

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Und plötzlich steht die Welt still

Das Corona-Virus bedroht Millionen von Leben und die Existenz vieler Wirtschaftszweige



Das HHLA-Containerterminal Tollerort ist in diesen Tagen ziemlich verwaist

Seit Mitte Februar ist die Welt nicht mehr so, wie sie einmal war. Das Corona-Virus ist weltweit ausgebrochen. In fast allen Staaten ruht seitdem das öffentliche Leben, die Wirtschaft ist teilweise zum Erliegen gekommen. Vor allem der Tourismus bangt um seine Existenz. Aber auch die verarbeitende Industrie musste ihre Werke schließen. So stellte VW die Produktion frühzeitig ganz ein, u.a. weil Zulieferteile aus Fernost fehlten. Die Logistik indes ist bislang nur zum Teil betroffen.

So hat sich die Zahl der in den Hamburger Hafen einlaufenden Seeschiffe kaum reduziert, während die Zahl der Flugbewegungen um über 80 Prozent einbrach. Die HPA gewährt dabei allen noch einlaufenden Schiffen einen Sonderrabatt. Und auch die Stauerei-

en und Lagerbetriebe laufen noch zum Teil auf Hochtouren. Andererseits rechnet die HHLA mit deutlichen Einbrüchen beim Umschlag und hat deshalb die Dividende für das vergangene Jahr trotz guter Abschlusszahlen für 2019 vorsorglich um zehn Cent auf 70 Cent

pro Aktie reduziert. Völlig zum Erliegen gekommen ist die Kreuzschifffahrt. Aida Cruises hat sämtliche Fahrten eingestellt. Doch der große Hammer soll die Häfen erst in diesem Monat treffen. Mit Einbußen von bis zu 80 Prozent wird gerechnet. **Seite 6-9, 18-19**

Hybridlok

Die Havelländische Eisenbahn betreibt Loks mit Diesel- und Stromaggregaten. **S.10**

Freizeitcamp

Michael Speckenbach will eine Fähre zu einer Oase für traumatisierte Kinder umbauen. **S.14**

Bestseller

Eva Almstädt feiert mit ihren maritimen Ostsee-Krimis Erfolge im Buchhandel. **S.16**

GROMEX
DichtungsHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Welt steht einer noch nie dagewesenen Bedrohung gegenüber. Die Bundesregierung schätzt, dass sich bis Ende nächsten Jahres 60 bis 70 Prozent der Deutschen, also fast 60 Millionen Personen, mit dem Corona-Virus infiziert haben könnten. Nimmt man die bislang geschätzte Mortalitätsrate von zwei Prozent an – in Deutschland ist sie bislang deutlich niedriger, in Spanien und Italien deutlich höher – würde das rund 1,2 Millionen Tote nur im Bundesgebiet in nicht einmal zwei Jahren bedeuten.

Im Zweiten Weltkrieg kamen in fünfeinhalb Jahren etwa 2,5 Millionen deutsche Zivilisten ums Leben. Die Gefahr durch das Virus ist also größer als damals. Da es durch Körperflüssigkeiten übertragen wird, ist es richtig, wenn die Menschen möglichst Abstand zu einander halten. Eine Mundmaske schützt übrigens nur andere, nicht einen selbst. Die Regierungen weltweit spielen auf Zeit, bis ein Impfstoff einsatzbereit ist. Warten wir darauf!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



10

100. Ausgabe „StadtLandHafen“ 4
Wiesehr bedroht Corona die Häfen? 6
Alle Fakten zum Virus 8
Erste schwere Cargo-Hybridlok 10

Wirtschaft



12



14



16

Die Nischen der Hitzler Werft 12
Ein Schiff als Freizeitcamp 14
Eva Almstädt: Tatort Küste 16

Recht & Geld

Was darf ich noch in Viruszeiten? 18

Essen



20

Buddha Bowl 20

DVD



21

Hustlers 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

100. Ausgabe „Stadt Land Hafen“

Im Dezember 2011 erschien diese Zeitung zum ersten Mal in Norddeutschland



Chefredakteur Matthias Soyka vor seinem Kerngebiet, dem Hamburger Hafen

Eigentlich wollten wir uns an dieser Stelle in wenig feiern: „Stadt Land Hafen“ hat Jubiläum. Dies ist die 100. Ausgabe. Im Dezember 2011 erschien diese Zeitung zum ersten Mal. Also ein Grund zur Freude für uns und auch Anlass, ein wenig stolz zu sein. Und doch ist in diesen Tagen alles anders. Eine Seuche von biblischen Ausmaßen bedroht uns alle. Darüber mehr auf den nächsten Seiten. Hier möchten wir nun kurz zurück blicken auf das, was uns bis vor kurzem noch sehr wichtig war und nun so unglaublich nebensächlich erscheint.

Als diese Zeitung das erste Mal erschien, war vieles so wie heute und einiges doch ganz anders. Angela Merkel war schon damals Bundeskanzlerin, der Berliner Flughafen war kurz vor der Fertigstellung, und die HPA hatte schon damals keinen Plan, was sie mit den Sedimenten im Hafen anstellen soll. Hamburg wurde indes von der SPD allein regiert und musste sich von der ersten schwarz-grünen Koalition auf Landesebene erholen – das Schlimmste, was der Stadt je passiert war. Die Hamburger CDU war so schwach – ein Umstand, der sich bis heute eher noch verschärft hat – dass sie sich gerade im Hafenbereich Zugeständnisse hat abringen lassen, die Deutschlands größten Logistikstandort noch Jahre später

belasteten. „Hafen finanziert Hafen“ war das krude Motto, das die Grünen der Union eingetrichtert hatten. Die Umschlagbetriebe sollten nicht nur für ihre Suprastruktur sondern auch für die Infrastruktur wie Kaikannten und Ähnliches aufkommen. Ein Schwachsinn, den sich einige Altkommunisten, von denen die Grünen in Hamburg immer noch durchgesetzt sind, ausgedacht hatten, da sie bis heute die Schifffahrt als eine ihrer größten Feinde ansehen und die maritime Wirtschaft, aus welchem Grund auch immer, mit zu den größten Umweltsündern zählen.

Diese Zeitung war stets bemüht, dies als Unsinn zu entlarven. Kein Transportmittel ist, gemessen an der bewegten Ladungsmenge, so um-

weltfreundlich wie das Seeschiff. Und dies mit weitem Abstand.

Auch die Umweltverbände machten in dieser Richtung ein Fass auf, verteuerten die Kreuzschifffahrt. Nun ist es zwar richtig, dass Kreuzfahrtschiffe die bei weitem höchsten Emissionen verursachen, deren Sinn in Anbetracht der transportierten Dinge – hauptsächlich Touristen – als durchaus fragwürdig erscheinen mag. Jedoch gibt es weltweit nur gut 500 Kreuzfahrtschiffe, im Vergleich zu rund 55.000 Handelsschiffen und 105.000 Seeschiffen insgesamt. Ihr Anteil liegt also bei weniger als ein Prozent. Zudem gelten in Häfen seit langem Emissionsbeschränkungen, die den Einsatz von Schweröl un-

tersagen. Seit Beginn dieses Jahres hat die Weltschifffahrtsorganisation (IMO) zudem den Schwefelgrenzwert für Marinediesel von 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent drastisch gesenkt. Ein geradezu revolutionärer Schritt, den vor acht Jahren niemand in der Branche ernsthaft für möglich hielt. Spätestens mit Beginn dieses Jahres ist die Schifffahrt zum absoluten Saubermann der Logistik mutiert.

Da erscheinen die nun mit Wonne von den Grünen aufgestellten Forderungen nach Landstromanschlüssen – vor allem für Kreuzfahrtschiffe – als reichlich überzogen. Schließlich sind diese Anschlüsse nicht nur unverhältnismäßig teuer, sondern werden immer noch mit Kohlestrom (in Hamburg zu über 90 Prozent) und Atomstrom gespeist. Abgesehen davon verfügen nur eine Handvoll Kreuzfahrtschiffe über die nötigen Anschlüsse dafür. Das Nachrüsten eines Schiffes kostet einen siebenstelligen Betrag. Und Neubauten gibt es in dieser Schiffsklasse nur eine gute Handvoll im Jahr. Stattdessen wurden tatsächlich sauberere Alternativen wie die LNG-Barge oder die Port Feeder Barge von den offiziellen Hamburger Stellen abgebugelt.

