

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

## Lkw fährt 100 km mit 100 kg Stroh

Die Spedition Zippel hat zwölf mit Methangas betriebene Fahrzeuge im Einsatz

Das Ringen um alternative Antriebe beschäftigt die gesamte Logistikbranche: Elektro, Wasserstoff, LNG oder synthetische Kraftstoffe. Die Hamburger Zippel Group beschreitet seit einhalb Jahren einen Weg, der bisher kaum diskutiert wird: Biogas-betriebene Lkws. Sie setzt mittlerweile zwölf Scania-Laster teilweise im Zwei-Schicht-Betrieb in den Räumen Leipzig und Berlin ein.

Die Maschinen verfügen über 340 bzw. 410 PS und werden mit aus gegorenem Stroh gewonnenem Methan angetrieben. Aus 500 Kilogramm Stroh (zwei Strohol-



Ein Zippel-Lkw, der mit aus Stroh gewonnenem Methan fährt

len) können rund 150 Kilogramm Biogas gewonnen werden. Das entspricht der Größe eines Scania-Gastanks, der dem Lkw zu einer Reichweite von 500 Ki-

lometern verhilft. Die CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Ausstöße sind bilanziell fast gleich null. Zippel und die Kunden sind von der neuen Technik begeistert. **Seite 10**

### Umschlagplus

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen stieg um stolze 7,5 Prozent. *S.4*

### Wachstumstopp

Der UVHH-Präsident Gunther Bonz fordert ein Ende des Schiffsgrößenwachstums. *S.6*

### Onlineportal

Das Startup BOXXPORT ermöglicht online den weltweiten Containerkauf. *S.16*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA**  
**EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

in der Diskussion um alternative Antriebskonzepte ist ein mit Stroh-Gas angetriebener Diesel etwas ganz Neues. Dass es funktioniert, zeigt die Firma Zippel, die in diesem Bereich mutig voran geht.

Erstaunlich einvernehmlich waren die Ansichten der drei norddeutschen Wirtschaftsminister in Glückstadt zu diesem Thema: Elektroautos nur in Städten, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe für Lkws und Fernstrecken sowie für Flugzeuge. Das alles gewonnen durch wesentlich mehr regenerative Energien, vor allem Wind.

Es bleibt zu hoffen, dass sich diese Erkenntnisse auch beim Energiegipfel der Bundesregierung Ende des Monats durchsetzen. Ansonsten würde nicht nur Deutschland sondern vor allem Norddeutschland eine historische Chance verpassen.

Bleiben Sie gespannt!

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10

HamburgerHafenmitZuwachs 4  
Schiffsgrößenwachstumverbieten6  
Erste Drohnen im Hafen 8  
Zehn Jahre ELBESEAPORTS 10

## Wirtschaft



12



14



16

Lkws fahren mit Stroh-Gas 12  
StenaLinebereitfürhartenBrexit14  
Onlineportal für Containerkauf 16

## Recht & Geld

Leiharbeiter zählen mit 18

## Essen



20

Toni's Restaurant 20

## DVD



21

Avengers Endgame 21

## Personal

Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

# Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir stemmen jedes Schwergewicht!

**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)

# Hamburg legt überproportional zu

Das Umschlagplus rührt aber im Wesentlichen von einer Infrastrukturschwäche her



Die Auslastung des Container Terminals Altenwerder ist der Hauptgrund für das Umschlagplus in Hamburg

**Es klingt schon sonderbar: Da verzeichnet der Hamburger Hafen sein stärkstes Wachstum seit 2011 und gewinnt gegenüber den anderen Nordrange-Häfen Marktanteile zurück, doch die Ursache für den Zuwachs rührt eigentlich von einer wesentlichen Schwachstelle in der Infrastruktur her: der mittlerweile insuffizienten Köhlbrandbrücke. Denn nur, weil diese nicht mehr für die größten Containerschiffe passierbar und somit das Container Terminal Altenwerder von den großen Asien-Diensten abgeschnitten ist, sah sich Hapag Lloyd genötigt, im Verbund mit der Reederei ONE vier Amerika-Dienste von Bremerhaven nach Hamburg zu verlegen, um das CT Altenwerder, an dem Hapag Lloyd eine 25-prozentige Beteiligung hält, auszulasten.**

Das mehrheitlich der HHLA gehörende Terminal ist für Hapag Lloyd so wichtig, da es dort eine asymmetrische Gewinnbeteiligung vertraglich eingeräumt bekommen hat. Ab einer bestimmten Auslastung erhält die Hamburger Reederei nicht 25 sondern 50 Prozent der Gewinne des Terminals. Im vergangenen Jahr machte dies fast den gesamten Überschuss in der Hapag-Lloyd-Bilanz aus.

So stieg der Containerumschlag in Hamburg nun um satte 7,5 Prozent auf 4,7 Millionen TEU, der gesamte Seegüterumschlag immer noch um 4,1 Prozent auf 69,4 Millionen Tonnen. Dem entsprechend musste Bremerhaven im gleichen Umfang Rückschläge einstecken, während Rotterdam um 6,4 Pro-

zent und Antwerpen um 4,9 Prozent zulegte. Rotterdam erzielte dabei mit 7,7 Millionen TEU ein Rekordergebnis. Davon ist Deutschlands größter Hafen allerdings noch meilenweit entfernt.

Das gute Ergebnis schlägt sich aber in den beiden großen Hamburger Hafenbetrieben komplett unterschiedlich nieder. Die HHLA verbesserte sich nur minimal um 1,2 Prozent, während EUROGATE um deutlich über 40 Prozent dramatisch zulegte und dabei ist, seine massiven Einbußen der vergangenen beiden Jahre, die durch die Neuordnung der Reederei-Konsortien und den Konkurs von der Reederei Han Jin entstanden waren, wettzumachen. Grund hierfür ist vor allem, dass der alte HHLA-

Kunde CMA CGM einen Liniendienst zum Jahresbeginn vom Burchardkai zum Eurokai verlegt hat.

Dennoch hat die HHLA ein beachtliches Konzernergebnis erzielt. Das EBIT erhöhte sich um 14,4 Prozent, der Umsatz um 9,6 Prozent auf 694 Millionen Euro. Insgesamt schlug die HHLA mit ihren Terminals in Odessa und Muuga (Estland) 3,77 Millionen TEU um. Damit erzielte die HHLA 401,7 Millionen Euro Umsatz, was einen Anteil von rund 58 Prozent der Konzernlöse ausmacht. Ein gutes Drittel steuerte der Intermodalbereich bei, der sich zudem als überaus lukrativ entwickelte. Er schaffte über 40 Prozent des EBIT.

Für den Hamburger Hafen

rücken mit der Verlagerung der vier Amerika-Liniendienste die USA als Handelspartner plötzlich weit nach vorne. Hinten dem weiter dominierenden China rangieren sie nun auf Platz 2 mit deutlichem Abstand vor Singapur und Russland. Aber auch die Ostseeverkehre legten beachtlich zu.

Positiv bewertete Hafen Hamburg Marketing-(HHM)-Vorstand Axel Mattern, dass Hamburg ausschließlich im Bereich volle Container zulegte. Die übrigen Nordrange-Häfen konnten Zuwächse vornehmlich im weniger lukrativen Leercontainergeschäft vermelden. Hamburg profitiert dabei von dem Umstand, dass sich hier Im- und Export fast die Waage halten, somit die Speditionen in beide Richtungen volle Container verschicken können, was deutlich mehr Profit abwirft. Dagegen blieb der Massengutumschlag mit 21 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr nahezu unverändert.

### Elf neue Liniendienste im ersten Halbjahr

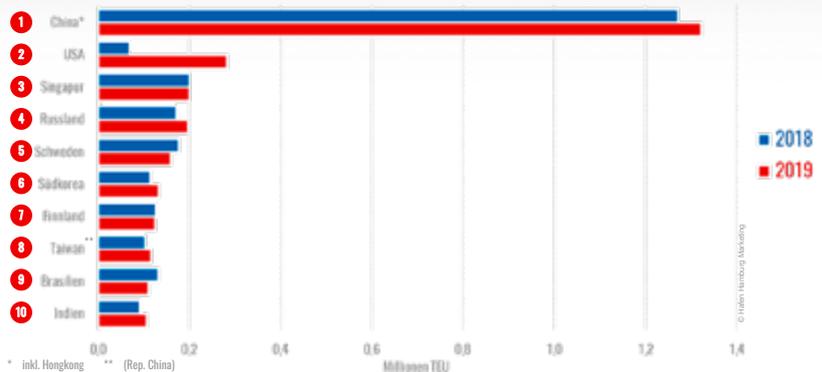
Im Containerverkehr ist derweil weiterhin viel Bewegung. Hamburg verzeichnete im ersten Halbjahr immerhin elf neue Liniendienste. Davon profitierten auch die Feederdienste in die Ostsee, so das HHM. Immerhin wurden in diesem Bereich 1,7 Millionen TEU bislang umgeschlagen. Auch der landseitige Hinterlandverkehr legte mit 2,9 Millionen TEU (+8,7 Prozent) kräftig zu.

