

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

EUROGATE kämpft ums Überleben

Die Produktivität hinkt gegenüber den Westhäfen deutlich hinterher



Am JadeWeserPort in Wilhelmshaven hatte EUROGATE bisher nur Einbußen

Die großen deutschen Terminalunternehmen verkraften die Corona-Krise sehr unterschiedlich. Während die HHLA immer noch einen beachtlichen Gewinn erwirtschaftete, schlägt die Geschäftsleitung des Bremer Konkurrenten EUROGATE Alarm. Der Konzern mit Terminals in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven hat nicht nur einen Verlust von 23 Millionen Euro hinnehmen müssen, sondern auch ein strukturelles Problem, wie eine interne Studie ergab. Die Arbeiten an den deutschen Terminals seien gegenüber den Westhäfen zu teuer.

Die Unternehmensberatung McKinsey ermittelte, dass an den deutschen Häfen gut ein Drittel mehr Personal eingesetzt werde, zudem werde an den Westhäfen deutlich produktiver gearbeitet. Neue teilautomatisierte Anla-

gen schafften 30 bis 32 TEU pro Stunde und Containerbrücke, hiesige Anlagen nur 20 bis 25. Der EUROGATE-Vorstandsvorsitzende Michael Blach sprach in einem Unternehmensvideo von einem „existenzgefährdenden

Teufelskreis“. Auch die HHLA hat sich einen Sparkurs verordnet. Hochtrabende Ziele wie der Containertransport mit Drohnen oder der Bau einer Ladestation für die Vakuum-Magnetbahn Hyperloop wurden eingestellt. **Seite 4-9**

Bilanz

Die LHG hat im ersten Halbjahr acht Prozent an Umschlag verloren. *S.10*

Premiere

Der Jade-Dienst in Wilhelmshaven hat erstmals Autos für Afrika verladen. *S.12*

Umbau

Die Clean Logistics GmbH baut Lkws von Diesel- auf Wasserstoffantrieb um. *S.14*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGS X PRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

Krisen wirken seit jeher wie Brandbeschleuniger. Dort wo es im Inneren kaum bemerkt schwelte, brennt es plötzlich lichterloh. Bestes Beispiel ist EUROGATE. So lange die übrigen Häfen der größten deutschen Terminalgruppe gut funktionierten, konnte sich der Konzern negative Ausreißer wie das jahrelange Zuschussgeschäft am JadeWeserPort oder den vor sich hindümpelnden Umschlag in Hamburg leisten.

Nun sind alle Häfen fett im Minus. Nix mehr mit Ausgleich aus dem Ausland. Zudem haben die Westhäfen stark aufgerüstet, während EUROGATE einen Hafen nach dem anderen kaufte, anstatt in die bestehenden Anlagen zu investieren und rationalisieren.

Nun endlich zieht die Geschäftsleitung die Reißleine. Hoffentlich ist es noch nicht zu spät.

Bleiben Sie gesund!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8

Hamburg verliert besonders stark 4
 HHL trotz Corona mit Gewinn 6
 EUROGATE in der Krise 8
 LHG mit moderatem Minus 10

Wirtschaft



12



14



16

Jade-Dienst verschifft Autos 12
 Aus Diesel wird Wasserstoff-Lkw 14
 Chipolbrook in Polen ganz groß 16

Recht & Geld

Wann Brückenteilzeit möglich ist 18

Essen



20

Miera 20

DVD



21

Perfetti Sconosciuti 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerer 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

Hamburg verliert überproportional

Die Westhäfen vermehren wegen Corona deutlich geringere Einbußen



Foto: HHM

Ein Megacarrier verlässt den Waltershofer Hafen in Richtung Nordsee

Der Hamburger Hafen zeigt sich erneut krisenanfälliger als die belgischen und niederländischen Häfen der Nordrange. Im ersten Halbjahr 2020 sank der Seegüterumschlag in der Hansestadt um zwölf Prozent auf 61,2 Millionen Tonnen, der Containerumschlag sogar um 12,4 Prozent auf 4,1 Millionen TEU. Rotterdam dagegen kam auf 218,9 Millionen Tonnen (-9,1 Prozent) und 7 Millionen TEU (-7 Prozent). Antwerpen büßte im Gesamtumschlag knapp fünf Prozent ein, legte dagegen im Containerumschlag sogar trotz Corona noch um 0,4 Prozent zu.

Der Umschlagrückgang in Hamburg geht durch fast alle Segmente. Der Stückgutumschlag (Container, Projektladung, Kfz etc.) ging um 12,2 Prozent zurück, der Massengutumschlag um 11,7 Prozent. Vor allem der Stahlumschlag brach um 24 Prozent ein, flüssiges Massengut sank um 10,5 Prozent. Eine Gegenbewegung gab es beim Sauggut. Getreide sei nicht mehr von Russland und Frankreich exportiert worden, Hamburg dafür in die Bresche gesprungen, berichtete Axel Mattern, Vorstand des Hafen Hamburg Marketings (HHM). Mit 4,1 Millionen Tonnen seien 30,8 Prozent mehr Getreide exportiert worden. Auch der Export von Düngemitteln habe zugelegt. Insgesamt liegen die Verluste beim Ex-

port noch einigermaßen moderat bei 6,1 Prozent. Die wesentlichen Einbrüche liegen beim Import, der um 16,3 Prozent auf 33,7 Millionen Tonnen abstürzte. Dies sei laut Mattern im Wesentlichen auf die zum Teil ausbleibenden Schiffe (blank sailings) aus China zurückzuführen. Der Umschlag mit Hamburgs bei weitem wichtigsten Handelspartnern sackte im gleichen Maße ab. Auch der Warenaustausch mit Russland und Polen (je -10,5 Prozent), Schweden (-13,3 Prozent) und Südkorea (-14,4 Prozent) war stark rückläufig. Seit Juli sei aber eine erste Erholung der Chinaverkehre auf der Import- und Exportseite festzustellen.

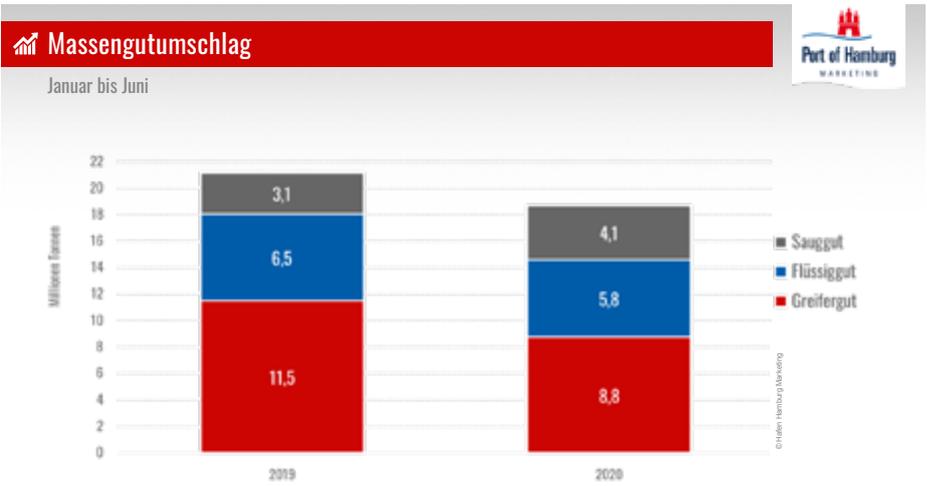
Es war aber nicht alles negativ. Zu den Handelspartnern mit

einem Zuwachs zählen neben den USA, Singapur, das Vereinigte Königreich (+39 Prozent) und Malaysia (+1,7 Prozent). Für die im Ranking der wichtigsten Containerpartner auf Position zwei befindliche USA blieb sich im ersten Halbjahr mit insgesamt 288.000 TEU das Wachstum auf 1,7 Prozent. „Diese auffällig gute Entwicklung ist auf vier Anfang 2019 in Hamburg gestartete Transatlantikdienste zurückzuführen, die sich inzwischen sehr gut entwickeln konnten und für größere Umschlagmengen vor allem im Containerverkehr mit den USA sorgen“, sagte Mattern. Auch das auf dritter Position liegende Singapur erreicht mit 212.000 TEU in den ersten sechs Monaten ein Plus

von 5,5 Prozent. Einen bedeutenden Anteil an diesem Zuwachs erbringen nach Einschätzung von Mattern die via Singapur gerouteten Transshipmentverkehre mit Ländern der Region. Der große Zuwachs im sonst unbedeutenden Verkehr mit Großbritannien wird vor allem durch die Lieferung von Leercontainern für die deutsche Industrie begründet.