Ähnlich sinnvoll waren die Forderungen der Grünen nach mehr Hafenkooperation. Angeheizt wurde dies durch den Bau des JadeWeser-Ports (JWP). Die Umweltverbände versuchten, Hamburg und Wilhelmshaven gegeneinander auszuspielen, als es um das Genehmigungsverfahren der Fahrrinnenanpassung der Elbe ging. Die Hansestadt und Wilhelmshaven sollten sich die Verkehrsströme aufteilen, die größten Schiffe nur noch am JWP anlegen, da dort das Wasser so schön tief ist. Die öffentliche Hand habe 500 Millionen Euro am JWP investiert, da

könne man doch nicht die gleiche Summe noch einmal für die Vertiefung der Elbe ausgeben, wenn die Schiffe am JWP viel leichter anlegen könnten, argumentierte der Nabu damals. Auch dies haben wir als kompletten Unsinn entlarvt. Zum einen, weil eine Hafenkooperation, die auf wirtschaftlichem Dirigismus basiert, nach deutschem und europäischem Wettbewerbsrecht restlos illegal ist. Das Bundesverwaltungsgericht sah dies genauso und bündelte sämtliche Einwände der Umweltverbände im Grundsatz ab.

Zum Anderen, weil der ein Anlaufen des JWP für viele Spediteure wirtschaftlich ruinös wäre. Hamburg liegt 100 Kilometer im Landesinneren und ist nicht trotz dieser – zugegeben nautisch schwerer erreichbaren – Lage ein erfolgreicher Hafen, sondern wegen dieser Lage. Der Transport eines Containers auf einem großen Seeschiff kostet etwa drei Cent pro Kilometer, auf einem Lkw über 1,10 Euro, per Bahn etwa 70 Cent. Mit jedem Kilometer, auf dem Ladung per Schiff weiter ins Landesinnere gebracht wird, spart der Verlager massiv Geld. Im Vergleich zum JWP sind dies weit über 100

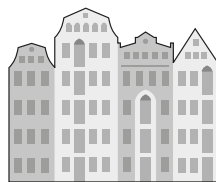
Euro pro Container. Die Gewinnmarge für einen TEU liegt auf den Haupttrouten bei lediglich 50 Euro.

Ein Dank sei an dieser Stelle dem Redaktionsteam gesagt. Matthias Jagenberg schrieb unermüdlich Dutzende von Beiträgen zu aktuellen Rechtsfragen, Andreas Kossak setzte sich mit diversen Fragen der Verkehrsplanung in Bund und Ländern auseinander, Nils Knüppel testete fast 100 norddeutsche Lokomotiven, und mein Bruder Martin besprach ebenso viele DVDs.

Besonderer Dank gilt auch unseren Anzeigenkunden, ohne die diese Zeitung nicht existieren würde. Allen voran Ingo Kock, der mit GÜHH unserer ältester und teuerster Inserent ist. Ebenso Ingo Zemelko (TCO Transcargo), Axel Plass und Axel Kröger (Zippel), Holger Krause (GROMEX) und zuvor Bernd Willms der diese Redaktion besonders unterstützte sowie Andreas Bock (Bock & Schulte). Die Liste ließe sich deutlich verlängern.

Und auch Ihnen als Leser sei gedankt für ihre Treue und ihre Anregungen. Wir werden uns weiter bemühen, ihnen die Logistik näher zu bringen.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Wie sehr bedroht Corona die Häfen?

Ab April könnte der Containerumschlag um 80 Prozent einbrechen



Foto: SLH

Im Waltershofer Hafen lagen Ende März noch etliche große Containerschiffe

Der Containerumschlag in der Nordrange ist laut dem Präsidenten des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, in den ersten beiden Monaten dieses Jahres um etwa zehn Prozent zurückgegangen. Dies rühre noch von der gebremsten Produktion vor dem chinesischen Neujahrsfest Ende Januar her. Diese schnelle nach dem Fest normalerweise sprunghaft in die Höhe. Doch durch das Corona-Virus wurde fast die gesamte Produktion in China gestoppt. Als Reaktion darauf sind bereits 15 Prozent der Containerschiffkapazitäten vorübergehend stillgelegt worden, meldet Alphaliner.

Da die Schiffe in der Regel sechs Wochen für die Strecke von China nach Europa benötigen, werden die Häfen der Nordrange die größten Einbußen erst ab Mitte April voll zu spüren bekommen. Bonz rechnet mit Einbußen im April und Mai im Import zwischen 50 und 80 Prozent. Und auch im Export sehe es nicht besser aus. Viele Fabriken in Europa seien Mitte März geschlossen worden. Die Folgen werde man hier bereits zwei bis drei Wochen später spüren. Schon jetzt gibt es bei den Multipurpose-Terminals, wo Autos und Industrieanlagen verschifft werden, erhebliche Rückgänge. Wie stark die Einbrüche

in der Wirtschaft sein werden, ist fraglich. Die fünf Wirtschaftsweisen der Bundesregierung prognostizieren für dieses Jahr durch das Virus eine massive Rezession mit einem Minus von 2,8 bis 5,4 Prozent in Deutschland.

HHLA-Aktie stürzte fast auf Allzeittief ab

Die Börsen reagierten prompt, brachen um bis zu 50 Prozent ein. Der Kurs der HHLA näherte sich mit gut zehn Euro seinem historischen Tiefststand. Derweil haben die Logistik-Unternehmen eine ganze Reihe von Schutzmaßnahmen begonnen. EUROGATE

schickte in Hamburg alle Mitarbeiter, die aus den Skifahrerferien zurückkamen, in eine zweiwöchige häusliche Quarantäne, als Zusatzurlaub bei voller Bezahlung. Bis heute ist dort niemand infiziert. Die dänische Spedition Ancotrans teilte in ihrer Hamburger Niederlassung die Belegschaft in zwei Hälften und lagerte einen Teil in ein Zusatzbüro aus. Sollte ein Mitarbeiter in der einen Gruppe infiziert werden, bliebe noch die andere Hälfte einsatzbereit. Bei F.A. Kruse in Brunsbüttel werden ankommende Lkw-Fahrer gleich am Tor abgefertigt, nicht mehr in die Büroräume gelassen. Das Unternehmen hat wie viele andere

auch einen Pandemie-Notfallplan erarbeitet, der u.a. vorsieht, dass die Mitarbeiter nur noch in festen kleinen Gruppen arbeiten, der Kontakt zu anderen Kollegen ist untersagt, sämtliche Besprechungen entfallen, die Betriebsduschen wurden geschlossen.

In Hamburg jedoch wundern sich viele Betriebe, dass die HPA weitgehend „abgetaucht“ sei. Es gebe nicht einmal einen zentralen Ansprechpartner, wurde vielerorts bemängelt. Die HPA habe Mitte März einen Krisenstab gebildet, der täglich gemeinsam mit der Geschäftsführung tage und die aktuelle Lage bewerte, heißt es aus der Wirtschaftsbehörde, die die Kommunikation in dieser Frage an sich gerissen hat. In dem Krisenstab seien alle in der aktuellen Situation relevanten Sparten der HPA vertreten. Ziel sei es, die

Funktionsfähigkeit des Hafens und der Logistikkette sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs aufrecht zu erhalten. Die technischen und nautischen Dienstleister seien über den Oberhafenkapitän selbstverständlich eingebunden.

Während skandinavische Häfen Reedern durch eine Aussetzung des Hafengeldes für alle Schiffe entgegenkamen, konnte sich die HPA nur zu Entlastungen von besonders umweltfreundlichen Schiffe durchringen. Bis 30. Juni 2020 gilt 100 Prozent Rabatt für Schiffe, die durchgehend Hafenstrom aus erneuerbaren Energien bezogen haben, 90 Prozent Rabatt für Tier- (internationale Klassifizierung der Emissionen) 3-Schiffe und/oder Schiffe, die Hafenstrom bezogen haben, 50 Prozent Rabatt für Tier 2-Schiffe und 20 Prozent

Rabatt für Tier 1-Schiffe. Hafenbarkassen müssen generell nichts zahlen.

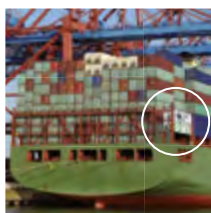
Terminalbetrieben indes wurde die Pacht für die kommenden Monate nur gestundet. Ein Umstand, der den UVHH erzürnt. „Wir sind Teil der kritischen Infrastruktur, müssen also den Betrieb für die Versorgung des Landes aufrechterhalten“, schimpft Bonz. Die großen Terminalbetriebe erhielten jedoch keinerlei Staatshilfen. Während die städtische Sprinkenhof AG ihren Mietern Mietminderungen eingeräumt habe, sei dies im Hafen nicht möglich. Im Gegenteil. Die HPA habe angekündigt, im kommenden Jahr die Pachten im Hafen, die ohnehin schon die höchsten in ganz Europa seien, nochmals um 3,5 Prozent zu erhöhen.