Für das laufende Geschäftsjahr erwartet HHM-Vorstand Ingo Egloff ein Plus von vier Prozent im Gesamtumschlag und von fünf bis sechs Prozent beim Containerumschlag.

Text: Matthias Soyka

## Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr

1. Halbjahr



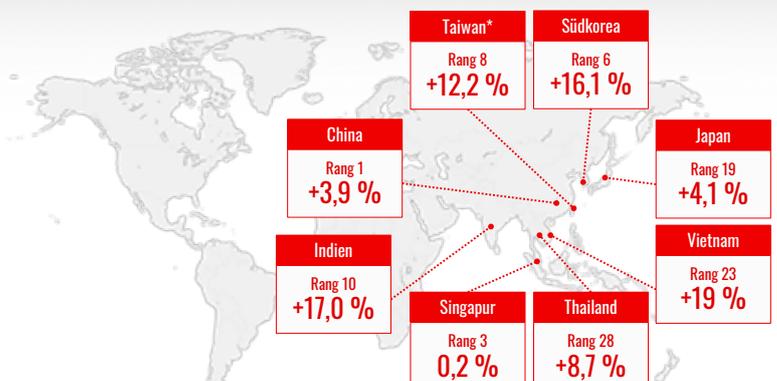
## Wachstumsträger: USA / Mexiko

1. Halbjahr 2019



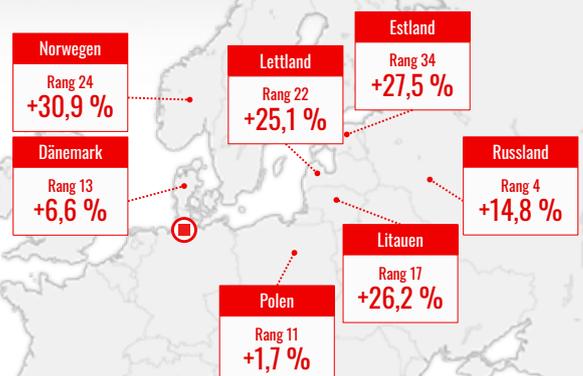
## Wachstumsträger: Süd- und Ostasien

1. Halbjahr 2019



## Wachstumsträger: Ostseeraum

1. Halbjahr 2019



# Schluss mit den Reisenpötte!

UVHH-Chef Gunther Bonz fordert die EU-Kommission zum Handeln auf



Die „MSC Gülsün“, mit fast 23.000 TEU das größte Schiff der Welt, beim Einlaufen in Bremerhaven

**Mitte des vergangenen Monats vermeldete EUROGATE voller Stolz, dass das „derzeit weltgrößte“ Containerschiff, die „MSC Gülsün“, als erstes von sechs Schwesterschiffen in Bremerhaven festgemacht habe. Der Koloss ist 400 Meter lang, 61,5 Meter breit und kann 22.960 TEU tragen. Doch der Rekord währte nur für ein paar Tage, dann lief die „MSC Mina“ vom Stapel, die 23.656 TEU tragen kann. Und COSCO Shipping prüft derzeit, ob sie nicht 25.000-TEU-Schiffe mit 435 Metern Länge und 65 Metern Breite bauen soll. Dem Präsidenten des UVHH, Gunther Bonz, wird das nun zu viel. Er fordert ein Ende der Gigantomanie.**

In einem Schreiben an Bundesfinanzminister Olaf Scholz (SPD) regt er an, bei der EU-Kommission zu intervenieren. Dort endet im März 2020 die sogenannte Gruppenfreistellungsverordnung, die letztlich eine kartellrechtlich Ausnahme darstellt und den großen Containerreedereien ihre derzeit marktbeherrschenden Allianzen ermöglicht. Eine Verlängerung dieser Verordnung wird momentan diskutiert. Ebenso die Hinzufügung zusätzlicher Genehmigungskriterien. Hierzu könnte eine Begrenzung der Schiffsgrößenentwicklung zählen, „um notwendige weitere öffentliche Infrastrukturausgaben zu Lasten der Steuerzahler zu vermeiden“. Ganz nebenbei erzürnt es den UVHH, dass in der Verordnung einzelnen

Häfen wie Rotterdam Sonderkonditionen eingeräumt wurden, wonach Terminals, die im Miteigen-



**Gunther Bonz,**  
UVHH-Präsident

tum von Reedereien sind, durch die Ausweitung der eigentlich nur auf Schiffe begrenzten Tonnagesteuer extreme fiskalische Vergünstigungen eingeräumt würden.

Bonz erhält Unterstützung von vielen Seiten. Hamburgs Hafenkaptän Jörg Pollmann hat auch Sicherheitsbedenken. „Eine zusätzliche Reihe Container an Bord führt zu einer zusätzlichen Wasserverdrängung von 15.000 bis 20.000 Tonnen“, rechnet vor er. Derzeit seien 43 Schiffe mit 23.000 TEU Verfassungsvermögen in Fahrt oder im Bau. Die meisten würden auch Hamburg anlaufen. Um ein derartiges Schiff zu drehen, wird normalerweise ein Dreikreis der eineinhalbfachen Schiffslänge angenommen. Vor dem Waltershofer Hafen, wo

meisten Fernostdienste anlegen, ist der Wendekreis derzeit nur 450 Meter groß. Im vergangenen Jahr liefen 1.050 außergewöhnliche große Schiffe (länger als 330 Meter, breiter als 45 Meter) Hamburg an. Mit An- und Abfahrt macht das 2.100 Schiffsbewegungen.

Auch bei den Terminals sind die Mega-Carrier alles andere als beliebt. Sollte die Breite der Schiffe weiter auf 25 Containerreihen zulegen, könnten die Ausleger mancher Containerbrücken schlicht zu kurz sein. Zudem verursacht das Löschen enorm vieler Container in sehr kurzer Zeit Mehrarbeit mit Sonderschichten. Ist dagegen das Schiff abgefahren, haben die Hafentarbeiter oft tagelang nichts zu tun. Innerhalb der Branche ist man sich einig, dass die enormen Schiffsgrößen eigentlich nur den Reedereien nützen, um ihre Kos-

ten pro transportierten Container zu senken. Doch diese Skalen-Effekt-Rechnung könnte auch nach hinten losgehen, warnt Pollmann, wenn die Schiffe nämlich nicht voll ausgelastet fahren.

Selbst von einigen Reedereien wird dies nicht bezweifelt. Hapag Lloyd Vorstandschef Rolf Habben Jansen sagte, dass man am Ende des wirtschaftlich Sinnvollen angekommen sei. Ähnlich äußerte sich Maersk-Chef Sören Skou.

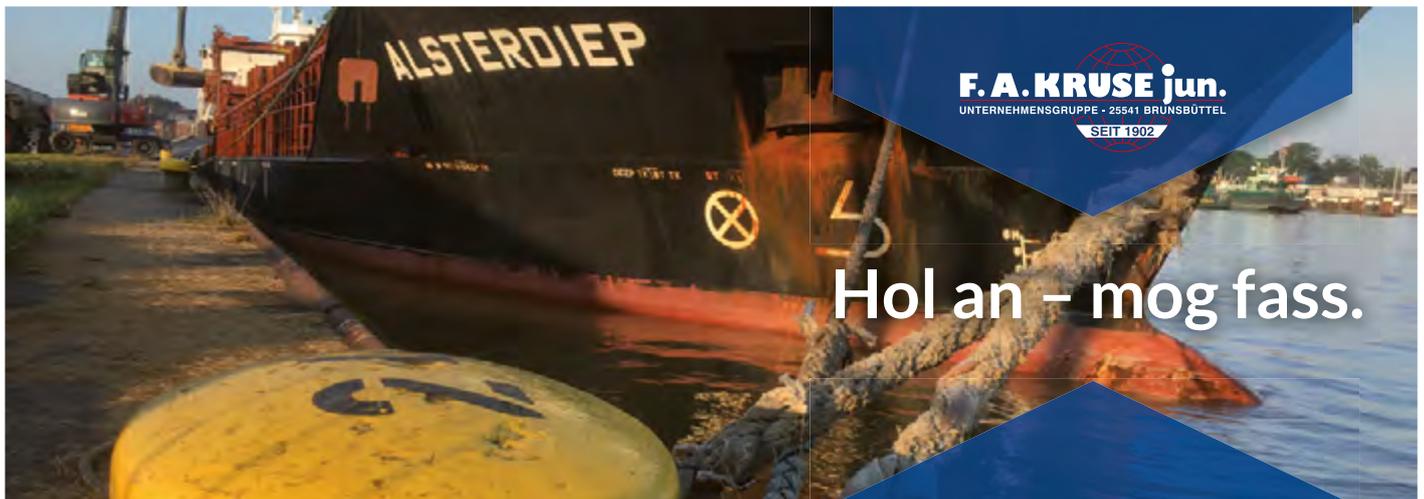
### Klare Bevorteilung von Rotterdam

Experten sehen auch in der derzeitigen Regelung eine klare Bevorzugung von Rotterdam. Dort beträgt die Wassertiefe 23,80 Meter, am neuen Hafen Maasvlakte 2 zwischen 16,65 und 17,65 Meter. Antwerpen und Hamburg dage-

