

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

## HHLA Gewinner beim Reeder-Poker

Aber bei der Hauptversammlung wird es Zoff um den Aufsichtsratsvorsitzenden geben



Foto: HHLA/News & Art

Die „MOL Triumph“ lief als erstes 20.000-TEU-Schiff problemlos den Hamburger Hafen an

**Erleichterung bei der HHLA. Mit der „MOL Triumph“ erreichte das erste 20.000-TEU-Schiff problemlos den Burchardkai. Sie gehört zu zwei der drei großen Fernost-Diensten, die nun die HHLA anlaufen. Sie ist der Gewinner im Reeder-Poker.**

Der Umschlag stieg bereits im ersten Quartal um 8,4 Prozent, die Gewinnprognose wurde heraufgesetzt. Und doch scheint es bei der Hauptversammlung

Mitte Juni Ärger zu geben. Aktionäre werfen dem scheidenden Aufsichtsratsvorsitzenden Prof. Peer Witten unprofessionelles Verhalten vor. Seite 4 bis 9



### Flaute

Nur 40 Unternehmen sind an dem HPA-Projekt des virtuellen Depots beteiligt. *S.3*

### Bauboom

Allein die Kreuzfahrer verhefeln derzeit den Schiffbauern zu vollen Auftragsbüchern. *S.10*

### Logbuch-App

Die Firma securizon hat eine App entwickelt, die Schiffsabgase aufzeichnet *S.14*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

mit der „MOL Triumph“ hat der erste Mega-Carrier Hamburg erreicht. Ein Grund zur Freude? Nur zum Teil.

Die Hansestadt hat damit gezeigt, dass sie auch Riesenschiffe kann. Aber das 20.000-TEU-Schiff war nur zur Hälfte beladen. Andere Reedereien wie Cosco laufen die Hansestadt nur mit 14.000-TEU-Schiffen an, halten mit den größten Schiffen nur in Wilhelmshaven – weil die Fahrrinnenanpassung fehlt.

Erste Verloader haben bereits damit begonnen, Hamburg zu umfahren und Exportladung zum JadeWeserPort zu routen. Offenbar scheinen die günstigeren Anlaufbedingungen und die niedrigeren Terminal Handling Charges für das Verladen der Container die Nachteile des erheblich teureren längeren Landtransports zu kompensieren.

Beim Import scheuen viele Speditionen die neue Route noch, da viele Aufträge just in time getacktet sind. Wenn Wilhelmshaven zeigt, dass es auch das kann, wird es für Hamburg schwierig.

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10



12

- Virtuelles Leercontainerdepot 3
- Massengut tut Hamburg gut 4
- Kampf um Mega-Carrier 6
- Zoff bei HHLA-Hauptversammlung 8
- Kreuzfahrer helfen Werften 10
- Binnenschiffer brauchen mehr IT 12

## Wirtschaft



14

- Digitales Logbuch als App 14
- Dicke Luft durch falsche Politik 16

## Recht & Geld

- Häusererben will gelernt sein 18

## Essen



20

- Pino 20

## DVD



21

- La La Land 21

## Personal

- Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23



# Wenig los im virtuellen Depot

Über das HPA-Projekt wurden bislang nur 1.200 Container getauscht

**Der rot-grüne Senat hatte sich im Koalitionsvertrag auf die Fahnen geschrieben, die Luftqualität in Hamburg zu verbessern (siehe auch Seite 16). Dazu sollten u.a. im Hafen Lkw-Umfahren vermieden werden. Entweder durch Binnenschiffe bzw. einer LNG-angetriebenen Port Feeder Barge oder durch ein virtuelles Containerdepot. Doch damit sieht es bislang mau aus, wie aus einer Kleinen Anfrage des hafenpolitischen Sprechers der FDP-Bürgerschaftsfraktion Michael Kruse hervorgeht.**

Demnach sank die Zahl der Umfahrungen per Binnenschiff im vergangenen Jahr auf 67.570 TEU, wodurch immerhin 63.350 Lkw-Fahrten vermieden wurden. 2014 waren es noch 72.262 TEU, die auf dem Wasserweg zwischen den Terminals und Containerdepots hin- und hergefahren wurden. Und eine Port Feeder Barge, die mit einem eigenen Kran an Bord Binnenschiffe sogar abseits der Kaikante leichtern könnte, ist immer noch nicht im Bau. Bislang scheitert das Vorhaben am Widerstand der Terminals.

Für die FDP legen die Bemühungen des rot-grünen Senats viele Probleme an der Schnittstelle von Wirtschafts- und Umweltpolitik in Hamburg gnadenlos offen. Während Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) einen Luftreinhalteplan präsentiert, seien viele Maßnahmen unzureichend abgestimmt oder wenig erfolversprechend, kommentiert Kruse: „Das Beispiel der Binnenschiffumfahrungen zeigt zudem, dass zwischen den Worten und den Taten des rot-grünen Senats ein großer Unterschied besteht. Während Senat und HPA umweltfreundliche Umfahrungen per Binnenschiff eigentlich unterstützen müssten, sind die Zahlen im Hamburger Hafen im Jahr 2016 gesunken. Noch immer fehlt ein Konzept zur systematischen Stärkung des Wasserwegs für Umfuh-

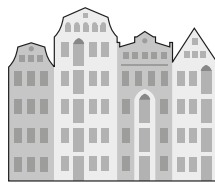
ren von Containern im Hamburger Hafen.“

Und auch das virtuelle Leercontainerdepot kommt nicht in Schwung. Seit dem Ende der Versuchsphase Mitte letzten Jahres sind erst 40 Unternehmen an dem Projekt beteiligt, bei dem Lkw-Leerfahrten vermieden werden sollen, indem die Fuhrunternehmen Aufträge online tauschen. Während fast alle Containerreedereien das System nutzen, sind nur 20 Prozent der im Fachverband Packbetriebe registrierten Unternehmen an dem virtuellen Depot beteiligt. Gerade einmal 1.200 Container wurden in neun Monaten getauscht und somit 2.170 Lkw-Fahrten vermeiden. Zum Vergleich: Täglich fahren rund 30.000 Lkw in den Hamburger Hafen. Das

Projekt hat bis März diesen Jahres die HPA 117.000 Euro gekostet. Das entspricht knapp 100 Euro pro nicht transportiertem Container. Kruses vernichtendes Urteil: „Drei getauschte Container täglich in über einem Jahr Betrieb leisten keinen überhaupt nur messbaren Beitrag zur Senkung der Emissionen im Hamburger Hafen.“

Die FDP fordert Kerstan auf, „statt permanenter wirtschaftsfeindlicher Dampfplauderei endlich ein Konzept auf den Tisch zu legen, das mit den wesentlichen Akteuren im Hamburger Hafen abgestimmt ist und die vielen positiven Konzepte, die es im Hamburger Hafen bereits gibt, auch einzusetzen. Damit wäre Wirtschaft und Umwelt am meisten geholfen.“

*Text: Matthias Soyka*



## Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

**SPEDITION**

**PACKSTATION**

**LAGERUNG**

**KÜHLLAGERUNG**

**UMSCHLAG**

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail [info@osse-logistik.com](mailto:info@osse-logistik.com)

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



[www.osse-logistik.com](http://www.osse-logistik.com)

# Massengut tut Hamburg gut

Der Containerumschlag ist im 1. Quartal dagegen leicht rückläufig



Foto: HHLA

Die HHLA ist derzeit in Hamburg der Gewinner bei der Neuausrichtung der Reeder-Allianzen

**Der Hamburger Hafen ist mit einem Plus von 1,7 Prozent im Gesamtumschlag (35,4 Millionen Tonnen) ins neue Jahr gestartet. Der Zuwachs wurde aber ausschließlich vom Massengut (+6,7 Prozent auf 12,2 Millionen Tonnen) erzielt. Hier kam zum Tragen, dass das Kohlekraftwerk Moorburg nunmehr vollends am Netz ist. Aber auch Erze wurden vermehrt umgeschlagen. Dagegen verringerte sich der Containerumschlag um 0,7 Prozent oder 15.000 TEU auf 2,2 Millionen TEU. Vor allem die Hanjin-Pleite schlug negativ bei EUROGATE zu Buche**

Am Eurokai brach der Umschlag um rund ein Viertel ein, während die HHLA einen Zuwachs von 8,4 Prozent einfuhr. Hier machte sich schon der Beginn der neuen Reederallianzen bemerkbar. Gegenüber Rotterdam, das um satte 8,8 Prozent zulegte, verlor damit Hamburg abermals Marktanteile, auch wenn der lange rückläufige Transshipmentbereich sich mit einem Plus von 3,9 Prozent gut erholt zeigte. Vor allem der Handel mit Russland zog trotz des Embargos wieder um 15,6 Prozent an. Dagegen musste Hamburg auf

der Hauptschifffahrtsroute nach Asien ein Minus von zwei Prozent hinnehmen. Hier kam zum Tragen, dass die Hansestadt durch die Umstellungen der Reeder einen Asiidienst verloren hat.