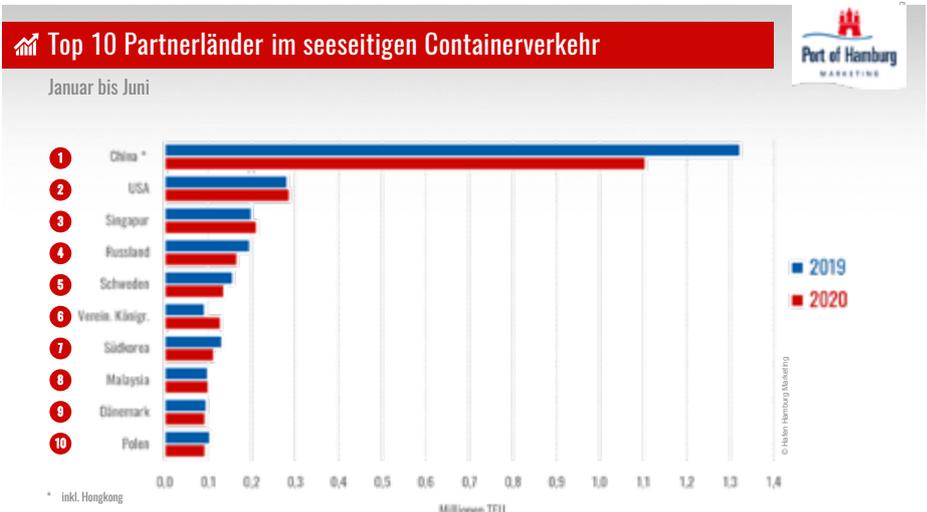
Für die kommenden Monate ging HHM-Vorstandskollege Ingo Egloff davon aus, dass sich der Hamburger Hafen zunächst noch auf eine Fortsetzung der Blank Sailings und einen eher langsam wieder anziehenden Gesamtumschlag einstellen kann. „In den beiden letzten Monaten wurde mit dem langsamen Anfahren der Wirtschaft in China und in Europa eine Stabilisierung bei den Schiffsabfahrten erreicht. Ich bin zuversichtlich, dass wir die Talsohle der pandemiebedingten Rückgänge im Seegüterumschlag inzwischen erreicht haben und wir in der Wirtschaft eine erste spürbare Erholung und Besserung der Lage zum Jahresende feststellen werden.“ So sei die deutsche Produktion im produzierenden Gewerbe im Juni bereits um 8,9 Prozent gegenüber dem Vormonat gestiegen, liege im Vergleich des Vorjahres aber um fast zwölf Prozent niedriger. Das zeige die Dramatik der wirtschaftlichen Entwicklung. Der Einbruch in der Wirtschaftsleistung sei noch nie so stark seit Bestehen der Bundesrepublik gewesen. Hinzu komme die Konsumzurückhaltung der Deutschen in einer Größenordnung von 130 Milliarden Euro. Auch das drücke auf den Import von Konsumgütern wie Textilien.

Text: Matthias Soyka



Blank Sailings

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun
Planmäßige Ankünfte	530	517	539	492	510	510
Ausgesetzte Ankünfte	-6 (-1,1%)	-2 (-0,4%)	-26 (-4,8%)	-20 (-4,1%)	-23 (-4,5%)	-24 (-4,7%)



HHLA bleibt auf dem Teppich

Kein Containertransport mit Drohen, dafür Klimaneutralität bis 2040



Das CT Altenwerder kann nicht von den größten Schiffen angelaufen werden, ist aber sehr umsatzstark

Jahrelang hatte die HHLA abgehobene Ziele. Container, die mit Drohen durch die Luft transportiert werden, schmückten Werbeanzeigen und sollten die visionäre Innovationskraft der Unternehmensführung suggerieren. Doch außer einem möglichen Aufsichtsratsmandat bei der Lufthansa für die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath ist davon nicht mehr viel übriggeblieben. Während der virtuellen Hauptversammlung der HHLA musste Vorstand Jens Hansen einräumen, dass eine Machbarkeitsstudie zusammen mit dem Fraunhofer Institut zu dem Schluss gekommen sei, dass eine derartige Transportmethode, auch wenn sie technisch grundsätzlich möglich sei, nicht mehr „Ziel“ der HHLA sein werde.

Dafür wolle die HHLA bis zum Jahr 2040 (die BLG bis 2030) ihren gesamten Betrieb so umbauen, dass er komplett klimaneutral funktioniere, betonte Titzrath. In den nächsten vier Jahren seien Investitionen von rund 1 Milliarde Euro geplant. Allerdings habe das Unternehmen diese im laufenden Jahr deutlich zurückfahren müssen, denn die Corona-Pandemie habe zu bisher nicht dagewesenen Einbrüchen geführt. Die Reeder hätten bis zu 18 Prozent Transportkapazitäten aus dem Markt genommen. Das Volumen sei auf dem niedrigsten Stand seit sechs Jahren. So sank der Umsatz im ersten Halbjahr um 9,4 Prozent auf 628,4 Millionen Euro, das Betriebsergebnis halbierte sich sogar, blieb aber im Gegensatz zum

Konkurrenten EUROGATE mit 55,5 Millionen Euro deutlich positiv. Und auch die Liquidität ist mit 296,1 Millionen Euro beachtlich. Man habe lediglich eine dreimonatige Stundung der Umsatz- und Ertragssteuern in Höhe von rund 10 Millionen Euro als Staatshilfen in Anspruch genommen. Auch die Flächen- und Kaimauermieten in ähnlicher Höhe werde die HHLA verspätet zahlen, sagte Titzrath.

Die im ersten Halbjahr in Folge der Coronavirus-Pandemie weltweit drastisch gesunkenen wirtschaftlichen Aktivitäten und der daraus resultierende Konjunkturunbruch haben sich auch spürbar auf die Geschäftsentwicklung der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ausgewirkt. Sowohl der

Umsatz als auch das Ergebnis waren stark rückläufig, was sich entsprechend auf die Profitabilität auswirkte. Bedingt durch das schwache Handelsgeschehen insbesondere im zweiten Quartal ging der Containerumschlag im ersten Halbjahr stark und der Containertransport deutlich zurück. Auch das Segment Immobilien konnte sich der Entwicklung trotz weitgehender Vollvermietung nicht entziehen. In Summe führte dies zu einem Konzernumsatz von 628,4 Mio. Euro (- 9,4 Prozent). Das Betriebsergebnis (EBIT) sank um 58,8 Mio. Euro (- 51,5 Prozent) auf 55,5 Mio. Euro. Die verfügbare Liquidität des Konzerns erhöhte sich indes bis zum Ende des ersten Halbjahrs 2020 36 Millionen Euro.

Die Corona-Krise habe aber

auch einiges Gutes im Unternehmen bewirkt, betonte Titzrath. So habe diese die Digitalisierung des Konzerns noch weiter beschleunigt. Video-Chats und die Arbeit im Homeoffice seien eingeführt worden. Dennoch: Corona sei wie ein „Brandbeschleuniger“. Negative Entwicklungen würden schlagartig verstärkt, die Märkte deutlich volatiler (schwankender). Die Pandemie habe einen „nie dagewesenen technischen Umbruch“ ausgelöst, der die Berechenbarkeit der Zukunft deutlich erschwere.

Erstmals stellte die HHLA auf Anfrage eines Aktionärs die Wirtschaftlichkeit ihrer einzelnen Betriebsteile dar. Wichtigster Betriebsteil sei der Buchardkai (CTB) mit einem Umsatz von 310 Millionen Euro, dicht gefolgt von der Metrans mit 306 Millionen Euro. Obwohl das Container Terminal Altenwerder (CTA) nur halb so groß wie der CTB ist, wird dort mit 293 Millionen Euro fast genauso viel Umsatz und deutlich höherer Gewinn erzielt. Die slowakische Metrans-Tochter Danubia erwirtschaftet 172 Millionen Euro, das Container Terminal Tollerort (CTT) 131 Millionen Euro. Die tschechische und die deutsche Metrans-Tochter kamen jeweils auf rund 56 Millionen Euro, der Hansaport auf knapp 49 Millionen Euro, das Service-Center am CTB auf 45 Millionen Euro, das Container Terminal in Odessa auf 41 Millionen Euro, das Terminal Tallinn auf 23 und Cuxport auf 21 Millionen Euro sowie die Containerreparatur auf 28 Millionen Euro. Der nicht im freien Aktienhandel befindliche Immobilienanteil der HHLA brachte es auf 23,9 Millionen Euro.

