

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Das große Umdenken

Die Grünen knicken bei Koalitionsverhandlungen ein, Terminals erwägen Teilfusion



Ein Ergebnis der Koalitionsverhandlungen in Hamburg: Die Köhlbrandbrücke wird durch einen Tunnel ersetzt

Die Corona-Pandemie scheint zu einem grundsätzlichen Umdenken innerhalb von Politik und Wirtschaft geführt zu haben. Bei den Koalitionsverhandlungen mit der Hamburger SPD haben sich die Grünen erstaunlich rational gezeigt und einige unhaltbare Positionen in der Hafenpolitik aufgegeben: So wird die A26 (Hafenquerspange) nun endgültig gebaut, zudem die Köhlbrandbrücke durch einen Tunnel ersetzt. Im Wahlkampf hatten die Grünen eine Entweder-Oder-Position vertreten.

Aber auch bei den Terminalbetreibern könnte bald alles anders sein. HHLA, EUROKAI und die BLG haben Gespräche aufgenommen, ob man im Containerbereich nicht enger kooperieren könnte bis hin

zu einer Teilfusion von HHLA und EUROGATE. Dies freilich würde zu einer marktbeherrschenden Stellung führen und wäre kartellrechtlich nahezu unmöglich. Das Bundesverwaltungsgericht hatte während des

Verfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Elbe eine dem entsprechenden Forderung des Nabus damit abgebußt, dass nicht ersichtlich sei, auf welcher Rechtsgrundlage dies erfolgen könne. **Seite 6-9**

Sparpaket

Der Tanklogistiker HOYER will in diesem Jahr deutlich weniger investieren. *S.12*

Kurssprünge

Die Hapag-Lloyd-Aktie legte einen steilen Anstieg hin, was nun die Bafin untersucht. *S.14*

Spendenaufruf

Die „Cap San Diego“ bittet Freunde des Hamburger Wahrzeichens um Hilfe. *S.16*

GROMEX
DichtungsHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

in den deutschen Seehäfen brechen die Umschlagzahlen massiv ein, besonders jetzt im zweiten Quartal. Und was tun die Zuwachszahlen gewöhnten Terminalbetriebe. Sie sprechen sofort über eine mögliche Fusion. Dass dies rechtlich nicht haltbar ist, werden spätestens die Gerichte klarstellen.

Immerhin scheint in der Hamburger Politik ein wenig Vernunft eingekehrt zu sein. Ökologische Verbesserungen lassen sich nur aus einer Position der wirtschaftlichen Stärke erzielen.

Anders ist das beim Umgang mit Corona. Eine Mehrheit der Deutschen will immer noch verstärkte Schutzregeln. Dabei ist die Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr bei einem Unfall verletzt zu werden, mittlerweile doppelt so groß wie mit Corona infiziert zu werden. Laufen deshalb alle Verkehrsteilnehmer wie ein Michelin-Männchen herum?

Das Leben ist nun einmal Risiko.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



6



8



10

Deutsche Häfen im Minus 4
Rot-grüne Pläne für den Hafen 6
HHLA-EUROGATE-Fusion? 8
VSM fordert Förderprogramm 10

Wirtschaft



12



14



16

HOYER senkt Investitionen 12
Kurssprünge bei Hapag Lloyd 14
„Cap San Diego“ in Not 16

Recht & Geld

Viele Rechts-Fragen um Corona 18

Essen



20

Alexandros 20

DVD



21

Star Wars – Der Aufstieg Skywalkers 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

Rot-grün einig bei Infrastruktur

SPD setzt sich mit Hafenquerspange und Köhlbrandtunnel durch



Simulation: BEVI

Die Querung der Hafenquerspange über die Elbe bei Moorburg könnte der Köhlbrandbrücke ähneln

Ein Gutes scheint die Corona-Krise zu haben: Bei den Grünen hat sich ein wenig Realismus eingestellt. „Bis vor Kurzem haben alle gedacht: Es geht ja immer weiter mit unserer Wertschöpfung“, sagte Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) nach den Koalitionsverhandlungen mit den Grünen. „Eine starke, moderne Wirtschaft ist die Grundlage für alles andere, was wir uns wünschen.“ All das müsse finanziert werden. Durch Corona werden in den nächsten Jahren aber Steuereinnahmen in Höhe von 4,5 Milliarden Euro wegbrechen.

Nicht zuletzt deshalb haben die Grünen einige ihrer Positionen aus dem Wahlkampf aufgegeben, so den Widerstand gegen den Weiterbau der A26 Ost (Hafenquerspange), deren Trassenführung unter der Ägide der Grünen vor Jahren selbst bestimmt worden war. Auch die Köhlbrandbrücke wird ersetzt, vermutlich durch einen Tunnel. Das Ganze kräftig mitfinanziert vom Bund. Die Pylonen, so wünschten es sich die Grünen, sollen als Baudenkmal erhalten bleiben.

All dies freut die Hafenwirtschaft. Kopfschütteln gibt es allerdings zur angedachten „Innovationsstraße“, ein automatisches

Containertransportsystem wie am CT Altenwerder (CTA), das im ungenutzten Bereich unter der Fahrbahn des Tunnels die vier Hamburger Terminals miteinander verbinden soll. Wie sich das betriebswirtschaftlich je rechnen soll, ist fraglich. Derzeit beträgt das Aufkommen an Umfuhren zwischen den Terminals rund 56.000 TEU pro Jahr. Das würde im Schnitt zwei Container je Richtung pro Stunde bedeuten. Bei einem vorsichtig geschätzten Baupreis von 100 Millionen Euro würde dies auf eine Laufzeit von 30 Jahren rund 60 Euro pro TEU bedeuten. Und all dies in frühestens zehn Jahren. „Warum nutzt

man nicht schon jetzt bestehende deutlich günstigere Alternativen?“, fragen sich Fachleute unter der Hand.

Durchgesetzt haben sich die Grünen mit ihrer Forderung, die Vollhöfener Weiden westlich vom CTA als Hafenerweiterungsfläche aufzugeben und unter Schutz zu stellen. Stattdessen sollen Ersatzflächen nördlich und westlich des CTA herangezogen werden. Moorburg selbst bleibt als mögliches Hafenerweiterungsgebiet bestehen.

Völlig unklar dagegen ist, wie es in Steinwerder Ost weiter geht. Dort hat die Hamburg Port Authority mit ihren Plänen schweren Schiffbruch erlitten. Sie wollte

zunächst den Oderhafen zwischen dem ehemaligen Rossterminal und dem Hansa Terminal verfüllen und mit einer angeschütteten Steinböschung sichern. In einem zweiten Schritt sollte die befestigte Fläche vermarktet werden. Doch dem hat nun die Umweltbehörde einen Strich durch die Rechnung gemacht. Sie erklärte, dass der Plan der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu wider laufe. Man müsse erst den Oderhafen im Norden abdichten, da sonst am Boden lagernde Schadstoffe in die Elbe aufgewirbelt werden würden.

Deutschlands teuerstes Autokino

2008 hatte die HPA über 118 Millionen Euro an Hafenbetriebe gezahlt, um das Gelände deutlich vor dem Jahr 2025 zu nutzen. In-

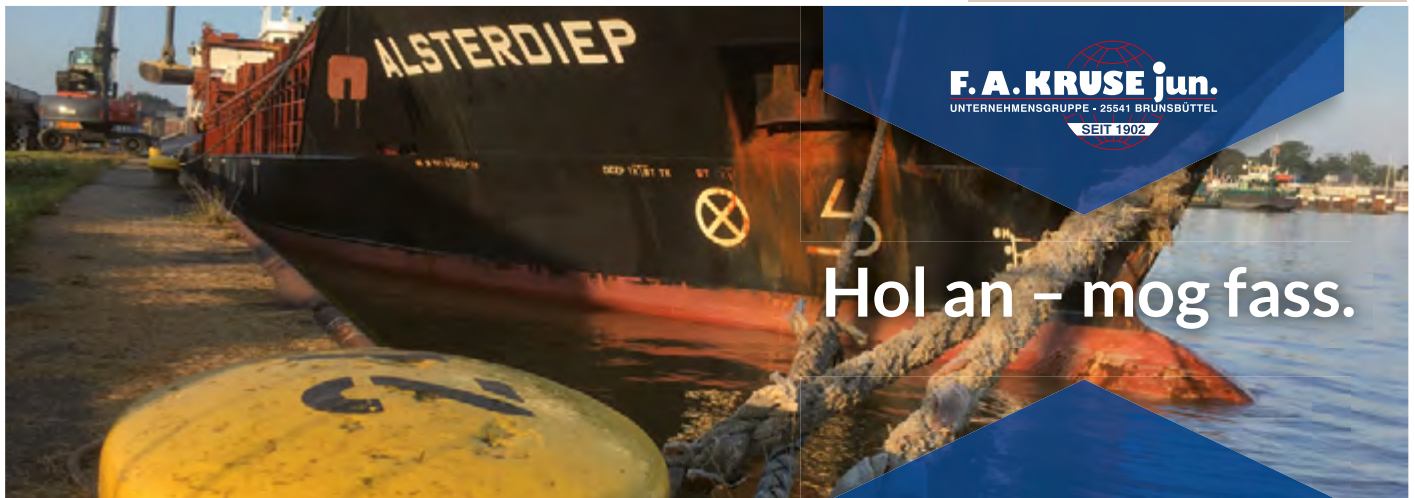
nerhalb von zwölf Jahren hat es die HA nicht geschafft, dort einen andere Ansiedlung zu finden. Nun soll dort erst einmal ein Autokino stattfinden.

