitertransport der beladenen TEUs an den Zielort an. „Manche Kunden wünschen alles aus einer Hand“, sagt er.

Zahlreiche Kunden hat die Firma in ihrer Datenbank, mit manch einem arbeitet Braun Container bereits seit Firmenbestehen zusammen. „Vom Dax-Konzern bis zum

Rentner ist alles dabei“, berichtet Hinnerk Braun. Derzeit gebe es ein Überangebot an Stahlcontainern, dagegen zu wenig Reefer. „Man muss den Markt sehr genau kennen und nicht zu viel auf Lager legen“, umschreibt er die aktuelle Lage. Das ist auf dem Firmengelände auch kaum möglich. Es platzt aus allen Nähten. Gern würden die Brüder ein größeres Gelände erwerben, zwischen 20.000 und 30.000 Quadratmeter sollten es sein. Und natürlich in Hafennähe, maximal 15 Kilometer entfernt. Dann könnte man das Betriebsgelände für einige TEUs tatsächlich auch einmal als Depot nutzen.

Text: Matthias Soyka



Die Reparatur von Kühlaggregaten gehört zum Alltagsgeschäft

Wie viel Steuern fallen aufs Erbe an?

Gesetzesnovelle zur Fortführung von Familienunternehmen nach Todesfällen



Foto: SLH

Bei großen Betrieben wird es zunehmend schwieriger, den Familienbesitz steuerfrei zu vererben

Nach monatelangem Koalitionsstreit und trotz weiterhin strittiger Punkte hat die Große Koalition eine Reform der Erbschaftsteuer beschlossen. Auch künftig sollen Firmenerben weitgehend von der Steuer befreit werden, wenn sie das Unternehmen fortführen und damit Arbeitsplätze erhalten. Der Gesetzentwurf wird derzeit im Bundestag behandelt. Er war notwendig geworden, weil das Bundesverfassungsgericht die bestehenden Regelungen für Firmenerben im Dezember 2014 für verfassungswidrig erklärt hatte.

Hier die Eckpunkte:

Kleinere Firmen: Bislang konnte die Übernahme eines Betriebs von maximal 20 Beschäftigten für den Erben steuerbegünstigt oder ganz von Steuern frei bleiben, ohne dass die sogenannte Lohnsumme, also der Bruttobetrag aller im Durchschnitt der letzten fünf Geschäftsjahre vor

dem Erbfall im Betrieb bezahlten Löhne und Gehälter einschließlich Zulagen, geprüft wurde. Künftig gilt das nur noch für Firmen mit bis zu drei Angestellten – Auszubildende werden nicht gezählt. Hat ein Betrieb vier bis zehn Mitarbeiter, muss er bei fünf Jahren Fortführung für diese fünf Jahre eine

Lohnsumme von 250 Prozent des Ausgangsjahres nachweisen. Bei sieben Jahren sind es 400 Prozent, um der Erbschaftsteuer ganz zu entgehen.

Betriebsfortführung nachweisen

Größere Firmen: Liegt der Wert eines Betriebes

mit mehr als 15 Mitarbeitern unter 26 Millionen Euro – bezogen auf jeden einzelnen Erben – oder bei Familienunternehmen unter 52 Millionen Euro, so gelten für die beiden Fortführungsvarianten fünf Jahre und sieben Jahre höhere Lohnsummen-Schwellen. Sie betragen für die erste Variante mindes-

tens 400 Prozent, für die zweite Variante sind es 700 Prozent des Wertes im Ausgangsjahr.

Privates Vermögen offen legen

Große Firmen: Bei Firmen mit ganz hohen Betriebswerten, bei denen der auf einen einzelnen Erben entfallende Wert über 26 Millionen Euro oder bei Familienunternehmen über 52 Millionen Euro liegt, greifen zusätzliche Anforderungen für eine Steuervergünstigung. Der Erbe kann sein privates Vermögen offenlegen und sich einer „Bedürfnisprüfung“ unterziehen,

wenn er meint, dass ihn die Zahlung der Erbschaftsteuer finanziell überfordern würde. Erfüllt er die Fortführungs- und die Lohnsummen-Anforderungen, wird ihm die Steuerschuld ganz oder teilweise erlassen, soweit sie nicht aus der Hälfte seines Privatvermögens gedeckt werden kann.