Die Hauptversammlung beschloss, erstmals ein neues Modell bei der Dividendenausschüttung von 70 Cent je Aktie zu nutzen. Die



Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende HHLA

Aktionäre haben drei Wochen Zeit zu wählen, ob sie den Betrag in bar ausgezahlt haben möchten oder als neu ausgegebene Aktien im Unternehmen belassen wollen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Rüdiger Grube warb für dieses Modell, denn es begünstige die Aktionäre bei der Ausgabe mit einem Rabatt von drei Prozent. Zudem entfielen die Nebenkosten der ausführenden Bank, bei der die Aktionäre die Ausübung dieses Vorkaufrechts beantragen müssen. Insgesamt könnten bis zu 2,5 Millionen zusätzliche Aktien ausgeschüttet werden. Der Ex-Bahn-Chef nahm Titzrath auch bezüglich angeblich zu hoher Bezüge in 2019 in Schutz. Die HHLA-Vorstandsvorsitzende hatte über 3 Millionen Euro erhalten. Ein Großteil sei jedoch auf Pensionsrückstellungen entfallen, die bis ins Jahr 2016 zurückreichen, aber bislang nicht bilanziert worden waren. Mit der Vertragsverlängerung um weitere fünf Jahre Ende 2018 sei dies nun als einmaliger Vorgang notwendig geworden und aufgrund der geringen Zinsen auch so hoch eingepreist worden.



Jens Hansen,
Vorstand HHLA

Gegenüber der Stadt Hamburg äußerte Titzrath die Erwartung, dass diese auch künftig ihrer Verantwortung bei der Bereitstellung der Infrastruktur nachkommen werde. Die Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Elbe sei ebenso wichtig wie ein Ersatz für die Köhlbrandbrücke und der Bau der Hafenuerspanne A26 Ost. Wichtig sei zudem, dass jederzeit die Schiffe abfertigt werden könnten – eine Anspielung auf die im vergangenen Jahr wiederholten Probleme der Hamburg Port Authority (HPA) bei der Unterhaltsbagerei der Zufahrten zu den Hafenbecken und der Liegewannen. Und sie sei auch zuversichtlich, dass der Hamburger Hafen in seiner Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werde, indem die Abgaben an die HPA gesenkt werden.

Für das laufende Jahr erwartet Titzrath eine graduelle Erholung, sofern es keine neuen pandemiebedingten Einschränkungen geben werde. Dennoch werde das Ergebnis deutlich unter dem sehr guten Jahr 2019 liegen.

Text: Matthias Soyka

EUROGATE schlägt Alarm

Bis 2024 müssen jährlich 84 Millionen Euro eingespart werden



Foto: EUROGATE

Der Move pro Container ist an den deutschen Häfen deutlich teurer als in Rotterdam oder Antwerpen

Die EUROGATE-Geschäftsleitung schlägt Alarm. Die Produktivität an ihren deutschen Terminals sei zu langsam und zu teuer, habe eine Analyse der Unternehmensberatung McKinsey aus dem Frühjahr ergeben. Dies sei unabhängig von der Corona-Pandemie, erklärte der Vorstandsvorsitzende Michael Blach in einer Unternehmens-Videomitteilung. Er schwor die Mitarbeiter auf ein umfangreiches Sparpaket ein. Blach sprach sogar von einem „existenzgefährdenden Teufelskreis“.

Die Terminals in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven arbeiteten zu langsam und seien zu personalintensiv, habe die McKinsey-Studie ergeben. Während an den deutschen Terminals zwischen 20 und 25 Containerbewegungen (Moves) pro Stunde und Containerbrücke erzielt werden, bräuchten es die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen auf 30 bis 32. Zudem seien dort nur acht Mann pro Gang eingesetzt, in Deutschland im Schnitt 11,3. „Wir haben also ein Problem bei der Produktivität und den Kosten“, sagte Blach. Während die Westhäfen „schlank und schnell“ aufgestellt seien, habe EUROGATE mit mehr Personal und somit er-

heblich höheren Kosten zu kämpfen. In allen drei deutschen Häfen werde derzeit kein Geld verdient, sondern es entstünden „erhebliche operative Verluste“. Im ersten Halbjahr seien dies 23 Millionen Euro gewesen.

„Wir befinden uns in einer handfesten Krise“, fasste es Blach zusammen. „Früher ging es nur um Menge. Heute verdienen wir kein Geld mehr, weil das Verhältnis von Kosten und Erträgen nicht mehr stimmt.“ Letztlich seien die Kosten pro Container zu hoch.

Sein Kollege Thomas Eckelmann erklärte: „Wir müssen dringend etwas ändern.“ Die Terminals, Servicebereiche und die Holding müssten leistungsfähiger

werden. Deshalb verordnete er dem Unternehmen einen tiefgreifenden Sparkurs. Bis zum Jahr 2024 müssten die Kosten um jährlich 84 Millionen Euro dauerhaft reduziert werden. Hierzu sei ein Transformationsoffice mit acht Mitarbeitern gegründet worden, das in den nächsten 18 Monaten Ergebnisse liefern solle.

Ein Weg könnte eine zunehmende Automatisierung sein, wie sie bei den neueren Terminals der Westhäfen und beim HHLA-Terminal Altenwerder (CTA) bereits implementiert ist. Dadurch sind deutlich weniger Mitarbeiter beschäftigt. Das CTA gilt in der HHLA als das bei weitem produktivste Terminal. In Wilhelmsha-

ven testet EUROGATE schon seit zwei Jahren ein autonom gesteuertes System für Containerlagerung mit Vancarriern.

Eckelmann betonte, dass die mit der HHLA begonnenen Kooperationsgespräche „zwei verschiedene Paar Schuhe“ seien. „Wir wollen nicht aus einer Position der Schwäche heraus verhandeln“, sagte er. Eine enge Kooperation oder ein Gemeinschaftsunternehmen im Bereich Container könnte in der Nordrange eine führende Rolle spielen.

Auch die HHLA-Chefin Angela Titzrath erklärte in der Hauptversammlung ihres Unternehmens, dass eine „Bündelung von Kräften den Standort Deutschland stärken könnte“. Die Kooperationsgespräche mit Eurokai und der BLG, denen EUROGATE je zur Hälfte gehört, seien in einem sehr frühen Stadium. Jedoch begrüße sie die Aussage von Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann (parteilos), dass man bei den Häfen „norddeutsch und in nicht Landesgrenzen“ denken

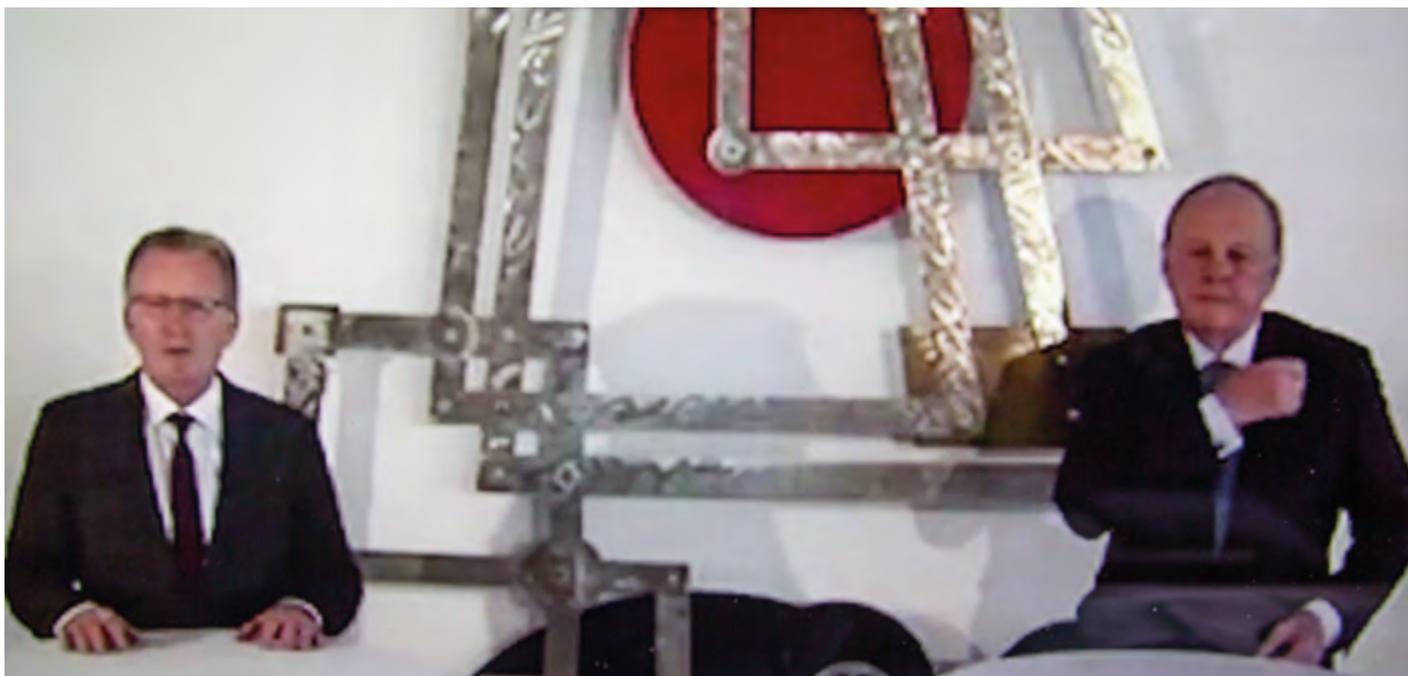
müsse. Gleichwohl müsste jede Form der Zusammenarbeit zuvor noch von den Kartellbehörden genehmigt werden. Allerdings hat die OECD die Gruppenfreistellungsverordnung für die Reedereien um weitere vier Jahre verlängert. Diese ermöglicht es den elf großen Containerreedern sich zu nur drei Allianzen zusammenzuschließen. Die OECD erhofft sich dadurch günstigere Transportkosten. Jedoch nutzen die Reeder ihre dadurch marktbeherrschende Stellung gegenüber den einzelnen Terminals aus.