Vietnam und Baltikum top,  
Südkorea schwach

Deutliche Zuwächse im Containerverkehr gab es beim Handel mit Vietnam (+37 Prozent), den Baltischen Staaten (+ 28,2 Prozent), Finnland (+24,1 Prozent) und den USA (+5,5 Prozent), Einbußen

durch die Hanjin-Pleite mit Singapur. Südkorea rutschte von ehemals Platz drei auf nunmehr Platz elf der wichtigsten Handelspartner Hamburgs ab. Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Ingo Egloff machte bei der Vorstellung der Bilanz hierfür Produktionsverlagerungen etwa von Autos nach Mexiko und Handys nach Vietnam sowie eine schwierige Wirtschaftslage im Lande verantwortlich. Der Handel mit Russland, der vornehmlich über Hamburg abgewickelt wurde, ist um 60 Prozent eingebrochen. Auch Polen ist aus

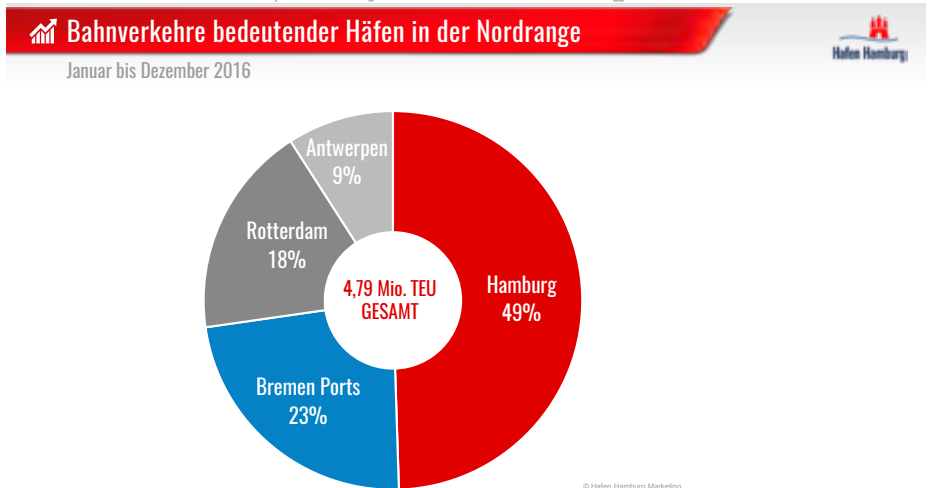
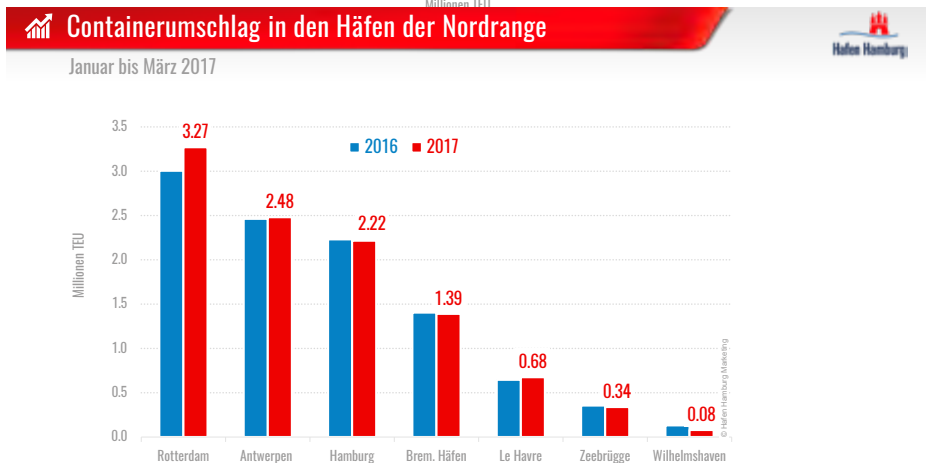
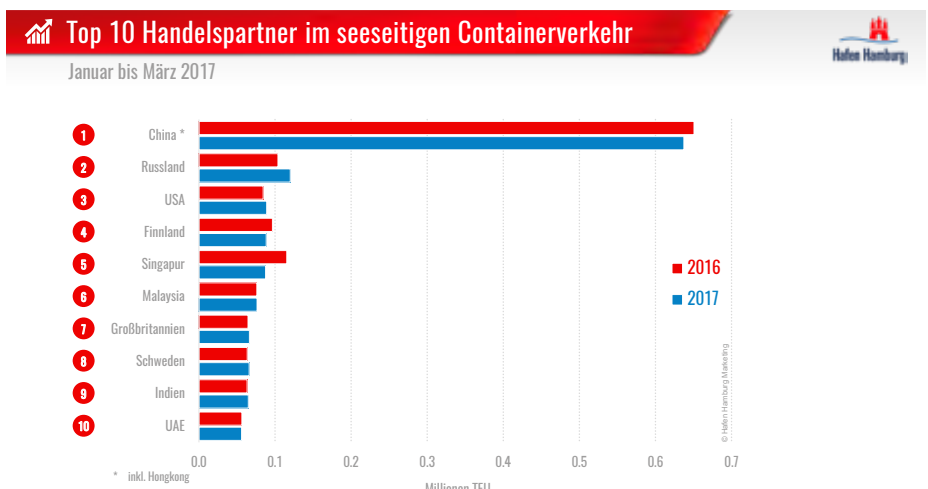
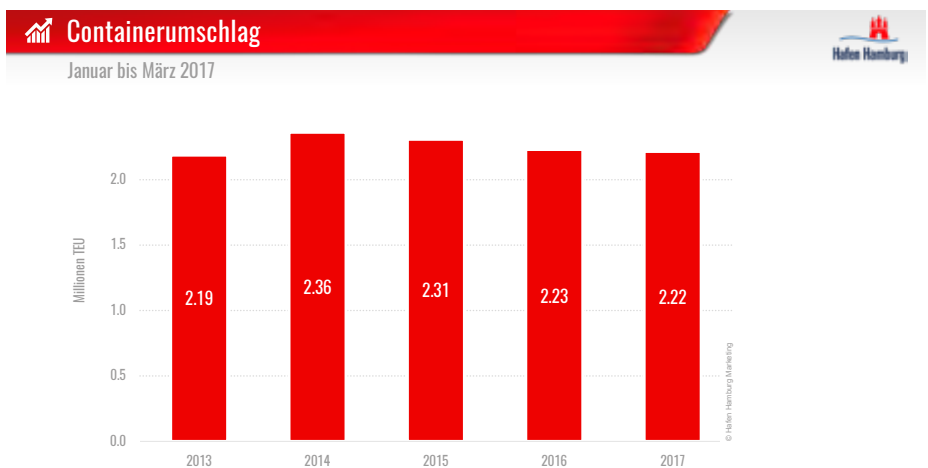
der Liste der Top 10 herausgefallen, da immer mehr Großschiffe Danzig direkt anlaufen. Aber auch in Hamburg haben deutlich mehr Megamax-Carrier mit deutlich über 14.000 TEU festgemacht. Im ersten Quartal 2017 waren es 74 und somit 61 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Jan Tiedemann, Senior Analyst bei Alphaliner, wies darauf hin, dass sich Hamburg auf eine weiter wachsende Zahl großer Schiffe einstellen müsse. Bislang seien nur die Hälfte aller geordneten Megamax-Carrier in Dienst gestellt. Wenn alle 105 Schiffe ihre Fahrt aufgenommen hätten, könnten mindestens zehn Asiendienste mit ihnen betrieben werden. Praktisch an jedem dritten Tag würde ein derartiger Gigant Hamburg anlaufen.

Die enorme Tragfähigkeit sei laut Tiedemann jedoch ohne größere Zunahme des Tiefgangs (maximal 50 Zentimeter) oder der Außenmaße gegenüber einem 14.000-TEU-Schiff erzielt worden. Ursächlich hierfür sei hauptsächlich die geringere Maximalgeschwindigkeit, die seit einigen Jahren gefahren wird. Dadurch könnten die Hauptmaschinen und Tanks kleiner dimensioniert werden. Zudem sei der Rumpf masiger gestaltet, so dass unter Deck mehr Platz entsteht.

Durch die Fertigstellung der Magemax-Schiffe wird die weltweite Containerflotte, die fast 6.000 Schiffe umfasst, um weitere 3 Millionen TEU auf dann fast 24 Millionen TEU steigen. Doch bereits jetzt schon bestünden erhebliche Überkapazitäten, da der Welthandel mit diesem Wachstum nicht mithält. Derzeit liegen 6,8 Prozent der Schiffe auf.

*Text:* Matthias Soyka





# Kampf um die Mega-Carrier

In Hamburg lief mit der „MOL Triumph“ das erste 20.000-TEU-Schiff Hamburg an



Fotos: SLH

Jochen Veldmann, Axel Mattern, Frank Horch, Jens Hansen und Jan Holst (v.l.) vor der „MOL Triumph“

**Den Verantwortlichen des Hamburger Hafens war die Erleichterung anzusehen. Eines der größten Containerschiffe der Welt, die „MOL Triumph“, legte Mitte Mai problemlos am Burchardkai an. Drei Monate Planung und Training am Schiffssimulator waren vorausgegangen. Hunderte Schaulustige beobachteten schließlich von Övelgönne aus, wie zwei Schlepper den 400 Meter langen Koloss in den Waltershofer Hafen drehten. Doch obwohl die Hansestadt von allen drei der neuen großen Fernost-Reeder-Allianzen angelaufen wird, meiden einigen Reedereien, mit ihren Mega-Carriern Deutschlands größten Hafen anzulaufen.**

Cosco beispielsweise läuft Hamburg nur mit 14.000-TEU-Schiffen an. Die Mega-Carrier drehen bereits in Wilhelmshaven Richtung Asien um. Der Grund ist klar: Die fehlende Fahrrinnenanpassung der Elbe, heißt es aus Reederkreisen. Auch die japanische MOL hat damit zu kämpfen. Mit gerade einmal knapp 9.700 TEU verließ die „MOL Triumph“ Hamburg nach gut zwei Tagen Liegezeit. Das ist nicht einmal die Hälfte ihrer maximalen Tragekapazität von 20.170 TEU. „Wir haben sowohl beim Einlaufen als auch beim Auslaufen den derzeit maximal zulässigen Tiefgang ausgenutzt“, sagte Mitsui O.S.K. Lines-Director North Europe Jan

Holst. Dabei habe man auch mit der Fracht ein wenig jongliert und vor allem beim Export darauf geachtet, dass möglichst leichte Container mitgenommen werden. Denn Beim Einlaufen ist für die „MOL Triumph“ ein Tiefgang von 13,90 Meter im Zusammenspiel mit der Flut erlaubt, beim Auslaufen allerdings nur 12,40 Meter.