Verschonung beantragbar

Wer sich nicht in die Bücher gucken lassen will und deshalb die Einbeziehung des Privatvermögens ablehnt, kann das „Verschonungsabschlagsmodell“ beantra-

gen. Es richtet sich im Wesentlichen danach, wie stark das Betriebsvermögen die Schwellenwerte (26 bzw. 52 Millionen Euro) übertrifft. Je mehr dies der Fall ist, je stärker nimmt die „Verschonung“ ab, und zwar in Richtung eines maximalen Abschlags von 20 Prozent auf die Steuerschuld bei fünfjähriger Betriebsfortführung und 35 Prozent bei siebenjähriger Fortführung

Die neuen Regelungen werden dazu führen, dass künftig mehr Unternehmen nachweisen müssen, dass sie für die erlassene Erbschaftsteuer Arbeitsplätze erhalten. Nur bei Kleinbetrieben mit bis



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

zu drei Mitarbeitern entfallen auch künftig entsprechende Kontrollen. Ob diese Neuerungen dem kritischen Blick des Bundesverfassungsgerichts standhalten werden, bleibt allerdings abzuwarten.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Software, die passt...

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



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

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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Wenn's mal kreativ sein soll

Das Kieler „WeinStein“ überrascht mit exquisiter, aber nicht ganz billiger Küche

Wer in Kiel edel essen gehen will, hat es nicht ganz leicht. Außer ein, zwei wirklich guten Italienern und einigen höherwertigen Hotel-Restaurants bleibt nicht viel. Es sei denn, man findet in der Holtenauer Straße nördlich des Metro-Kinos das „WeinStein“. Küchenchef Mario E. Brüggemann kreiert hier je nach Jahreszeit Bekanntes, Ungewöhnliches und vor allem Hausgemachtes aus der Region. Dazu empfiehlt Gastgeberin Carola Bornschein einen passenden Wein aus dem 120 Tropfen umfassenden Depot.



Fotos: SLH

Hinter der Hecke verbergen sich einige Freitische

Zunächst einmal das Schlechte: Die Parkplatzsituation ist nicht ganz einfach. Am besten versucht man es auf dem nahe gelegenen Blücherplatz. Auch im Restaurant ist nicht allzu Platz - klein aber fein.

Die Karte wechselt je nach Jahreszeit. Auf den Tisch kommt, was gerade Mutter Natur frisch auf den Markt bringt. Gerade steht ein Menü aus frischen Austern, Perlhuhn mit Pfifferlingen, Pflaumenchutney und Kräuterrisotto, Karree

vom Duroc-Schwein mit geschmortem Kohlrabi, Waldpilzen und Karotten-Tonkabohnenstampf und Gratiniertes Zwetschgenragout mit Mascarpone und Rosmarineis auf dem Plan.

Die Portionen sind gourmethaft klein, die Preise mit 46 Euro für drei Gänge bis zu 100 Euro für sieben Gänge stolz. Doch dafür erwartet den Gast ein wahrhaftes Esserlebnis. Ungewöhnliche Kombinationen entfachen ein regelrechtes Ge-

schmacksfeuerwerk, das uns pekuniäre Bedenken schnell vergessen lässt.

Auf Wunsch gibt es auch ein Spezial-Menü, sofern die Gästezahl groß genug ist. Das gilt auch für alle, die zwischen Freitag bis Montag mittags im „WeinStein“ tafeln möchten. Ab acht Gästen wird das an diesen Tagen sonst geschlossene Restaurant geöffnet. Mittags sind Drei-Gang-Menüs jedoch das Maximum.

An schönen Tagen lässt es sich auch, von einer Hecke geschützt,



Leber mit Erdbeersorbet



Kalb auf Kräuterpüree



Gefüllter Baumkuchen

im Freien sitzen. Und wer sich fragt, wie all das gute Essen zustande kommt, kann beim Küchenchef sogar einen Kochkurs belegen.