Reederallianzen bedrohen Terminals

Besonders EUROGATE hat darunter zu leiden. Im vergangenen Jahr zog beispielsweise die von Hapag Lloyd geführte Allianz „THE Alliance“ ihre vier USA-Liniendienste aus Bremerhaven ab und läuft seitdem den CTA in Hamburg an. Die Umsätze an dem betroffenen Terminal in Bremerhaven sackten um fast 50 Prozent ab.

Bislang konnte die EUROGATE-Gruppe Einbrüche an einzelnen Standorten gut durch die Stärke an anderen Orten ausgleichen. Deutschland größter Terminalbetreiber verfügt noch über Anlagen in Italien (La Spezia, Salerno, Ravenna), Marokko (Tanger), Zypern (Limassol), Portugal (Lissabon) und Russland (Ust-Luga). Doch durch die Corona-Krise sind nun auch dort die Umsätze abgestürzt. Im ohnehin schon immer defizitären Wilhelmshaven war der Umschlag im ersten Quartal 2020 um fast die Hälfte eingebrochen. Zudem war EUROGATE als privatwirtschaftliches Unternehmen lange gegenüber der HHLA im Nachteil, die erst Ende 2007 an die Börse gegangen und davor gänzlich im Eigentum der Stadt Hamburg war. Während die HHLA im Zweifelsfall auf staatliche Mittel zurückgreifen konnte, musste EUROGATE seine Anlagen stets am freien Kapitalmarkt finanzieren.

Text: Matthias Soyka



Die EUROGATE-Vorstände Michael Blach (l.) und Thomas Eckelmann in dem Unternehmens-Video

LHG mit moderatem Minus

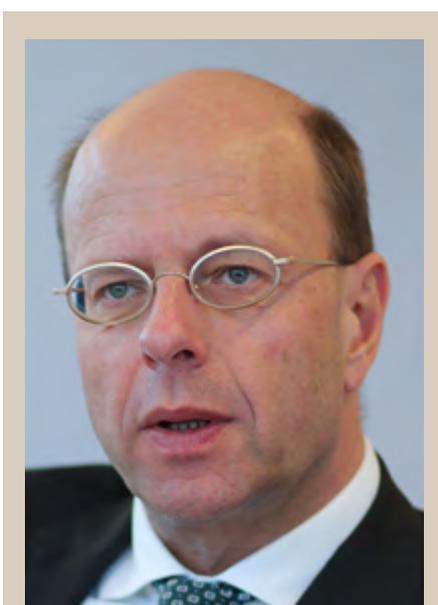
Der Umschlag ging im ersten Halbjahr um acht Prozent zurück



Die neue Forstproduktehalle (rechts) am Skandinavienkai, links daneben eine weitere Erweiterungsfläche

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) kam durch das erste Halbjahr 2020 deutlich besser als andere Häfen, musste dennoch an ihren vier Anlagen einen Rückgang von insgesamt acht Prozent auf 10,6 Millionen Tonnen hinnehmen. Dabei wurden rund zehn Prozent weniger Lkw und Trailer (348.000) transportiert. Im Stückgut- und Schwergutbereich, zu denen vor allem Forstprodukte sowie Eisen und Stahl gehören, lagen die Einbußen bei rund vier Prozent (910.000 Tonnen).

Der Umschlag von Fertigfahrzeugen litt ebenfalls unter dem Corona-Einfluss. Auch er lag mit 34.300 vier Prozent unter dem Vorjahreswert. Erwartet hatte das Unternehmen dagegen eine deutliche Steigerung aus einem größeren Fahrzeugpaket, das seit Beginn des Jahres in Richtung Russland und Baltische Staaten verschifft wird. Am Intermodalterminal der LHG-Tochter Baltic Rail Gate bewegen sich die Frequenzen erst langsam wieder in Richtung Vor-Corona-Niveau. Hier wurden mit 55.000 Einheiten noch zehn Prozent weniger bewegt, dagegen sind die Passagierverkehre stark zurückgegangen. Sie halbierten sich von 166.000 auf 80.000.



Sebastian Jürgens,
Geschäftsführer LHG

Dieses Segment hat sich bis heute noch nicht wieder erholt. Für die Reedereien am Standort stelle das eine sehr hohe Belastung dar, so die LHG. Trotz der zum Teil massiven Einbrüche haben aber alle Reedereien ihre Fahrplanfrequenz weitgehend aufrechterhalten.

„Covid-19 hat auch an unseren Anlagen deutliche Spuren hinterlassen. Bis Ende Mai hat uns die rückläufige Entwicklung ziemlich durchgeschüttelt, jetzt kehrt langsam so etwas wie neue Normalität ein“, so LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens. „Im Großen und Ganzen sind wir noch einigermaßen ordentlich durch diese außergewöhnlichen Zeiten gekommen. Es

bleibt aber abzuwarten, wie schnell sich die Exportwirtschaft von diesem globalen Einschnitt erholt und wie stark sie auf weitere Wellen reagiert. Gerade in unseren Segmenten Papier und Fertigfahrzeuge besteht kein Grund zu Optimismus. Covid-19 krepelt alles um. Erleichtert sind wir darüber, dass unsere Beschäftigten gesundheitlich verschont blieben.“ Auf Kurzarbeit konnte die LHG verzichten. Stattdessen wurden Überstundenpolster abgebaut.

Ausbau der Infrastruktur soll weitergehen

Trotz der Pandemie geht der Ausbau der Infrastruktur weiter. Die zweite Bauphase am größten Terminal Skandinavienkai ist abgeschlossen. Das Forstproduktterminal läuft unter Volllast. Der dritte Bauabschnitt ist in Angriff genommen.



Foto: LHG

Ironie des Umschlags: Am Seelandkai machte die britische „Corona Sea“ fest

Dort lässt die Hansestadt Lübeck gerade die Flächen abtragen. Ursprünglich war geplant, eine weitere Mehrzweckhalle zu errichten, um zusätzliche Forstprodukte vom Nordlandkai abzuziehen und am Skandinavienkai zu konzentrieren.

Doch ob es dabei bleibt, dürfte nun fraglich sein, da die Pandemie die LHG mitten in einem Umstrukturierungsprozess traf. Über finanzielle Polster verfügt die LHG derzeit nicht.

Text: Matthias Soyka

FDES
Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftspolizei | Kriminalpolizei
IT-Sicherheit | Unternehmenssicherheit

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen geschäftlich. Mit unserer fachlichen Expertise und unserem Interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fdes-online.de

Jade-Dienst verlädt Autos

Trotz Corona legten bereits drei Schiffe in Richtung Nordafrika ab



Fotos: Jade Car Logistics

Das Schiff der Neptune Lines wurde problemlos beladen und ist bereit zum Auslaufen

Zum Jahresbeginn haben die Hamburg Linesmen und die Lübecker Schleppreederei und Hafenservice Gesellschaft den in finanzielle Schieflage geratenen Jade-Dienst in Wilhelmshaven übernommen. Zur Unzeit, wie sich wenige Wochen mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie herausstellte. Dennoch hat sich das neu aufgestellte Unternehmen gut behauptet und nun sogar noch eine zusätzliche Einnahmequelle gewonnen: Die Verladung von gebrauchten Automobilen nach Nordafrika. Hierzu haben die Jade-Dienst-Gesellschafter Hans Oestmann und Michael Schäfer zusammen mit dem Linesmen-Mitgeschäftsführer Hans Stein und dem Gesellschafter der AML Shipmanagement GmbH, Josef Nasr, im April die Jade Car Logistics gegründet.