Text: Matthias Soyka

HYBRID PORT ENERGY

The clean and mobile alternative to shore power

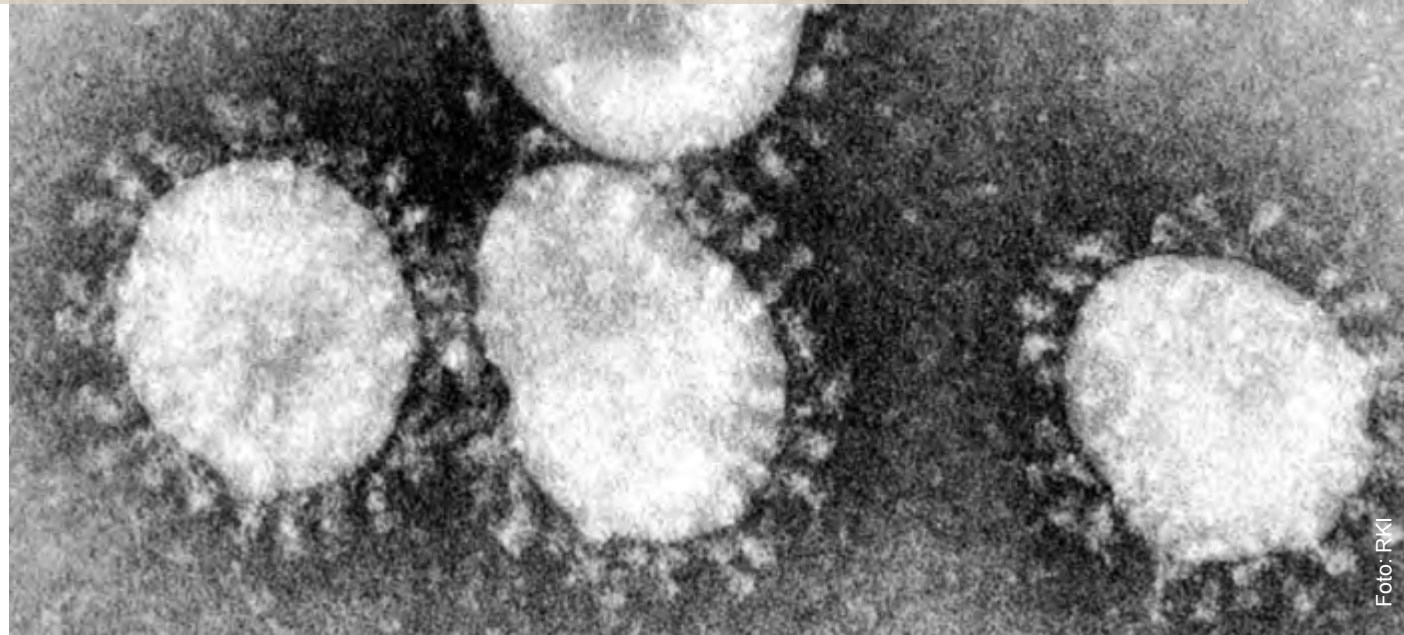
The **Becker LNG PowerPac®** supplies clean power to commercial ships in ports. Instead of using on-board diesel engines, the **Becker LNG PowerPac®** reduces harmful emissions. The containerised unit is a quickly implemented power solution for any port.



www.hybrid-port-energy.com

Alle Fakten zum Corona-Virus

Zwischen zwei und sieben Prozent der der Fälle verlaufen tödlich



Das Virus unter dem Mikroskop: Wegen seiner kronenförmig angeordneten Rezeptoren wird es „Corona“ genannt

Das Corona-Virus (COVID 19) trat wohl erstmals im Dezember 2019 in der chinesischen Stadt Wuhan auf einem Fischmarkt auf und verbreitete sich von dort weltweit. Es ist eine Abwandlung des SARS-Virus (Schwere Akute Respiratorisches Syndrom), das 2002/2003 rund 1.000 Todesopfer forderte. SARS-Viren führen in schweren Fällen vor allem zu Lungenentzündungen. Die Mortalitätsrate des Corona-Virus wird auf zwei bis sieben Prozent geschätzt.

Experten vermuten, dass in Europa vor allem das Champions-league-Spiel Atalanta Bergamo-FC Valencia für eine sprunghafte Verbreitung gesorgt hat. Im Mailänder San Siro Stadion waren über 40.000 Besucher, viele aus dem nahe gelegenen Bergamo. Bereits auf dem Rückweg war ein Drittel des Valencia-Trosses infiziert.

Fünf bis sechs Tage Inkubationszeit

Die Inkubationszeit von der Ansteckung bis zum Ausbruch der Krankheit liegt bei fünf bis sechs Tagen. Dies macht die Eindämmung der Pandemie so tückisch. Etwaig Infizierte wissen gar nicht, dass sie sich angesteckt haben.

Ein Infizierter ist bis maximal acht Tage nach dem Ausbruch der Krankheit ansteckend. Die gesamte Krankheitsdauer wird auf zehn Tage beziffert.

Der Hauptübertragungsweg ist die Tröpfcheninfektion, die im Wesentlichen durch ausgehustete Flüssigkeit oder Schweiß weitergegeben wird. Theoretisch möglich sind auch Schmierinfektion und eine Ansteckung über die Bindehaut der Augen. Eine Infektion über Aerosole, also durch die Luft, wurde bislang nicht bestätigt. Das bedeutet, dass die Ansteckung über das Berühren von kontaminierten Flächen mit anschließendem Einreiben in den eigenen Körper, vornehmlich das Gesicht, erfolgt. Auf Edelstahl

und Kunststoffoberflächen soll das Virus bis zu drei Tage überleben können, auf Pappe bis zu 24 Stunden.

80 Prozent der Infektionen verlaufen mild

Die Krankheitsverläufe sind unspezifisch, vielfältig und variieren stark, von symptomlosen Verläufen bis zu schweren Pneumonien mit Lungenversagen und Tod. 80 Prozent der Verläufe sind jedoch mild. Bisher weiß man nicht, warum. Sechs Prozent der Fälle verliefen bisher kritisch bis lebensbedrohlich. Die häufigsten Symptome sind Fieber (90 Prozent) und Husten (70 Prozent). Zudem kann es zu Kurzat-

migkeit (20 Prozent), Hals- oder Kopfschmerzen (je 15 Prozent), Übelkeit, verstopfter Nase (je zehn Prozent) oder Durchfall (fünf Prozent) kommen. Manche Patienten stellen auch einen vorübergehenden (drei Tage) Verlust des Geschmacksinns fest.

Erste Testreihen mit Impfstoffen laufen

Aktuell steht kein Impfstoff zum Schutz vor COVID-19 zur Verfügung. Laut WHO befinden sich derzeit mehr als 40 Impfstoff-Kandidaten in der Entwicklung, die auf unterschiedlichen Plattformen aufbauen. Fast alle Kandidaten befinden sich derzeit noch in der prä-klinischen Entwicklungsphase. Ein Entwickler hat die Verabreichung erster Impfstoffdosen bei Menschen im Rahmen einer Phase 1 Studie

Mitte März in den USA bekannt gegeben. Weitere Entwickler haben den Beginn von klinischen Phase-1-Studien für April/Mai angekündigt. Realistisch dürfte eine Verabreichung von Impfstoffen aber erst Anfang nächsten Jahres möglich sein.

Hochschule filtert Antikörper für Erkrankte aus

Die Medizinische Hochschule Hannover hat jedoch damit begonnen, aus dem Blut von genesenen Patienten Antikörper zu filtern und diese schwer Erkrankten zur Bekämpfung des ausgebrochenen Virus zu verabreichen.

Spender mögen sich unter 0800 532 53 25 oder per Mail bei RKP-Spende@mh-hannover.de melden. Viele sollen dem Aufruf bereits gefolgt sein.

Text: Matthias Soyka

Risikogruppen

- Ältere Personen (mit steigendem Risiko für schweren Verlauf ab etwa 50 Jahren)
- Raucher
- Personen mit Vorerkrankungen:
 - Herz-Kreislauf-System (koronare Herzerkrankung und Bluthochdruck)
 - Lunge (z.B. Asthma, chronische Bronchitis)
 - chronische Lebererkrankungen
 - Diabetes mellitus (Zuckerkrankheit)
 - Krebserkrankung
 - geschwächtes Immunsystem (durch eine Erkrankung als Folge einer Immunschwäche oder Einnahme von Medikamenten, die die Immunabwehr schwächen, wie Cortison)



Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Erste Jumbo-Hybridlok

Die Havelländische Eisenbahn hat kombinierte Strom- und Dieselmotoren geordert



Fotos: SLH

Die EuroDual-Lokomotive verfügt über 8.500 elektrische und 3.800 Diesel-PS

Premiere auf der Hohen Schaar: Auf der Hamburger Elbinsel fuhr ein 640 Meter langer Güterzug mit Schotter in den Güterbahnhof, der von der ersten im Cargo-Bereich im Einsatz befindlichen Hybridlokomotive gezogen wurde. „EuroDual“ nennt sich die 123 Tonnen schwere Maschine der Schweizer Firma Stadler.