Nur rund die Hälfte der möglichen Ladung an Bord

Der Super-Frachter war mit gut 17.000 TEU in Asien gestartet und hatte zunächst in Southampton rund 7.000 TEU gelöscht und kaum neue Ladung aufgenommen. In Hamburg gingen knapp

6.000 TEU von Bord und 4.400 wieder an Bord. Insgesamt 6.000 Boxen wurden bewegt. Das heißt: Die meisten waren 40-Fuß Container.

Gut 56 Stunden brauchten 480 HHLA-Mitarbeiter, um die Ladung aus- und wieder einzuladen. Sechs der größten Containerbrücken waren im Einsatz. Maximal sind acht möglich. Nach einer Fahrrinnenanpassung könnte das Schiff immerhin 1.800 TEU mehr laden.

Auch mit der Fahrtroute haben sich MOL und UASC, die beide je sechs Megafrachter auf dem THE Alliance-Dienst stellen, bemüht, den Tiefgangrestriktionen entgegenzukommen. Nach Ham-

burg laufen die Frachter noch Rotterdam und Le Havre an, um von dort aus mit wesentlich mehr Ladung den Rückweg nach Asien anzutreten. Die fünf Schwesterschiffe der „MOL Triumph“ sind noch im Bau, werden aber bis Januar nächsten Jahres alle in Dienst gestellt. Bis dahin übernehmen 14.000-TEU-Schiffe die Route.

Mit diesem Erstanlauf hat auch die Reederei MOL einen Quantensprung vollzogen. Allein in Hamburg stellte sie hierfür 13 neue Mitarbeiter ein. Auch für die HHLA war dies ein erster Test, die drei neuen Großcontainerbrücken in Aktion zu sehen. Der neue HHLA Chief Operating Officer Jens Hansen sagte, dass in den letzten Monaten zudem vier neue Blocklager am Burchardkai in Betrieb genommen worden seien, so dass die maximale Jahresumschlagskapazität um 400.000 auf rund 4 Millionen TEU gestiegen ist. Nach Abschluss aller Umbaumaßnahmen soll das Terminal einmal 6 Millionen TEU leisten.

Doch die Reedereiverantwortlichen machten klar, dass Hamburg mit diesem Erstanlauf nur von seinem guten Ruf als technisch perfekter und zuverlässiger Hafen sowie seinen erstklassigen Eisenbahnverbindungen lebt. Vor



Links die „MOL Triumph“, rechts hinten ein 15.000-TEU-Frachter

allem Großkunden neigten nicht zu Experimenten, wenn es um die Umrountung von Just-in-Time-Ware geht. Dennoch haben erste Kunden auch Wilhelmshaven ins Visier genommen. Dort legen nun alle drei der großen Allianzen an. Cosco beispielsweise hat für die ersten Schiffe Exportladungen vornehmlich aus NRW vorgesehen. Über 3.000 TEU sollen es pro Schiff sein. Und auch erste private Eisenbahngesellschaften wollen den JadeWeserPort anbinden. Zippel etwa, die mit IGS zusammen einen Shuttle-Service zwischen Bremerhaven und Hamburg betreiben. Aber auch aus Kiel sollen erste Züge mit Exportware (Zellulose) den Umweg an den Jadebusen auf sich nehmen.

Die Mehrkosten des Landweges von rund 250 Euro pro TEU, die bisher immer ein klares Plus für Hamburg waren, werden offenbar durch die geringeren Kosten für den problemloseren Anlauf Wilhelmshavens, die größeren Ladungsmöglichkeiten und die um angeblich über zehn Prozent günstigeren Abfertigungskosten kompensiert.

Doch Hamburg muss nicht nur auf Wilhelmshaven im Kampf um die Mega-Carrier aufpassen. „Sollte Rotterdam jemals eine ähnlich gute Eisenbahnbindung wie Hamburg haben, hätten alle deutschen Seehäfen massiv zu kämpfen“, sagte Jochen Veldmann, Senior Advisor MOL.

*Text: Matthias Soyka*



400 Meter lang, 59 Meter breit, 192.600 Tonnen, 50 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß als ein 8.000-TEU-Schiff



# Zoff bei HHLA-Hauptversammlung

Aktionärsvertreter geben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Schuld am schlechten Aktienkurs

Am 21. Juni wird es angesichts der HHLA-Hauptversammlung Zoff geben. Aus Kreisen der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V., Düsseldorf war auf Anfrage zu hören: Letztes Jahr habe der lange in der Kritik stehende Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Witten sich unmöglich benommen. Er hat kein Wort des Dankes für langjährig beschäftigte ausscheidende Vorstandsmitglieder gefunden.



Foto: HHLA/Nele Martensen

Die neue HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath

Schlimmer noch: Wie aus Aufsichtsratskreisen zu hören ist, hatte der nicht sensibel agieren-

de Aufsichtsratsvorsitzende auch der neuen HHLA-Chefin Angela Titzrath untersagt, nach einer

ungewöhnlichen Vorstellung als Zuhörer in der Eigentümerversammlung zu verbleiben und so



**Prof. Peer Witten,**  
HHLA-Aufsichtsratsvorsitzender



**Rüdiger Grube,**  
Ex.Bahnchef



**Michael Westhagemann,**  
Industrieverband Hamburg



die Aktionäre kennenzulernen. Ein No-go!

So hatte Witten die Peters-Nachfolgerin in Misskredit gebracht. Bei einer Ehrung für verdiente Logistiker (hall of fame) soll Witten auch nicht ohne Gegenstimme geblieben sein, was ziemlich einmalig ist.

Die Vereinigung freier HHLA-Aktionäre sieht in Wittens schlechter Aufsichtsratsführung die Ursache für Fehlplanungen und schlechte Ergebnisse. Bemängelt wird von vielen, dass im Aufsichtsrat nicht weltweit gedacht wurde, sondern dass die Grenzen viel zu eng bei den Aktivitäten gezogen waren. Die freien Aktionäre, die 1,2 Milliarden Euro eingezahlt haben, hat Witten abgebügelt und bislang keinen Vertreter zugelassen.

Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) hat offenbar ein Ohr

für die Miteigentümer und durch die Vorschläge, den Ex-Siemens Norddeutschland Chef und Chef des Industrieverbands Hamburg Michael Westhagemann und den Ex-Bahnchef Grube für die Aufsichtsratswahl vorzuschlagen, für erste Besserung gesorgt. Die Kandidaten hat der Wirtschaftssenator durch persönliche Ansprache gewonnen und somit aus Sicht der kritischen Aktionäre die erste Hälfte der notwendigen Aufsichtsratsverbesserungen geschafft.

Im letzten Jahr musste die HHLA für den schwachen Witten mit Prof. Dr. Christoph Seibt vom Anwaltsbüro Freshfields einen hervorragenden Ratgeber für Hauptversammlungen zur Seite stellen. Prof. Seibt kann gegebenenfalls mit seiner Expertise selbst Versammlungen leiten. Dazu kann es

in der Hauptversammlung am 21. Juni in der Hamburg Messe durchaus kommen. In der Vergangenheit war Prof. Witten oft die Versammlungsleitung entglitten, so dass sich die Versammlungen oft auf bis zu zwölf Stunden hingezogen hatten.

Ein Aktionär zu Stadt-Land-Hafen: „Prof. Peer Witten war ein Bremsklotz für die HHLA-Entwicklung, kleinaktionärsfeindlich und unfähig.“ Der hauptversammlungsbekannteste Manfred Klein hat selten einen schlechteren Versammlungsleiter als Prof. Witten erlebt. „Ich freue mich, wenn er nicht verlängert wird und endlich weg ist.“

So dürfte der Aufsichtsratsvorsitzende auf der Versammlung mehr im Zentrum der Diskussion stehen als die inzwischen anerkannte neue Vorstandsvorsitzende Titzrath.