Bereits drei Abfahrten gab es vom Wilhelmshavener Binnenhafen aus. Jeweils 700 Fahrzeuge wurden von der spanischen Reederei Suardiaz und der Neptune Lines in Richtung Nordafrika verschifft. Die griechische Reederei konnte sogar für ihren ersten Anlauf in Deutschland überhaupt nach Wilhelmshaven gelockt werden. „Die Voraussetzungen auf dem Jade-Dienst-Gelände sind ideal“, freut sich Nasr. Er hatte vorher mit AML die Verschiffung von Gebrauchtwagen von Hamburg aus betrieben. Doch auf dem BLG-Gelände auf der Kattwyk-



Die ersten Umschläge am eigenen Pier des Jade-Dienstes

Halbinsel habe es immer wieder Probleme mit der Verschlickung der Zufahrt und der Liegewannen gegeben. Dies falle in Wilhelmshaven weg, da der Binnenhafen durch zwei gewaltige 400-Meter-Schleusen tideunabhängig ist. Als zu Jahresbeginn auch noch mit Auto Wichert der größte deutsche VW-Händler in die Insolvenz schlidderte, musste sich Nasr nach einem neuen Standort umsehen, da der Wichert-Insolvenzverwalter den Export der Wichert-Neufahrzeuge bis zum Abschluss des Verfahrens gestoppt hatte und die Fahrzeuge die Kfz-Terminals in Norddeutschland verstopften. Die BLG hatte schlicht keinen Platz mehr für alte Gebrauchtwagen.

So kam Nasr nach Wilhelmshaven und die Jade Car Logistics entstand. Die hat diverse Autohändler in Deutschland, Dänemark und Schweden kontaktiert, und schließlich kam genug Fracht zusammen, um 160-Meter-Schiffe zu füllen. Die Arbeit wurde von der erfahrenen Belegschaft des Jade-Dienstes erledigt. Timo Schön, neuer Geschäftsführer seit Juni dieses Jahres, hat das Gelände dafür ertüchtigt und ISPS fähig gemacht, um die Voraussetzungen für den Autoumschlag an der eigenen Pier zu schaffen. Schön lobt dabei ausdrücklich die gute Zusammenarbeit mit den Wilhelmshavener Behörden, die schnell und kompetent geholfen haben.

Mittlerweile läuft das Geschäft so gut, dass Nasr und seine Mitstreiter überlegen, ein nahegelegenes Grundstück mit anzumieten. Es würde die Fläche von derzeit 11.000 Quadratmeter auf 33.000 Quadratmeter verdreifachen. „Theoretisch bestünde eine Kapazität für die Verschiffung von bis zu 40.000 Autos im Jahr“, rech-



Josef Nasr,
CEO Jade Car Logistics



Timo Schön,
CEO Jade-Dienst

net Nasr vor. „Wir sind schon ein wenig stolz darauf, dass wir drei Abfahrten nach Lybien in dieser schwierigen Zeit hinbekommen haben“, ergänzt er.

Denn auch die Mosolf-Gruppe ist zusammen mit der Reederei Grimaldi an einem Autoumschlag in Wilhelmshaven interessiert. Geplant sind Abfahrten ebenfalls noch in diesem Jahr. Erste Gespräche zu einer möglichen Kooperation verliefen vielverspre-

chend. „Wir sehen darin keine Konkurrenz, sondern vielmehr großes Potenzial für Wilhelmshaven. Weitere Linien sind gut für den Standort und ziehen noch mehr Kunden in den Norden“, ist Nasr überzeugt. Zudem können man in vielen Bereichen die Kräfte bündeln und gemeinsame Ressourcen nutzen, zumal der Umschlag hier deutlich günstiger als in Hamburg ist.

Text: Matthias Soyka



Je 700 Gebrauchtwagen wurden an Bord gefahren

Vom Diesel- zum Wasserstoff-Lkw

Clean Logistics rüstet einen alten Truck mit modernster Antriebstechnik aus



Fotos: SLH

Elisabeth Winkelmeier-Becker, Oliver Grundmann (MdB), Dirk Lehmann und Dirk Graszt vor Brennstoffzelle

Die Klimawende der Bundesregierung hat vor allem die deutschen Autobauer kalt erwischt. Hektisch versuchen sie, die verschlafene Entwicklung vor allem gegenüber Asien wieder aufzuholen. Die meisten, allen voran VW, setzen auf batterie-basierte Elektro-Antriebe. Im Schwerlastverkehr macht dies allerdings keinen Sinn. Doch die fünf großen europäischen Lkw-Hersteller (Daimler, MAN und Scania/VW, Daf und Volvo) scheuen sich, im Schwerlastbereich Alternativen anzubieten. Das wollte Dirk Lehmann so nicht hinnehmen. Der passionierte Tüftler, der schon Becker Marine Systems zu einem weltweit führenden Anbieter für Schiffsrunder gemacht hat, gründete in Winsen/Luhe die Firma Clean Logistics und baut nun einen Truck selbst um.

Vor einem knappen Jahr haben er und sein Mitstreiter Drik Graszt, Inhaber der nordniedersächsischen Spedition HARY AG, einen Förderbescheid des Bundes über 3,3 Millionen Euro erhalten, um fünf Lkw auf Wasserstoffantriebe umzurüsten. Nun soll es endlich losgehen. Ein Daf XF 106 soll als Pilotmodell innerhalb von neun Monaten komplett entkernt und neu aufgerüstet werden. Übrig bleiben nur der Rahmen, die Vorderachse und die Fahrerkabine. Der Rest fliegt raus. Kernstück wird eine Brennstoffzelle sein, die Clean Logistics für derzeit

200.000 Euro aus China bezieht. Sie wird über dazwischen geschal-



Wasserstofftank hinter der Kabine

tete Batterien zwei Elektromotoren antreiben, die direkt an den Naben der Hinterachsen sitzen und dem Truck bis zu sagenhafte 17.000 Newtonmeter Drehmoment verschaffen sollen.

„Die Batterien sind notwendig, da Brennstoffzellen träger reagieren als andere beispielsweise Benzinmotoren. Sie mögen keine schnellen Lastwechsel“, erklärt Lehmann während einer Firmenbegehung, bei der auch die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundeswirtschaftsministerium, Elisabeth Winkelmeier-Becker, und der CDU-MdB Oliver

Grundmann anwesend sind. Die Batterien sind zunächst auf 250 kW dimensioniert, sollen aber bei späteren Modellen auf 50 kW verkleinert werden.

Auch das Hauptproblem, den Sitz der großen Wasserstofftanks, hat Clean Logistics gelöst. Sie werden unmittelbar hinter der Fahrerkabine auf einer Tiefe von 80 Zentimetern senkrecht auf einem eigenen Rahmen montiert. Dazu muss das Chassis verlängert und die Sattelplatte um gut 60 Zentimeter nach hinten geschoben werden, damit sich der Wendekreis des Lkw nicht vergrößert. All dies sei schon genehmigt, so Grasz, der ebenfalls mit an Clean Logistics beteiligt ist.

Umgesetzt wird das Ganze von den 45 Mitarbeitern der Firma Ecap, die ebenfalls Lehmann mit gehört und seit fünf Jahren auf den Umbau von Fahrzeugen aller Art spezialisiert ist. Praktischerweise sitzt sie auf dem gleichen Firmengelände. Nach dem Umbau des Prototypen sollen die vier weiteren Trucks deutlich schneller und günstiger umgebaut werden. Acht Wochen sind veranschlagt. Die Kosten dürften bei 400.000 Euro liegen. Danach sollen bundesweite Partner-Werkstätten in die Serienproduktion gehen.

Das ist allerdings noch erheblich teurer als eine herkömmliche Zugmaschine, die etwa 100.000 Euro kostet. Zudem ist das Wasserstoff-Tankstellennetz noch extrem überschaubar. Rund 100 Stationen gibt es in Deutschland, davon sind nur fünf Lkw-tauglich – bei 450 Kilometern Reichweite. Die Politik ist also gefordert, konstatierte Winkelmeier-Becker, die von der Innovationskraft der Niedersachsen beeindruckt war.