Text: Nils Knüppel

WeinStein

Holtener Straße 200

24105 Kiel

0431 - 55 55 77

www.weinstein-kiel.com

mail@weinstein-kiel.com

Öffnungszeiten:

täglich ab 18 Uhr

Di. bis Do. 12-14 Uhr Lunch

montags geschlossen

Heldin in Schwierigkeiten

„Spy – Susan Cooper undercover“ ist eine derbe James-Bond-Persiflage



Fotos: 20th Century Fox

Susan muss schnell feststellen: Der Außendienst hat schon so seine Tücken



Treffen mit dem Feind



Jude Law als Schönling

Regisseur Paul Feig ist offenbar der neue Mann in Hollywood, wenn es um Komödien geht. Er und Schauspielerin Melissa McCarthy („Brautalarm“) bilden momentan das Dream-Team der leichten Muse. Bevor die beiden das Ghostbusters-Franchise mit einer weiblichen Variante bereichern werden, ziehen sie Agenten-Filme vom Schlage eines James Bond durch den Kakao...

Bradley Fine (Jude Law) ist hochrangiger Agent der CIA. Er wird bei Außeneinsätzen durch die Analystin Susan Cooper (McCarthy) mittels Funkkontakt durch die brenzligsten Situationen geleitet. Bis er eines Tages auf der Suche nach einer tragbaren Atombombe umkommt. Mehr noch: Alle aktiven Agenten der CIA werden enttarnt. Die letzte Möglichkeit: Susan Cooper, die eigentlich ausgebildete Agentin ist, muss auf eine Überwachungsmission in Europa gehen, um die Bombe aufzuspüren. Das geschieht sehr zum Unwillen von

Agent Rick Ford (Jason Statham), der kündigt, um selbst die Mission anzugehen und der Susan fortan immer wieder dazwischen funkt...

Netter Hang zur Selbstironie

Freunde gepflegten Humors und feinsinniger Dialoge werden an dieser James-Bond-Persiflage keine Freude haben. Die Handlung besteht zu einem nicht unerheblichen Teil aus Dicken-Witzen und Fäkalssprache. Wer es aber manchmal tiefer gelegt mag oder z. B. „Get Smart“ mochte, ist hier

richtig. Geradezu feministisch mutet an, dass absolut jeder Mann in diesem Film eine mehr oder weniger große Macke hat, während die Handlung ausschließlich von Frauen vorangebracht wird. Besonders unterhaltend wird es, wenn Jude Law als Schönling-Agent und Jason Statham als überhebliches Großmaul ihr jeweiliges Image verhohnepiepeln. Man darf gespannt sein, was Feig und seine Lieblings-Hauptdarstellerin dem Kanon der Geisterjäger hinzuzufügen haben.

Text: Dr. Martin Soyka



Statham als Großmaul



Ab 8. Oktober im Handel

Buss Ports Logistics:



Marco Neelsen (40, Foto) übernahm am 1. Oktober die Position des Chief Executive Officer (CEO) bei Buss Port Logistics. Zusammen mit Michael Bosch, Chief Financial Officer (CFO) wird er die Spitze des Unternehmensbereichs Hafen, Services und Logistik bilden. Heinrich Ahlers (64) wird bis mindestens Ende 2016 für die Buss Group tätig bleiben. Neelsen fuhr nach einer Ausbildung zum Nautiker kurze Zeit zur See. Nach dem Studium übernahm er innerhalb der AP Möller Terminals Gruppe operative Führungsaufgaben, unter anderem im Oman, Nigeria und Aqaba/Jordanien. Seit 2012 bis zuletzt war er CEO des Khali-fa Bin Salman Ports in Bahrain.

Verein Hamburger Spediteure:



Thomas Schröder ist zum neuen stellvertretenden Geschäftsführer des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp) ernannt worden. Er hat im November 1997 in der Geschäftsstelle des VHSp als Referent angefangen und trat 2002 seine heutige Position als Referatsleiter für Seehafenspedition, Luftfrachtpedition, Zoll und Umsatzsteuer.

Rickmers Linie:



Die in Hamburg ansässige Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladung hat Wouter Huy-

brechts zum neuen Präsidenten & CEO der US Niederlassung Rickmers-Linie (America) Inc. ernannt. Er begann 1992 als Mitglied des Verkaufs- und Marketingteams der Rickmers-Linie Belgien und wurde dort 2005 Geschäftsführer, was er dort in Personalunion auch bleibt.

dbh Logistics IT AG:



Der Bereich Forwarding Solutions, zu dem die Speditionssoftware CARGO ONLINE gehört, wird unter neuer

Leitung geführt: Marcus Stotijn übernimmt beim Bremer Softwarehaus dbh die Position des Bereichsleiters. Er war zuletzt als National Manager Compliance, IT & Quality bei der Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG tätig.