*Text: Matthias Soyka*

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



[www.walterlauk.de](http://www.walterlauk.de)

[info@walterlauk.de](mailto:info@walterlauk.de)



- Hafenschifffahrt
- Ewerführerei
- Binnenschifffahrt
- Agentur/Klarierung
- Warenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder



Walter Lauk Containerspedition GmbH  
Walter Lauk Ewerführerei GmbH  
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdamm 22  
Am Hansehafen 14  
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg  
D-39126 Magdeburg  
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0  
Tel: +49 (0)391 50 53 0  
Tel: +49 (0)421 69 64 320

# Kreuzfahrer halten Werften hoch

Schiffbauverband sieht vor allem große Probleme für Zulieferindustrie



Foto: Lloyd Werft

Spezialauftrag für die Lloyd Werft: Die DFDS-Fähre „PRIMULA SEAWAYS“ wurde um 30 Meter verlängert

**Die deutschen Schiffbauer und die ihr angeschlossene Zulieferindustrie sehen sich einer sehr ambivalenten Lage gegenüber. Zum einen haben die deutschen Werften mit 31 Bestellungen in einem Gesamtwert von 7,8 Milliarden Euro den höchsten Auftragsbestand aller Zeiten eingefahren (2015 waren es noch zwölf Bestellungen im Wert von 4,9 Milliarden Euro). Zum anderen haben aber Teile der Zulieferindustrie unter massiven Auftragseinbrüchen zu leiden, da sie extrem vom globalen Schiffbaumarkt abhängig sind. Und der ist extrem eingebrochen. Wurden 2013 noch 3.375 Schiffe geordert, waren es 2016 nur noch 798. Manche deutschen Betriebe mussten Rückgänge von bis zu 40 Prozent verzeichnen.**

Harald Fassmer, Präsident des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), sieht sowohl konjunkturelle also auch strukturelle Ursachen für diese Entwicklung. Grundsätzlich habe sich der alte Grundsatz gewandelt, dass die Flotte etwa zweimal so stark wie der Welthandel wächst. Mittlerweile sei das Verhältnis ausgeglichen. Das Wachstum des weltweiten Bruttosozialprodukts entspreche dem des Welthandels. Zudem müsse Deutschland aber aufpassen, dass durch den Auftragseinbruch im globalen Schiffbaumarkt nicht auslän-

dische Werften, vor allem aus China, in die deutsche Domäne des High-Tech-Schiffbaus eindringen, warnt VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lükens. Im Reich der Mitte hat die Regierung das Ziel ausgegeben, bis 2025 genau dieses Segment massiv auszubauen.

Bis zu ein Viertel des Personals abgebaut

Teile der 160 VSM-Mitgliedsfirmen haben wegen der Absatzflaute im Zulieferbereich bis zu ein Viertel ihres Personals abbauen müssen. Die

Werften dagegen stehen recht gut da, allen voran die Meyer Werft. Sie deckt über zwei Drittel der Auftragsbestände ab. Hinzu kommen die Werften der Genting-Gruppe in Wismar, Rostock und Stralsund. Sie tragen fast 3 Milliarden Euro mit bei.

Noch sind insgesamt 200.000 Mitarbeiter in der Zulieferindustrie beschäftigt, viele davon in der Kreuzfahrtindustrie und somit nicht von dem Einbruch betroffen. Etwas aufgefangen werde die Situation laut VSM-Vorstand Klaus Deleroi durch eine sehr rege Nachfrage



in den kleineren Segmenten Fischereiboote und Fähren. Allein im zivilen Schiffbau erzielte die Zulieferindustrie einen Umsatz von 18 Milliarden Euro.

Wenig Impulse gehen dagegen weiterhin von alternativen Antrieben wie LNG aus. Solange diese nicht im Handelsschiffbau eingesetzt werden, blieben sie Nischenprodukte. Jedoch seien die Reeder im neunten Jahr der Krise extrem finanzschwach. Zudem glichen die internationalen Richtlinien einem Flickenteppich. In jedem Hafen gelten andere Sicherheitsvorschriften, so Lücken.

Wie sehr sich gerade Deutschland den veränderten Situationen angepasst habe, zeige ein Blick auf das Jahr 2000. Damals seien laut Lücken noch 150 Schiffe (davon fast drei Viertel Containerschiffe) ordert worden, also fünfmal soviel



Foto: SLH

VSM-Spitze: Reinhard Lücken, Harald Fassmer und Klaus Deleroi (v.l.)

wie heute, jedoch sei der Wert der heutigen Spezialschiffe 40 Prozent höher.

Für das laufende Jahr erwartet Lücken keinen weiteren Steigerung bei den Auftragsein-

gängen. Vor allem in Südkorea dürften etliche Werften abgewickelt werden. Und auch in China sei der Rückgang an Werften in vollem Gange.

*Text: Matthias Soyka*



## Ein starker Verbund von 13 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien



### SCHRAMM Ports & Logistics GmbH

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0

Fax +49 (0) 4852 884-26

E-Mail: [info-bp@schrammgroup.de](mailto:info-bp@schrammgroup.de)

[www.schrammgroup.de](http://www.schrammgroup.de)



# Binnenschiffer brauchen mehr IT

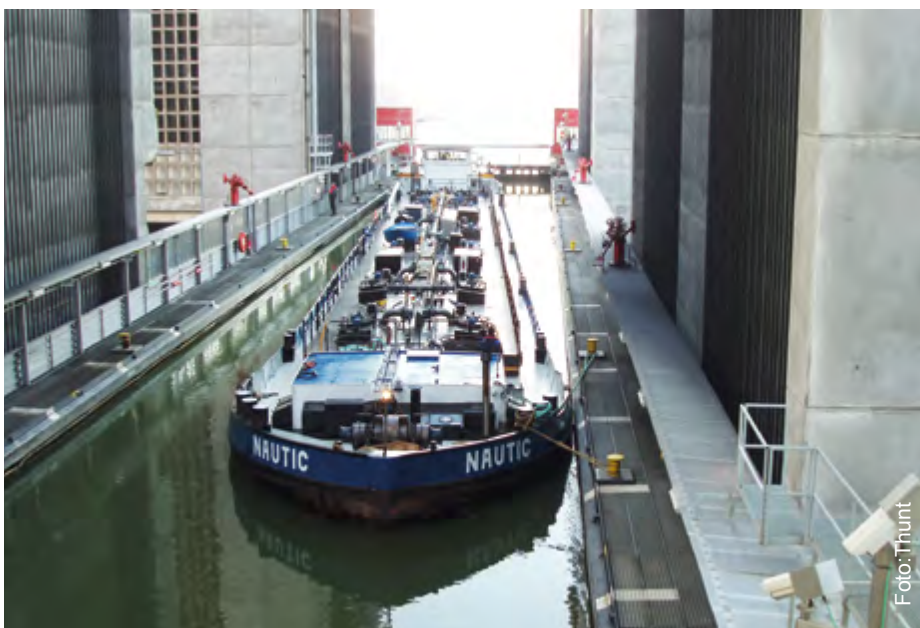
Neue Studie sieht Elbe als idealen Standort zur Erprobung digitaler Lösungen

**Der Elbkorridor bietet ideale Voraussetzungen zur Erprobung von neuen digitalen Lösungen im Wasserstraßentransport. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Hanseatic Transport Consultancy und des Instituts für Automation und Kommunikation e.V. Magdeburg. Besonders die als nicht sehr innovationsfreudig bekannte Binnenschifffahrt müsse sich diesem Bereich öffnen, um nicht Marktanteile an neue, mitunter branchenfremde Wettbewerber zu verlieren.**

In der Studie zur Digitalisierung des Elbkorridors („Elbe 4.0“) wurden drei Aktionsfelder definiert: Plattformlösungen, mobil verbundene Produkte (Smart Connected Products) und autonomes Fahren.

Für Plattformlösungen schlägt die Studie eine Weiterentwicklung der Telematikanwendungen und des River Information Systems vor. Zudem müsse ein Echtzeit-Fahrinnenmanagement implementiert werden, eine Schleusungsrangfolge digital gesteuert und die Durchgängigkeit und Transparenz des Informationsflusses verbessert werden. Notwendig sei zudem eine engere Vernetzung mit dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), um etwa im Hamburger Hafen die Rundläufe zu optimieren und die Zulaufkoordination mit einem digitalen Schleusenrang zu verbinden. Für sinnvoll wird zudem die Einführung einer Frachten-/Transportbörse für die Elbe und den Elbe-Seitenkanal (ESK) erachtet. Schließlich müssten die administrativen Abrechnungs- und Meldeverfahren vereinfacht werden, indem die Abrechnungsprozesse digitalisiert und das Meldewesen über eine Plattform IT-gestützt abgewickelt werden kann.

Im Bereich der Smart Connected Products sieht die Studie den Einsatz von automatischen Erkennungssystemen für das individuelle



Durch IT könnten die Schleusungen in Scharnebeck optimiert werden

Flottenmanagement, die Optimierung der Wasserstraßennutzung etwa bei der Tiefgangmessung und für vorausschauende Wartungen bei der Infrastruktur für sinnvoll.

Für die Etablierung des autonomen Fahrens sollte ein Testfeld ausgewiesen werden. Zudem müsse man die Einsatzpotenziale für autonome Wassertransporter prüfen und Maßnahmen für zumindest eine teilautonome Schleppschifffahrt einleiten.

Die Studie gibt deshalb sieben Handlungsempfehlungen:

Es müsse eine digitale Strategie für die Elbe entwickelt werden.

Die Echtzeitdarstellung von Schiffpositionen über AIS müsse sichergestellt werden. Bis Ende

nächsten Jahres will der Bund Elbe und ESK damit ausstatten.

Die Flottenstärke, die bundesweit über ein Durchschnittsalter von 44,7 Jahren verfügt, müsse erhalten werden.

Die Einsicht der Marktteilnehmer zur Einführung digitaler Neuerungen müsse steigen.

Bereits bestehende Projekte sollten mit den wesentlichen Akteuren in diesem Bereich verbunden werden.

IT-Entwicklungen im Binnenschifffahrtsbereich müssten verstärkt gefördert werden.

Die Forschung und Initiierung von Pilotprojekten im Bereich autonomes Fahren gelte es zu forcieren.