Dirk Lehmann,
CEO Clean Logistics



Dirk Grasz,
CEO Clean Logistics

Will die Bundesregierung die Klimaziele bis 2030 erreichen, müssten jährlich 13.800 Trucks umgerüstet werden, rechnete Grasz vor. Derzeit gebe es jedoch nur zwölf derartige Neuzulassungen in diesem Jahr. Unlängst wurden deshalb seitens der Regierung Förderzusagen für bis zu 80 Prozent der Mehrkosten eines Wasserstofftrucks gemacht. Den Restbetrag könnten die Betreiber über den Wegfall der Lkw-Maut (im Fernverkehr sind das rund 22.000 Euro pro Jahr, im Nahver-

kehr rund 5.000 Euro) und durch die deutlich höhere Lebensdauer (zehn Jahre) und den geringeren Wartungsbedarf wieder reinholen. Bleiben da noch die Spritkosten. Ein Diesel-Lkw verbraucht rund 27 Liter, ein Wasserstofftruck etwa zehn Kilogramm auf 100 Kilometer. Noch kostet ein Kilo Wasserstoff etwa 9,50 Euro, allerdings gibt es in China schon Anlagen, die einen Verkauf von zwei Euro ermöglichen. Dann würde sich die Sache wirklich rechnen.

Text: Matthias Soyka



Die Werkhalle in Winsen/Luhe liegt unweit der Autobahn

Windkraft in die Ostsee

Chipolbrok versorgt verstärkt Polen mit Onshoreanlagen



Fotos: Chipolbrok

Die „CHIPOLBROK GALAXY“ beim Einlaufen in den Hafen von Gdynia

Die chinesisch-polnische Reederei Chipolbrok (Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company) mit Sitz in Shanghai hat mit einem Teil ihrer 17 Schwergutschiffe und einigen gecharterten Schiffen in den Sommermonaten verstärkt Ziele im Ostseeraum angelaufen. Vor allem Bauteile für Onshore-Windkraftanlagen wurden transportiert.

Während das XL Charterschiff „CHIPOL BAOAN“ in Esbjerg eine volle Ladung von insgesamt 14 kompletten Windtürmen anlandete, löschte Chipolbroks eigenes Schiff „KRASZEWSKI“ fast zur gleichen Zeit Ladung in Stettin und Klaipeda und lud anschließend eine volle Partie Massenstückgut in St. Petersburg. Die Türme für Esbjerg stammten aus Taicang in China und waren für das Windparkprojekt Frøya bestimmt. Es liegt auf der gleichnamigen Insel vor der Küste Mittelnorwegens in der Nordsee westlich der Bezirkshauptstadt Trondheim.

Noch im Juli fuhr auch das Charterschiff „CHIPOL TAIAN“ nach Klaipeda. Ebenfalls im Juli lief die „CHIPOLBROK GALAXY“ in Gdynia ein, wo auch eine große Niederlassung von

Chipolbrok angesidelt ist. Das Schiff steuerte anschließend Uddevalla (Südwest-Schweden), Klaipeda und Rönnskär (Nordost-Schweden) an. Der fünfte Frachter war Anfang August das Schwesterschiff „QIAN KUN“ mit Kurs Eemshaven,

Uddevalla und Riga. Und Ende des Monats hat die „NOWOWIEJSKI“ ebenfalls Uddevalla, Klaipeda und Riga angelaufen.

All diese Schiffe beförderten hauptsächlich Windkraftkomponenten. Insbesondere in Polen befinden sich verschiedene



An Bord waren Turmelemente und mächtige Powerblades

landseitige Windparkprojekte in der Entwicklung und werden mit Bauteilen über die Ostsee versorgt. Die meisten davon im Norden des Landes, aber auch in der Region Śląska (Schlesien) im Süden.

Polen will grüne Energien ausbauen

Zudem entschied die polnische Regierung, mehr Initiativen zur Herstellung „grüner Energie“ anzustoßen, indem sie Investoren für weitere Offshore-Windparks in der Ostsee gewinnen möchte. Darunter Anlagen mit einem Rotordurchmesser von bis zu 220 Metern.

Chipolbrok ist als Spezialist für Schwergutladungen für diese Aufgaben gut vorbereitet. Vor allem für überlange Komponenten,



Die Entladung hätte auch mit den eigenen Ladekränen erfolgen können da die Schiffe über die geeignete Länge des durchgehenden Wetterdecks von bis zu 152 Metern wie beim Schiffstyp „Pacific“ verfügen. Eigene Bordkrane können bis zu 700 Tonnen Stückgewicht bewegen und ermöglichen so autark Windgeneratoren, die ein Stückgewicht von 425 Tonnen haben, problemlos zu heben. „Wir sind dort, wo Ladungen über die Haupthandelsströme hinausgehen und individuell zu bedienen sind“, fasst es aus dem Unternehmen zusammen.

Text: Matthias Soyka

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS!

OSTSEEGRUFT

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT

EVA ALMSTÄDT
Ostseegruft

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

Wann Brückenteilzeit möglich ist

Der Rechtsanspruch auf Wiederarbeit in Vollzeit blieb bisher ohne große Wirkung

Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, eine Weiterbildung oder einfach mehr freie Zeit: Der Anteil der Arbeitnehmer, die in Teilzeit arbeiten, ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Doch nicht alle Arbeitnehmer wollen ihre Arbeitszeit auf Dauer verkürzen. Wer den Schritt in Teilzeit geht, hatte bisher jedoch keinen rechtlichen Anspruch darauf, später die Arbeitszeit wieder aufzustocken. Dies hat die Bundesregierung mit der „Brückenteilzeit“ zum Jahresbeginn 2019 geändert und einen Rechtsanspruch auf eine befristete Teilzeit geschaffen. Die Brückenteilzeit greift allerdings nur für Beschäftigte, die in Betrieben mit mehr als 45 Mitarbeitern arbeiten. Darüber hinaus wird sie kaum in Anspruch genommen, weil sich sowohl Mitarbeiter als auch Personalverantwortliche mit den Anspruchsvoraussetzungen kaum auskennen. Ein Überblick.

Unter gewissen Voraussetzungen hat jeder Angestellte – auch eine Führungskraft – das Recht, seine Arbeitszeit zu verringern, wieder zu steigern oder anders zu verteilen. Das regelt seit 2001 das Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG). Eine gesetzliche Mindeststundenzahl bei Teilzeit besteht zwar nicht, stattdessen werden Arbeitsstunden individuell im Arbeitsvertrag festgelegt. Sie werden in der Regel über Zeiterfassungssysteme dokumentiert, um zu gewährleisten, dass Teilzeitmitarbeiter für Überstunden entsprechend bezahlt werden. Denn Teilzeitbeschäftigte sind arbeitsrechtlich mit Vollzeitkräften gleichgestellt. Auch für sie gelten Lohnfortzahlung bei Krankheit, die gleiche Bezahlung (anteilig entsprechend der verringerten Arbeitszeit), Überstundenre-

gelungen und sonstige Leistungen wie anteiliges Weihnachtsgeld.

Zwei Voraussetzungen müssen erfüllt sein

Für das Recht auf Teilzeit müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein. Der Mitarbeiter arbeitet länger als sechs Monate im Unternehmen (§ 8 Abs. 1 TzBfG) und der Arbeitgeber beschäftigt mehr als 15 Mitarbeiter (§ 8 Abs. 7 TzBfG). Damit ein Mitarbeiter seine wöchentliche Arbeitszeit wirksam verringern kann, muss er seinen Wunsch dem Arbeitgeber gegenüber mindestens drei Monate vorher ankündigen. Das gibt Vorgesetzten und Personalabteilungen Zeit, die Details zu regeln. Der Mitarbeiter muss angeben, wie viele Stunden er reduzieren will und wie er seine Arbeitszeit künftig ver-

teilen will. Begründen muss er seinen Teilzeitwunsch nicht. Der Teilzeitwunsch tritt dann in dem vom Mitarbeiter geforderten Umfang in Kraft, wenn der Vorgesetzte diesen nicht spätestens einen Monat vor dem vorgeschlagenen Beginn in Schriftform ablehnt. Eine E-Mail oder eine Mitteilung über die sozialen Medien reicht also nicht.