6 Millionen Euro kostet eine Lok. Damit ist sie rund 50 Prozent teurer als herkömmliche Zuggeräte. Die Havelländische Eisenbahn (HVLE), eines der größten deutschen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, hat gleich zehn von ihnen geordert. Für die HVLE mit ihrem Jahresumsatz von 50 Millionen Euro ist das mit Abstand die größte Investition der Firmengeschichte. Die Mehrkosten werden allerdings von einer ganzen Reihe Vorteile mehr als aufgewogen. Da ist zum Einen natürlich der Hybridantrieb, der es erlaubt, einen Zug selbst bis an die Kaikante zu ziehen, ohne die Lok zu wechseln. Der Hafenbereich ist allorts wegen der Ladekrane nicht elektrifiziert. Zudem

kann die Lok problemlos auch das übrige deutsche Streckennetz be-



Daniel Mansholt,
HPA-Leiter Bahnentwicklung

fahren, freut sich HVLE-Vorstand Martin Wischner. Von den rund 32.000 Kilometern im Bundesgebiet ist rund ein Drittel immer noch nicht mit Oberleitungen versehen. Zum Dritten sind da noch die dreiaxigen Drehgestelle, die bei Lokomotiven eher unüblich sind. Sie erhöhen die Traktionsfähigkeit um 50 Prozent. Und schließlich verfügt die Lok über eine derart große Leistung (8.500 PS elektrisch, 3.800 PS Diesel), dass sie selbst schwerste Güterzüge wie den 4.500 Tonnen schweren Güterzug auf der Hohen Schaar allein ziehen kann. Viele der rund 10.000 auf dem Markt befindlichen Güterloks können nur bis knapp 4.000 Tonnen ziehen. Für schwere Waggon muss



Schalter für den Stromabnehmer



Noch liegt der Pantograf



Jetzt fährt er hoch



Nun hängt die Lok am Stromnetz



Drei Achsen für mehr Traktion

Lokführer Ralf Lohmann hatte schon die Testfahrten mitgemacht

eine zweite Lok angekoppelt werden, deren Leistung aber nur zu 20 Prozent benötigt wird. Dies entfällt mit der EuroDual. Sie ist eine Art Eier legende Wollmilchsau.

Für die Hamburg Port Authority (HPA) ist die Lok auch in mehrfacher Hinsicht ein Grund zur Freude. Daniel Mansholt, Leiter der Bahnentwicklung, sieht zum einen die geringeren Emissionen, die durch die Lok ausgestoßen werden. Wenn der Diesel angeworfen wird, um einen Generator für die E-Maschinen anzutreiben, werden die Abgase durch eine Ad Blue-Einspritzung gereinigt. Zudem sind auf den Gleisen dank der Hybrid-

lok weniger Rangierbewegungen notwendig, da keine andere Diesel-Rangierlok notwendig ist. „Unser Gleisnetz kann dadurch effektiver genutzt werden“, erklärt er.

Die Lok ist erst seit vier Wochen im Einsatz. Zugführer Ralf Lohmann merkt aber schon jetzt den Unterschied. Wenn er früher mit einer anderen Lok unterwegs war, musste er täglich zur Dieseltankstelle, mit der EuroDual nur alle vier Tage. Dann ist der 3.500 Liter Tank leer. Und da die Lok mit allerlei Zusatz-Sicherheitstechnik ausgestattet ist, darf sie auch in ganz Europa eingesetzt werden.

Text: Matthias Soyka



Noch ein Plus: Die Lok kann schwerste Güterzüge bis 5.000 Tonnen alleine ziehen

Nischen und Spezialbau

Die Hitzler Werft in Lauenburg fährt ein dreigleisiges Geschäftsmodell



Fotos: SLH

Der Frachter „Charlie“ von der Hamburger Ewerführerei Walter Lauk liegt zur Reparatur am Kai

Die deutsche Werftenlandschaft hat sich in den letzten 20 Jahren stark verändert. Während früher hierzulande auch Containerschiffe, Bulker und Frachter gebaut wurden, haben uns die Werften in Fernost dieses Massengeschäft längst abgejagt. Geblieben ist der Spezialschiffbau. Das gilt für Hochseeschiffe genauso wie für Binnenschiffe. Ein Beispiel hierfür ist die Hitzler Werft in Lauenburg.

Auch bei dem Traditionsunternehmen an der Elbe spielt der Neubau nur noch eine untergeordnete Rolle. „Wir fahren ein dreigleisiges Geschäftsmodell“, erklärt der technische Leiter Werner Büker. Denn die Zeiten, in denen hier Güterschiffe in der 140 mal 48 mal 30 Meter großen Halle gebaut wurden, sind längst vorbei. Im Jahr 2000 war die Hitzler Werft in die Insolvenz geschliddert, weil hiesige Kunden die zwischen 3 und 4 Millionen Euro teuren Schiffe lieber in Asien oder Serbien geordert hatten, die dann als Decksladung auf Seeschiffen nach Europa transportiert wurden. Dies werde heute noch so gemacht und sei dennoch deutlich billiger als der Neubau hier vor Ort.

Das Familienunternehmen fand da-



Werner Büker,
Technischer Direktor

mals mit den Arminius Werken aus Bodenwerder an der Weser (zwischen Bielefeld und Braunschweig) einen Investor und kehrte zu den eigenen Wurzeln zurück. 1885 war die Werft als Reparaturbetrieb entstanden. Schiffe bis 130 Meter Länge und 850 Tonnen Gewicht können in Lauenburg über Winden auf Slipanlagen an Land gezogen und bearbeitet werden. Die Arbeit ist meist aufwändiger als früher, so Büker. Ältere Schiffe mit einfachem Rumpf verfügten im Frachtraum über einen Holzboden, der bei Wartungsarbeiten hochgenommen wird. Etwaige Leckagen seien gut sichtbar und könnten problemlos versiegelt werden. Bei den neuen Doppelhüllenfrachtern sei dies nun anders. Die Hohlräume zwi-



Bis zu 130 Meter lange Schiffe können hier an Land gezogen werden

schen beiden Hüllen seien nicht einsehbar. Wenn es Schäden gebe, seien die meist gravierender.

Das zweite Standbein seien Yachten, die im Winter in der großen Halle eingelagert und gewartet werden. Bis zu 60 Boote liegen hier. Und der dritte Geschäftsbereich ist die Konstruktion von Neubauten, die andere Werften ausführen. „Wir haben in unserem Planungsbüro immer noch sehr viel Knowhow, das uns vor allem beim Spezialschiffbau zugutekommt“, sagt Bükler.

Behördenschiffe- und Komponenten-Neubau

Ganz ohne Neubauten freilich kommt auch die Hitzler Werft nicht aus. Behördenschiffe werden hier immer wieder gebaut. So zuletzt vier Schlepper für die Hamburg Port Authority. Auch Komponenten als Ersatzteile von bestehenden Anlagen wie beispielsweise für die HHLA werden hier gefertigt. Dafür gibt es im Außenbereich diverse Kräne, die bis zu fünf Tonnen heben können. In der Fertigungshalle verfügen zwei Portalkräne über eine Hubleistung von bis zu 32 Tonnen.

Schiffbau ist in Deutschland indes längst kein Geschäft mehr, in dem Heerscharen von Mitarbeitern beschäftigt werden. 1957 hatte die Hitz-

ler Werft 700 Arbeiter, heute sind 48 Mann angestellt. Dennoch ist Bükler optimistisch. Auch wenn die Politik der Werft gerade ein wenig zu schaffen macht. Sie liegt an der Einfahrt zum Elbe-Lübeck-Kanal (ELK). Dessen Ausbau hätte für die Werft durchaus positive Auswirkungen haben können. Nun aber ist das Bundesverkehrsministerium auf die Bremse getreten, nachdem der ELK als vordringlicher Bedarf in den Plan aufgenommen worden war. Eine Idee, die Bükler mit einer Reederei vorantreiben wollte, war das



Die große Konstruktionshalle

autonome Fahren auf dem ELK. Bis Artlenburg sei dies durchaus möglich. Das wäre ein Projekt, an dem sich die Hitzler Werft durchaus auch finanziell beteiligen könnte, überlegt Bükler.