Einen Kompromiss gab es in Sachen Kraftwerke: Das Kohlekraftwerk Moorburg soll halb zu einem Gas- und Dampfkraftwerk umgebaut werden, auf der anderen Hälfte der Fläche soll einer der weltgrößten Elektrolyseure zur Produktion von Wasserstoff gebaut werden. Dem muss allerdings Vattenfall noch zustimmen. Durchgesetzt hat sich die SPD auch beim Flughafen (die Betriebszeiten werden nicht eingeschränkt) und am Kleinen Grasbrook. Dort wird die Stadtentwicklung nicht über das in einem LOI mit dem UVHH vereinbarte Maß hinausgehen.

Text: Matthias Soyka

Rot-grüne Beschlüsse zum Hamburger Hafen

- Klimaneutralität bis 2040.
- Westerweiterung: Zügiger Bau des Drehkreises, finale Prüfung des weiteren Bedarfs nach neuer Umschlagprognose.
- Kreuzfahrtterminal HafenCity: Prüfung eines abgespeckten Baus für nur 2.000 Passagiere, späterer Ausbau für die ursprünglich geplanten 4.000 Passagiere.
- Sedimente: Vergrößerung der Landdeponie Feldhofe, keine neue Deponie in Moorburg.
- Begrenzung von Schiffsgrößen, Wegfall der Kappungsgrenze beim Hafengeld nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung.
- Steinwerder: Keine Belastung des öffentlichen Haushalts.
- Landstrom: Bis 2030 Anschluss an jedem Liegeplatz.



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

an der ISPS-zertifizierten Umschlaganlage Südkai



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

HHLA und EUROGATE vor Fusion?

Die großen Terminalbetreiber prüfen Kooperation im Containerbereich



Foto: HHLA/Dietmar Hasenpusch

Vielleicht die letzte teure Allein-Investition der HHLA: Zwei neue Containerbrücken kommen am Burchardkai an

Die HHLA hat in einer Adhoc-Mitteilung bekannt gegeben, dass die Unternehmensleitungen von HHLA, EUROKAI und BLG Gespräche über eine Kooperation im Containerbereich aufgenommen haben. Letztlich geht es um die Deutschland-Geschäfte von EUROGATE, ein Gemeinschaftsunternehmen der BLG und EUROKAI. Die HHLA hatte sich zu der Mitteilung genötigt gesehen, obwohl die Gespräche noch „in einem sehr frühen Stadium“ seien, da die Nachricht an die Presse durchgesickert war, vermutlich aus den Kreisen einer Hamburger Privatbank. Über die Gespräche sei Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) informiert, hieß es von der HHLA.

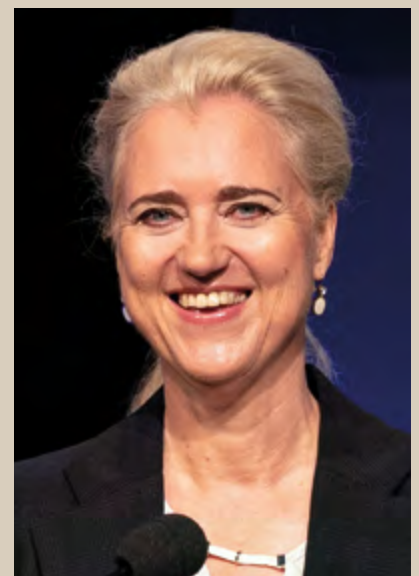
Was steckt hinter dem Ganzen? Immer wieder hat es in der Vergangenheit Anstöße gegeben, dass die großen deutschen Seehäfen miteinander kooperieren sollten. Beim Bau des JadeWeserPorts (JWP) hatten die Länder Niedersachsen und Bremen Hamburg beknetet, mit in das Projekt einzusteigen. Der damalige Wirtschaftssenator Gunnar Uldall (CDU) stieg jedoch aus dem Projekt aus. Warum solle die Hansestadt ein Bauvorhaben in 250 Kilometern Entfernung mitfinanzieren, das womöglich nicht einmal von einer Hamburger Firma betrieben wird? Zudem war der JWP als reiner Transshipmenthafen konzipiert worden und hätte die Feederverkehre Hamburgs abwerben können.

Im Laufe des Gerichtsverfahrens um die Fahrrinnenanpassung der

Elbe hatten die Umweltverbände eine Hafenkooperation erneut ins



Thomas Eckelmann,
EUROKAI-Geschäftsführer



Angela Titzrath,
HHLA-Vorstandsvorsitzende

Spiel gebracht. Warum die Elbe teuer ausbaggern, wenn die großen Schiffe doch am JWP festmachen können? Das Gericht fragte damals, auf welcher Rechtsgrundlage dies geschehen solle.

An der Rechtslage hat sich bis heute nichts geändert. Dennoch hat bereits vor drei Jahren die HHLA-Chefin Angela Titzrath einmal öffentlich vorgeschlagen, eine engere Zusammenarbeit der großen Terminalbetreiber zu prüfen. Letztlich geht es um die immer größer werdende Vormachtstellung der Containerreedereien. Aufgrund einer Sondergenehmigung, die derzeit von der EU bezüglich einer Verlängerung überprüft wird, haben sich drei große Reederallianzen gebildet, die rund 90 Prozent des weltweiten Containerverkehrs unter sich aufteilen. Die Folge ist, dass die Reedereien ihre Marktmacht immer mehr ausnutzen. Dies hat auch die HHLA Anfang des Jahres zu spüren bekommen, als Hapag Lloyd, ungeachtet der 25-prozentigen Beteiligung am Container Terminal Altenwerder, unverhohlen mit einem Abzug von Ladung drohte, wenn die HHLA ihre Preise nicht senkt. Zuvor hatte einer der ältesten HHLA-Kunden, die französische CMA CGM, aus Verärgerung über eine Nichtbeteiligung am Burchardkai einfach einen Dienst zum gegenüber liegenden Eurokai verlagert. Mittlerweile ist er ganz aus Hamburg verschwunden.

Hoffnung macht den Terminalbetreibern eine positive Rückmeldung aus Brüssel bezüglich einer geplanten Fusion der Häfen Antwerpen und Zeebrugge. Doch ob der EuGH dem zustimmt, ist mehr als fraglich.

Die Lage wird durch die Corona-Krise zudem verstärkt, die sich erst zum Ende des ersten Quartals

2020 voll bemerkbar machte. Die HHLA verlor beim Containerumschlag in Hamburg 4,1 Prozent, EUROKAI sogar zwölf Prozent. In Bremerhaven sank der Umschlag dagegen nur um 3,2 Prozent, während das ohnehin schon immer defizitäre Wilhelmshaven mit nur noch 106.000 TEU ein geradezu desaströses Ergebnis (-48 Prozent) vermelden musste. Bei der HHLA war vor allem das Betriebsergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) besorgniserregend. Es ging um fast 40 Prozent auf 36,7 Millionen Euro zurück. „Wir müssen uns auf eine Situation einstellen, die es in der Firmengeschichte noch nicht gegeben hat und die wir nicht beeinflussen können“, sagte die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. Um Kosten zu sparen, hat sie die Arbeiten an der Ladestation für das umstrittene Magnetschwebeshuttle Hyperloop eingedampft. Es soll anstelle eines Bahnhofs in Altenwerder nur ein Modell gefertigt werden. Entgegen des Deutschland-Trends waren die Umschläge dagegen bei den HHLA-Beteiligungen in der Ukraine und Estland sogar leicht positiv.

Als Reaktion auf die Pande-

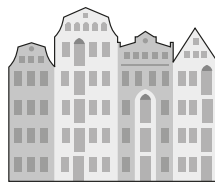
mie hat die HHLA ihre Hauptversammlung auf den 20. August verlegt. Sie soll als virtuelle Hauptversammlung stattfinden.