*Text: Matthias Soyka*





**Transcargo GmbH  
Port Logistics**

**Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut**



**Wir behandeln Ihre Ware wie ein rohes Ei!**

**TCO Transcargo GmbH**

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 [www.tco-transcargo.de](http://www.tco-transcargo.de)

# Abgas-App für Schiffe

Die securizon GmbH bietet eine schlanke Lösung zur Aufzeichnung von Emissionen an



Fotos: SLH

Prokurist Sven Hamer (l.) präsentiert mit Ingo und Otto Klemke die von ihnen entwickelte App

**In den nächsten Jahren kommt auf die Reedereien eine Reihe von verschärften Umweltauflagen zu, die zumeist auch streng kontrolliert werden. Eine davon ist die EU-Verordnung 2015/757, wonach ab 2018 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines jeden Seeschiffes ab 5.000 BRZ lückenlos zu dokumentieren ist. Hierzu bieten Zertifizierungsunternehmen wie DNVGL bereits Systeme an, die auf PCs an Bord eines jeden Schiffes installiert werden müssen. Das Hamburger Startup-Unternehmen securizon hat dagegen dazu eine sehr schlanke und kostensparende Lösung entwickelt: Eine App fürs Smartphone.**

„Wir haben uns überlegt, dass heutzutage so ziemlich jedes Besatzungsmitglied ein eigenes Smartphone besitzt“, erklärt Otto Klemke, einer der drei Gründer des Unternehmens securizon. Die Programmierer hätten sich beim Betriebssystem an dem Marktführer Android orientiert. Da alle Smartphones

über GPS geortet werden, ist eine exakte Positionsbestimmung eines Schiffes jederzeit möglich.

Damit die Aufzeich-

nung problemlos funktioniert, muss das entsprechende Besatzungsmitglied einige Aufgaben abarbeiten, die die App vorschreibt, wenn sie

registriert, dass sich das Schiff in Bewegung setzt. Dazu zählt zum Beispiel die Protokollierung des Bunkerstandes bei Abfahrt. Umgekehrt fragt sie auch den Stand bei Ankunft ab. Die Daten werden an einen Server an Land überspielt, der den Verbrauch und die Emissionen errechnet. Am Ende des Jahres kann aus allen Daten der



Schiffsemission müssen künftig protokolliert werden



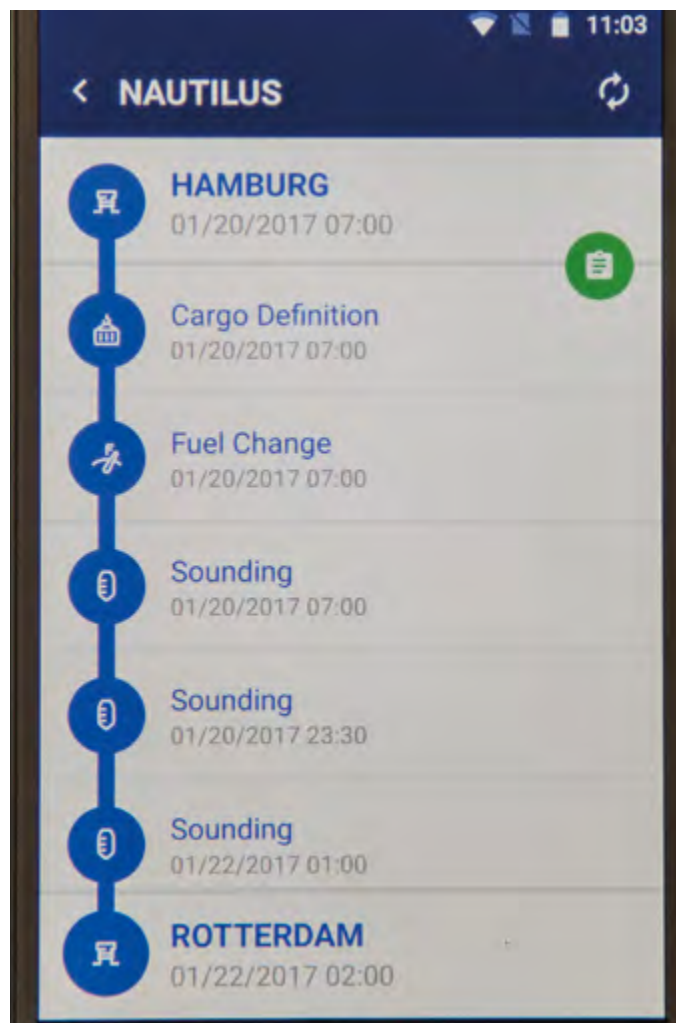
von der EU geforderte Abgas-Report erstellt werden. Dieser wird an den Reeder übersandt, der ihn wiederum von einem Zertifizierer prüfen lassen muss.

#### Auch Ladungsdaten werden erfasst

Neben den Treibstoffwerten fragt die App, die den Namen „Nautilus-Log“ trägt, auch Daten wie das Ladungsgewicht in Tonnen, die Anzahl etwaiger Passagiere oder Fahrzeuge oder das Volumen von RoRo-Fracht ab. NautilusLog ist so konzipiert, dass es auch Fehleingaben registriert. Tippt der Bordtechniker versehentlich bei Ankunft beispielsweise einen höheren Bunkerwert als bei der Abfahrt ein, gibt die App einen entsprechenden Hinweis.

#### Herunterladen und Betrieb kostenlos

Das Besondere an der App ist, dass das Herunterladen und der Betrieb kostenlos sind. Das Programm, das es zunächst in deutscher und englischer Sprache gibt, ist in Sekundenschnelle einsatzbereit und eigentlich selbsterklärend. Sollte der Benutzer jedoch Schwierigkeiten haben, wurde zu jedem Punkt ein Bedienungshinweis hinterlegt, ähnlich wie beispielsweise auch bei



So sieht die App aus: Mehr Infos unter [nautiluslog.com](http://nautiluslog.com)

der Elster-Steuererklärung. Gedacht wurde auch an eine vergrößerte Klickfläche auf den Smartphones – wegen des möglichen Seegangs. Kosten für die App entstehen erst bei Erstellung des Jahresreports. Die Preise hierfür stehen noch nicht fest, dürften aber im Bereich von 1.000 Euro pro Schiff und Jahr liegen.

Das Erfassen der Abgaswerte soll aber nur ein erster Schritt hin zu einem digitalen Logbuch sein, sagt Otto Klemke. Er will NautilusLog zur kom-

pletten Darstellung der Schiffsperformance ausbauen. Neben einem Energieeffizienzreport könnte es auch die Routenplanung, Kraftstoffumschaltung rechtzeitig vor der Einfahrt in Emissionskontrollgebiete und Berechnungen von Ersatzteilverbestellungen leisten. „Ganz nebenbei hat der Reeder schon jetzt in seinem Smartphone an Land jederzeit Übersicht, wo sich seine Schiffe gerade befinden.“ Denkbar sei auch eine Meldung, wenn ein Schiff eine bestimmte Position er-

reicht oder andere Ereignisse eintreten.

An Bord eines Schiffes müssen indes mindestens zwei Smartphones die App ausführen. Eines gilt als Backup, falls das andere verloren geht oder beschädigt wird. Innerhalb der Mannschaft gibt es dabei Zugriffsbeschränkungen je nach Dienstgrad. Der Kapitän hat auf alle Daten Zugriff, der Bordmechaniker nur auf die Schiffsmaschinendaten. Gibt einer der beiden Benutzer – auch im Offline-Zustand – Daten in die App ein, synchronisiert sie sich mit dem anderen Smartphone automatisch, so dass immer die gleichen Daten in beiden Geräten vorliegen.

#### Probefahrt bereits erfolgreich bestanden

Die App hat auch bereits eine Probefahrt überstanden. Auf einem 5.500-TEU-Schiff lief das System zwischen Hamburg und Rotterdam problemlos. In einer Karte war hinterher die Route zu sehen, die das Schiff gefahren ist, basierend auf Positionsmeldungen, die das Smartphone alle 15 Minuten sendete. Und am Ende gab die App auch den genauen Verbrauch des Schiffes während seiner Liegezeit im Hafen an.

*Text: Matthias Soyka*

# Dicke Luft durch falsche Politik

Der neue Plan der Umweltbehörde zur Verringerung der Emissionen kratzt nur am Problem

**Anfang Mai hat der Hamburger Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) den Entwurf seines Hauses zur erneuten Fortschreibung des „Luftreinhalteplans für die Freie und Hansestadt Hamburg“ aus dem Jahr 2004 vorgelegt. Die letzte Fortschreibung stammt aus dem Jahr 2012. Wegen der unzureichenden Wirksamkeit der darin verankerten Maßnahmen bzw. ihrer Umsetzung im Vergleich mit den Vorgaben der EU-Kommission in diesem Zusammenhang war die Überarbeitung 2014 gerichtlich angeordnet worden.**

Mit der inzwischen vom amtierenden Senat zur Genüge bekannten Bescheidenheit hat der Senator das Werk als „wegweisend und bisher einmalig“ in der Bundesrepublik sowie als „Benchmark“ für alle Großstädte eingestuft. Das begründet er mit dem Umstand, dass erstmals die vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit berechnet worden sind. Nun sei bekannt, „welche Maßnahme welchen Effekt hat und mit welcher Maßnahme man am besten und am schnellsten den Gesundheitsschutz erzielen kann“. Das ist zweifellos ein löblicher Ansatz. Wer sich allerdings mit der Komplexität der Materie einiger Maßen auskennt, wird zumindest anraten, die Ergebnisse im Detail eher mit Vorsicht zu genießen.

## Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge

Zu den Haupt-Luftverschmutzern gehört der Straßenverkehr. Das in dem aktuellen Entwurf vorgeschlagene Maßnahmenbündel in diesem Sektor unterscheidet sich nur wenig von dem der früheren Versionen. Einzige Ausnahme sind Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge und Lastkraftwagen auf Abschnitten zweier Hauptverkehrsstraßen, an denen die EU-Grenzwerte regelmäßig deutlich

überschritten werden. Das steht zwar nicht im Einklang mit den wiederholten Versicherungen des Ersten Bürgermeisters, mit ihm würde es keine Fahrverbote geben. Die Realisierung würde aber ohnehin erst eine höchst-richterliche Entscheidung erfordern. Das kann dauern. Ansonsten sind alle Schwerpunktforderungen in diesem Zusammenhang, mit denen die Grünen seinerzeit in die Koalitionsverhandlungen für die laufende Legislaturperiode gegangen sind, die aber vom Ersten Bürgermeister bzw. dem Koalitionspartner SPD strikt abgelehnt worden waren, nicht Gegenstand des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets. Das betrifft Umweltzonen, City-Maut und Stadtbahn.

## Gutachten zur City-Maut von der Realität überholt

Die politische Ablehnung einer City-Maut basiert auf den Ergebnissen eines in der vorherigen Legislaturperiode in Auftrag gegebenen Gutachtens. Zu dessen Kernaussagen gehört es, dass eine City-Maut „aus verkehrlicher Sicht ... nicht erforderlich (sei), da der Verkehrsfluss im innerstädtischen Straßennetz Hamburgs mindestens als befriedigend bezeichnet werden kann“. Diese Formulierung wird vielen Ver-

kehrsteilnehmern heute eher als Hohn erscheinen denn als qualifizierte Situationsbeschreibung.

Die Ablehnung der Stadtbahn hat der aktuelle Verkehrssenator Frank Horch (parteilos) einmal damit begründet, dass die „Straßenflächen bereits vergeben“ seien. Das sehen Politiker und Verkehrsplaner in vielen vergleichbaren Metropolen weltweit allerdings seit Jahren völlig anders. Ob die erhofften Erweiterungen des Stadtschnellbahnnetzes in Hamburg (U4, U5, S-Bahn) allerdings allein schon aus Kostengründen in absehbarer Zeit (wenn denn überhaupt jemals) realisierbar bzw. wegen veränderter Mobilitätsbedingungen überhaupt noch relevant sein werden, ist heute völlig ungewiss. Jedenfalls sind sie innerhalb des Zeithorizontes des Luftreinhalteplans hinsichtlich nicht relevant, eher würde aufgrund der erforderlichen umfangreichen Baustellen das Gegenteil der Fall sein.

## Pkw-Bestand steigt ständig und sinkt nicht

Die Verkehrspolitik des rot-grünen Senats basiert seit Längerem unter anderem auf der Behauptung, der Pkw-Bestand in Hamburg sei seit Jahren rückläufig. Aufgrund dessen sei eine Einschränkung der Verkehrsflächen für Pkw zu Guns-



ten des Fahrradverkehrs nicht nur vertretbar, sondern quasi geboten. Laut Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes nimmt der Pkw-Bestand in Hamburg allerdings nach wie vor stetig zu. Aufgrund dessen ist die zunehmende Einengung des Raumes für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr eine der Hauptursachen für den deutlich vermehrten Stau und den zusätzlichen Parksuchverkehr – mit der Folge erhöhter allgemeiner Abgasbelastung sowie alle Straßenverkehrsarten stark beeinträchtigendem Falschparken.

Dazu kommen eine vielfach dilettantische Baustellenkoordination, teilweise zumindest aktuell eher unnötige Baumaßnahmen, den Verkehr nicht selten behindernde Umbauten, gerade auch im Bereich der Hauptverkehrswege von Quartierszentren sowie eine nach wie vor mangelhafte Verkehrslenkung. Das hat zu dem bereits latenten Zustand geführt, der Hamburg sehr zu Recht den Titel „Stauhauptstadt“ eingebracht hat. Stau ist immer auch gleichbedeutend mit erhöhter Umweltbelastung.

### Verkehrsraum müsste optimal genutzt werden

Grundsätzlich hat Umweltsenator Kerstan durchaus Recht, wenn er im Zusammenhang mit der Luftverschmutzung den Betrug der Automobilindustrie bei den Abgaswerten anprangert. Das entlastet ihn allerdings nicht von der Pflicht der optimalen Nutzung aller verfügbaren stadtverträglichen Instrumente zur Reduzierung der gesundheitlichen Schäden für die Bevölkerung unter den realen Bedingungen. Von der Politik muss erwartet werden können, zunächst

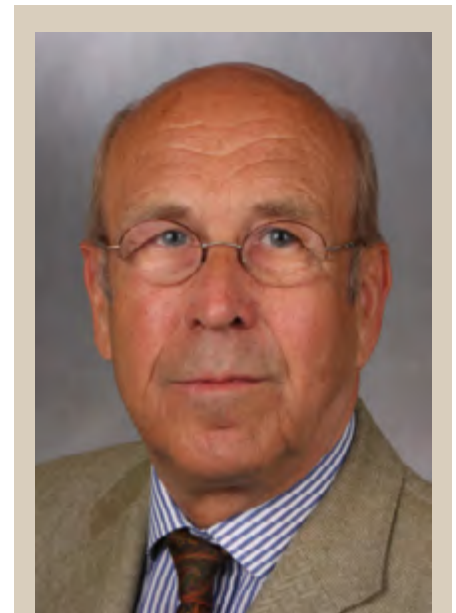
das ihr zur Verfügung stehende Instrumentarium in vollem Umfang in Betracht zu ziehen und gegebenenfalls zur Anwendung zu bringen, bevor das potenzielle Scheitern des eigenen Plans (wie geschehen) vorsorglich mit der larmoyanten Aufforderung an die EU verknüpft wird, sie solle doch sagen, wie die von ihr vorgegeben Zielwerte erreicht werden könnten.

Dabei darf es grundsätzlich nicht nur um die Einhaltung von Grenzwerten gehen. Aktuelle wissenschaftliche Arbeiten kommen zu dem Ergebnis, dass allein an den Folgen der Emissionen des Kfz-Verkehrs mehr als zehnmal so viele Menschen sterben als bei Unfällen im Straßenverkehr: „Wir haben ... eine tickende Zeitbombe von Todesfällen, die aufgrund der Abgase eintreten..., aber weil das jeweils keine unmittelbar aktuellen Probleme sind, konzentrieren wir uns auf andere Dinge.“ Das ist offenkundig falsch. Dies sollte Richtschur auch des Hamburger Senats beim Umgang mit dem betreffenden Thema sein.

### Mängel in der Planung schnellstens beseitigen

Soweit es den Anteil des Straßenverkehrs an den Umweltverschmutzungen in Hamburg betrifft, sollte der Schwerpunkt der Aktivitäten jedenfalls auf die schnellstmögliche Bereinigung der vielfältigen Mängel der aktuellen Verkehrsplanung, des Baustellenmanagements und der Verkehrssteuerung gerichtet sein. Dabei darf es nicht um Ideologien und Wunschenken gehen, sondern um Fakten. Auch Nutzungsgebühren (also City-Maut) sollten endlich ernsthaft geprüft werden.

Hinsichtlich einer verstärk-



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

ten Nutzung des ÖPNV geht es nicht nur um die Verbesserung der Angebote, sondern auch um die Kosten für die Fahrgäste. Dazu gehört heute der Komplex „Nutznießermitfinanzierung“. Aktuell bestes Beispiel weltweit dafür ist die Stadt Portland/Oregon. Sie gilt als die „europäischste“ Großstadt der USA. Die Einwohnerzahl der engeren Metropolregion entspricht mit rund 2,3 Millionen in etwa der im Hamburger Raum. Rückgrat des ÖPNV und der Metropolentwicklung ist dort ein exemplarisches Stadtbahnsystem. In 2016 wurden 60 Prozent der gesamten Betriebskosten durch im Umfeld der Strecken erhobene Sondersteuern gedeckt. Die Fahrgeldeinnahmen machten lediglich rund 22 Prozent aus. Das dadurch mögliche niedrige Tarif-Niveau wird gezielt und erfolgreich als Instrument der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV eingesetzt. Daneben ist Portland übrigens auch die Fahrradhauptstadt der USA.

*Text:* Dr.-Ing Andreas Kossak

# Häusererben will gelernt sein

Eine Reform des Vertragsrechts bringt wichtige Neuregelungen für Gewerbeimmobilien

**Ein Immobilienerwerb durch Schenkungen oder Erbfall will gut überlegt sein. Das deutsche Recht bietet zwar zahlreiche Begünstigungen. Viele Konstellationen lassen jedoch keine Steuerbefreiung zu. Im unternehmerischen Bereich finden sich gerade bei Familienunternehmen häufig Strukturen, in denen die betrieblich genutzte Immobilie bewusst im steuerlichen Privatvermögen gehalten wird. Meist hat dies haftungsrechtliche und ertragssteuerliche Gründe. Am häufigsten ist sicherlich der Fall, dass das von dem einen Ehepartner geführte Unternehmen in der Immobilie des anderen Partners betrieben wird. Aber was passiert steuerlich, wenn die gewerblich genutzte Immobilie vererbt oder verschenkt werden soll?**

Auch wenn das deutsche Erbschaftsteuerrecht viele Begünstigungen für einen Immobilienerwerb durch Erbfall oder Schenkung bereitstellt, gibt es zahlreiche Konstellationen, in denen keine oder nur eine geringe Steuerbefreiung in Anspruch genommen werden kann. In diesen Fällen stellt sich die Frage, ob sich etwa durch Umstrukturierungsmaßnahmen noch eine Begünstigung erreichen lässt und ob sich dies auch unter Berücksichtigung der damit häufig verbundenen ertragssteuerlichen Folgen auch tatsächlich empfiehlt. Wo das nicht der Fall ist, muss überlegt werden, ob auf andere Weise, etwa durch vorweggenommene Erbfolge, der Erwerber vor allzu hohen Belastungen durch Steuern im Erbfall geschützt werden kann und nicht zur Schaffung von Liquidität zu einem Notverkauf gezwungen ist.