IMPRESSUM

Verleger:

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

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
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 2015

Verantwortlich für den redaktion-
ellen Inhalt dieser Ausgabe ist
Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

3. November 2015

STADT LAND HAFEN

ECU-Line kooperiert mit Marine Agencies Bremen

Bremen – Einer der weltgrößten LCL-(Sammelgut in Containern)-Dienstleister, die ECU-Line, ist eine strategische Partnerschaft mit der FCL Marine Agencies Bremen eingegangen. Die Hanseaten sind bislang auf volle Containerladungen (FCL) spezialisiert. ECU-Line ist bereits in 90 Ländern mit über 200 Niederlassungen vertreten. Durch die Kooperation mit FCL Marine Bremen und deren Netzwerk wird der Service noch weiter verbessert. ECU-Line will damit künftig auch FCL-Dienstleistungen anbieten.

VTG will Gewinn bis 2018 verdreifachen



Lübeck – Die Lübecker Hafengesellschaft hat für den Nordlandkai mit der Weissenbach International GmbH einen neuen Kunden gewonnen. Jährlich sollen dort künftig 30.000 Kubikmeter Schnittholz umgeschlagen werden. Das Kemptener Unternehmen transportiert mit der Reederei Transfennica Schnittholz über St. Petersburg nach Lübeck, wo es überwiegend auf Rungenwagen oder in geschlossene Waggons verladen wird. Einige Trailer sollen auch zum Baltic Rail Gate für den kombinierten Verkehr gebracht werden.



O´zapft ist bei TCO

Hamburg – Von wegen Münchner Oktoberfest. Zum vierten Mal seit 2009 hieß es bei TCO Transcargo „O´zapft is“. Firmenchef Ingo Zemelka ließ es sich nicht nehmen, selbst Hand anzulegen und das erste Fass anzustechen. Anschließend dankte er den rund 400 Gäste für die gute Zusammenarbeit. Alle zwei Jahre feiert das Staurerei- und Lagerunternehmen auf der Hohen Schaar mit Freunden und Geschäftspartnern sein eigenes Oktoberfest.

Neues Internetportal für Gewerbegebiete

München – Das Beratungsunternehmen Logivest hat mit GEWERBEGEBIETE.de die erste bundesweite Informationsplattform für Gewerbegebiete gestartet. Ziel ist es, mit der Plattform für mehr Transparenz über die Gewerbegebiete in Deutschland zu sorgen und so für Ansiedler die Standortsuche und für Wirtschaftsförderungen und Kommunen die Vermarktung ihrer Flächen zu erleichtern. Auf den Seiten sollen die wichtigsten Ansiedlungskriterien aller Gewerbegebiete in Deutschland für standortsuchende Unternehmen aus Industrie, Handel, Handwerk und Logistik kostenlos abgebildet werden.

VTG will Gewinn bis 2018 verdreifachen

Hamburg – Die VTG AG will nach der erfolgreichen Übernahmen der schweizer AAE bis 2018 ihren Gewinn auf 2,50 Euro pro Aktie (derzeit 0,93 Euro) fast verdreifachen. Dazu plant die AG zum einen weiter in den hoch profitablen Waggonpark zu investieren, zum anderen erwartet der Vorstand durch Umschuldung deutlich niedrigere Finanzierungskosten. Zukünftig soll die Waggonvermietung Europa (75.000 Wagen) bei Beschaffung, operativem Management und in der Verwaltung zentraler agieren. Die Aktivitäten der zahlreichen Ländergesellschaften werden in der VTG Rail Europe GmbH zusammengefasst. Damit wird das europäische Vermietgeschäft einheitlich gesteuert.

Keine Steuer auf Schiffserlöspools

Berlin – Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, hat bestätigt, dass auch künftig keine Versicherungssteuer auf Schiffserlöspools zu zahlen sei. Darauf habe sich das schwarz-rote Kabinett verständigt. So können deutsche Reedereien dieses effiziente Instrument zum Ausgleich von Marktschwankungen und zur Vermeidung von Unterbeschäftigung weiterhin so nutzen, wie international üblich, ohne einen Wettbewerbsnachteil gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten zu befürchten.

since 1982
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport:*

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

Fahrten / *Tours:*

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

Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
Fax: +49 40 741 06 86-87

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de