In Hamburg hatte EUROKAI neben den Corona-Beeinträchtigungen auch mit den Folgen der Einstellung eines Fernost-Dienstes der Reederei HMM und der Umstellung der Fahrpläne der 2-M-Allianz zu kämpfen. Das extrem schlechte Ergebnis in Wilhelmshaven sei zum einen auf den Mengeneinbruch im Linienverkehr durch die Pandemie zu erklären, zum anderen aber auch den Wegfall von ungeplanten Schiffsanläufen, von denen der JWP in der Vergangenheit stark profitiert hatte.

Auch in Italien war das EUROKAI-Ergebnis kaum besser. Insgesamt schrumpfte dort der Umschlag um 9,2 Prozent. Besonders in La Spezia war der Rückgang mit 13,4 Prozent erheblich. Auch die übrigen Terminals in Tanger (-12,8 Prozent), Lissabon (-34 Prozent) und Ust-Luga (3,3 Prozent) waren negativ. Einzig die neue Beteiligung auf Zypern konnte sich um 2,7 Prozent leicht verbessern.

Die Börse reagierte auf die Mitteilungen mit Kursabschlägen.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse
LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Besonders deutsche Häfen verlieren

Dagegen legen Antwerpen und Zeebrügge im Containerverkehr kräftig zu



Foto: SLH

Nichts los am CT Tollerort: Viele Schiffsanläufe sind vor allem im März weggefallen

Die Corona-Krise hat zum Ende des ersten Quartals die deutschen Seehäfen voll erwischt. In Hamburg sank der Gesamtumschlag um 7,9 Prozent, im Bereich Container um 6,6 Prozent. Auch in Bremerhaven sank der Containerumschlag, allerdings nur um 2,4 Prozent. Ebenso brach der dort so wichtige Autoexport um fast 16 Prozent ein. Auch der Kohleimport war schwach. Dies wurde jedoch durch stark gestiegene Getreide- und Flüssigexporte mehr als kompensiert, so dass die Bremischen Häfen im Gesamtumschlag sogar ein Plus von 1,1 Prozent auswiesen. Dem gegenüber war der Containerumschlag am JadeWeserPort (JWP) geradezu verheerend. Er halbierte sich dort fast.

Auch Europas größter Hafen, Rotterdam, ließ beim Containerumschlag Federn. Hier betrug das Minus 4,7 Prozent. Beim Gesamtumschlag belief sich das Minus sogar auf 9,3 Prozent. Dem gegenüber legten Zeebrügge um elf Prozent und Antwerpen um 9,5 Prozent zu. Das Hamburg Hafen Marketing (HHM) machte hierfür zum einen neue Containerdienste, die dort angelaufen sind, verantwortlich, zum anderen den sprunghaft gestiegenen Export von Leercontainern nach China. Aus Antwerpen ist zu hören, dass man diesen Umstand als

ein baldiges Wiederanspringen der chinesischen Wirtschaft sieht. Insider sehen jedoch die bis zu 30 Prozent günstigeren Terminal Handling Charges als Ursache, die die Betreiber aufgrund niedrigerer Mieten an die Kunden weiter geben können.

Besonders im März hätten gestrichene Schiffsanläufe („Blank Sailings“) dem Hamburger Hafen zugesetzt, berichtete HHM-Vorstand Axel Mattern. 26 waren es im März, in den beiden Vormonaten dagegen nur sechs und einer.

Der Negativtrend habe sich im April fortgesetzt und dürfte frü-

hestens Mitte Juni enden. Das dritte Quartal könnte dann wieder deutlich besser laufen, hoffen die Marketing-Experten. Einbußen im Containerbereich rührten neben deutlich geringeren Importen aus China (-14,6 Prozent) auch daher, dass einige Transshipment-Dienste nach Antwerpen und Zeebrügge abgewandert seien. In Summe sackte in Hamburg der Import um 12,7 Prozent ab, während der Export (- 1,3 Prozent) nahezu stabil blieb. Wie in Bremen und Rotterdam liefen Kohle, Erz und Flüssiggüter schlechter, Sauggüter wie Getreide dagegen bessern.

In Hamburg und Rotterdam glaubt man, dass sich der Gesamtumschlag in diesem Jahr im zweistelligen Prozentbereich verringern könnte. „Experten haben uns ein Minus von 11,4 Prozent errechnet“, sagte HPA-Chef Jens Meier. „Alles was darunter liegt, wäre für uns also ein Erfolg.“ Zumal eine Umfrage unter Reedern ergab, dass sie in diesem Jahr bis zu 25 Prozent weniger Ladung transportieren könnten. Die Prognosen gehen weit auseinander. Während die Welthandelsorganisation (WTO) ein Minus der weltweiten Wirtschaftsleistung zwischen 13 und 22 Prozent für möglich hält, sieht das HWWI nur ein Minus von etwa fünf Prozent. „Der Ausfall von Produkten war ein Angebotschock“, analysierte Jens Meier. „Die Frage ist nun, wann diesem der Nachfrageschock folgen wird.“

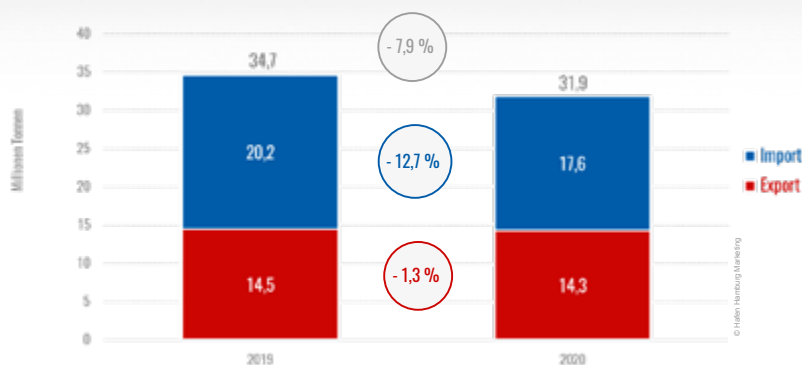
Auf freien Flächen mehr Industrie ansiedeln

Hamburg werde die Zeit nutzen, um weiter die Infrastruktur zu stärken. Im August werden im Hamburger Hafengebiet die wesentlichen Arbeiten zur Fahrrinnenanpassung der Elbe abgeschlossen sein. Auch auf der übrigen Strecke Richtung Nordsee werde es bis dahin deutliche Verbesserungen geben, so dass Großcontainerschiffe über 1.100 Boxen mehr nach Hamburg transportieren könnten. Bei der Vergabe noch vakanter Flächen werde die HPA künftig besonders darauf achten, dass diese von Industrieunternehmen genutzt werden, um so weitere Ladung an den Hafen zu binden.

Text: Matthias Soyka

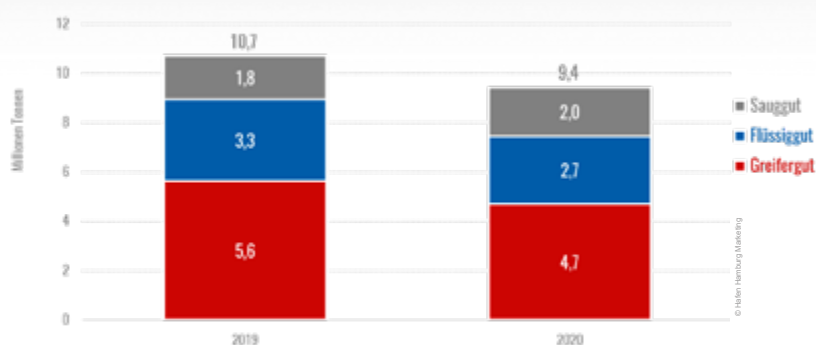
Seegüterumschlag

Januar bis März



Massengutumschlag

Januar bis März

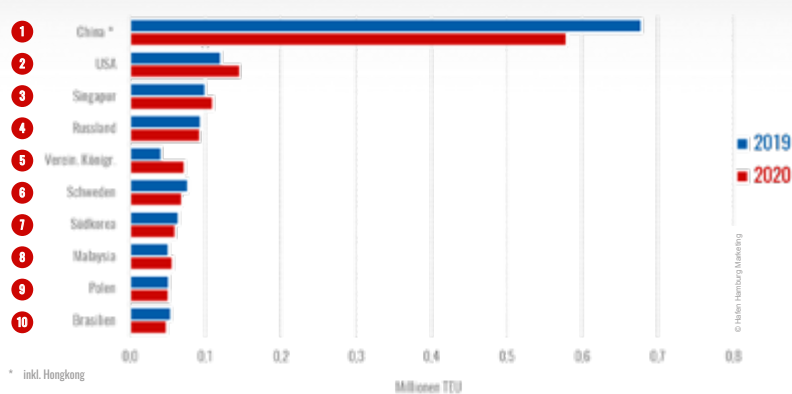


Blank Sailings

	Jan	Feb	Mrz
Planmäßige Ankünfte	530	517	551
Ausgesetzte Ankünfte	-6 -1,1 %	-1 -0,2 %	-26 -4,7 %