gen haben nur zwischen 14,80 und 15,90 Meter Wassertiefe, selbst nach der Elbvertiefung. Sollten die Schiffsgrößen weiter wachsen, müssten beide Häfen ihre Zufahrten noch weiter vertiefen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Bonz jedenfalls hat Scholz darum gebeten, bei der EU darauf hinzuwirken, die Gruppenfreistellungsverordnung nicht weiter zu verlängern. Die drei großen Reederallianzen würden aufgebrochen, der Einsatz der ultragroßen Schiffe wäre deutlich schwieriger. Womöglich passiert das Gleiche wie bei den Tankern. Dort wurden vor 40 Jahren 500.000-Tonnen-Schiffe gebaut, die letztlich nie in Fahrt gingen. Die heute gängige Größe beträgt maximal 300.000 Tonnen.

*Text:* Matthias Soyka



## Agrarlogistik – Ihre Experten vor Ort

Umschlag und Lagerung von

- Getreide
- Futtermitteln
- Düngemitteln



F.A. Kruse jun. Südkai GmbH & Co. KG  
Südkai 11, 25542 Brunsbüttel  
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199  
[www.kruse-unternehmensgruppe.de](http://www.kruse-unternehmensgruppe.de)  
[info@kruse-unternehmensgruppe.de](mailto:info@kruse-unternehmensgruppe.de)

# Selbst navigierende Drohnen

Erstmals testete die Hamburg Port Authority autonom fahrende Schiffe im Hafen



Fotos: SLH

Zwei unterschiedliche Dimensionen: Das kleinste konventionelle Messschiff der HPA und die Drohne

**Um autonomes Fahren gibt es einen regelrechten Hype. In der Luftfahrt nutzt man dies schon lange (Autopilot), in der Automobilindustrie laufen seit Jahren Versuchsreihen, und auch die Eisenbahnindustrie denkt über unbemannte Züge nach. Nun wurden im Hamburger Hafen auch erstmals schwimmende Drohnen getestet. Dafür hatte die Hamburg Port Authority eigens den Baakenhafen für einen Tag absperren lassen, um die Funktionsweise und Reaktionsfähigkeit zweier unbemannter Boote zu erkunden.**

Zusammen mit L3-Technologies, MacArtney Germany und der HafenCity Universität wurden zwei gut drei bzw. 5,5 Meter lange Schiffe im Hafenbecken unmittelbar vor der HafenCity Universität los geschickt. Beide Boote waren nicht nur mit zwei Radaranlagen, Infrarotkameras und AIS-Systemen ausgestattet, die die genaue Position der Schiffe und all ihrer Umgebung auf einem Kontrollschirm in der Universität anzeigten und dem entsprechend selbst navigierten. Sie hatten auch je ein Fächerecholot an Bord, mit dem der Hafengrund in einem Winkel von 150 Grad abgetastet werden kann. Damit erreicht es einen Ra-



**Jörg Brunken,**  
Technical Sales Manager MacArtney

dius vom Siebenfachen der Wassertiefe. Tausende von Daten in der Minute ermöglichen so eine 3-D-Darstellung des Hafenbeckens. Die Schiffe sind rund um die Uhr einsetzbar. Allerdings muss die kleinere Drohne alle sechs Stunden an die Stockdose, um ihre Akkus für den Elektroantrieb aufzuladen. Das größere Boot verfügt über einen 60 PS Diesel und kann mehrere Tage ununterbrochen im Einsatz sein.

Bislang hat die HPA fünf Peil- und Messboote im Betrieb, die zwischen 13 und 30 Meter lang sind, allerdings aufgrund ihres Tiefgangs Probleme in flachem Wasser haben. Die Prototypen nun

haben eine Wassertiefe von 80 bzw. 90 Zentimeter und können so Bereiche ansteuern, wo die HPA bislang aufgeben musste. Die Daten geben nicht nur Aufschluss über die Sedimentablagerungen, sondern zeigen auch Dinge an, die im Wasser zwischen dem Grund des Hafenbeckens und der Oberfläche treiben. Dies ist vor allem bei der Personensuche hilfreich. Zudem unterstützen die Daten bei der Planung neuer Bauwerke und der Kontrolle von Uferbefestigungen.

Die größere der beiden Drohnen war bereits mehrfach vor Alaska auf hoher See im Einsatz, berichtete Jörg Brunken, Technical Sales Manager bei MacArney Germany. Dies sei weitgehend ungefährlich, da dort kaum Schiffsverkehr herrsche. In einem engen Hafenbecken sei das



Jens Meier und Jörg Pollmann

etwas ganz anderes, da dort extrem starker Verkehr vorkomme. Die HPA simulierte deshalb während des Workshops im Baakenhafen die Annäherung anderer Schiffe. Es wurde getestet, wann und ab welchem Mindestabstand



Kontrolle vom Uni-PC aus



Die beiden Testboote im Einsatz

die Drohnen Ausweichmanöver einleiten müssen. Die neuen Erkenntnisse wurden umgehend in Algorithmen umgerechnet und in die Steuerungssoftware implementiert.

*Text:* Matthias Soyka

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



BRUNSBÜTTEL PORTS  
more than moving

RENSBURG PORT

GLÜCKSTADT PORT  
more than moving

SCHRAMM  
Ports & Logistics SWEDEN

**SCHRAMM**  
Ports & Logistics

Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten  
in **Norddeutschland** und **Skandinavien**



**INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG**

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)

# Großer Nutzen für kleine Häfen

Die ELBESEAPORTS feierten zehnjähriges Bestehen



Jens Meier, Holger Banik, Bernd Althusmann, Michael Westhagemann, Bernd Buchholz und Frank Schnabel (v.l.)

**Wenn sich unterschiedliche Partner nach Jahrhunderten der Abschottung plötzlich zusammenschließen, dann geht das meist auf persönliche Freundschaften zurück. Das ist in der Politik so und in der Wirtschaft nicht anders. Bestes Beispiel dafür sind die ELBESEAPORTS, die vor zehn Jahren noch unter dem Namen „Unterelbe Hafenkooperation“ aus der Taufe gehoben wurden. Ihr gehören Hamburg sowie die schleswig-holsteinischen Häfen Brunsbüttel/Glückstadt und die niedersächsischen Häfen Stade und Cuxhaven an. Ins Leben gerufen wurde das Bündnis von HPA-Chef Jens Meier und Brunsbüttel Ports-Geschäftsführer Frank Schnabel, die 2009 gerade frisch im Amt waren und zwischen denen die Chemie von Anfang an stimmte.**

Der Kontakt zwischen den kleinen Häfen und dem großen Hamburg war bis dahin eher formell. Die Hamburger standen stets mit breiter Brust da, getreu dem Motto: „Wir sind wir, die anderen sind Friseur.“ Doch spätestens beim Ringen um die Fahrrinnenanpassung der Elbe merkten die stolzen Hanseaten, dass sie auf die Unterstützung der Nachbarn angewiesen sind. Umgekehrt wollten die kleinen Häfen in der Umgebung vom Sog des großen Bruders profitieren. „Niemand auf der Welt weiß, wo Brunsbüttel ist“, sagte Schnabel auf der Festveranstaltung zum Jubiläum in Glückstadt. „Aber jeder kennt Hamburg. Wir betrachten uns als ausgelagerten Teil des Hamburger Hafens.“ Und NPorts-Chef Holger Banik ergänzte: „Uns verbindet die Elbe. Tradierte

Grenzen können durch neue Menschen überschritten werden.“

Mittlerweile bekommt Hamburg die lange ersehnte Elbvertiefung. So erstreckt sich der Nutzen der Kooperation für Deutschlands großen Hafen eher auf die kleinen Dinge. Bei der Versorgung der Insel Neuwerk beispielsweise, schicke die niedersächsische Hafengesellschaft NPorts Mobilkräne aus dem nächstgelegenen Hafen, erläuterte Meier, bevor Hamburg mit eigenem Gerät den weiten Weg antreten müsse. Auch im Umweltschutz und vielen technischen Fragen arbeite man eng zusammen. Einmal im Quartal treffe man sich.