Text: Matthias Soyka



Auch Umbauten alter Schiffe werden bei der Hitzler Werft erledigt

Maritimes Freizeitcamp

Ein Lübecker Ex-Anwalt will auf einem Schiff traumatisierten Kindern helfen



So oder so ähnlich könnte die „Mary Poppins“ einmal aussehen

Keine Erkenntnis ist so aktuell wie diese: Wer eine schwere Krankheit durchlitten hat oder eine ihm nahestehende Person bei ihrem Leiden mit begleitet hat, ist irgendwann psychisch am Ende. Und Kinder trifft es oft doppelt hart. Doch was soll man dann tun? Reha-Einrichtungen gibt es nur für die gesundheitlichen Folgen. Michael Speckenbach will diese Lücke mit einem „Maritimen Freizeitcamp“ füllen. Dazu will er ein altes Fährschiff kaufen und umbauen.

Das klingt zunächst ein wenig verrückt, doch der Lübecker Ex-Anwalt meint es völlig ernst. So ernst, dass er dafür sein Haus verkauft und in die Gründung der Bowspirit GmbH gesteckt hat, die seit gut einem Jahr Gelder sammelt, um den Traum von Abenteuer und Erlebnispädagogik auf dem Wasser zu realisieren. Die Idee hatte Speckenbach während einer Autofahrt, als er vor fünf Jahren im Radio die Geschichte eines Kindes hörte, das ein Krebsleiden überwunden hatte und nun ein Feriencamp besuchte. „Das traf mich wie ein Hammer. Ich sagte mir, da musst Du auch etwas tun“, berichtet er. Zuerst dachte er an ein Blockhüttenlager an der Ostsee. Aber erst ein befreundeter Seemann brachte ihn auf die Idee, aufs Wasser zu gehen. Als ehemaliger Direktor für Kommunikation bei der Reederei Scandlines sind dem Lübecker die Abläufe und Kos-

ten für ein Schiff sehr wohl bekannt. Später war er auch einmal im Gesundheitssektor tätig, so dass er auch dort die Modalitäten kennt. Bei genauem Nachrechnen kam er zu dem Schluss, dass der Aufenthalt eines Kindes in einer Reha-Einrichtung an Land genauso teuer wäre wie die Unterbringung auf einem Schiff.

30 Jahre alte Fähre kaufen und umbauen

Am besten geeignet wäre für Speckenbach eine 25 bis 30 Jahre alte Fähre, da diese nicht nur über Platz für bis zu 200 Kinder und deren Betreuer bieten würde, sondern durch das Parkdeck auch einen Raum für körperliche Aktivitäten bietet. Neben Sport wie Basketball, Tischtennis und Ähnliches könnten hier auch Events wie kleine Konzerte oder Bühnenaufführungen stattfinden.

Doch das alles kostet zunächst

einmal reichlich Geld. 10 bis 12 Millionen Euro schätzt Speckenbach, werden nötig sein, um ein Schiff anzuschaffen sowie betriebsfertig und kindgerecht umzubauen. Dabei hofft er, die Zulassung unter die deutsche Flagge zu bekommen, denn dann bestünde auch die Möglichkeit, dass die Krankenkassen die Kosten für den Aufenthalt an Bord mit übernehmen würden.

Gelder will Bowspirit direkt über Spenden oder durch Marketing-Angebote einnehmen. „Das hat steuerliche Gründe“, erläutert Speckenbach. Spenden seien in ihrer steuerlichen Absetzbarkeit gedeckelt, Marketingausgaben nicht. Deshalb bietet Bowspirit auf der Außenhaut des künftigen Schiffes Flächen an, auf denen das Logo der Sponsoren weithin sichtbar sein soll.

Während der rund dreiwöchigen Fahrt sollen Kinder aus ganz Europa an Bord sein, die alle ein

ähnliches Schicksal verbindet. „Die Kinder sollen sich nicht erst erklären müssen was ihnen widerfahren ist“, sagt Speckenbach, „sondern sich unter Gleichen fühlen, die einander verstehen.“ Jüngere Kinder müssten von einem Elternteil begleitet werden, Ältere könnten allein den Trip durch die europäischen Gewässer antreten. Heimathafen soll im Idealfall Lübeck sein.

Das Meer ist unsere Batterie

Warum muss das alles aber unbedingt auf dem Wasser stattfinden? „Zum einen haben wir Initiatoren der Bowspirit Kids eine ganz besondere Verbindung zum Wasser. Für uns ist das Meer unsere Batterie. Wir können nicht ohne. Die positiven Erfahrungen,



Michael Speckenbach,
Bow Spirit

die wir am, auf und im Wasser gerade in Lebenskrisen erlebt haben, wollen wir teilen.“ Zum anderen komme alles Leben auf unserem Planeten evolutionshis-

torisch aus dem Meer. Was liege da näher, als das Meer zu nutzen, um wieder „heil“ zu werden. Und zum Dritten solle den Kinder die Bedeutung der Meere für unser aller Leben näher gebracht werden.

Erste Unterstützer für das Projekt gibt es bereits. Die Vereinigung der Lübecker Schiffsmakler zum Beispiel oder die Hamburger GÜHH GmbH. Ob Speckenbach genug Mittel zusammen bekommt, weiß er nicht. „Ich will jedenfalls nicht mit 80 im Lehnstuhl sitzen und mich ärgern, dass ich es nicht versucht habe, diesen Traum Realität werden zu lassen.“ Einen Namen für das Schiff hat er jedenfalls bereits: „Mary Poppins“. Das zauberhafte Kindermädchen schaffte es auch, dass Träume wahr werden.

Text: Matthias Soyka

F.A. KRUSE jun.
UNTERNEHMENSGRUPPE • 25541 BRUNSBÜTTEL
SEIT 1902

Hol an – mog fass.

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
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Tatort Küste

Morde rund um die Ostsee machten Eva Almstädt zur Bestsellerautorin



Fotos: Bastei Lübbe

Eva Almstädt vor dem Lübecker Holstentor, hinter dem nicht weit entfernt das Polizeipräsidium liegt

Die norddeutsche Küste hat immer wieder Autoren und Filmemacher inspiriert, hier ihre Geschichten spielen zu lassen. Eine der Erfolgreichsten ist Eva Almstädt, die mittlerweile 17 Romane veröffentlicht hat. Zuletzt landete sie mit „Ostseeangst“ auf Platz 3 der Spiegel Bestsellerliste. Alles sind Kriminalgeschichten, bis auf einen drehen sie sich um die Lübecker Kommissarin Pia Korritki. Und hin und wieder spielt ein Teil des Plots auch in der Logistik. So etwa in „Blaues Gift“, wo am Anfang eine Scandlines-Fähre ein unbemanntes Segelboot rammt. Nun steht ihr neuester Roman „Ostseegruft“ unmittelbar vor der Veröffentlichung.

Was treibt dazu, eine gelernte Raumausstatterin und Innenarchitektin Kriminalbuchautorin zu werden? „Ehrlich gesagt war es Langeweile“, gibt die 54-jährige Hamburgerin zu, die 2003 mit zwei kleinen Kindern in Grebin nahe Plön lebte und im Mutterschaftsurlaub nichts zu tun hatte. Geschichten hatte sie schon als Kind gerne geschrieben. Doch nun, tagsüber so einsam auf dem Land, kam die alte Leidenschaft wieder. Die hochaufgeschossene Blondine (1,83 Meter) besorgte sich ein paar Standardwerke, in denen erklärt wurde, wie man einen guten Roman aufbaut. „Das Muster ist

auch in vielen Filmen wieder zu finden“, erklärt sie. Und so basierte sie an ihrem Erstling, „Kalter Grund“, und verschickte das Manuskript an diverse Verlage.

**Bastei Lübbe nahm
sie unter Vertrag**

Eine der größten deutschen Verlagsgruppen, Bastei Lübbe, erkannte schnell das Potenzial und kaufte das Manuskript. Das Buch, das 2004 erschien, verkaufte sich ganz ordentlich, so dass ein Zweites folgen sollte. Doch so richtig Fahrt nahm die Pia-Reihe erst mit Band acht auf, als sich das Marketing des Ver-

lags entschloss, den Romanen Titel zu geben, die die Nähe zum Maritimen widerspiegeln sollten. Alle folgenden Bücher haben nun „Ostsee“ mit im Titel, angefangen mit „Ostseefluch“.