Top 10 Partnerländer im seeseitigen Containerverkehr

Januar bis März



VSM will Förderprogramm

Schiffsbauverband fürchtet Auftragseinbruch mit langer Verzögerung



Foto: NEPTUN WERFT

In Rostock wurde das Maschinenraummodul für die „AIDAcosma“ gebaut und nach Papenburg geschleppt

Noch sind die Auftragsbücher der deutschen Schiffsbauer voll. „Noch“, warnt Reinhard Lüken, Hauptgeschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM). Doch dies könne sich wegen der „gewaltigen Veränderungen“, wie VSM-Präsident Harald Fassmer die Auswirkungen der Corona-Krise umschrieb, in den kommenden Jahren ändern. Die lange Zeitspanne rühre laut Lüken daher, dass es rund zwei Jahre von der Auftragsaquisierung und der Planung eines Schiffes dauere, bis mit dem Bau beginnen würde. Gut möglich also, dass die Schiffbaubranche ab 2022 massive Probleme haben werde. Deshalb fordert der VSM ein zeitlich begrenztes Flottenprogramm auf europäischer Ebene.

Die ersten Auswirkungen der Krise hätten sich bereits im ersten Quartal bemerkbar gemacht. In Asien seien lediglich Schiffe in einem Gesamtwert von 5,5 Milliarden Euro geordert worden, was einem Einbruch von gut zwei Dritteln ausmacht, in Europa sei die Orderbereitschaft nahezu zum Erliegen gekommen. Gerade einmal fünf Schiffe mit einem Gesamtwert von 300 Millionen Euro seien in Auftrag gegeben worden, ein Einbruch von rund 95 Prozent. Einziger Stabilitätsanker seien derzeit öffentliche Aufträge, mahnte Lüken an. Bund und Länder sollten deshalb Neubauvorha-

ben, die erst für die kommenden Jahre eingeplant gewesen seien, vorziehen, um den Erhalt der europäischen Werftenlandschaft zu sichern.

Kreuzfahrtindustrie am stärksten betroffen

Bundesweit seien rund 200.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Schiffsbau abhängig. Mit weitem Abstand sei die Kreuzfahrtindustrie am stärksten betroffen. Da die Reisetätigkeit vollkommen zum Erliegen gekommen sei, würden in diesem Bereich auch keinerlei Schiffe mehr geor-

dert. Gerade hier habe sich Europa und vor allem auch Deutschland mit der Meyer Werft eine lukrative Nische im Spezialschiffbau erkämpft, die zu 95 Prozent in Europa ausgeführt werde. Doch nun verhandelten die derzeit quasi einahmslosen Reedereien über Stornierungen, dem beispielsweise die Meyer Werft mit der Streckung von Aufträgen entgegenzuwirken versuche. Es sei zu erwarten, dass Neubaufträge in den nächsten Jahren völlig ausblieben. Gerade für Nordwest-Niedersachsen wäre dies eine Katastrophe. In der strukturschwachen Region ist die Meyer Werft quasi der einzige

große Arbeitgeber, von dem auch hunderte kleine und mittlere Betriebe aus dem Umland abhängen. Insgesamt rund 40.000 Jobs sind allein hier betroffen.

In jeder Krise steckt aber auch immer eine Chance. Deshalb fordert Lücken, dass etwaige Neubaufträge, die aus dem von Bundeskanzlerin Angela Merkel und Frankreichs Ministerpräsident Emmanuel Macron vorgeschlagenen 500-Milliarden-Euro-Konjunkturprogramm mitfinanziert werden könnten, auch unter neusten ökologischen Maßstäben konzipiert werden sollten. Neue, emissionsarme Schiffe statt alter Dreckschleudern, hieße dies kurz gesagt. Als Beispiele nannte Lücken die griechische Fährflotte, die technisch völlig veraltet sowie auch in Sachen Sicherheit bedenklich sei und nur noch aufgrund von Sondergenehmigungen verkehren dürfe. In Deutschland sei die Modernisierung der Binnenschiff flotte dringend geboten. Deren Durchschnittsalter liege bei 60 Jahren.

„Slowbalisation“
durch Corona verstärkt

Letztlich, so erklärte Lücken weiter, habe die Corona-Krise nur einen Trend beschleunigt, der ohnehin schon seit vier Jahren zu erkennen gewesen sei. „Slowbalisation“ werde die Verlangsamung der Weltwirtschaft genannt, die durch das aggressive Auftreten der Chinesen mit Dumpingpreisen und Subventionswettläufen sowie die restriktive Wirtschaftspolitik der USA verstärkt worden sei. Diese habe die Entscheidungen der ohnehin schon schwer angeschlagenen

Welthandelsorganisation (WTO) nicht mehr anerkannt. Als Folge davon habe es seit 2016 einen Nachfrageausfall auf dem Schiffbaumarkt von über 40 Prozent gegeben, der seitdem auch nicht mehr aufgeholt worden sei. Dies habe vor allem das Volumengeschäft im Handelsschiffbau in Asien getroffen, während sich die europäischen Werften durch die Konstruktion hochwertiger Spezialschiffe von diesem Negativtrend weitgehend abgekoppelt hätten.

Zweifellos werde der Weltschiffbau weiter schrumpfen. Ob dies auch in Europa und Deutschland der Fall sein werde, hänge laut Lücken davon ab,

wie nun die politischen Entscheidungsträger reagierten. Die Förderprogramme des Bundes und auf EU-Ebene gingen in die richtige Richtung, ebenso hätten die Gewerkschaften ihre Unterstützung bei der Sicherung der Arbeitsplätze zugesagt. All dies reiche aber noch nicht. Der Bau von ökologisch fortschrittlichen Schiffen könnte sogar langfristig zu einer Stärkung des Schiffbaus führen. Schließlich müsse sich die Weltflotte, so Lücken, mit Öko-Antrieben ausrüsten. Und sie werde vermutlich auch langsamer fahren, was mehr Schiffe für die gleiche Transportmenge bedeuten würde.

Text: Matthias Soyka



VSM-Präsident Harald Fassmer während der Online-Pressekonferenz



VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken sieht auch Chancen

HOYER senkt Investitionen

Schon 2019 reduzierte der Tanklogistiker die Ausgaben für Neuanschaffungen



Fotos: Hoyer Group

Tankcontainer- und Überseelogistik sind zwei der wesentlichen Geschäftsbereiche der Gruppe

Die HOYER Group ist zufrieden mit dem vergangenen Geschäftsjahr und sieht sich gut aufgestellt für die derzeitige Krisensituation. Trotz der konjunkturellen Eintrübung 2019 ist der Umsatz um 10 Millionen Euro auf 1,177 Milliarden Euro gestiegen, bereinigt um Sondereffekte stieg das operative Ergebnis sogar um rund zehn Prozent auf 38,1 Millionen Euro. Die Investitionen beliefen sich wegen der sich abschwächenden Wirtschaftslage mit 106 Millionen Euro deutlich unter den geplanten 173 Millionen Euro.

Eine Taktik, die den Hamburgern auch in diesem Jahr durch die Krise helfen soll. Die Mittel flossen in die Verjüngung und Modernisierung der Tankcontainerflotte, die Ausrüstung mit Telematiksystemen der neusten Generation sowie Ersatz- und Erweiterungsbedarfe in Transportequipment wie Tankaufliegern und IBC. Das ursprünglich für 2020 geplante Investitionsbudget betrug 146 Millionen Euro. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen hat das Unternehmen die Planung einer Revision unterzogen und die Ausgaben auf wesentliche, strategische Projekte konzentriert. „HOYER wird auch in Krisenzeiten weiterhin einen Schritt voraus bleiben. Die Geschäftsführung wirtschaftet umsichtig und nachhaltig. Das macht gezielte Investitionen auch in wirtschaftlich

schwierigen Zeiten möglich“, erläutert Thomas Hoyer, Beiratsvor-



Ortwin Nast,
CEO Hoyer Group

sitzender der HOYER Group. Dazu gehören Investitionen in ein Gefahrgutterminal, Gebäude und technische Anlagen sowie der weitere Ausbau der Smart-Logistics-Konzepte, neuste Informationstechnologie sowie internationale Geschäftsakquisitionen und Joint Ventures. 2019 wurde das Joint Venture HOYER Bulk LLC mit dem in den USA ansässigen Logistiker Dupré initiiert, um das Übersee-geschäft kontinental zu stärken. „Dank unserer weltweiten Präsenz und unseres starken Netzwerks können wir sowohl regionale wie internationale Logistikbedarfe entlang der Supply Chain optimal für unsere Kunden abdecken“, so Ortwin Nast, Chief Executive Officer der HOYER Group.