Ein Mitarbeiter, der seinen Arbeitsumfang schon einmal verringert hat, kann diesen erst nach zwei Jahren weiter reduzieren. Die Zwei-Jahres-Frist gilt auch, wenn der Arbeitgeber das Teilzeitgesuch aus betrieblichen Gründen wirksam abgelehnt hat. Denn prinzipiell kann der Arbeitgeber den Antrag auf Teilzeit ablehnen. Aber nicht ohne weiteres. Ein Arbeitgeber mit mehr als 15 Mitarbeitern kann nur wirksam ablehnen, wenn

betriebliche Gründe gegen eine Teilzeit sprechen, etwa wenn die Organisation dadurch wesentlich beeinträchtigt wird, die Arbeitsabläufe dadurch gestört werden, die Sicherheit im Betrieb vermindert wird oder unverhältnismäßig hohe Kosten für den Arbeitgeber entstehen. So ist es dem Arbeitgeber zum Beispiel nicht zuzumuten, eine Vollzeitkraft einzustellen, um den Arbeitsausfall auszugleichen oder die Arbeit so umzuverteilen, dass andere Mitarbeiter deshalb dauerhaft Überstunden schieben müssen.

Ablehnung muss begründet werden

Wenn der Arbeitgeber keine Teilzeitarbeit erlauben will, sollte er daher in der Lage sein, diese Gründe konkret und nachvollziehbar zu belegen. Außerdem sind

Arbeitgeber verpflichtet, mit dem Arbeitnehmer zu verhandeln, z.B. eignet sich vielleicht statt der 40-Stunden-Woche ja auch eine 35-Stunden-Woche.

Mindestens 45 Arbeitnehmer

Seit dem 1. Januar 2019 erlaubt das Teilzeitgesetz Arbeitnehmern zudem, ihre Arbeitszeit für einen festgesetzten Zeitraum zu verringern und danach wieder zu ihrer ursprünglichen Arbeitszeit zurückzukehren. Doch nicht jeder hat Anspruch auf diese Art von Teilzeit, denn dafür müssen eine Reihe von weiteren Kriterien erfüllt sein. Zunächst gilt Brückenteilzeit nur für Unternehmer mit dauerhaft mehr als 45 Arbeitnehmer. Zudem muss das Arbeitsverhältnis des Mitarbeiters ohne Unterbrechung länger als sechs Monate bestanden haben. Der Mitarbeiter muss den Antrag mindestens drei Monate vor Beginn der gewünschten Teilzeitbeschäftigung eingereicht haben und konkrete Angaben zum Umfang, Beginn und Ende der Arbeitszeitreduzierung enthalten. Darüber hinaus muss der Umfang der Arbeitszeitreduzierung zwischen mindestens einem und höchst-

tens fünf Jahren liegen und es dürfen keine betrieblichen Gründe vorliegen, die Organisation, Arbeitsprozesse oder Sicherheit im Unternehmen wesentlich beeinträchtigen. Aber selbst wenn die Voraussetzungen für eine Brückenteilzeit gegeben sind, muss der Arbeitgeber diese nicht in jedem Fall genehmigen, denn laut Gesetz müssen Arbeitgeber nur einem von 15 Arbeitnehmern den Anspruch auf Brückenteilzeit gewähren.

Berechnung des Urlaubs schwierig

Immer wieder problematisch wird zudem die Berechnung des Urlaubsanspruchs bei (Brücken-)Teilzeitkräften. Denn die Anzahl der Urlaubstage hängt davon ab, auf wie viele Tage die Arbeitsstunden verteilt sind. Ein Beispiel: Zwei Teilzeitmitarbeiter mit 30-Stunden-Woche, deren Unternehmen einen Urlaubsanspruch von 30 Tagen pro Kalenderjahr für Vollzeitbeschäftigte gewähren, können unterschiedliche Urlaubsansprüche haben. Mitarbeiter A arbeitet an fünf Tagen die Woche, genau wie seine Vollzeitkollegen. Mitarbeiter B verteilt seine Arbeitsstunden auf drei

Tage. So hat Mitarbeiter A im Kalenderjahr die vollen 30 Urlaubstage, Mitarbeiter B hingegen nur 18. Wenn Mitarbeiter B allerdings wechselnd zwischen zwei und vier Tagen in der Woche arbeitet, dann sind das unregelmäßige Arbeitszeiten. In diesem Fall werden die Urlaubstage auf das ganze Jahr bezogen berechnet. Ergibt sich daraus z.B. eine durchschnittliche Anwesenheit von 130 Arbeitstagen im Kalenderjahr und arbeitet das Unternehmen an 260 Werktagen im Jahr, ergibt sich für B daraus ein Anspruch auf 15 Tage Jahresurlaub.



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

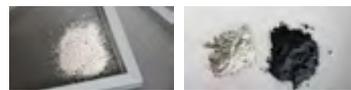
Wenn im laufenden Jahr von Vollzeit auf (Brücken-)Teilzeit mit weniger Arbeitstagen umgestellt wird, gilt die Berechnung entsprechend.

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

Von jedem das Beste

Im „Miera“ gibt es allerlei Arten von mediterranen Köstlichkeiten



Das Lokal liegt mitten in der Lübecker Altstadt



Feinkostresen mit Außer-Haus-Verkauf

Lübeck ist zu jeder Jahreszeit ein perfekter Ort zum Flanieren durch die Altstadt. Das Auto lässt man am besten auf der anderen Seite der Trave und schlendert von dort aus in Richtung Fußgängerzone. Sollten Sie dann nach ein wenig Nahrung verlangen, könnten Sie vom Rathaus aus die Huxstraße hinuntergehen, wo auf der linken Seite nach knapp 200 Metern das „Miera“ zu finden ist. Es bewirbt sich selbst als „mediterranes Restaurant“, wohinter sich ja so manches verbergen kann: Das obligatorische Italienisch, Französisch, Spanisch und vieles mehr.

Die gute Nachricht: Es ist von allem etwas. Und: Man kann auch vieles von dem, was sich auf der Karte befindet, in Einzelteilen mit nach Hause nehmen, denn im Eingangsbereich befinden sich unter einer großen Vitrine viele Leckereien aus der hauseigenen Feinkostabteilung wie frische Nudeln mit dazu gehörigen Saucen, Weine und vieles mehr.

Wir gehen jedoch in den hinteren Bereich, wo die Gasträume nicht nur wesentlich größer sind, sondern sich auch ein garten-ähnlicher Innenhof auftut, in dem man reichlich Platz findet.

Die Karte bietet allerhand Köstlichkeiten, die allerdings nicht

ganz billig sind. Es sei denn, man ist mittags da. Dann kann man schon für 9,50 Euro ein Hauptgericht zu sich nehmen oder für 17,50 Euro ein Drei-Gänge-Menü wie eingelegte Artischocken und grüne Salsa, Kalbs-tafelspitz oder Lachs, Kabeljau und Schollenfilet mit Knoblauch-Spaghetti und eisgekühlte Wassermelone. Ansonsten gibt es Pastagerichte wie Lamm-Lasagne (16,50 Euro), Tagliatelle



Spanische Pizza (Coca)

mit Trüffeln (24,50 Euro) oder Spaghetti mit Muscheln, Pulpo und Garnelen (17,50 Euro). Nicht ganz so tief muss man für eine spanische Pizza in die Tasche greifen (12,50 Euro). Die Coca kann man mit Pflirsich, Pfifferlingen, Ziegenkäse und Minze, mit Burrata, Kirschtomaten und Basilikumcreme, mit Parmaschinken, Aprikose und Parmesan oder mit Bresaoloa, Feige, Ziegenkäse und Walnüs-



Großer Gastgarten

sen ordern. Egal, was Sie davon nehmen: Die Coca ist nicht nur sehr knusprig, sondern schmeckt auch ganz vorzüglich.

Man kann also im „Miera“ nicht allzu viel falsch machen. Und wenn man sich nicht entscheiden kann, bleibt einem immer noch der Gang zum Feinkostresen, um einen Teil des Angebots einfach in Ruhe zu Hause zu essen.

Text: Nils Knüppel

Miera

Huxstraße 57

23552 Lübeck

Tel: 0451 - 77 212

www.miera-restaurant.de

info@miera-restaurant.de

Öffnungszeiten:

Mo.-Sa. 11.30 - 23 Uhr

Zeige nie anderen dein Handy

In „Perfetti Sconosciuti“ offenbart ein Abend die Geheimnisse von sieben Freunden



Carlotta hat Probleme



Noch ist's spaßig



Was ist da nur wieder für eine SMS gekommen?



Rocco und Bianca



Ist ihr Mann schwul?