Mittlerweile wurden die Almstädt-Romane schon fast 2 Millionen Mal verkauft. Bei Bastei Lübbe sind nur Ken Follet („Die Nadel“) und Dan Brown („Der Da Vinci Code“) als Autoren deutlich erfolgreicher. Kein Wunder, sie wurden auch in etliche Sprachen übersetzt. So weit ist Eva Almstädt noch nicht. Dafür hat das Fernsehen mittlerweile an ihre Tür geklopft. Deutschlands bekannteste TV-Produzentin Re-

gina Ziegler hat sich die Rechte gesichert und bastelt an einem Piloten.

Der Erfolg der Pia-Reihe rührt sicherlich von der Detailtreue her. Almstädt fährt immer wieder im Lübecker Raum herum und sucht nach Locations, wo eine Szene spielen könnte. Die Namen gerade der kleinen Orte verfremdet sie dabei. Aber auf Lesungen kommen immer wieder Zuhörer auf sich zu und fragen, ob diese Szene nicht bei ihnen im Ort spiele. „Ich hasse es, mir Örtlichkeiten auszudenken“, gibt Almstädt zu, die nun wieder im Norden Hamburgs lebt. Die Realität sei das Inspirierendste. Ihr neuester Roman, „Ostseefalle“, an dem sie gerade schreibt, spielt zum Teil auf einem Binnenschiff. Hierzu hat sie bei der Hamburger Ewerführerei Walter Lauk angefragt, ob sie ein Binnenschiff zwecks Recherche einmal besichtigen kann. Tags darauf stand sie auf „Charlie“ und prüfte die Realität, ob sie mit dem, was sie sich ausgedacht hatte, mithält.

Auch im Lübecker Kommis-

sariat kennt man Eva Almstädt mittlerweile gut. Denn mit ihrer Detailversessenheit ist sie auch wiederholt bei der Polizei vorstellig geworden, um sich von ihr die Abläufe der Ermittlungstätigkeiten genau erklären zu lassen. „Die Pia-Romane gehören hier zur Pflichtlektüre“, witzelte einer der Beamten unlängst.

Angst, dass ihr nach 18 Romanen der Stoff ausgehen könnte, hat Eva Almstädt nicht. „Vieles von dem, was ich im Alltag erlebe, greife ich in meinen Romanen auf“, sagt sie. Auch Vorfälle, die sie in der Zeitung gelesen hat, baut sie in die Handlung mit ein. Ihre Hauptperson ist an die frühere Voltigier-Lehrerin ihrer Tochter angelehnt, die im Hauptberuf Kriminalkommissarin ist. Bis zu zehn Seiten am Tag hämmert sie in die Tastatur, wenn sie im Schreibmodus ist. Das sei reine Fleißarbeit, versichert sie. Die Kerntätigkeit sei das Plotten, also das Entwickeln der Handlung und der darin vorkommenden Charaktere. Da ein Teil der Personen rund um das Lübecker

Kommissariat immer wieder vorkommt, ist dies nicht mehr ganz so aufwändig wie zu Beginn der Reihe. Vielmehr komme es nun darauf an, die Beziehungen der Personen untereinander immer mehr zu vertiefen.

Bis zu 15 Seiten ist die Plottliste am Ende lang, auf der jede Szene einzeln beschrieben wird. „Ohne dieses Gerüst würde jeder Roman im Chaos enden. Man kann sich nicht einfach hinsetzen und drauflos schreiben. Ein Buch zu schreiben ist harte Arbeit und erfordert viel Vorarbeit.“ So schafft sie im Jahr auch meist nur ein Buch. Rund 400 Seiten, die sie meist in etwa zwei Monaten in den Computer tippt. Und das an allen möglichen Orten: Im Zug, wenn sie zu einer Autorenlesung fährt, im Schreibcafé, wo sie sich mit einer Kollegin regelmäßig trifft, oder auf der Terrasse. „Ich kann dann völlig abschalten und mich nur auf die Szene konzentrieren“, erzählt sie. Alles laufe vor ihrem inneren Auge wie in einem Film ab.

Text: Matthias Soyka



Der Erstling aus dem Jahr 2004



Gerade herausgekommen



Erscheint zum Monatsende

Was darf ich noch in Viruszeiten?

So verhalten sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer während der Krise korrekt

Das Corona-Virus hat eine noch nie dagewesene Situation geschaffen, die jeden Lebensbereich betrifft. Auch juristisch bedeutet das Virus in vielerlei Hinsicht absolutes Neuland. Denn das Virus hat auch die Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft außer Kraft gesetzt und eine tiefe Verunsicherung geschaffen. Insbesondere Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen jetzt Klarheit darüber erhalten, wie sie sich juristisch korrekt verhalten.

Zunächst sollten Arbeitgeber ihre Mitarbeiter darüber informieren, wie hoch das Risiko einer Infektion ist und wie sie sich vor dem Corona-Virus schützen können. Mit der reinen Information ist es allerdings nicht getan. Was Arbeitgeber genau unternehmen müssen, ist zurzeit noch unklar, weil es für die Corona-Krise kein Beispiel gibt. Es gelten zunächst einmal die allgemeinen Grundsätze des Arbeitsschutzes (§ 4 Arbeitsschutzgesetz). Zudem hat der Arbeitgeber eine Fürsorgepflicht. Laut § 618 BGB muss er alles dafür tun, damit Angestellte ihre Arbeit gefahrlos erledigen können. Der Arbeitgeber muss also Maßnahmen treffen, damit sich Arbeitnehmer nicht am Arbeitsplatz anstecken. Dazu gehören auch Mundschutzmasken und Desinfektionsmittel vor allem in den sanitären Anlagen und an den Zugängen des Betriebes.

Der Arbeitgeber hat zudem ein Weisungsrecht (§ 611a Abs.1 S.2 BGB). Um eine Ausbreitung des Corona-Virus zu verhindern,

darf er darum Mitarbeiter dazu verpflichten, einen Mundschutz zu tragen und sich regelmäßig die Hände zu waschen oder zu desinfizieren. Diese Anweisungen sind in einer Situation wie der derzeitigen durch das Weisungsrecht gedeckt. Gibt es einen Betriebsrat, so ist bei solchen Maßnahmen dessen Mitbestimmungsrecht zu berücksichtigen (§ 87 Abs. 1 Nr. 1 Betriebsverfassungsgesetz).

Das Direktionsrecht hat aber seine Grenzen: Der Arbeitgeber darf nicht massiv in das grundrechtlich geschützte Persönlichkeitsrecht oder in das Recht auf körperliche Unversehrtheit des Arbeitnehmers eingreifen. So darf der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer weder verpflichten, sich impfen zu lassen, sobald ein Impfstoff erhältlich ist, noch sich ärztlich untersuchen zu lassen.

Arbeitnehmer sind ihrerseits grundsätzlich dazu verpflichtet, sich umgehend beim Arbeitgeber krank zu melden. Die Art der Erkrankung müssen sie ihm hingegen nicht

mitteilen. Da es sich bei dem Corona-Virus aber um eine hochansteckende und gefährliche Krankheit handelt, wird man aus der allgemeinen arbeitsrechtlichen Treuepflicht herleiten können, dass Arbeitnehmer ausnahmsweise die Art ihrer Erkrankung mitteilen müssen. Denn nur so kann der Arbeitgeber entsprechende Schutzmaßnahmen gegen die Verbreitung des Virus ergreifen. Um diesbezüglich Klarheit herzustellen, sollten Unternehmen solche Punkte frühzeitig regeln, zum Beispiel als gesonderte Betriebsvereinbarung zu Infektionskrankheiten.

Ob ein Mitarbeiter auf einer privaten Reise einen Zwischenstopp in China eingelegt hat oder zum Skilaufen in einem der vom Corona-Virus betroffenen Gebiete in Italien gewesen ist, hat den Arbeitgeber zunächst nicht zu interessieren, denn auch das ist grundsätzlich Privatsache. Arbeitgeber haben also kein Auskunftsrecht im Hinblick darauf, ob ein Mitarbeiter in einem der gefährdeten

Gebiete war. Aber: Aus der bereits erwähnten Fürsorgepflicht des Arbeitgebers kann sich ein Anspruch darauf ergeben zu erfahren, ob jemand im unmittelbaren Umfeld eines Arbeitnehmers Symptome des Corona-Virus hat. Denn dann muss der Chef die Kollegen vor einer Ansteckung schützen. Wenn ein Mitarbeiter am Corona-Virus erkrankt ist oder der Verdacht besteht, sollten Arbeitgeber eng mit dem Gesundheitsamt zusammenarbeiten und Schutzmaßnahmen für die restliche Belegschaft ergreifen. Weisen auch andere Mitarbeiter Corona-Symptome (Husten, Schnupfen, Halskratzen und in manchen Fällen auch Durchfall) auf, sollten Arbeitgeber sie nach Hause schicken.