Der Gesamtumsatz wurde von insgesamt fünf Business Units erwirt-

schaftet. Die Business Unit Chemilog steuerte im abgelaufenen Geschäftsjahr 34,1 Prozent des Gesamtumsatzes bei. Der Geschäftsbereich erzielte 0,6 Prozent mehr Umsatz im Vergleich zum Vorjahr und konnte das Ergebnis durch Auslastungserhöhung und Effizienzsteigerung positiv beeinflussen. Die Business Unit Deep Sea, verantwortlich für das Überseege­schäft, erzielte mit 3,6 Prozent Umsatzwachstum aufgrund von Wechselkurseffekten insgesamt 24,5 Prozent des Gesamtumsatzes der HOYER Group. Die Business Unit Petrolog, in der die Aktivitäten der Mineralölversorgung von Tankstellen, Flughäfen sowie die Flugzeugbetankung und Bitumentransporte zusammengefasst sind, steuerte 22,8 Prozent des Gesamtumsatzes bei. Trotz rückläufigen Umsatzes verbesserte sich das Ergebnis vor Steuern in diesem Geschäftsbereich stark. Einen Umsatzzanstieg um fast sechs Prozent verzeichnete die Bu-



Die Tankstellenversorgung verzeichnete sechs Prozent mehr Umsatz

siness Unit Gaslog, die 10,7 Prozent des Gesamtumsatzes erwirtschaftete. Das Transportlogistikgeschäft mit Industrie-, Chemie- und Spezialgasen entwickelte sich insbesondere in Deutschland erfreulich. Einen Anteil von 7,9 Prozent am Gesamtumsatz trägt die Business Unit Netlog bei, die für das weltweite Containerma-

nagement und technische Leistungen wie Reinigung und Wartung sowie Depotservices verantwortlich ist. Der Geschäftsbereich steigerte seinen Umsatz erneut um sechs Prozent.

HOYER verfügt über 6.100 Mitarbeiter und weltweit 115 Repräsentanzen.

Text: Matthias Soyka

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

OSTSEEGRUFT

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



**Spiegel-Bestseller
Platz 1!**



Eine Freundin der Kommissarin Pia Korittki ist tot. Alles deutet auf einen Unfall hin. Bei der Beerdigung indes behauptet ein Unbekannter, es sei Mord gewesen. Kurz darauf wird unter dem Elternhaus der Freundin eine mumifizierte Leiche gefunden...

Auch als E-Book oder Hörbuch-DVD zu haben

www.luebbe.de

Was ist da bei Hapag Lloyd los?

Trotz Krise hatte sich der Aktienkurs mehr als verdreifacht



Foto: HHM/Lindner

Hapag Lloyd ist einer der größten Kunden des Hamburger Hafens und hat eine Beteiligung am CTA

Eigentlich müsste die Traditionsreederei Hapag Lloyd einer der Verlierer der Corona-Krise sein. Der weltweite Handel ist eingebrochen und somit auch die Nachfrage nach Transportmitteln für Waren. Dennoch ist der Aktienkurs des Unternehmens seit Mitte März von 57,50 Euro auf 186,40 Euro Mitte Mai emporgeschossen, während die Kurse aller anderen Aktien (mit Ausnahme von Medizintechnik-Unternehmen) massiv an Wert verloren hatten. Was ist da los?, fragt sich nun auch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und hat eine Untersuchung in Gang gesetzt.

Vor genau einem Jahr dümpelte der Kurs der Containerreederei noch bei 25 Euro, kletterte dann aber bis auf rund 80 Euro hoch, nachdem zwei Großaktionäre (Michael Kühne und die chilenische Reederei CSAV) ihre Anteile auf je 30 Prozent aufgestockt hatten (die Stadt Hamburg hält 13,9 Prozent der Anteile, die Staatsfonds von Katar besitzen 12,3 und von Saudi-Arabien 10,2 Prozent). Nunmehr sind nur noch 3,6 Prozent der Aktien im Streubesitz, also im täglichen Handel verfügbar, was rund 6,3 Millionen Aktien (von 175 Millionen ausgegebenen Anteilen) entspricht. Gehandelt wurden in den Wochen vor der Krise lediglich 10.000 bis 30.000 Anteile pro Tag.

Zu Beginn der Krise war Hapag Lloyd, wie alle anderen auch, um fast 30 Prozent abgerutscht, berapelte sich aber bis Mitte April wieder auf den vorherigen Kurs. Und dann

ging die Post ab. Täglich schoss der Aktienkurs um über zehn Prozent in die Höhe. Erst als die Ehefrau des Hapag Lloyd-Aufsichtsratsmitglieds und Kuehne Holding-AG-Vorstandsvorsitzenden Karl Gernandt Anteile im Wert von knapp 106.000 Euro verkaufte, was öffentlich angezeigt werden muss, stürzte der Kurs fast noch schneller wieder ab. Das alles bei Stückzahlen zwischen 20.000 und 50.000 Anteilen pro Tag.

Warum der Kurs so extrem volatil wurde, kann sich die Unternehmensführung nicht erklären. An den fundamentalen Daten kann es jedenfalls nicht liegen. Auch wenn sich die Corona-Auswirkungen erst gegen Ende März bemerkbar machten, die Zahl der transportierten Container auf über 3 Millionen TEU und der Umsatz um sechs Prozent auf 3,35 Milliarden Euro stiegen sowie sich die Frachtra-

ten erholten, schrumpfte der Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) im ersten Quartal 2020 um 25 Prozent auf 160 Millionen Euro. Verantwortlich hierfür seien die erheblich gestiegenen Bunkerkosten aufgrund der seit Jahresbeginn weltweit stark reduzierten Schwefelgrenzwerte. Dies habe zu über zehn Prozent höheren Kosten für die Bebunkerung der 248 Containerschiffe geführt, so der Hapag-Lloyd Vorstandsvorsitzende Rolf Habben-Jansen.

Der Preisverfall beim Rohöl, der ebenfalls erst gegen Ende des ersten Quartals eingesetzt hatte, habe sich sogar negativ ausgewirkt, da die vorhandenen Bunkerbestände in den Büchern niedriger bewertet werden mussten. Dennoch hofft Habben-Jansen auf ein EBIT zwischen einer halben und einer Milliarde Euro zum Jahresende, sofern sich



Der Kurs der Hapag-Lloyd-Aktie zwischen Ende Februar und Ende Mai: Ab Mitte April ging es steil aufwärts die Weltwirtschaft in der zweiten Jahreshälfte wieder erholt.

Die BaFin wolle sich nun die Kurs- und Umsatzentwicklung der Hapag-Lloyd-Aktie „routine-mäßig ansehen“, wie es aus der Bonner Behörde hieß. Sie betonte, das sei ein „allererster Schritt“, um einen möglichen Marktmissbrauch zu identifizieren. „Finden wir in unseren Analysen Anhaltspunkte für Insidergeschäfte oder

Manipulationen, starten wir eine Untersuchung.“

In Branchenkreisen gibt es die Vermutung, dass amerikanische Hedge-Fonds zu Beginn der Corona-Krise mit Leerverkäufen auf einen fallenden Kurs gesetzt hatten. Da die Aktie von Hapag-Lloyd sich in der Zeit danach robuster gezeigt hatte als erwartet, hätten die Spekulanten sich jetzt mit Papieren eindecken müssen, um ihre geliehenen

Titel zurückgeben zu können, da sie sonst in Regress genommen worden wären. Aufgrund der Marktenge der frei verfügbaren Papiere sei daraufhin der Preis in die Höhe geschossen, ähnlich wie dies im Oktober 2008 mit den VW-Papieren der Fall gewesen sei. Damals hatte sich der Aktienkurs innerhalb weniger Wochen von rund 100 Euro auf über 1.000 Euro mehr als verzehnfacht.

Text: Matthias Soyka



BEI UNS LERNEN BOXEN FLIEGEN

○→ Seit über 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrienation Deutschland.

HHLA | DAS TOR ZUR
ZUKUNFT

„Cap San Diego“ in Not

Der Betriebsgesellschaft sind die Einnahmen weggebrochen



Fotos: SLH

Die „Cap San Diego“ prägt zusammen mit der Elbphilharmonie und dem Michel das Stadtbild Hamburgs

Der Corona-Lockdown hat weite Teile der Wirtschaft hart getroffen. Und natürlich blieb auch ein Hamburger Wahrzeichen nicht davon verschont. Die gemeinnützige Betriebsgesellschaft der „Cap San Diego“ schlägt Alarm. In den sieben Wochen, in denen bis zum 7. Mai das ehemalige Hamburg-Süd-Schiff geschlossen war, sind die Einnahmen fast komplett weggebrochen. 5.000 Euro waren es gerade einmal, bei 80.000 Euro laufenden Kosten.