## Steuerfreie Haltefrist von zehn Jahren

Solange der eine Ehepartner, der die Immobilie – wie im Ausgangsfall – an den anderen Ehepartner vermietet hat, nicht auch an dessen Unternehmen beteiligt wird, kann er sie im Privatvermögen halten und nach Ablauf einer Hal-

tefrist von zehn Jahren steuerfrei verkaufen. Entsprechendes gilt, wenn sich beispielsweise die Betriebsimmobilie in einer Besitzgesellschaft befindet, an welcher alle Familienmitglieder beteiligt sind und an die zum Beispiel allein vom Vater gehaltene Betriebs-GmbH vermietet wird. Solange der Vater in der Immobiliengesellschaft nur minderbeteiligt ist und insbesondere bei Veränderungen des Mietvertrages auf die Zustimmung seiner Mitgesellschafter angewiesen ist, kann auch hier das Immobilienvermögen trotz betrieblicher Nutzung im steuerlichen Privatvermögen gehalten werden.

## Abwägen, welche Alternative besser ist

So sinnvoll dies aus ertragssteuerlicher Sicht bei einer späteren Veräußerung sein mag, so nachteilig wirkt sich diese Konstellation allerdings im Erbfall aus. Denn das zur gewerblichen Nutzung vermietete Immobilienvermögen ist erbschaftssteuerlich in keiner Weise begünstigt. Es ist deshalb jeweils abzuwägen, ob in solchen Fällen eine Ertragsbesteuerung oder der Anfall von Erbschaft- oder Schenkungssteuer günstiger ist. Die erbschaftssteuerliche Verschonungs-

fähigkeit, also die Befreiung von der Erbschaftsteuer, lässt sich nämlich in den vorgenannten Konstellationen relativ einfach dadurch herstellen, indem die Ehefrau am Unternehmen beziehungsweise die Familienmitglieder an der GmbH beteiligt werden. Im ersteren Fall wird sogenanntes Sonderbetriebsvermögen geschaffen, im zweiten Fall eine sogenannte Betriebsaufspaltung hergestellt. Beides hat zur Folge, dass die Immobilie fortan zum steuerlichen Betriebsvermögen zählt.

## Immobilie kann in Firma erneut abgeschrieben werden

Ertragssteuerlich hat dies allerdings den Nachteil, dass künftige Gewinne aus einer Veräußerung der Immobilie steuerpflichtig werden. Wobei der Nachteil dadurch etwas gemildert wird, dass die Immobilie mit dem Wert im Zeitpunkt der Einlage aktiviert wird und je nach Gestaltung sogar neues Abschreibungsvolumen geschaffen werden kann. Erbschaftssteuerlich aber gehört solches im Sonderbetriebsvermögen gehaltenes oder im Rahmen einer Betriebsaufspaltung überlassenes Immobilienvermögen zum sogenannten verschonten Vermögen



und ist, wenn es zusammen mit der Beteiligung am Unternehmen erworben wird, grundsätzlich in Höhe des 85-prozentigen oder sogar 100-prozentigen Verschonungsabschlags steuerbefreit.

Über derartige Maßnahmen sollte vor allem dann nachgedacht werden, wenn mittelfristig ohnehin keine Veräußerung des Immobilienvermögens für die Familie in Betracht kommt oder wenn spätestens mit dem Erbfall das Immobilienvermögen beim Erwerber zu steuerlichem Betriebsvermögen wird. Das ist etwa der Fall, wenn Unternehmen und Immobilie im Erbfall auf den einzigen Sohn übergehen oder diejenigen Familienmitglieder, die in der Besitzgesellschaft die Mehrheit haben, im Erbfall auch an der Betriebs-GmbH mehrheitlich beteiligt werden.

### Einlage ins Betriebsvermögen jederzeit möglich

Auch Eigentümer größerer Bestände an Wohnimmobilien sollten über eine Einlage ins Betriebsvermögen nachdenken. Dies allerdings nur, wenn der Bestand eine Größe erreicht hat, deren Verwaltung einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb erforderlich macht. Die Finanzverwaltung nimmt dies allerdings erst ab 300 Wohnungen an. Daneben kann man versuchen, auch noch andere Indizien, welche die Finanzverwaltung zur Annahme der Notwendigkeit eines wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs aufgestellt hat, zu erfüllen. Denn der erbschaftssteuerliche Vorteil ist durchaus bedeutend. Während für die im Privatvermögen gehaltenen Wohnimmobilien nur der zehnprozentige Wertabschlag in Anspruch genommen werden kann, reicht bei einer Qualifikation als

Wohnungsunternehmen die Steuerbefreiung bis zu 100 Prozent. Wer hingegen, wie sicherlich die meisten Immobilienbesitzer, von dieser 300-Wohnungen-Grenze weit entfernt ist oder wer Gewerbeimmobilien vermietet, sollte zur Reduzierung von Liquiditätsbelastungen im Erbfall über frühzeitige Maßnahmen vorweggenommener Erbfolge nachdenken. Sind die Immobilien noch finanziert, mindern mitübertragene Finanzierungsbelastungen den Wert des Erwerbs und können zu Zeiten, in denen der Erwerber noch keine Erträge benötigt, abgebaut werden. Nicht nur der Abbau der Verbindlichkeiten, sondern auch davon unabhängige künftige Wertsteigerungen erfolgen schon auf Ebene des Erwerbers. Wert- und damit steuermindernd wirkt sich auch der Vorbehalt eines Nießbrauchsrechts durch den Schenker aus. In diesem Fall verbleiben die Mieterträge beim Schenker, und der Beschenkte erwirbt die Immobilie gemindert um den Kapitalwert des Nießbrauchsrechts.

### Statistische Lebenserwartung wird zugrunde gelegt

Der Kapitalwert bestimmt sich durch sogenannte Kapitalisierung des erzielbaren Jahresmietertrags, wobei als Dauer der Ertragsziehung bei einem lebenslangen Nießbrauch die statistische Lebenserwartung zugrunde gelegt wird. Die Finanzverwaltung hält hierzu Tabellen bereit, mit denen sich der Kapitalwert berechnen lässt. Neben dem Jahreswert des Nießbrauchs benötigt man also nur das Alter des nießbrauchberechtigten Schenkers. Bei einem Jahreswert von beispielsweise 50.000 Euro und einem Lebensalter eines



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

männlichen Schenkers von 60 Jahren beträgt der Kapitalwert des Nießbrauchsrechts immerhin rund 630.000 Euro. Dieser Wert wird vom Wert der Immobilie abgezogen, und nur der Restbetrag ist vom Beschenkten zu versteuern. Bei einem Wert der Immobilie von 1 Million also 370.000 Euro. Zu einer Korrektur des abziehbaren Kapitalwerts kann es allerdings kommen, wenn der Schenker deutlich früher sterben sollte als statistisch prognostiziert. Der Wegfall des Nießbrauchsrechts bei Tod des Schenkers löst hingegen nicht nochmals eine Erbschaftsteuer aus. Soweit der Schenker jedoch die ihm als Nießbraucher zugeflossenen Erträge nicht verbraucht hat, unterliegen diese als Nachlassvermögen wiederum der Steuer.

Jede Fallkonstellation, besonders die von Familienunternehmen, sollte daher regelmäßig überdacht und gegebenenfalls optimiert werden. Ist der Erbfall bereits eingetreten, sind rückwirkende Änderungen ausgeschlossen.

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

# Deutschlands beste Pizzeria

Das „Pino“ in Fürth gilt als absoluter Geheimtipp für italienische Küche



Von außen ist das „Pino“ eher unscheinbar



Gemütliches Inneres mit italienischem Flair

**Sollte Sie es einmal nach Franken verschlagen, etwa wegen des Main-Donau-Kanals, sollten Sie unbedingt Station im „Pino“ machen. Es liegt in Fürth an einer der großen Hauptstraßen der Stadt, nicht weit von eben jenem Kanal entfernt, ein wenig zurückgesetzt und von diversen Supermärkten umgeben. Das wirkt zunächst nicht sonderlich einladend, garantiert aber, dass man problemlos einen Parkplatz findet. Auf den ersten Blick könnte man meinen, in dem Gebäude befindet sich ein Aldi-Markt. Tatsächlich gibt es hier eine der besten Pizzen Deutschlands.**

Da hat man auch gleich die Qual der Wahl. 23 verschiedene Sorten in drei Größen stehen auf der Karte. Und das zu absolut moderaten Preisen (5,50 bis 8,90 Euro). Wer allerdings eine große Pizza bestellt, sollte über einen gesegneten Appetit verfügen, denn die Größe ist wagenradähnlich. Und jede schmeckt einfach nur vorzüglich. Besonders empfohlen sei die Calzone, jene zugeklappte Pizzatasche, die nicht jedes italienische Restaurant auf der Karte hat.

Aber auch die Pasta-Gerichte können sich absolut sehen lassen. Sie kosten zwischen 6,90 und 8,50 Euro. Danach sollte man aber unbedingt zu

einer kleinen Pizza greifen oder sich aber den Rest einpacken lassen. So hat man am nächsten Tag noch ein leckeres Abendbrot, wenn man sie noch einmal kurz in den Backofen legt. Frisch ist aber natürlich besser.