Jedoch Angst vor Ansteckung alleine rechtfertigt nicht, dass man zu Hause bleiben darf. Das gilt auch für den Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Liegt kein konkreter Verdacht auf eine Infektion eines Mitarbeiters vor, müssen Arbeitnehmer grundsätzlich

im Unternehmen erscheinen – es sei denn, ein Arbeitgeber vereinbart mit seinen Mitarbeitern, dass sie im Homeoffice arbeiten dürfen. Verweigert ein Mitarbeiter aus Angst vor einer Ansteckung die Arbeit, obwohl kein Verdacht auf eine Infektion besteht, darf dieses Verhalten abgemahnt werden und kann im Wiederholungsfall zu einer verhaltensbedingten Kündigung führen. Liegt dagegen ein Verdacht vor, dass ein Mitarbeiter sich mit dem Corona-Virus infiziert hat, sieht es anders aus: Bei einer konkreten Ansteckungsgefahr dürfen Arbeitnehmer von zu Hause arbeiten, wenn ihre Tätigkeit und ihre Wohnsituation das ermöglichen.

Chefs dürfen Mitarbeiter auch anweisen, zu Hause zu bleiben. Wenn ein Arbeitgeber einen Mitarbeiter aus Vorsichtsgründen nicht im Betrieb haben will, dann muss er ihn bezahlt freistellen. Zwangsurlaub darf der Arbeitgeber nicht anordnen. Auch Homeoffice dürfen Arbeitgeber nicht einseitig anordnen. Dies muss immer von beiden Seiten akzeptiert werden. Weigert sich ein Mitarbeiter, im Homeoffice zu arbeiten, muss der Arbeitgeber ihn daher von seiner Arbeitspflicht entbinden und bezahlt freistellen.

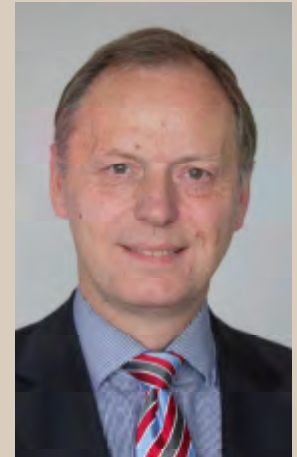
Normalerweise bekommen kranke und arbeitsunfähige Mitarbeiter eine Lohnfortzahlung. Besteht jedoch nur der Verdacht

einer Infektion und ordnen die Behörden ein Beschäftigungsverbot oder eine Quarantäne an, haben sie keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung. Die Arbeitnehmer erhalten stattdessen vom Staat eine Entschädigungszahlung. Die muss der Arbeitgeber zwar auszahlen, bekommt sie aber vom zuständigen Gesundheitsamt erstattet. Das ist im Infektionsschutzgesetz (§ 56 Abs. 1 IfSG) festgelegt. Für die ersten sechs Wochen wird sie in Höhe des Verdienstausfalls gewährt (§ 56 Abs. 2 IfSG). Ab der siebten Woche wird sie in Höhe des Krankengeldes gezahlt. Das Krankengeld beträgt 70 Prozent des Bruttoverdienstes, aber nicht mehr als 90 Prozent des Nettoeinkommens.

Schließen Schulen oder Kitas als Vorsichtsmaßnahme, haben Eltern zunächst Pech: Sie müssen für einen Ersatz der Kinderbetreuung sorgen oder sich selbst kümmern, sich dafür Urlaub nehmen oder unbezahlt von der Arbeit freistellen lassen – genau wie bei einem Kita-Streik oder wenn Kitas oder Schulen wegen eines Sturms schließen. Klappt das nicht, ist es bei den meisten Arbeitgebern unproblematisch, bis zu fünf Tage unbezahlt zu Hause zu bleiben und eine Ersatz-Betreuung zu organisieren. Das Bürgerliche Gesetzbuch sieht grundsätzlich auch eine Lohn-

fortzahlung vor, wenn sich keine Betreuung finden lässt. Denn dann liegt eine persönliche vorübergehende Verhinderung gem. § 616 BGB vor. Dies gilt jedoch nur für wenige Tage. Zudem wird ein solcher Anspruch in vielen Tarif- oder Arbeitsverträgen wirksam ausgeschlossen. Hier sollten Beschäftigte genau prüfen, was für sie gilt.

Ist das Kind eines Mitarbeiters allerdings am Corona-Virus erkrankt, gelten die allgemeinen Regeln: Arbeitnehmer haben dann das Recht, entsprechend der einschlägigen sozialrechtlichen Regelungen eine Freistellung aufgrund der Erkrankung



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

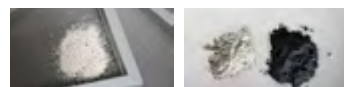
des Kindes in Anspruch zu nehmen. Gesetzlich vorgesehen sind insoweit bis zu zehn Tage pro Kind und Elternteil, bei Alleinerziehenden also 20 Tage.

Text: Matthias Jagenberg
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
www.bock-schulte.de

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

Sushi bis zum Abwinken

Im „Buddha Bowl“ gibt es japanische und indochinesische Köstlichkeiten



Bei schönem Wetter geht's ins Freie



Offene Küche und viele Pflanzen im Inneren

Fotos: Eva-Maria Esch

Wann auch immer die derzeitigen Ausgangsbeschränkungen vorüber und Sie der notgedrungen aufgezwungenen eigenen Hausmannskost überdrüssig sein sollten, könnten Sie einmal einen Trip in die Lübecker Altstadt wagen. An deren Rand befindet sich mit der „Buddha Bowl“ ein feines asiatisches Restaurant, das neben exquisitem Sushi auch indochinesische Küche anbietet. Außer einer Flut von japanischen Spezialitäten finden Sie hier diverse Gerichte aus Ländern wie Vietnam, Thailand und Singapur.

In der Lübecker Altstadt kann man bekanntlich schlecht parken. Jedoch schräg gegenüber unserer Lokalität befindet sich ein großes Parkhaus, so dass alle motorisierten Anreisenden dieser Sorge entbunden sind.

An warmen Frühlingstagen kann man hier zudem wunderbar vor dem Restaurant sitzen. Ansonsten bilden im Inneren die dunklen Wände und Stühle einen feinen Kontrast zu den vielen Grünpflanzen, die in der Gaststube drapiert sind.

Wer auf leckeres Sushi steht, ist hier genau richtig. Eine Menüplatte mit 24 Stücken (Thunfisch, Lachs, Avocado) gibt es bereits ab 10,50

Euro, andere Platten kosten zwischen 14,50 und 17,50 Euro, Zusammenstellungen für zwei Personen zwischen 36 und 48 Euro. Das alles ist natürlich frisch hinter dem breiten Tresen zubereitet und sieht ebenso phantastisch aus wie es schmeckt.

Wer sich mit rohem Fisch so gar nicht anfreunden kann – es gibt aber auch vegetarisches Sushi –, sollte zu den Phnom Penk Peanuts



Kokos-Curry mit Tofu

greifen (Wokgemüse mit Erdnussauce und Limetten Dip, ab 9,50 Euro), das man mit Huhn (11.50 Euro) oder gegrillter Ente (13.50 Euro) aufrüsten kann. Alternativ bietet sich das obligatorische Kokos-Curry-Gericht an, das auch mit Garnelen (14,50 Euro) zu haben ist.

Suppenkaspern seien Hanoi Pho, eine Hühnerbrühe mit Reisbandnudeln und asiatischen Kräutern (ab 9,50 Euro), und Bangkok Spicy,



Mekong Lemon Gras

eine pikante Meeresuppe mit Rotbarschfilet (12,50 Euro) oder Meeresfrüchten (14,50 Euro) empfohlen.

Letztlich ist es ziemlich einerlei, was Sie bestellen. Das Essen ist durch leicht und lecker. Und hinterher bietet sich zur Verdauung ein entspannter Spaziergang über die Lübecker Altstadtinsel an.

Text: Eva-Maria Esch

Buddha Bowl

Schmiedestraße 24-26
23552 Lübeck

Tel: 0451 - 58 54 35 97

email@buddhabowl-sushi-indochine-cuisine.com

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 11.30 - 22.30 Uhr

Sa. - So. 13 - 23.30 Uhr

Das ganze Land ist ein Stripclub

In „Hustlers“ zeigt Jennifer Lopez, wie knackig man noch mit 50 aussehen kann



Destiny (r.) und die Gang



Mädels beim Einkaufen



Wenn Ramona auftritt, flippen die Männer aus



Star an der Stange

„Eigentlich ist das ganze Land wie ein Stripclub: Die einen schmeißen mit Geld um sich und die anderen tanzen dafür.“ Ohne zuviel vorweg zu nehmen, sagt Jennifer Lopez diesen Satz am Ende ihres neusten Films, der den vieldeutigen Titel „Hustlers“ trägt. Denn in der Übersetzung heißt dies einerseits „Huren“, andererseits aber auch „Workaholics“ oder „Betrüger“. Alles ist irgendwie passend, denn in dem Film geht es um eine wahre Begebenheit, die in der Zeit vor und nach der Finanzkrise 2008 spielt.