Von einem Tag auf den anderen waren fünf der sieben Einnahmequellen weggebrochen: Die Eintrittsgelder für den Rundgang durchs Museum, den Kletterpark und den Escaperoom sowie die Gastronomie. Am härtesten freilich hat die Gesellschaft die Absage der meisten Fahrten getroffen. Zehn sollten es bis zum Herbst werden, jeweils mit 500 Passagieren. Ob im Spätsommer oder Herbst noch ein oder zwei stattfinden, könne niemand so recht sagen, erklärt die Geschäftsführerin der Betriebsgesellschaft Ann-Kathrin Cornelius. Einzig der Hotelbetrieb mit den neun Kabinen habe für Geschäftsreisende aufrechterhalten werden können. 90 Euro kostet die Übernachtung. Doch meist sei nur ein Gast da gewesen.

Und auch der Museumsshop am Zugang der Überseebrücken war lange zu, derzeit ist er ge-



Ann-Kathrin Cornelius,
Geschäftsführerin

rade einmal an den Wochenenden zwischen 11 und 15 Uhr geöffnet. Dem entsprechend sind die Einnahmen auch hier äußerst mager. So hofft die Geschäftsleitung auf die letzte Einnahmequelle, die die „Cap San Diego“ seit langem am Leben erhalten: Spenden.

Spendenkonto:

Cap San Diego
Betriebsgesellschaft mbH
Hamburger Sparkasse
DE20 2005 0550 1002 1895 10
HASPDEHHXXX

Die 24 Festangestellten sind bereits seit Wochen in Kurzarbeit. Um wenigstens ein paar Einnahmen zu generieren, haben die Decksmatrosen begonnen, aus der Schiffsbeplankung, die unlängst ausgetauscht wurde, Garderoben

zu basteln. Auf ein Brett haben sie quer vier Haken geschraubt. Für 99 Euro ist die Hakenleiste online zu haben. Doch das ist nur ein Tropfen auf den heißen Stein. „Allein die monatlichen Stromkosten belaufen sich auf rund 9.000 Euro“, rechnet Cornelius vor. Selbst dafür reichten die Einnahmen derzeit nicht. Ganz zu schweigen von den ständigen Wartungsarbeiten, die zum Großteil von den 45 ehrenamtlichen Mitarbeitern ausgeführt werden. Alte Seebären, denen es Spaß macht, noch einen Stückgutfrachter aus ihrer Jugend am Leben zu erhalten. „Auch die sind jetzt natürlich frustriert, denn sie arbeiten das ganze Jahr darauf hin, dass wir mit dem Schiff noch einmal auslaufen“, so Cornelius.

Bund übernimmt Kosten für die Klassifizierung

Immerhin: Nächstes Frühjahr muss das Schiff zum TÜV. Die Kosten für das Klassemachen und die zwei bis drei Wochen Aufenthalt im Dock wird der Bund mit einem Zuschuss im Zuge des Denkmalschutzes übernehmen. „Das ist schon einmal eine große Last, die uns da genommen wurde“, freut sich Cornelius. Doch wie es bis dahin weiter gehen soll, ist fraglich, zumal die Eintrittsgelder für den Rundgang durchs Museum von 9,50 Euro auf sechs Euro reduziert wurden, da das Schiff derzeit nur partiell zu besichtigen ist. „Einige Teile haben wir wegen Corona sperren müssen“, berichtet Cornelius. Der „stolze, weiße Schwan“ sei in einer wirtschaftlichen Schieflage, die die Fahrtüchtigkeit des Schiffes gefährden könne.

Seit 2003 ist die „Cap San Diego“ offizielles Museumsschiff mit



Ein Schild soll Besucher anlocken Liegeplatz an den Überseebrücken. Sie war in gut acht Monaten bei der Deutschen Werft AG in Hamburg-Finkenwerder gebaut worden und im März 1962 vom

Stapel gelaufen. Bis 1986 war sie vornehmlich vor die Reederei Hamburg Süd auf der Südamerika-Route im Einsatz. Im August 1986 kaufte der Hamburger Senat das Schiff und rettete es so vor der Verschrottung. Knapp zwei Jahre später wurde es von der Stiftung Hamburger Admiralität übernommen. Kurz darauf erfolgte die Gründung der Cap San Diego Betriebsgesellschaft mbH. In den Folgejahren wurde das Innere für einen Museumsbetrieb umgestaltet und die Technik grundüberholt. Ein Freundeskreis mit 120 aktiven und passiven Mitgliedern erhält die Funktionalität des Schiffes heute weiter aufrecht. Es ist weiterhin voll fahrtüchtig.

Text: Matthias Soyka



Für 99 Euro erhältlich: Garderobe aus einer Planke der „Cap San Diego“



Der Souvenirshop ist derzeit nur an Wochenenden geöffnet

Viele Rechts-Fragen um Corona

Kurzarbeit, Entschädigungen, Versicherungszahlungen: So manches ist noch ungeklärt

Kann mich mein Arbeitgeber zwingen, die Corona-App aufs Handy zu laden? Droht mir womöglich eine Abmahnung, wenn ich mich nach Feierabend mit vielen Freunden treffe und niemand auf den Mindestabstand achtet? Muss der Staat Entschädigungen für Betriebsschließungen zahlen? Und wie sieht es mit dem Urlaubsanspruch und bei Kurzarbeit aus? Die deutsche Justiz wird derzeit mit Prozessen rund um die Corona-Pandemie regelrecht überschwemmt.

Zentrale Themen sind die Maskenpflicht oder die anhaltende Schließung von Kneipen und Restaurants. Aber nicht nur. Dabei ist das Thema auch für gestandene Juristen Neuland. Vieles ist noch ungeklärt, sogar dort, wo es um altbekannte Instrumente wie die Kurzarbeit geht.

So zum Beispiel die Frage, ob ein ausländisches Unternehmen für in Deutschland arbeitende Beschäftigte Kurzarbeit anmelden darf. Die Bundesagentur für Arbeit vertritt die Auffassung, dass ausländische Betriebe nicht unter die Zuständigkeit des Sozialgesetzbuches (SGB) III fallen und Kurzarbeit nicht beantragt werden könne. Allerdings leisten ausländische Arbeitgeber für diese Arbeitnehmer Beiträge zur deutschen Arbeitslosenversicherung. Das spricht wiederum dafür, dass die Kurzarbeitsregeln des SGB III auch für diese Betriebe gelten.

Beschäftigte müssen der Kurzarbeit zustimmen

Viele Unternehmen wissen zudem nicht, dass ein Arbeitgeber Kurzarbeit nicht einfach so anordnen kann, denn dafür benötigt er die Zustimmung seiner Beschäftigten. Wenn im Unternehmen weder ein gültiger Tarifvertrag gilt noch ein Betriebsrat vorhanden ist, muss sich der Arbeitgeber das schriftli-

che Einverständnis von jedem einzelnen Arbeitnehmer geben lassen. Aber selbst wenn ein solches Dokument existiert, ist dessen Gültigkeit noch keineswegs gesichert. Wenn beispielsweise die geplante Zeitdauer der Kurzarbeit und ihr Ausmaß nicht klar festgehalten sind, hat der Arbeitnehmer unter Umständen Anspruch auf sein volles Gehalt. Das hätte fatale Folgen für den Arbeitgeber, denn er hätte im Gegenzug keinen Anspruch auf staatliche Leistungen.

Entschädigungen nur bei behördlicher Schließung

Besonders problematisch ist die Frage nach Entschädigungsansprüchen wegen staatlich verordneter Betriebsschließungen. Im Fall der Quarantäne eines Arbeitnehmers muss der Arbeitgeber zwar sechs Wochen lang Lohnfortzahlung leisten, kann sich das Geld aber vom Staat wiederholen. Allerdings gilt das nur, wenn die Quarantäne behördlich angeordnet und personenbezogen ist. Für die vielen Arbeitnehmer, die sich freiwillig zwei Wochen in Quarantäne begeben haben, gibt es hingegen keinen Entschädigungsanspruch. Auch bei Betrieben, die mit einem pauschalen Tätigkeitsverbot belegt wurden, muss differenziert werden. Etwa bei Einzelhändlern, Fitnessstudios,

Friseuren, Gastronomen und Freiberuflern. Die Bundesregierung vertritt nämlich unter Verweis auf das Infektionsschutzgesetz die Ansicht, dass ihnen nur dann Anspruch auf Entschädigung zustehe, wenn sie im Einzelfall von der behördlich angeordneten Quarantäne oder einem Tätigkeitsverbot betroffen gewesen sind. Mit anderen Worten: Das Gesundheitsamt muss den Laden wegen eines Covid-Falls geschlossen haben. Ein Freiberufler muss sogar selber infiziert oder zumindest in nahem Kontakt mit einer infizierten Person gewesen sein. Die allgemeinen Schließungen sollen hingegen nicht unter den Anwendungsbereich des Infektionsschutzgesetzes fallen.