Kaum zu glauben, aber der italienische Film mit dem sperrigen Titel „Perfetti Sconosciuti“, was soviel wie „perfekte Fremde“ bedeutet, ist nur vier Jahre nach seiner Premiere der am meisten neuverfilmte Streifen der Kinogeschichte. 17mal wurde der Plot neu in Szene gesetzt, auch in Deutschland unter dem Titel „das perfekte Geheimnis“. Nun endlich kommt die deutsch synchronisierte Fassung in der DVD-Regale, die für viele als die Beste der mittlerweile so vielen Versionen gilt.

Anlässlich einer Mondfinsternis treffen sich sieben Freunde beim Schönheitschirurgen Rocco und der Therapeutin Eva zum Abendessen. Eigentlich sollten es acht sein, doch Peppes neue Freundin, auf die alle so gespannt waren, ist leider unpässlich.

So geht der Gruppe schnell der Gesprächsstoff aus und Eva hat die Idee für ein Gesellschaftsspiel: Das Handy ist längst nicht nur ein mobiles Telefon. Es ist Fotoalbum, Organizer und unsere mentale Festplatte. Für die Zeit des Essens muss

jeder sein Handy auf den Tisch packen. Alle Telefonate werden laut gestellt, alle Mitteilungen vorgelesen, alle Bilder geteilt. Arglos machen alle mit, nichts ahnend, dass die Segnungen der modernen Technik all ihre intimsten Geheimnisse verraten. Als Erster merkt dies Lele, der pünktlich um 22 Uhr immer ein anzügliches Foto von einer Freundin geschickt bekommt. Also bittet er den gemütlichen Peppe, mit ihm sein baugleiches Smartphone zu tauschen. Und macht damit alles nur noch schlimmer...

Das Kammerstück mutiert schnell zu einer Serie von Entlarvungen, die die Freundschaft aller auf eine arge Probe stellen. Perfekt ist jedenfalls keiner der sieben Freunde.

Der eine hat eine Affäre gleich mit mehreren Frauen, eine andere hat betrunken einen tödlichen Unfall verursacht. Die Gastgeberin will sich die Brüste vergrößern lassen, aber nicht von ihrem Mann. Und schließlich gerät einer der vier Männer in Verdacht, homosexuell zu sein.

So driftet dieser perfekt ausgeleuchtete

Überraschungshit von einer anfangs leichten Komödie hin in ein Gesellschaftsdrama, das aber stets die Balance zwischen allzu platter Unterhaltung und tiefem Seelenstrip-tease hält.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

**Entwicklungsgesellschaft
Hafen Spelle-Venhaus:**



Der neue Landrat Marc-André Burgdorf (oben) ist nun auch Vorsitzender der Entwicklungsgesellschaft Interkommunaler Hafen Spelle-Venhaus. Auch ein Geschäftsführerposten wurde neu besetzt. Ihn bekleidet nun Spelles Samtbürgermeisterin Maria Lindemann für Ex-Bürgermeister Bernhard Hummeldorf. Andreas Kaiser (unten), Bürgermeister der Gemeinde Salzbe-



rgen, gehört weiterhin der Geschäftsführung an.

Clean Logistics GmbH:



Markus Körner (53) wird künftig den Vertrieb des auf die Umrüstung von Lkws auf Wasserstoff-Antriebe spezialisierten Unternehmens ankurbeln. Nach der Ausbildung zum Kfz-Mechaniker und anschließendem Studium zum Maschinenbau-Ingenieur war Körner viele Jahre in leitender Position im Service und Verkauf von Nutzfahrzeugen, vom Transporter bis zum schweren Lkw, für MAN Truck & Bus und der Daimler AG tätig. Genau diese Fahrzeugtypen will Clean Logistics nun umrüsten.

**EUROGATE
Intermodal GmbH:**



Christopher Beplat (44, Foto) ist nun gemeinsam mit Lars Hedderich und Thomas Meyer Geschäftsführer. Er tritt die Nachfolge von Thomas Meyer an, der Ende September in den Ruhestand eintreten und bis dahin die von ihm geführten Bereiche Betrieb, betriebliches Controlling und Einkauf sukzessive an Beplat übergeben wird. Dieser verfügt über langjährige Führungserfahrung. Er war zuletzt als Geschäftsführer für Rhenus Inland Navigation Europe, für die NWL Norddeutsche Wasserweg Logistik GmbH sowie die EGIM-Beteiligung Trimodal Logistik GmbH tätig.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

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:

13. Oktober 2020



Neue Fährlinie Sassnitz-Ystad



Sassnitz – Ab 17. September nimmt (zunächst bis zum 1. November) die neue Fährlinie zwischen Rügen und dem süd-schwedischen Ystad ihren Verkehr auf. Der Hochgeschwindigkeits-Katamaran „Skane JET“ benötigt dafür rund zweieinhalb Stunden. Er gehört zur Reederei FRS, die auch die Katamarane zwischen Hamburg und Helgoland bzw. Cuxhaven und Helgoland betreibt.

VTG überrascht mit gutem Ergebnis

Hamburg – Die VTG AG hat das erste Halbjahr trotz der schwierigen weltweiten Lage überraschend gut überstanden. Das EBITDA verbesserte sich sogar um 1,1 Prozent auf 605,8 Millionen Euro. Dies ist auf das erneut sehr stabile Geschäft der Waggonvermietung und insbesondere auf die zum VTG-Konzern gehörenden Werke zurückzuführen, die in der Krise eine unbeeinträchtigte Einsatzfähigkeit der Wagenflotte sichergestellt haben. Die Flottenauslastung fiel dagegen um 2,2 auf 90,8 Prozent. Das gute Ergebnis sei vor allem auf die langfristige Ausrichtung der Kontrakte und die somit weniger große Krisen-

anfälligkeit des Unternehmens zurückzuführen, so CEO Heiko Fischer.

Künstliche Intelligenz beim Autoumschlag

Bremen – BLG LOGISTICS setzt mit den Partnern BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität Bremen und dem Bremer Softwarespezialisten 28Apps Software das Forschungsprojekt Isabella fort. Im ersten Projekt, das sich auf rund 3,7 Millionen Euro belief und vom Bundesverkehrsministerium gefördert wurde, wurde ein intelligentes Planungs- und Steuerungssystem für die Logistikabwicklung und die Bewegungen der Automobile in See- und Binnenhäfen entwickelt und prototypisch auf dem BLG AutoTerminal Bremerhaven geprüft. Im Wesentlichen ging es um Pkw-Umfahren auf dem Terminal. In der Fortschreibung des Projekts (Isabella 2.0), das ähnlich hoch dotiert ist, sollen nun die externen Verkehrsträger Zug, Schiff und Lkw mit deren Be- und Entladung integriert und das Steuerungssystem sowie die Simulationsumgebung systematisch auf alle Umschlagprozesse erweitert werden.

173.000 TEU Umfuhren auf dem Wasser

Hamburg – In der Hansestadt wurden im vergangenen Jahr 173.000 TEU auf dem Wasser zwischen den Terminals und Lagern transportiert. Dadurch seien 162.000 Lkw-Fahrten eingespart worden. Das geht aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der

CDU an den Senat hervor. Insider halten die Angaben jedoch für zu hoch. Die Zahlen wurden offenbar vom Hamburg Hafen Marketing nur durch telefonische Abfrage bei vier Unternehmen ermittelt. Da sich diese z.T. die Barges untereinander verchartern, besteht die Gefahr der Doppelzählung. Auch liege der Wert der gesparten Lkw-Fahrten nur bei 104.000.

Tempolimit bringt 0.2 Prozent weniger CO₂

Hamburg – In der letzten Ausgabe hat sich ein Kommafehler eingeschlichen. Ein bundesweites Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen bringt eine Reduktion der deutschland-weiten CO₂-Emissionen von 0,2 Prozent, nicht 0,002 Prozent.

Autofrachter mit LNG bebunkert



Emden – Der 200 Meter lange Autotransporter „Siem Confucius“ wurde durch das 108 Meter lange LNG-Bunkerschiff „Engie Zeebrugge“ bebunkert, bevor er in Richtung des kanadischen Halifax ablegte. In acht Stunden wechselten 1.500 metrische Tonnen des tiefkalten (-163 Grad C) verflüssigten Erdgases von Schiff zu Schiff. Der gerade erst fertiggestellte Frachter war bereits Mitte Juni am Emskai zur Verladung von Kraftfahrzeugen.

seit 1962

GUHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



Leistungen:

- Stückgutversand 
- Stahllogistik 
- Schiffersatzteillager 
- Nahverkehr 
- Fernverkehr 
- Seefracht 
- Schiene 
- Luftfracht 

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

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