Dem gegenüber können die kleineren Häfen immer wieder Honig aus der Kooperation saugen. In Cuxhaven siedelte sich Siemens mit einem neuen Werk zur Windkraft-

anlagenproduktion an. Und neben dem Marketing bemüht sich Brunsbüttel gerade um die Ansiedlung eines LNG-Importterminals und hat dafür gute Chancen, wie Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann einräumte. Aus Berlin sei zu hören gewesen, dass Stade nicht staatlich förderungsfähig sei. Wenn dort ein Terminal im Umfeld von Dow Chemical entstehen würde, dann nur rein privatwirtschaftlich finanziert. Einziger Konkurrent für Brunsbüttel bleibe Wilhelmshaven.

Gemeinsam wollen die drei nördlichen Bundesländer jedoch andere drängende Probleme angehen, ungeachtet der parteipolitischen Unterschiede. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP) mahnte ein deutlich schnelleres Planungswesen an. Vor allem die

Wasserrahmenrichtlinie, deren Auslegung bei der Elbvertiefung für jahrelange Verzögerungen gesorgt hatte, sei ein planungsrechtlicher Moloch und müsse dringend verbessert werden. Sein Kollege Bernd Althusmann (CDU) fügte hinzu, dass die Bundesrepublik heute auf dem Stand von 1955 wäre, wenn der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg mit den heutigen Vorschriften hätte vorgenommen werden müssen. Er ergänzte, dass die Kooperation zwischen den Elbehäfen nicht nur sinnvoll sondern existenziell wichtig sei. Schließlich sei Deutschland das einzige Land auf der Welt, das gleichzeitig aus dem Atomstrom und der Kohleenergie aussteige. Dabei würden die synthetischen Kraftstoffe entscheiden, ob die Energiewende in Deutschland gelinge. Er selbst sitze im Aufsichtsrat von VM und betrachte „mit kons-

truktiver Kritik“ die Entscheidung des Vorstands, die Autoproduktion komplett auf E-Mobilität umzustellen. Diese könne im Nahbereich von Ballungsräumen sinnvoll sein, nicht aber im Schwer- und Fernverkehr. Hier seien Wasserstoff-basierte Kraftstoffe eindeutig im Vorteil. Deshalb bedarf es dringend einer norddeutschen Wasserstoffstrategie. Die Küstenländer seien prädestiniert für dessen Produktion aus Windstrom.

Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) hob hervor, dass man für die Herstellung synthetischer Kraftstoffe Flächen bereit stellen müsse, die es in Hamburg nicht mehr gebe. Allein aus diesem Grund sei die Hansestadt auf die Kooperation mit den umliegenden Standorten angewiesen, zumal die Industrie immer der Energie gefolgt sei. In den Niederlanden sei man be-

reits einige Schritte weiter, schütte künstliche Inseln in der Nordsee auf, auf denen Wasserstoffanlagen gebaut würden, direkt im Umfeld der Offshore-Windparks. Und China sei gerade aus der Forschung für Autobatterien ausgestiegen und setze nun ebenfalls voll auf Wasserstoff, ergänzte Buchholz.

Als weitere Herausforderungen der Zukunft sehen die Minister den Fachkräftemangel und die Digitalisierung, die im Verkehrs- und Logistikbereich Voraussetzung für autonomes Fahren sei. Schließlich seien Reeder und Häfen darauf angewiesen, sich über einlaufende Ladung im Vorwege auszutauschen, so Althusmann. Würden all diese Punkte geklärt, hätte die norddeutsche Region nach Buchholz' Ansicht das Zeug dazu, weltweiter Innovationstreiber zu werden.

*Text:* Matthias Soyka

# FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater  
IT-Berater | Unternehmerberater

## DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

[www.fides-online.de](http://www.fides-online.de)

**Praxity**  
MEMBER  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

# Mit Stroh 500 km weit fahren

Zippel hat mit Biogas-Lkws eine Transportkette komplett dekarbonisiert



Fotos: Zippel

Das Betanken der Biogas-Lkws an den bislang wenigen Anlagen dauert normalerweise acht nur Minuten

**Die mit Stroh betriebenen Lkws der Firma Zippel kamen nicht von ungefähr. Die Reederei COSCO Shipping suchte vor gut zwei Jahren für ihren Kunden BMW eine Transportmöglichkeit an Land, die restlos dekarbonisiert war: Keine fossilen Brennstoffe war die Vorgabe. Es ging vor allem um Zulieferteile für ein BMW-Werk in Leipzig für das Elektrofahrzeug i3. Die bayrischen Autobauer legten Wert darauf, dass nicht nur der kleine E-Flitzer klimaneutral läuft, sondern auch die Lieferkette.**

„Wir haben uns damals intensiv Gedanken gemacht, was am sinnvollsten ist“, erinnert sich Björn Tiemann, kaufmännischer Leiter bei Zippel. Der Auftrag war vor das Unternehmen besonders interessant, da es nicht nur den Containerverkehr per Bahn von den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg nach Berlin und Schkopau (nahe Leipzig) organisiert, sondern mit rund 100 eigenen Lkw auch die Auslieferung der Container vor Ort übernimmt.

Eine komplett grüne Transportkette Container mit einem Ge-

wicht von bis zu 26 Tonnen freilich war etwas gänzlich Neues. Schnell war klar, dass elektrisch angetriebene Lastwagen ausscheiden. „Diese hätten für die von uns vorgegebenen 500 Kilometer Mindestreichweite Batterien mit einem Gewicht von sieben bis neun Tonnen benötigt. Dem entsprechend leichter hätten die Container sein müssen,“ so Tiemann.

Mit Flüssiggas (LNG) betriebene Fahrzeuge haben dagegen aufgrund der höheren Energiedichte bei gleichem Tankvolumen eine deutlich höhere Reichweite (auch

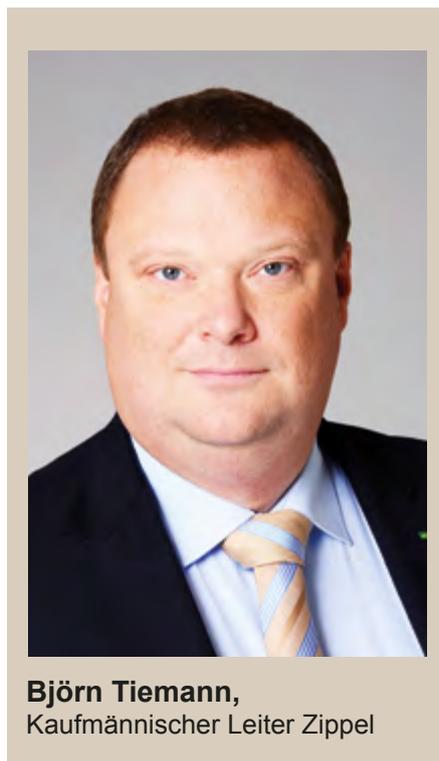
als Methan-Lkws), sind aber gut 20 Prozent teurer als mit Biogas betriebene CNG-Fahrzeuge. Letztlich entschied sich Zippel-Chef Axel Plass für die CNG-Version. Die Motoren der Scania-Fahrzeuge sind indes keine Diesellaggregate mehr sondern Otto-Motoren. Diese haben den Vorteil, dass sie bis zu zehn Dezibel leiser sind, was vom menschlichen Ohr nur noch als ein Viertel der Lautstärke eines Diesel-Lkws wahr genommen wird. Auch der Feinstaub- und Stickoxidausstoß ist um 80 Prozent geringer.

Als Partner für die Biogaspro-

duktion fand Zippel die VERBIO AG, die Stroh in Zerbig bei Leipzig und in Schwedt an der Oder in Biogas umgewandelt. Das Methan selbst wird freilich nicht direkt in die Zippel-Laster gefüllt, sondern in das deutsche Erdgasnetz geleitet. „Die Betankung ist virtuell“, erläutert Plass. In Leipzig gebe es drei CNG-Tankstellen, in Berlin fünf. Diese liegen zum Teil noch in Wohngebieten. Während die Anlagen in Leipzig, die von Gazprom betrieben werden, problemlos laufen, ist die Betankung in Berlin schwieriger. „Die Anlagen dort sind nicht für Lkws ausgelegt“, klagt Tiemann. Zudem dauere das Wiederbefüllen der Speicherbänke, in denen das Gas gelagert wird, bis zu einer Stunde. Es muss ein Druck von 200 bar aufgebaut werden. Ein CNG-Lkw ist normal nach acht Minuten voll aufgetankt. Allerdings könnten nur zwei Lkw nacheinander ohne längeren Zeitverlust die Tankstelle anfahren. Zippel hat im Großraum Berlin acht Fahrzeuge eingesetzt, die zweimal am Tag betankt werden müssen. Plass plant deshalb, zusammen mit einem der führenden Gasunternehmen in Berlin eine eigene CNG-Tankstelle zu bauen.