Bis zur höchst-richterlichen Klärung vergehen Jahre

Diese Auffassung ist jedoch wie so vieles im Zusammenhang mit Covid-19 höchst umstritten und rechtlich ungeklärt. Für die Auffassung der Bundesregierung spricht, dass es an einer entsprechenden Regelung im Infektionsschutzgesetz fehlt. Andererseits stellt die generelle behördlich angeordnete Schließung aufgrund von Corona ein Opfer dar, das vom Einzelnen nicht ohne Entschädigung verlangt werden kann. Ein solcher Vor-

gang ist dem deutschen Rechtssystem fremd. Bis es zu diesem wirtschaftlich sehr bedeutenden Problem eine höchstrichterliche Entscheidung gibt, werden allerdings noch mehrere Jahre ins Land gehen und viele betroffene Betriebe werden bis dahin nicht mehr existieren.

Zu anderen Themen hat sich die Rechtsprechung jedoch bereits positioniert. Vor dem Landgericht Heilbronn hatte eine Friseurin ein Eilverfahren angestrengt, um einen Vorschuss auf die geforderte staatliche Entschädigung zu erhalten (Az. I 4 O 82/20). Das Gericht wies den Antrag ab. Und zwar nicht allein mit der Begründung, der in § 56 des Infektionsgesetzes verankerte Entschädigungsanspruch gelte nicht, wenn sie nicht selbst erkrankt und unter Quarantäne gestellt worden sei. Das Gericht argumentierte auch, dass die Friseurin kein sogenanntes „Sonderopfer“ erbracht habe, weil alle Friseure und Geschäfte schließen mussten.

Versicherung muss bei Betriebsschließung zahlen

Ein erstes Urteil zum Thema Betriebsschließungsversicherung in der Gastronomie hat das Landgericht Mannheim veröffentlicht (Az. 11 O 66/20). Hintergrund ist, dass viele Hotels und Gaststätten eine solche Versicherung haben, um im Falle von Betriebsschließungen wenigstens den vereinbarten Tagessatz als Entschädigung zu erhalten. Viele Versicherungsgesellschaften verweigern jedoch im Fall von Covid-19-Schließungen die Leistung. Eine Leistungspflicht gebe es nur, wenn das Virus direkt in dem versicherten Betrieb aufge-

treten sei, nicht aber bei einer allgemeinen Zwangsschließung, so das Argument. Außerdem hätten Hotels immer noch Geschäftsreisende aufnehmen und Gaststätten außer Haus verkaufen können. Und weil das Corona-Virus bei Vertragsabschluss noch unbekannt gewesen sei, könne dieses Risiko sowieso nicht mitversichert sein. Das Landgericht Mannheim wies nun zwar die Forderung eines Hotelbesitzers ab, der per einstweiliger Verfügung Versicherungszahlungen im Eilverfahren einklagen wollte. Die Zurückweisung lag aber an der nicht ausreichend begründeten Anspruchshöhe. Grundsätzlich stehe dem Kläger die Versicherungsleistung zu, so das Gericht. Betriebsschließungen aufgrund von Covid-19-Allgemeinverfügungen oder Rechtsverordnungen seien über entsprechende Policen versichert. Sollte das Urteil Bestand haben, wäre das ein schwerer Brocken für die Versicherungswirtschaft. Deshalb wird man auch hier eine höchstrichterliche Entscheidung abwarten müssen, bis endgültige Rechtssicherheit besteht.

Keine Abmahnung bei Verstoß gegen Hygiene in der Freizeit

Für die Justiz ist das Covid-19-Virus also ein Beschäftigungsfeld ungeahnten Ausmaßes. Gerichte werden auf Jahre mit seinen Folgen beschäftigt sein. Denn nicht nur die Corona-Pandemie steht am Anfang, sondern auch die juristische Aufarbeitung der daraus entstandenen Corona-Krise. Bis zu den vielen durch Corona ausgelösten Fragen Rechtsklarheit besteht, werden noch Jahre ins Land gehen. Für so manchen wird



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

es dann leider schon zu spät sein.

Übrigens: Eine Abmahnung darf der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer nicht erteilen, wenn dieser in der Freizeit gegen Corona-Regeln verstößt. Was der Arbeitnehmer in seiner Freizeit macht, geht den Arbeitgeber grundsätzlich nichts an. Er darf den Arbeitnehmer ja auch nicht abmahnen, wenn dieser falsch parkt. Anders ist dies nur dann zu beurteilen, wenn sich das Freizeitverhalten auf den Arbeitgeber auswirkt. Wenn also der Arbeitnehmer den Firmenwagen in seiner Freizeit nutzen darf und notorisch falsch parkt, kann dies durchaus abmahnungswürdig sein, wenn dem Arbeitgeber dauernd Bußgeldbescheide ins Haus flattern. Eine Anweisung des Arbeitgebers an seine Mitarbeiter, dass diese eine Corona-App auf ihr Handy laden müssen, ist hingegen unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu rechtfertigen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Feines griechisches Essen

Im „Alexandros“ kann man auch sehr gut draußen sitzen



Ein eher schlichter beiger Klinkerbau



Weitläufige Terrasse an der Straße

Ok, man darf wieder außer Haus Essen gehen. Bei all den widersprüchlichen Aussagen der Experten in Sachen Corona sind sich die meisten allerdings einig, dass die Infektionsgefahr im Freien wesentlich geringer ist als in geschlossenen Räumen. Also haben wir ein Restaurant mit einer großen Außenterrasse gefunden, wo es 15 weit auseinander stehende Tische gibt: Das „Alexandros“ in Alsterdorf. Es wurde vor sechs Jahren von der Familie Alexiou eröffnet und hat mittlerweile zwei Ableger in der Erikastraße (Eppendorf) und Wendlohstraße (Niendorf).

Sie haben es geahnt: Wir sind bei einem Griechen, wo es aufgrund der schwierigen Zeiten eine Rumpfkarte gibt, die aber doch kaum Wünsche offen lässt: Diverse Vorspeisen wie gegrilltes oder gebratenes Gemüse, Sardinen oder Garnelen aus der Pfanne oder frittierte Calamari. Das alles liegt preislich zwischen 7,90 und 9,90 Euro.

Bei den Fleischgerichten finden wir die in griechischen Lokalen übliche Hitliste, angeführt von Gyros (12,80 Euro) über Souvlaki (14,50 Euro), Bifteki gefüllt mit Schafskäse, Tomaten und Peperoni (14,50 Euro) sowie gemischte Teller, auf denen sich auch Leber oder Pute

verirren kann (16,50 bis 18,50 Euro). Natürlich gibt es auch diverse Lamm- und Fischgerichte. Sehr lecker hören sich zudem die Ofengerichte wie Schweinefilet überbacken mit Metaxasauce (16,50 Euro) an.

Das alles wird jeweils mit Tzaziki, sehr leckerem Weißbrot und wahlweise Pommes frites, Reis, Röst- oder griechischen Kartoffeln sowie einem sehr frischen gemischten Salat in ei-

ner Joghurt-Dill-Sauce serviert. Der freundliche Ober bringt zu Beginn auch „Vitamine“ in Form eines Gläschens Ouzo, so dass die Kritikfähigkeit gleich ein wenig herabgesetzt ist.

Das Essen selbst ist wirklich sehr fein zubereitet. Die Gyros sind knackig, aber doch noch saftig, das Hacksteak hat den typisch rauchigen Geschmack und die Souvlaki ebenso durch wie noch nicht trocken.

Wirklich zu empfehlen sind die Pommes frites, die wir selten so gut serviert bekommen haben. Aber auch die griechischen Kartoffeln, die in Brühe mit ein paar Tomaten im Ofen gegart werden, sollte man nicht verpassen.

Also vergessen Sie Corona. Gehen Sie mal wieder Essen!