Ein Jahr davor fängt die junge Asiatin Destiny in dem angesagtesten Table-Dance-Club von Manhattan, im „Moves“, an. Hier, unweit der Wall Street, lassen Banker und Broker nach der Arbeit so richtig die Sau raus. Doch während Destiny nur ein paar Scheine abgreift, räumt Ramona (Jennifer Lopez) so richtig ab. Wenn sie auf die Bühne kommt, fliegen die Scheine nur so. JLo nimmt die hilflose Kleine unter ihre Fittiche bzw. ihren Pelz und zeigt ihr, wie man die Kerle verrückt macht, ohne mit ihnen ins Bett gehen zu müssen. Des-

tiny lernt schnell, und beide räumen fortan so richtig ab.

Doch dann kommt die Lehman-Pleite und alles ist mit einem Schlag anders. Die Party ist vorbei. Der Club ist plötzlich leer. Die Mädchen verstreut es für drei Jahre in alle Winde, bis sie wieder zusammenfinden und beschließen, es den Kerlen heimzuzahlen, die Schuld an der ganzen Misere haben. Sie baggern ihre Opfer auf der Straße an, flößen ihnen heimlich Drogen ein und schaffen sie in den Club, um dort ihre Kreditkarte zu plündern.

Ok, die Mädels wer-

den kriminell. Doch so richtig Mitleid mag man mit ihren Opfern nicht haben. Die Männer in „Hustlers“ sind allesamt eindimensional: Dumm, neureich und geil. Die Mädchen dagegen sind geschäftstüchtig und einfallreich. Allen voran JLo, die mit ihren 50 Lenzen noch eine erstaunlich gute Figur im ultra knappen Einteiler macht, während sie von der Stange in den Spagat rutscht.

Das alles ist vor allemameratechnisch extrem gelungen in Szene gesetzt. Der Film ist weit davon entfernt, als pure Fleischschau zu die-

nen, sondern gibt eher ein Sittengemälde einer Zeit ab, in der Manager ihre Boni genauso ungestraft verjubeln konnten, wie mit Milliardenbeträgen an der Börse herumjonglieren. Und für JLo war „Hustlers“ ein großes Comeback.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

Bundesvereinigung Logistik e.V.:



Thomas Wimmer (BVL Geschäftsführer, Foto oben) ist neuer Vorstandsvorsitzender des Vereins. Er löst für eine Übergangszeit Robert Blackburn, Senior vice President bei Black & Decker) ab, der aus Zeitgründen von seinem Posten zurücktrat. Gleichzeitig wurde das Präsidium erweitert. Ihm gehören nun



Frank Dreeke (BLG Logistics Group, Foto Mitte), der neuer stellvertretender Vorsitzender



ist, und Stefan Wolf (4flow, Foto unten) als Rechnungsführer an. Auf der nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung wird dann ein neuer Vorstand gewählt. Wimmer lässt bis dahin seine Geschäftsführertätigkeit ruhen.

Jettainer GmbH:



Shailendar Kothari ist neuer Geschäftsführer von Jettainer Americas Inc., eine Tochtergesellschaft der Jettainer Gruppe, die wiederum zur Lufthansa gehört. Die US-Firma verfügt über Niederlassungen in Dallas, Chicago, Miami, New York und Los Angeles. Kothari ist gebürtiger Inder und war zuvor bei Pan American World Airways und Oman Aviation tätig.

Bei der Lufthansa ist er seit 1993. Zunächst war er in den Vereinigten Arabischen Emiraten, anschließend in Singapur und in Frankfurt im Einsatz.

Hamburger Hafen und Logistik AG:



Riia Sillave ist neue Vorstandsvorsitzende von HHLA TK Estonia. Ihr Vorgänger Vladimir Popov hat das Unternehmen verlassen. Die 46-jährige Estin, die BWL an der Uni München studiert hat, war zunächst in der deutschen Automobilindustrie tätig und zuletzt Geschäftsführerin der Rail Baltic Estonia, der staatlichen Entwicklungsgesellschaft für die Rail Baltica, die die baltischen Staaten an die EU anbinden soll.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

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 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

12. Mai 2020

STADT LAND HAFEN

Wärmster Winter ohne einen Eistag

Hamburg – Der zu Ende gegangene Winter war in der Hansestadt der Wärmste seit Beginn der Wetteraufzeichnung, meldet der Deutsche Wetterdienst. Erstmals gab es keinen einzigen Tag, an dem die Temperatur über 24 Stunden unter Null Grad blieb. Die Zahl der Tage, an denen es wenigstens zeitweise Frost gab, lag bei elf. Zum Vergleich: Der Mittelwert zwischen 1961 und 1990 bei 49,7 Tagen und zwischen 1991 und 2020 lag bei 40,5 Tagen. Eistage hat es in diesen Jahren durchschnittlich 18,7 bzw. 12,2 gegeben. Auch die Durchschnittstemperatur war in diesem Winter mit 5,4 Grad extrem hoch. In den vorherigen Zeiträumen lag sie bei 2,5 bzw. 1,1 Grad. Die niedrigste Temperatur des gesamten Winters wurde in Hamburg mit -5,2 Grad gemessen. Früher lagen die Temperaturen im Schnitt bei -11,4 bzw. 13,9 Grad. Der wärmste je gemessene Wintertag war der 16. Februar 2020 mit +17,4 Grad in Hamburg-Fühlsbüttel. Dafür war der Winter ungewöhnlich nass. Es fielen fast 270 Millimeter Regen, 54 Prozent mehr als im Durchschnitt.

Fairplay nun auch auf den Kanaren

Las Palmas – Die Schleppreederei Fairplay Towage ist nun auch auf den Kanarischen Inseln aktiv. Sie hat dort zunächst vier Schlepper stationiert. Nach Las Palmas sollen auch die Häfen von Lanzarote, Teneriffa und Fuerteventura folgen. Als nächster Schritt könnte ein Sprung hinüber zum spanischen Festland

folgen. Die FAIRPLAY TOWAGE Group hat ihre Aktivitäten in Spanien in ihrer Tochterfirma Firma ODIEL TOWAGE S.L.U. gebündelt. Seit der Übernahme der Bugsier Reederei betreibt sie über 100 Schlepper in Deutschland, Polen, Belgien, Bulgarien und den Niederlanden.

Neue Mobilkran in Rotterdam



Rotterdam – Konecranes hat einen Hafenmobilkran an die Firma Broekman Logistics in Rotterdam übergeben. Der Gottwald Modell 4 Hafenmobilkran G HMK 4406 hat einen Arbeitsradius von 46 Metern und verfügt über eine Hebeleistung von 100 Tonnen. Damit ist er für den Einsatz für Schiffe der Panamax-Klasse geeignet.

Großcontainerbrücke für EUROGATE



Hamburg – Das EUROGATE Container Terminal Hamburg hat die erste von sechs neuen Großcontainerbrücken erhalten. Sie

wurde vom irischen Hersteller Liebherr Container Cranes gefertigt und auf den Umschlag von Boxen auf Großcontainerschiffen mit bis zu 24 Containerreihen an Deck ausgelegt. Die Gesamthöhe des Spreaders beträgt 70 Meter, die Tragfähigkeit des Lastenaufnahmeteils 66 Tonnen. Jede Brücke hat ein Eigengewicht von 2.100 Tonnen. Die Endmontage der Brücke erfolgte am Südende des Containerterminals Bremerhaven. Nach Abschluss der dortigen Montage der Brücken-Einzelteile, wurde die Brücke auf einen Ponton verladen und nach Hamburg verschifft. Die Lieferung aller sechs Brücken soll – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung der Corona-Epidemie – noch im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme ist für Anfang der zweiten Jahreshälfte 2020 geplant.

Zweites Schiff für Stade-Fähre



Stade – Mit der neuen „JAPSAND“ und der bereits in Dienst befindlichen „LIINSAND“ wird ab diesem Monat die Strecke Stade-Wedel-Hamburg mit zwei Katamaranen gegenläufig bedient werden. Die „JAPSAND“ bietet bei 20 Metern Länge und acht Metern Breite 118 Passagieren Platz und wird die Wartezeit an den Anlegern auf 1,5 Stunden zwischen den Abfahrten verkürzen.



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

Internet: www.guehh.de