**Weniger Reichweite, aber leiser und mautbefreit**

Die Laster laufen bislang problemlos. Natürlich gibt es gegenüber den Dieselfahrzeugen auch einige Nachteile. Diesel-Lkw haben einen Tank von 1.000 Litern und können somit über 3.000 Kilometer am Stück fahren. Auch verbrauchen sie im Leerlauf deutlich weniger als Ottomotoren. Zippel hat deshalb seine Fahrer angewiesen, die Motoren beim Stillstand des Fahrzeuges immer



**Björn Tiemann,**  
Kaufmännischer Leiter Zippel



**Axel Plass,**  
Geschäftsführer Zippel

abzuschalten. Zudem benötigen die CNG-Fahrzeuge kürzere Wartungsintervalle. In der Anschaffung ist das Gas-Lkw rund 20.000 Euro teurer. Allerdings fördert das Bundesverkehrsministerium die alternativen Antriebe mit je 8.000 Euro. Und Gas-Lkws sind zunächst bis Ende nächsten Jahres von der Lkw-Maut (rund zehn Cent pro Kilometer) befreit. Das Gas selbst ist zudem minimal günstiger als der Dieselmotorkraftstoff.

Plass ist von den CNG-Lastern begeistert. „Zehn Kilogramm Stroh sparen drei Liter Diesel ein“, rechnet er vor. „Auch unsere Kunden sind vollauf zufrieden. Unklar sei freilich, wie es um den Restwert der Fahrzeuge aussehe, wenn diese nach fünf Jahren ihren Dienst getan hätten. Pro Jahr legen sind rund 200.000 Kilometer zurück. Nahezu klimaneutral. Das ist doch schon einmal etwas.“

*Text: Matthias Soyka*



Diese Rollen reichen für 500 km



Biogas-Tankstelle in Leipzig



Betankung mit Spezialpistole

# Wir sind vorbereitet

Stena Line sieht für den nahenden harten Brexit keine großen Probleme



Fotos: Stena Line

Die Stena-Fähren verkehren vom Hauptsitz Göteborg aus vor allem in der Nord- und Ostsee

**Während sich Großbritannien mit Boris Johnson eine Art Donald Trump light als neuen Regierungschef gönnt, glaubt in der EU wohl niemand mehr, dass es Ende Oktober nicht zu einem harten Brexit kommen wird. Das Vereinigte Königreich wird dann zum EU-Ausland und neue Zollbestimmungen gelten. Das trifft vor allem zuerst den Verkehr zwischen den Britischen Inseln und dem Festland. Martin Wahl, Travel Commercial Manager Stena Lines, einer der größten Fährreedereien weltweit, sieht dies indes gelassen. „Wir sind auf alles vorbereitet“,**

Man habe mit den Verantwortlichen vor Ort schon alles durchgespielt und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es in den britischen Häfen genug Vorstaufflächen gebe, auf denen die aus den Schiffen fahrenden Lkws auf ihre Abfertigung warten könnten. Seine Reederei habe aber bereits jetzt feststellen können, dass die Speditionen Veränderungen in der Routenplanung vornehmen. Vor allem beim Transit nach Irland. Dort würden etliche Unternehmen, statt von Rotterdam den kurzen Seeweg nach Harwich (Essex) zu nehmen, lieber nach Cherbourg in der Normandie fahren, um von



**Martin Wahl,**  
Travel Commercial Manager Stena

dort direkt ins irische Rosslare überzusetzen.

Für Stena Line ist der Verkehr in der Irischen See und der Nordsee von gehöriger Bedeutung. Die Hälfte ihrer 20 Linien verläuft dort und trägt am meisten zu dem Umsatz von rund 1,2 Milliarden Euro jährlich bei. Insgesamt betreibt Stena Line 32 RoPax-Fähren (rollende Ladung und Passagiere) und sieben RoRo-Fähren und beschäftigt rund 5.900 Mitarbeiter – ein gutes Drittel der gesamten Stena AB-Gruppe. Stena Lines trägt knapp 40 Prozent zum Gesamtumsatz bei. Neben dem Fährgeschäft betreibt Stena weltweit auch eine Tankerflotte. Ein Schiff wurde im

August vom Iran im Persischen Golf festgesetzt. Mittlerweile ist das Familienunternehmen zu einem global operierenden Mischkonzern aufgestiegen, das auch Finanzierungen, die Vermarktung von Immobilien, den Vertrieb von Health Care-Produkten und die Entwicklung Erneuerbarer Energien managt.

Mit dem Umbau der „Stena Germanica“ auf einen Methanolantrieb hat das Unternehmen Neuland beschritten. Das Schiff, das zwischen Kiel und dem Firmensitz Göteborg zusammen mit der „Stena Scandinavica“ verkehrt, funktioniert einwandfrei, versichert Wahl. Jedoch sei der Methanolpreis gegenüber dem Schiffsdiesel immer noch zu hoch. Derzeit seien aber alle Reedereien am Ausprobieren neuer Antriebstechniken: LNG, Hybrid-Motoren, Flettner-Rotoren oder Scrubber-Technik. Niemand wisse, was sich durchsetzen werde. Vermutlich werde es einen Mix geben. Keine leichte Situation für die Fähreederei, die acht neue Schiffe geordert hat. Bisher stehe nur für eines der Antriebe fest: ein

herkömmlicher Motor mit Scrubber-Filtern.

Ungeachtet dessen setzt Stena Line stark auf Landstrom. Die Versorgung der Schiffe während der Liegezeit in den Häfen von Land aus schone die Umwelt, betont Wahl und werde von der Öffentlichkeit gefordert. Deshalb baut der SEEHAFEN KIEL auch im kommenden Jahr den Ostseekai und den Schwedenkai um. Gut 15 Millionen Euro soll dies kosten. Die Anlagen dürften gut genutzt werden. Täglich legt eine der beiden Stena Line-Fähren für mehrere Stunden an.

### Der Personenverkehr boomt wegen des letzten Sommers

In diesem Jahr laufen die Geschäfte abermals gut, freut sich Wahl. Im Personenverkehr profitiere man von dem Traum-Sommer des vergangenen Jahres. Viele Passagen seien frühzeitig ausgebucht gewesen. Doch auch der Frachtbereich entwickle sich positiv. Plus fünf Prozent in der Gruppe im ersten Quartal. Während der Per-

sonenverkehr mehr ein saisonales Geschäft sei, verlaufe der lukrativere Frachtbetrieb eher kontinuierlich. Während man in den Herbst- und Wintermonaten die Passagiere mit Kurztrips (Überfahrt von Kiel nach Göteborg, ein Tag Aufenthalt und Rückfahrt für 69 Euro pro Person inkl. zweier Übernachtungen an Bord) versuche, an Bord zu locken, überlässt die Reederei auch bei der Fracht nichts dem Zufall. Eine eigene Shipping Logistics-Abteilung vermittelt Kunden eine komplette Transportkette vom Produktionsort via Fähre bis zum Endkunden. Das Geschäft laufe so gut, dass es zeitweise zu Engpässen auf dem Gelände des Schwedenkais komme. Vor allen, wenn Neuwagen von Volvo aus der Fähre rollen. Stena Line hat den gesamten Autoimport nach Deutschland übernommen. Doch der SEEHAFEN Kiel sei flexibel. In Spitzen könne man den Ostseekai mitnutzen. Vor allem im Winter sei dies unproblematisch, so Wahl, da dann dort keine Kreuzfahrtschiffe anlegten.

*Text: Matthias Soyka*



Der lukrative Transport von Fahrzeugen gehört zum Kerngeschäft



Eisenbahnfähre in Rostock



Einweisung der Trailer-Zugmaschine

# Container kaufen im Internet

Die BOXXPORT GmbH ist das weltweit erste Onlineportal seiner Art



Fotos SLH

Das neue Online-Portal funktioniert ähnlich wie die gängigen Plattformen von Amazon & Co.

**Die Digitalisierung hält mit Riesenschritten Einzug in die sonst so oldschoolige Welt der Containerhändler. Rund 50.000 dieser Firmen gibt es weltweit. Die meisten sind Ein- bis Vier-Mann-Betriebe, die aufgrund ihrer überschaubaren Größe Kosten für eigene Internetauftritte oder sogar ständig aktualisierte Online-Verkaufsseiten scheuen. Vieles läuft noch per Telefon und Fax. Dem entsprechend unübersichtlich ist der Markt, den Experten auf jährlich rund 3 Milliarden Euro schätzen. Per anno gibt es durchschnittlich 2,5 Millionen Transaktionen auf dem weltweiten Containermarkt, der etwa 70 Millionen Boxen umfasst. In Hamburg gibt es seit gut einem Monat eine Firma, die Ordnung in den Wust von lokalen Anbietern bringen will. BOXXPORT ist das nach eigenen Angaben erste weltweite Onlineportal für den Containerkauf.**

„Wir sind eine Art Amazon des Containerhandels“, erklärt Jan Frahnert, Geschäftsführer des Hamburger Start-ups. Auch die Funktionsweise lehne sich an den Abläufen des Internetrie- sen an, wenngleich das BOXXPORT-Portal ein reines B-to-B-Angebot ist. Firmen können sich unter der Web- adresse [www.boxxport.com](http://www.boxxport.com) einlog- gen und in einer Maske ihre eigenen aktuellen Angebote eingeben, die stets Art und Standort des Containers, seinen Zustand und die Preisvorstel- lung beinhalten. Interessenten können die Angebote aufrufen, wenn sie in eine Suchmaske die Art und Anzahl der Container sowie den gewünsch- ten Standort mit einem Umkreis von beliebig vielen Kilometern eingeben.