Text: Nils Knüppel



Gyros, Souvlaki, Hack



Frittierte Calamari

Alexandros
Alsterdorfer Straße 274
22297 Hamburg
Tel: 040 - 51 18 203
www.alexandros-hamburg.de
alekos.k69@hotmail.de

Öffnungszeiten:
Di.-Sa. 16- 23 Uhr
So. 17 - 22 Uhr

Die Saga geht zu Ende

„Star Wars – Das Erwachsen Skywalkers“ bringt das Weltraumspektakel zum Abschluss



Abschied von Leia



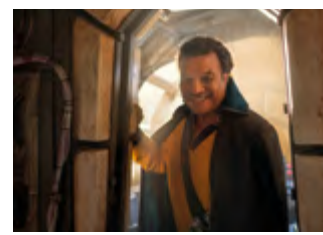
Poes alte Freundin



Rey flieht vor der Ersten Ordnung



Finn und Poe



Lando hilft beim Angriff

Nach 43 Jahren ist nun Schluss: Mit „Star Wars – Das Erwachsen Skywalkers“ endet das erfolgreichste Weltraumspektakel aller Zeiten. Der neunte Teil bringt das zum Abschluss, was in den späten 70er Jahren mit einer optischen Revolution begann: Den ersten vor einer Blue Screen gedrehten Sternen-Schlachten. Die natürlich hat auch der finale Teil zu bieten. Wenn- gleich das Ende allzu absehbar ist.

Und wie in den ersten drei Teilen mühen sich auch hier wieder drei Protagonisten: Die junge Rey, der Kampfpilot Poe und der Ex-Sturmtruppler Finn. Doch anders als in der ersten Trilogie sind die Drei kaum miteinander verbunden. Lediglich der Kampf gegen das Böse, die von der dunklen Seite der Macht initiierte Erste Ordnung, eint sie.

Ähnlich der ersten drei Teile gibt es indes auch hier einen Antagonisten, Han Solos und Prinzessin Leias Sohn Ben, wie einst sein Großvater Anakin Skywalker von der dunklen Seite der Macht verführt.

Kylo Ren, nicht Darth Vader, nennt er sich nun. Unfassbar böse, bis er im zweiten Teil Rey näher kam. Die entwickelt seitdem unglaubliche Kräfte und gibt Ren Anlass, an der dunklen Seite zu zweifeln...

Das klingt alles irgendwie seltsam bekannt. Rey, Poe und Finn brechen zu einer Schnitzeljagd auf, um Zugang zu der Basis der Ersten Ordnung zu bekommen. Schon das gab es im ersten Teil. Und auch die Helden von einst bekommen noch einmal alle kurze Gastauftritte. Von der vor Drehbeginn verstorbenen Carrie Fisher wurden bisher noch

nicht verwendete Filmschnipsel mit einkopiert.

Und so kämpfen sie denn wieder gegen das Böse. Optisch wie immer perfekt in Szene gesetzt, musikalisch gewaltig untermalt von Altmeister John Williams, der dafür seine x-ste Oscar-Nominierung erhielt.

Nicht immer ist alles, was da dem staunenden Zuschauer angeboten wird, logisch. Auch das war in der Ursprungstrilogie so. Dass George Lucas' Ur-Spektakel um Längen besser ist als das Disney-Sequel, mag daran liegen, dass sich hier gleich mehrere Drehbuchschreiber und Regisseure an dem Stoff ver-

sucht haben, der mit dem Ende der ersten Trilogie eigentlich auserzählt war.

Dennoch hat Disney scheinbar nicht genug. Es sollen weitere Teile gedreht werden, die irgendwo zwischen den drei Trilogien spielen sollen. Dabei waren zwei davon schon zu viel.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG:

Simon Lembke ist neuer Leiter Zollanwendungen bei dem Hamburger IT-Unternehmen. Der 40-Jährige ist Experte für zukunftsfähige Technologien und verfügt über ein breites Spektrum an Transport- und Logistikerfahrung, das er als stellvertretender Leiter in der Abteilung PCS (Port Communication Services) über zehn Jahre aufbauen konnte.

EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG:

Thorsten Schütt (58) ist neuer Chief Transformation Officer (CTO) des Containerterminalbetreibers und somit Teil der erweiterten Gruppengeschäftsführung.

Der Betriebswirt berät diese in allen Belangen des Transformationsprozesses in den EUROGATE Container Terminals Hamburg und Bremerhaven, der Gruppen-eigenen Technikgesellschaft sowie der EUROGATE-Holding.

Röhlig Logistics GmbH & Co.:

Dirk Schneider ist neuer Geschäftsführer der Deutschlandorganisation. Er folgt auf Christian Böttcher, der das

Unternehmen nach fast fünf Jahren auf eigenen Wunsch verlassen hat. Schneider ist bereits seit 17 Jahren bei dem Bremer Logistikkonzern beschäftigt, u.a. als Geschäftsführer Röhlig Aircargo in Deutschland, Geschäftsführer von Röhlig Italien und Global Air

Freight Director. Seine bisherige Funktion als Global Air Freight Director wird Schneider interimistisch weiterführen.

MOSOLF-Gruppe:

Markus Schrick (59, oben) und Matthias Wollenberg (59) sind die Geschäftsführer des neu gegründeten Tochterunternehmens MOSOLF Move-Tec, dessen Hauptsitz in Kirchheim unter Teck ist. Schrick übernimmt dabei die



Bereiche Vertrieb und Marketing bei TROPOS MOTORS EUROPE. Wollenberg obliegt die strategische Steuerung der Bereiche After Sales und Service.

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:

7. Juli 2020

STADT LAND HAFEN

Ursache für Kranunfall wohl geklärt

Rostock – Die Ursache, die zum Abknicken des großen Schwerlastkrans während eines Testlaufs am Liebherr-Kai führte, scheint geklärt zu sein. Vermutlich hat es an einem gebrochenen Kranhaken gelegen, ein externes Zulieferteil. Dies hat zu der verheerenden Kettenreaktion an dem 5.500-Tonnen-Kran geführt, bei der zwei Arbeiter verletzt wurden.

Erste LNG-Ship-to-Ship-Betankung



Brunsbüttel – Am Elbehafen wurde erstmals mit der „Rameila“ ein großer Produktentanker mit LNG direkt von einem anderen Schiff betankt. Die „Nauticor“, die seit Ende April zum skandinavischen Energieversorger Gasum gehört, hatte zuvor schon einmal im Oktober ein kleineres Bunkerschiff direkt betankt.

Neue Containerbrücken am Burchardkai

Hamburg – Die HHLA hat zwei neue Großcontainerbrücken aus China für den Burchardkai erhalten. Sie ersetzen zwei kleinere Brücken, so dass 18 der 30 Containerbrücken am

CTB für die Be- und Entladung von Großcontainerschiffen bis 24.000 TEU ausgelegt sind. Ihre 80 Meter langen Ausleger reichen über 26 Containerreihen.

Lärmschutzwand über Mittellandkanal fertig



Minden – Eine neue Schallschutzwand auf der Brücke über den Mittellandkanal ist fertig. Sie ist 84 Meter lang und drei Meter hoch. Ihr schließt sich auf 200 weiteren Metern eine Aluminium-Lärmschutzkassettenwand an. Die Anlage entlang der B 482 wurde innerhalb von fünf Monaten errichtet und kostete 470.000 Euro.

Jetzt auch Plattform für eCommerce-Sendungen



Hamburg – Der Datenkommunikationsentwickler DAKOSY hat eine neue Plattform für die

Zollabwicklung von eCommerce-Sendungen entwickelt. Sie bietet Logistikern eine einfache und flexible Unterstützung für die Integration von Massendaten in ihre Zollprozesse. Ab 2021 werden bereits Kleinsendungen ab einem Wert von 22 Euro umsatzsteuerpflichtig. Das System erlaubt ein automatisiertes Hochladen der Sendungsdaten, die häufig mehr als 100 Positionen umfassen, was erheblich Zeit einspart.

WindEnergy Hamburg Anfang Dezember

Hamburg – Die verschobene Messe WindEnergy findet zwischen dem 1. und 4. Dezember statt anstelle vom 22. bis 25. September statt. Die Messe Hamburg GmbH sieht die Branche nach den Beschlüssen der Bundesregierung zum endgültigen Kohleausstieg im Aufwind.

„PEKING“ an Stiftung übergeben

Hamburg – Die Viermastbark „PEKING“ ist an die Stiftung Historische Museen Hamburg übergeben worden. Das 1911 bei Blohm+Voss gebaute Frachtschiff gehört zu den Flying P-Linern der Reederei F. Laeisz, die für ihre Geschwindigkeit und ihre Sicherheit berühmt waren. Unter Leitung der Stiftung Hamburg Maritim wurde sie in den letzten drei Jahren auf der Peters Werft in Wewelsfleth fachgerecht restauriert, was der Bund mit 38 Millionen Euro förderte. Sie hatte zuvor zwischen 1974 und 2017 als Museumschiff vor Manhattan gelegen.



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