## Alles andere als ein Geheimtipp

Wer es wirklich langsam angehen lassen will, bekommt vorneweg zwei Scheiben Bruschetta bereits für 2,90 Euro. Der gemischte Vorspeiseteller, den man sich vielleicht mit seinem Partner teilen sollte, liegt bei 8,90 Euro. Grundsätzlich lässt sich sagen: Egal, was man bestellt, einen Feh-

ler macht man auf keinen Fall. Die Küche ist top, die Preise sind mehr als fair. Das teuerste Gericht (Rinderfilet) liegt bei 23,50 Euro. Die typischen italienischen Nachspeisen sind für maximal 3,90 Euro zu haben.

Lassen Sie sich hier also ruhig ein wenig Zeit. An lauen Tagen verfügt das „Pino“ auch über zwei Terrassen. Eine hinter dem Haus, eine zum Parkplatz hin, was ein wenig Camping-

platzatmosphäre erzeugt. Am besten ist man aber im Inneren aufgehoben. Dort gibt es jede Menge Plätze mit typisch italienischem Flair. Abends freilich sollte man besser vorbestellen. Denn die Franken sind nicht dumm und wissen, wo man exzellent essen kann.

*Text:* Nils Knüppel

**Pino**  
Schwabacher Straße 269  
90763 Fürth  
Tel. 0911 78 71 288  
ristorante@pizzeria-pino.de

**Öffnungszeiten:**  
Mo. bis Di. 11 bis 14 Uhr  
und 17 bis 24 Uhr  
Do. bis So. 11 bis 14 Uhr  
und 17 bis 24 Uhr  
Mittwoch Ruhetag



Top: Pizza Speciale



# Das klassische Musical lebt

„La La Land“ ist ein hinreißender Tanzfilm für alle heillosen Romantiker



Seb träumt vom Jazz



Mia will die große Bühne



Fetzige Auftaktszene: Staubewältigung á la LA



Traumhaftes Duett



Sie kann auch anders

**Wie oft schon ist das Musical totgesagt worden? Und stets zu Unrecht. Neben dem Western wird kein Genre so sträflich unterschätzt wie das klassische Musical, eine ureigene amerikanische Erfindung. Regisseur Damien Chazelle (Whiplash) legt mit seinem erklärten Herzensprojekt „La La Land“ eine triumphale Rückkehr dieser Kunstform vor, die mit 14 Oscar-Nominierungen und sechs gewonnenen Oscars zu den Topfilmen des Jahres zählt und seine Hauptdarsteller zum Traumpaar und endgültigen Superstars gemacht hat.**

Seb Wilder (sympathisch cool und oscarnominiert: Ryan Gosling) und Mia Dolan (hinreißend und oscargekrönt: Emma Stone) lernen sich im heutigen Los Angeles kennen und lieben. Seb träumt von einem eigenen Jazzclub und muss sich als Gelegenheitspianist unter Wert verkaufen. Mia will Schauspielerin werden und hält sich mit einem Job in einem Café über Wasser. Die tiefen Gefühle, die die beiden verbinden, werden auf eine harte Probe gestellt, als Seb die Gelegenheit erhält, als Musiker durchzustarten, wenn

auch nicht auf die von ihm favorisierte Weise. Während er seine musikalischen Ideale verrät, beschließt Mia, beruflich eine ganz andere Richtung einzuschlagen...

## Hier ist die Form der Star

Es geht nicht um die Geschichte als solche, auch wenn das Drehbuch für den Oscar nominiert war. Hier ist die Form der Star. Das wird schon mit der mitreißenden Eröffnungsszene deutlich, die in einem Stau spielt und ohne sichtbaren Schnitt auskommt.

Die Gesangsnummern tragen die Handlung, wie es sich für ein richtiges Musical gehört, aber auch der klassische Tanz kommt nicht zu kurz. Der eigentliche Reiz des Films ist der Kontrast zwischen dem Setting im heute und der gleichzeitigen Beschwörung vergangener Musik- und Tanzstile. Swing lebt, der Jazz insgesamt genauso. Immer wieder erklingt das tragende musikalische Leitmotiv. Und ganz am Ende wendet Regisseur und Drehbuchautor Chazelle erzählerisch einen irren Kniff an, um zu einem bittersüßen Abschluss

zu gelangen, der dem Zuschauer noch lange im Kopf bleiben wird. Wenn Sie Musik, Gesang und Tanz mögen oder ein heillosen Romantiker sind, liegen Sie mit „La La Land“ genau richtig.

**Text:** Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

**HOYER GmbH:**



Der Hamburger Logistikspezialist HOYER hat eine neue Geschäftsführung für sein Kombi Terminal Schkopau. Die Aufgabe wird gemeinsam von Felix Bossmeyer (oben) mit Tom Krützfeldt übernommen.



Beide treten die Nachfolge von Ulrich Grätz, Global Director Supply Chain Solutions, an. Bossmeyer war für das Unternehmen bereits in Hamburg, São Paulo und Rotterdam tätig. Seit 2016 hat er die Position des Director Supply Chain Solutions (SCS) Europe inne. Krützfeldt begann seine Karriere bei HO-

YER im Jahr 2003 und war seitdem in verschiedenen Funktionen im Bereich Transport tätig. Seit 2012 ist er Head of Operations Europe bei SCS.

**Messe Husum & Congress GmbH:**

Der langjährige Geschäftsführer Peter Becker wird das Unternehmen zum Jahresende verlassen, um sich beruflich neu zu orientieren. Er war vor allem für die Etablierung der HUSUM Wind verantwortlich. Zudem wurden neue Formate wie die Nordish Gaming Convention, die Husumer Eiszeit, die Einzigartig oder auch die innovative HUSUM Wind India unter seiner Leitung konzipiert worden. Hinzu kommt die Entwicklung des NordseeCongressCentrums (NCC) zu einem renommierten

Tagungs- und Kongresshaus. Seine Nachfolge steht noch nicht fest.

**K+S AG:**

Dr. Burkhard Lohr (54) ist neuer Vorstandsvorsitzender des Düngemittel- und Salzproduzenten. Finanzvorstand wird Thorsten Boeckers (42). Dr. Otto Lose (46) ist bereits seit Jahresbeginn für den Geschäftsbereich Kali- und Magnesiumproduktion verantwortlich. Arbeitsdirektor ist Dr. Thomas Nöcker (59), Vorstand für den Bereich Salz Mark Roberts (54). Neuer Aufsichtsratsvorsitzender wurde Dr. Andreas Kreimeyer (62), früherer Vorstand von BASF. Zudem wurde Thomas Kölbl (55), Finanzvorstand der Südzucker AG, in den Aufsichtsrat gewählt.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg  
Telefon +49.40.36 09 84 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.-Ing. Andreas Kossak  
Martin Soyka

**Fotos:**

Stadt Land Hafen

**Druck:**

Lehmann Offsetdruck GmbH

**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 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**4. Juli 2017**





## H&R weiter auf Erfolgsweg

**Hamburg** – Wieder ein börsennotiertes Hamburger Unternehmen im Stadt-Land-Hafen-Check. Nach der Beiersdorf AG stand die H&R GmbH & Co. KGaA (vormals Wasag-Chemie AG) auf dem Besuchsprogramm. H&R hatte vor gut 15 Jahren die Oelwerke Schindler GmbH in der Neuhöfer Brückenstraße von BP übernommen und 230 Arbeitsplätze der Raffinerie gerettet. Nach Investitionen von geschätzten 150 Millionen Euro hatte H&R in 2016 einen Umsatz von 942,7 Millionen Euro und einen Gewinn nach Steuern von 39,3 Millionen Euro erreicht. Im Hamburger Hafen hat die Gesellschaft auf dem eigenen Grundstück einen Schiffsan-

legeplatz für Tanker von bis zu 40.000 Tonnen. Das Unternehmen wird den Gewinn für das Geschäftsjahr 2017 thesaurieren (im Unternehmen lassen), um das Eigenkapital weiter zu stärken. Die Eigenkapitalquote liegt heute schon bei über 50 Prozent. Die Familie Niels Hansen besitzt das Vertrauen der Aktionäre, die bei guten Ergebnissen für das Geschäftsjahr 2018 voraussichtlich wieder mit angemessenen Dividenden bedient werden. Der Aktienkurs von derzeit rund 13,50 Euro könnte dann noch Perspektiven für Anleger bieten.

## Landstromanlage nun im Regelbetrieb

**Hamburg** – Die Landstromanlage am Hamburg Cruise Center Altona hat ihren Regelbetrieb aufge-

nommen. Die „AIDASol“ wird sie in diesem Jahr zwölfmal nutzen. Deshalb haben auch HAMBURG ENERGIE, AIDA Cruises und die HPA einen Vertrag zur Stromversorgung abgeschlossen. Zudem wurde die HPA für ihr Energiemanagement durch den Prüfkonzern SGS zertifiziert. Um das Zertifikat nach der internationalen Norm ISO 50001 zu erhalten, hat die HPA ein mehrstufiges Verfahren erfolgreich erfüllt.

## K+S eröffnet Mega-Werk

**Kassel** – K + S hat sein neues 3,1-Milliarden-Werk in Kanada eröffnet. Jährlich werden dort 2 Millionen Tonnen Kali gefördert, per Bahn nach Vancouver transportiert und von dort aus nach Südamerika und Asien verschifft.



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

### Ihr direkter Ansprechpartner

#### Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



seit 1962  
**GÜHH**

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten  
europaweit via  
**Palletways**  
We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



### Transporte / *Transport:*

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

### Fahrten / *Tours:*

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

### Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51  
*(Zufahrt über Bredowbrücke)*  
22113 Hamburg

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

Kiel  
Tel: +49 431 248 51 68

Email: [ingo.kock@guehh.de](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)