**Jan Frahnert,**  
BOXXPORT Geschäftsführer



**Priya Ranjan,**  
Technischer Leiter

Sofort erscheinen alle entsprechenden Treffer. Ist ein Angebot interessant, kann der Käufer den Deal mit einem Knopfdruck abschließen.

In 184 Ländern ist boxxport.com nutzbar. „Wir haben sogar die jeweiligen landesspezifischen Zahlungsmethoden eingepflegt“, berichtet Priya Ranjan, Technischer Leiter bei BOXXPORT. In Deutschland kann man also über Pay Pal, per Kreditkarte oder via Banküberweisung bezahlen. Zwischen Käufer und Verkäufer ist BOXXPORT mit seinen 28 Mitarbeitern aus zwölf Ländern geschaltet, die den korrekten Ablauf der Transaktion überwachen. Den gesamten Service lässt sich die GmbH mit einer kleinen Vermittlungsprovision im einstelligen Prozentbereich des Kaufpreises vergüten. „Wir erhalten nur bei einem erfolgreichen Abschluss Geld“, versichert Ranjan. Alle übrigen Angebote seien kostenlos.

### Auch Speditionen, Reeder und Industriebetriebe sind Kunden

Das BOXXPORT-Portal richtet sich an alle im Markt aktiven Unternehmen. Neben Containerhändlern sind dies Speditionen, Industriebetriebe und Reedereien. „Wenn beispielsweise eine Industrieanlage im tiefen Süd-

amerika, Asien oder Afrika gebaut wird, werden viele Bauteile in Containern angeliefert“, rechnet Frahnert vor. „Diese werden vor Ort oft monatelang als Lager genutzt.“ Solche Container zu mieten, lohne sich nicht. Also würden die Boxen von Speditionen oder den Industriekunden selbst gekauft und später vor Ort verkauft. Das neue Portal vereinfache diesen Vorgang dramatisch, schaffe zudem erstmals Markttransparenz. Auch Reedereien hätten ein großes Interesse signalisiert. Sie haben oft eigene Container in ihrem Portfolio, die irgendwann ersetzt werden müssen. Die Alt-Boxen ließen sich an ihrem Standort problemlos verkaufen, anstatt sie, wie derzeit üblich, zu anderen Marktplätzen auf der Welt zu transportieren.

Das BOXXPORT-Programm kann sogar mitdenken. Steht ein Container längere Zeit ungenutzt an einem Ort, meldet dies das Programm dem Eigentümer mit dem Signal, den Container zu verkaufen, da seine Standkosten im Vergleich zum derzeit erzielbaren Marktpreis unwirtschaftlich wären.

Der klassische Online-Verkauf sei aber nur der erste Schritt, betont Frahnert. Im Aufbau seien auch ein Tool zum Versteigern von Containern, eine Art Ebay für Stahlboxen, und



Der Firmensitz in Hamburg

eine Plattform für Leasingangebote. Später soll es noch weitere Apps und einen Zugang für andere IT-Anbieter geben.

In den ersten Geschäftswochen hat BOXXPORT bereits rund 100 Kunden gewinnen können, die mehrere 1.000 Container anbieten. Schon jetzt agiert das Portal weltweit. Die Unternehmen sitzen vornehmlich in den USA, Europa und dem Mittleren Osten. Derzeit sucht das Startup neben neuen Anbietern nach weiteren Investoren aus dem E-Commerce-Bereich.

*Text:* Matthias Soyka

### CONTAINERTRUCKING IN EUROPA IST UNSER GESCHÄFT.

Wir bedienen alle europäischen Häfen, 700 Fahrzeuge und mehr als 100 qualifizierte Mitarbeiter an 7 Standorten finden immer eine Lösung. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr und große Mengen in kurzen Wochen - schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

Mehr Infos auf [www.ancotrans.de](http://www.ancotrans.de)  
- Fordern Sie uns heraus.



# Auch Leiharbeiter zählen mit!

BGH-Urteil zur Bildung eines paritätischen Aufsichtsrats in Kapitalgesellschaften

**Wenn eine Kapitalgesellschaft, etwa eine AG, in der Regel mehr als 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt, ist bei ihr ein paritätisch mitbestimmter Aufsichtsrat nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 6, 7 des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) zu errichten. Eine höchstrichterliche Entscheidung zu der Frage, ob Leiharbeiter für diesen Eingangsschwellenwert mitzuzählen sind, stand bislang aus.**

Seit der Reform des Arbeitnehmer-Überlassungsgesetzes (AÜG) 2017 legt § 14 Abs. 2 Satz 5 AÜG fest, dass Leiharbeiter für die Schwellenwerte der Unternehmensmitbestimmung im Entleiherunternehmen zu berücksichtigen sind, gemäß § 14 Abs. 2 Satz 6 AÜG allerdings nur dann, wenn die Einsatzdauer sechs Monate übersteigt. Umstritten ist, wie diese Berechnungsvorschrift zu verstehen ist.

Entgegen der bislang herrschenden Auffassung legt der BGH diese Mindesteinsatzdauer von sechs Monaten nicht arbeitnehmerbezogen sondern arbeitsplatzbezogen aus: Die betreffenden Arbeitsplätze sind mitzuzählen, wenn die Beschäftigung von Leiharbeitern über die Dauer von sechs Monaten hinaus regelmäßig erfolgt. Danach kommt es für ihre Einbeziehung darauf an, wie lange das Unternehmen auf die Aushilfen setzt (Beschluss vom 25. Juni 2019, Az. II ZB 21/18).

Im konkreten Fall

hatte der Gesamtbetriebsrat eines Logistikunternehmens der Automobilbranche von seinem Unternehmen verlangt, den Aufsichtsrat paritätisch zu besetzen. Die Firma beschäftigt überwiegend fest angestellte Arbeitnehmer, doch etwa ein Drittel der Belegschaft besteht aus Leiharbeitern – je nach Auftragslage. Der Betriebsrat war der Ansicht, dass der Aufsichtsrat paritätisch besetzt werden müsse, da mit den Leiharbeitern die Grenze von 2.000 Beschäftigten geknackt worden sei. In der Tat hatte im Zeitraum von Januar 2017 bis März 2018 die Gesamtzahl aller Beschäftigten im Durchschnitt stets über 2.000 betragen, jedoch nur, wenn die Leiharbeiter mit berücksichtigt wurden.

Weil das Unternehmen der Forderung nicht nachkam, beantragte der Betriebsrat vor Gericht die Feststellung, dass ein paritätischer Aufsichtsrat nach dem Mitbestimmungsgesetz zu bilden sei. Damit scheiterte er vor dem Landgericht, das

Oberlandesgericht hingegen gab dem Antrag statt. Schließlich musste der II. Zivilsenat in Karlsruhe entscheiden.

Die Richter kamen zu dem Schluss, dass auch Leiharbeiter bei der Ermittlung des Schwellenwerts von 2.000 Beschäftigten grundsätzlich zu berücksichtigen seien. Dies gelte aber nur dann, wenn die Einsatzdauer der Leiharbeiter sechs Monate übersteige. Damit sei indes keineswegs gemeint, dass jeder einzelne Leiharbeiter so lange in dem Unternehmen tätig sein muss. Es genügt nach Ansicht der Karlsruher Richter, wenn ein Unternehmen Arbeitsplätze in der Regel während eines Jahres über die Dauer von mehr als sechs Monaten mit Leiharbeitern besetzt. Es komme dabei auch nicht darauf an, welche konkreten Arbeitsplätze mit Leiharbeitern besetzt werden, so der BGH, sondern darauf, ob deren Einsatz so dauerhaft erfolge, dass er für die ständige Größe des Unternehmens ebenso prägend sei wie die Stammbesellschaft.

Weil die Gesamtzahl der Beschäftigten beim Beklagten Unternehmen – inklusive sämtlicher Leiharbeiter – zwischen Januar 2017 und März 2018, also mehr als sechs Monate binnen eines Jahres, im Durchschnitt über 2.000 betragen habe, sei es verpflichtet, seinen Aufsichtsrat paritätisch zu besetzen, so der Senat. Es sei in diesem Fall schließlich auch nicht erkennbar gewesen, dass der Einsatz der Leiharbeiter lediglich auf einem ungewöhnlichen, ausnahmsweise erhöhten Personalbedarf beruhe.

Als Folge der Entscheidung wird sich bei einigen Unternehmen die Pflicht zur erstmaligen Bildung eines mitbestimmten Aufsichtsrates ergeben. Unternehmen, bei denen derzeit ein drittelmitbestimmter Aufsichtsrat besteht, könnten durch die arbeitsplatzbezogene Betrachtung in die paritätische Mitbestimmung wechseln. Für die Größe des Aufsichtsrats wird nichts anderes gelten, so dass Unternehmen, bei denen bereits

ein mitbestimmter Aufsichtsrat besteht, mit einem größeren Aufsichtsrat rechnen müssen.

Die Entscheidung wird allerdings über den Einzelfall und über die Bildung des Aufsichtsrats nach dem Mitbestimmungsgesetz Wirkung haben. Sie wird auch die Berechnung der Schwellenwerte nach dem Drittelbeteiligungsgesetz, dem Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer bei einer grenzüberschreitenden Verschmelzung sowie über die Mitbestimmung bei den europäischen Gesellschaftsformen Societas Europaea (SE) und Societas Cooperativa Europaea (SCE) betreffen.

Die teilweise gelebten Rotationssysteme, d.h. eine Beschränkung des Einsatzes einzelner Leiharbeitnehmer auf maximal sechs Monate, werden nach der Entscheidung des BGH nicht verhindern können, dass Arbeitnehmer und Arbeitnehmervertreter Mitbestimmungsrechte nach diesen Gesetzen geltend machen. Die Unternehmensleitung, also etwa der Vorstand einer AG und die Geschäftsführer der GmbH, müssen laufend prüfen, ob die gesetzlichen Regelungen über die Errichtung und Zusammensetzung des Aufsichtsrats eingehalten werden. Vor allem Unternehmen, die sich in der

Nähe der Schwellenwerte von 500 oder 2.000 bewegen, müssen sich mit der Entscheidung auseinandersetzen.

Zunächst ist im Wege einer Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung der weiteren Personalplanung und gegebenenfalls Zurechnung weiterer in Konzernunternehmen beschäftigter Leiharbeitnehmer zu ermitteln, ob der maßgebliche Schwellenwert überschritten wird. Überschreitet ein rechtsformmäßig erfasstes Unternehmen unter Berücksichtigung von Leiharbeitnehmern nach den Vorgaben des BGH den Schwellenwert, ist es verpflichtet, unverzüglich ein Statusverfahren nach § 97 AktG einzuleiten. Dies geschieht durch Bekanntmachung im Bundesanzeiger und durch Aushang in sämtlichen Betrieben der Gesellschaft und ihrer Konzernunternehmen. Antragsberechtigte (z.B. jeder Aktionär, der Gesamtbetriebsrat, vorschlagsberechtigte Gewerkschaften) können innerhalb eines Monats nach Bekanntmachung im Bundesanzeiger das Landgericht anrufen und eine gerichtliche Entscheidung über die Zusammensetzung des Aufsichtsrats beantragen. Wird das Gericht nicht innerhalb der Monatsfrist angerufen, ist der Aufsichtsrat nach den in

der Bekanntmachung des Vorstands angegebenen gesetzlichen Vorschriften zusammenzusetzen.

Unabhängig von diesem Verfahren, das Vorstand oder Geschäftsführung einzuleiten haben, können Antragsberechtigte (z.B. Betriebsrat, Gewerkschaft) jederzeit einen eigenen Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen. Aufgrund der nun vorliegenden Entscheidung des BGH, dass es auf eine arbeitsplatzbezogene und nicht auf eine arbeitnehmerbezogene Sichtweise ankomme, werden insbesondere die Gewerkschaften zukünftig sehr genau hinsehen. Ein be-



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

wusstes Untätigbleiben seitens des Unternehmens ist also auf Dauer keine Option, allenfalls für einen vorübergehenden Zeitraum – etwa zur Prüfung der Rechtslage.

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

## Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



### **Bock & Schulte GmbH & Co. KG**

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg  
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

[info@bock-schulte.de](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

Zertifiziert nach:  
DIN EN ISO 9001:2015  
DIN EN ISO 14001:2015  
GMP\*, HACCP

# Italienisches Flair in Kiel

„Toni's Restaurant“ bietet alles, was das mediterrane Herz begehrt



Ein etwas unscheinbares Äußeres im Herzen Kiels

Innen ist es aber gemütlich und recht geräumig

**Wenn es Sie einmal nach Kiel verschlägt und der Magen knurrt, sollten Sie sich in eine der Seitenstraßen zwischen der Fußgängerzone (Holstenstraße) und der Kaistraße begeben. Auf Höhe des Schwedenkais befindet sich die Hafestraße, die derzeit aufgrund einer Großbaustelle wenig einladend aussieht. Genau neben der mächtigen Baugrube ist in einem Flachbau „Toni's Restaurant“ beherbergt. Haben Sie keine Hemmungen und lassen Sie sich nicht von dem etwas unscheinbaren Äußeren abschrecken. Im Inneren befindet sich ein waschechtes italienisches Restaurant mit typisch mediterraner Küche und sehr fairen Preisen.**

Verantwortlich dafür ist Toni Atlante, dem die Lokalität nicht nur gehört, sondern der auch persönlich in der Küche das Zepter schwingt. Doch der Reihe nach. Ist man erst einmal in der großen offenen Gaststube, ist man überrascht, denn um die dunklen Holztische stehen gleichfarbige Stühle mit mittelbraunen Ledersitzflächen. An den Wänden hängen Regale aus dem gleichen Holz, in die Weinflaschen drapiert wurden. Die hellen, sehr hohen Decken verblüffen mit Malereien. So wirkt alles ungeachtet der Bestuhlung hell und freundlich.

Der Ober kommt zügig und präsentiert die

Karte. Schnickschnack wie Brot und Dip gibt es hier nicht, denn das Essen kommt rasch, wie wir wenig später erfahren werden. Natürlich gibt es Pizza (ab 6,80 Euro) und Pasta (ab 7,20 Euro). Einige Varianten kann man von der ständig wechselnden Wochenkarte ordern. Auch Geflügel (ab 13,70 Euro) und Fleisch wie Rumpsteak in Gorgonzolasauce (22,50 Euro) kann man ordern. Zudem ist ein Mittagstischangebot zu



Pizza Vier-Jahreszeiten

haben. Kalbsspareribs mit Rosmarinkartoffeln, Kalbsschnitzel in Portwein-Pflaumensauce oder Zanderfilet mit Tomatenspaghetti (8,60 bis 9,60 Euro) finden wir dort.

Wir entscheiden uns für einen mediterranen Salat (7,30 Euro) und eine Pizza Vier Jahreszeiten (9,50 Euro). Beides ist üppig portioniert und schmeckt schlicht lecker. Wer zu trinken das Besondere liebt, kann selbst gemacht Limona-



Mediterraner Salat

den bestellen, die zwar mit 4,80 Euro nicht ganz günstig sind, aber wann bekommt man schon einmal einen Mandel-Limetten-Orangen-Drink oder Kokos-Ananas, Ingwer Gurke, Limette Minze bzw. Orange Pfirsich Cranberry?

*Text:* Nils Knüppel

## Toni's Restaurant

Hafenstraße 15

24103 Kiel

Tel: 0431 - 24 05 01 0

info@tonis-kiel.de

www.tonis-kiel.de

## Öffnungszeiten:

Mo. – Sa. 12-14.30 Uhr,

17.30 – 24 Uhr

So. 12-14.30 Uhr

(1. Juli bis 14. September

sonntags Ruhetag)

# Der erfolgreichste Film aller Zeiten

„Avengers Endgame“ schlug an den Kinokassen alles bisher Dagewesene



Captain America



Alle für einen...



Die Helden kämpfen gemeinsam gegen Thanos



Tony Stark ist wieder da



Avengers Hauptquartier

„Avengers – Infinity War“ endete mit dem vermutlich größten Cliffhanger der Filmgeschichte. Die Regisseure Anthony und Joe Russo setzen mit „Endgame“ genau dort an. Der Lohn der gigantischen Produktion ist, dass sich der Streifen als erfolgreichster Film weltweit bezeichnen darf. Einerseits liefert „Endgame“ genau das, was man erwartet, andererseits aber auf eine ganz andere Weise. Denn bis es richtig zur Sache geht, müssen erst diverse Hürden überwunden werden...

Wir erinnern uns: In „Infinity War“ schaffte es der größtenwahnsinnige Superschurke Thanos (Josh Brolin) mit einem Fingerschnippen, die Hälfte aller lebenden Wesen des Universums auszulöschen. Tony (Robert Downey Jr.) und Nebula (Karen Gillan) treiben im All, kurz vor dem Erstickungstod. Zwar naht bald Rettung, aber Tony ist zu geschwächt, um sich den anderen auf der Erde anzuschließen. Nachdem die superstarke Captain Marvel (Brie Larson) zu den Avengers gestoßen ist, wittern Natasha (Scarlett Johansson) und die Übrigen ihre Chance: Thanos aufspüren, die Infinity-

Steine an sich bringen und alles rückgängig machen. Aber ganz so einfach, wie sich das alle vorstellen, ist es nicht: Thanos hat genau mit so einer Aktion gerechnet...

Der 22. Film des Marvel Cinematic Universe (MCU) ist nicht irgendein Superhelden-Film. Er bringt viele der Handlungsbögen, die in den vorangegangenen Filmen angelegt waren, zu einem befriedigenden Ende. Zumindest der Vorgänger-Film sollte also unbedingt bekannt sein, um die Handlung zu verstehen, besser ist es aber, wenn man sich einigermaßen im MCU auskennt. Vor allem die Geschichten um

die Hauptcharaktere Tony Stark und Steve Rogers werden auserzählt, aber auch Thor, Hulk und viele weitere werden nicht vergessen. Anders als man das angesichts des düsteren Tons und der Actionlastigkeit des Vorgängers erwarten könnte, ist vor allem der Mittelteil des Films überraschend humorvoll. Besonders die Geschichte um Thor, den sein Versagen aus dem Vorgänger total aus der Bahn geworfen hat, ist ebenso lustig wie gefühlig. In dieser Phase erinnert „Endgame“ nicht von ungefähr an „Ocean's Eleven“, wenn das Team sich aufteilt und jeder Teil für sich eine eigentlich unmögliche Mission

zu absolvieren hat. Der Film ist temporeich und durchweg unterhaltsam. Die drei Stunden Laufzeit vergehen wie im Flug und laden zum wiederholten Anschauen ein, um möglichst viele der kleinen und großen Anspielungen zu entdecken, die eingestreut sind.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort zu haben

**Unternehmensverband Nord e.V.:**



Uli Wachholtz (Foto) ist von der Mitgliederversammlung für weitere vier Jahre als Präsident des Verbands bestä-

tigt worden. Er steht dem Zusammenschluss von 61.000 Unternehmen bereits seit zehn Jahren vor. Als Vizepräsident wurde Reinhold von Eben-Worlée für den Verband der Chemischen Industrie ebenfalls bestätigt. Für die Studien- und Fördergesellschaft der Schleswig-Holsteinischen Wirtschaft wurde an seine Seite Dr. Philipp Murmann gewählt. Das Präsidium komplettieren Matthias Boxberger, Martin Hildebrandt, Dr. Fabian Kruse, Ulf Michel, Dr. Thomas Piehler, und Werner Schwarz.

**GEODIS Deutschland:**



Peter Anetsberger ist neuer Director Industrial Projects. Er berichtet an Antje Lochmann, die die Geschäfte

der Freight Forwarding Sparte in Deutschland führt. Anetsberger verfügt über eine 35-jährige Berufserfahrung in diversen Führungspositionen in Deutschland, der Türkei und dem Mittleren Osten. Er gehört dem Unternehmen seit zwölf Jahren an.

**Messe München:**

Die Messe Muenchen Shanghai Co., Ltd. hat sich umorganisiert. Neue Chief Executive Officer (CEO) und General Manager der Messe Muenchen Shanghai wird Xu Jia. Sie bil-

det gemeinsam mit Deputy General Manager Stephen Lu als Chief Operating Officer (COO) und Deputy General Manager Candace Hua als Chief Financial Officer (CFO) die Geschäftsführung der Messe Muenchen Shanghai, die für die Organisation und Durchführung von Messen in China verantwortlich ist.

**Silk Way West Airlines:**



Jenny Zhao ist ab sofort Leiterin der Asia-Pacific-Region der Frachtauflines mit Sitz in Baku. Sie hatte zuvor

schon zwei Jahre lang die Niederlassung in Shanghai geleitet und damit einen Großteil der zwölf Boeing-747-Frachtmaschinen der Gesellschaft mit gesteuert.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor NMK GmbH  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

**Redaktion:** Matthias Soyka  
(V.i.S.d.P.)

Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel  
Dr.-Ing Andreas Kossak  
Martin Soyka

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.26 09 84 79  
E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

**ISSN 2193-5874**

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.36 09 84 79

**Auflage:**

Print: 1.200  
Online: 8.000

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**Druck:**

Flyeralarm

**Preise:**

Einzelausgabe: 4,50 Euro

**Abonnements:**

Jahresabonnement:  
Print: 54 Euro  
Online-Ausgabe: 12 Euro  
Kombi-Paket  
(Print + Online): 60 Euro

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**15. Oktober 2019**



## Binnenschiff-Stau wegen Fischtreppe

**Geesthacht** – Eine Unterspülung an der Fischtreppe des Stauwehrs von Geesthacht führte zu einer massiven Beeinträchtigung der Binnenschifffahrt. Wegen der notwendigen Reparaturarbeiten hatte die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) den Pegel an der Zufahrt zum Schiffshebewerk Scharnebeck massiv absenken müssen. Bis zu 67 Schiffe stauten sich dort mehrere Tage lang. Der marode Damm musste mit 4.600 Tonnen erosionsstabilem Material aufgeschüttet werden. Das WSA Uelzen nutzte die Zeit, in der das Schiffshebewerk stillstand, für Wartungsarbeiten.

## Neue Parkfläche für Getreide-Lkw



**Vierow** – In dem vorpommerschen Hafen wurde eine 5.400 Quadratmeter große Fläche für die Anfahrt und das Parken von Getreide-Lkws in Betrieb genommen. Dort haben nun 40 Laster Platz, so dass der Rückstau der vergangenen Jahre ein Ende haben dürfte. Während der Erntesaison steigt die Zahl der Lkws, die den Hafen anfahren, von 100 auf 300 an. Das Einzugsgebiet beträgt 150 Kilometer. Angehängt ist auch ein neues Mehrzweckgebäude, das die Verwaltung und ein Analyse-Labor sowie das Archiv beherbergt.

## Schlepper Nr. 15 für FAIRPLAY TOWAGE



**Hamburg** – Die Hamburger Schleppreederei FAIRPLAY TOWAGE Group hat mit der „FAIRPALY XV“ und dem Taufnamen „Jan“ ein neues Schiff in Betrieb genommen. Es verfügt über 5.000 PS und 70 Tonnen Pfahlzug bei einer Länge von 24 Metern und einer Breite von elf Metern. Die Gruppe bietet nach der Übernahme von BUGSIER vor zwei Jahren nunmehr Schleppdienste in 29 europäischen Häfen an.

## Neue Bunkeranlage mit Kartenzahlung

**Sassnitz-Mukran** – Die über zehnjährige Zusammenarbeit zwischen Mukran Port und der Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG aus Visselhövede am Standort Mukran wird um eine vollautomatisierte Bunkerstation für Service-Schiffe erweitert. Gemeinsam errichten die Unternehmen bis Jahresende eine Tankanlage für Marine Gas Oil (MGO), die rund um die Uhr zur Betankung für in der Ostsee operierende Schiffe zur Verfügung stehen wird. Der Tankvorgang wird dabei automatisiert per Karte möglich sein. Hoyer stellt die Zapfanlage, Mukran Port die unterirdischen Tanks. Die Bunkerstation zielt vor allem auf Schlepper und Offshoreschiffe. Bisher wurden die landseitig mobil betankt.

## NPorts nun mit TÜV-Zertifikat

**Oldenburg** – Die Hafenanlagen und Liegenschaften in den niedersächsischen Seehäfen entsprechen den führenden internationalen Standard für Qualitätsmanagementsysteme. Das hat der TÜV Süd nun erstmals zertifiziert. Untersucht wurde das System, mit dem die Infrastrukturgesellschaft NPorts die Qualität ihrer Leistungen an den Liegeplätze, Zufahrten, Schleusen auf der Wasserseite sowie Gleisnetze und Straßen auf der Landseite rund um die Uhr sicherstellt.

## Windkraftanlageile für Shanghai



**Hamburg** – Auf den Schwergutfrachter „CHIPOLBROK MOON“ wurden drei 60 Meter lange Formteile für den Bau von Windkraftanlagen gehoben. Sie waren mit einem Küstenmotorschiff aus Aalborg aniefert und direkt von Schiff zu Schiff verladen worden. Der Frachter legte daraufhin in Richtung seines Ziels Shanghai ab. Auf dem Weg dorthin wird er in Mumbai zwei 60-Tonnen-Dieselmotoren und in Jakarta bis zu 112 Tonnen schwere Fahrzeuge ausladen. Zudem wird er im ostchinesischen Penglai Station machen, wo er Kühlaggregate leichtert.

seit 1962

# GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



## Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



Nahverkehr



Fernverkehr



Seefracht



Schiene



Luftfracht



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)

