

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Pokerspiel um Terminals

Die Stadt Hamburg forciert eine Kooperation der HHLA mit BLG und EUROKAI



Foto: Hasenpusch

Das HHLA-Terminal Altenwerder kann nicht von den größten Containerschiffen angefahren werden

In den vergangenen Wochen ist mächtig Bewegung in die Terminallandschaft gekommen. Nicht zuletzt, weil sich nun die Politik aktiv in die Kooperationsgespräche zwischen den großen Betreibern von Containerterminals (HHLA und EUROGATE) eingeschaltet hat. Die Lösung könnte neben einer Zusammenarbeit in Bereichen wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit auch eine Art Poollösung (ähnlich der Feederleitzentrale) für Großschiffe in Hamburg sein.

Bislang haben die drei großen Reederei-Konsortien feste Verträge mit den jeweiligen Terminals. So läuft Hapag Lloyd als Führer von THE Alliance primär Altenwerder an, MSC und Maersk EUROGATE, China Shipping und CMA CGM Tollerort und Burchardkai. Da Hapag Lloyd ab 2023

nun MegaCarrier auf der Fernostroute einsetzen will, die nicht mehr unter die Köhlbrandbrücke passen, wäre Altenwerder für sie unerreichbar. Deshalb überlegt die Hamburger Reederei, am defizitären JadeWeserPort mit einzuweisen. Um das zu verhindern, könnten aus dem Pool in Hamburg Schiffe

mit 18.000 TEU und mehr nach einem bestimmten Schlüssel auf die Konkurrenzterminals verteilt werden. Als Ausgleich würden Altenwerder kleinere Schiffe zugewiesen, die sonst EUROGATE anlaufen. Ein größerer Neubau der Köhlbrandbrücke wäre dadurch überflüssig. **Seiten 4 - 8**

Abschottung

Der VDMA fürchtet, dass China ausländischen Zulieferern den Zugang erschwert. *S.8*

Fehlentscheidungen

Der DSLV wirft der Bundespolitik viele falsche Entscheidungen vor. *S.10*

Netzwerk

Die Spedition Göllner hat ein europaweites Netzwerk für Teilladungen gegründet. *S.16*



Liebe Leserinnen und Leser,

es tut sich was in der Hafenschaft. Kooperation ist allerorts das Zauberwort. Die Nordrangenthäfen wollen gemeinsam den Landstrom pushen, und bei der HHLA und Konkurrent EUROGATE denkt man offenbar über einen Verteilmodus für die großen Containerschiffe ähnlich wie bei den Feedern in Hamburg nach.

Eine Lösung, die für alle Vorteile hätte: Wenn Altenwerder nur noch kleine und mittlere Schiffe anlaufen, ist eine mega-teure neue Köhlbrandquerung in der jetzt geplanten Form nicht mehr nötig. Hapag Lloyd würde weiterhin seine erhöhte Gewinnbeteiligung in Altenwerder erhalten, und die übrigen Reedereien hätten für ihre Großschiffe sichere Anlaufstellen ohne Wartezeiten.

Der Hauptnutznießer wäre jedoch der Steuerzahler. Ein Untertunnelung des Köhlbrands würde rund 3 Milliarden Euro kosten.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

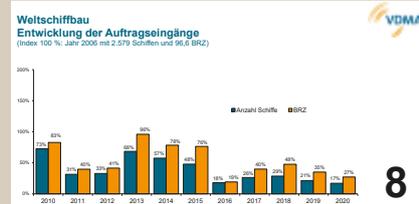
Aktuelles



4



6



8



10



12



14

- Pokerspiel um Terminals 4
- Die HHLA ist mit sich zufrieden 6
- VDMA fürchtet Abschottung Chinas 8
- DSLV kritisiert Bund 10
- Elbschlick als Baustoff 12

Wirtschaft



16

Göllner mit neuem Netzwerk 16

Recht & Geld

Wer zahlt Quarantäneausfälle? 18

Essen



20

Nom 20

DVD



21

Made in Italy 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

Keine größere Köhlbrandbrücke?

Umverteilung der großen Containerschiffe könnte Durchfahrtsproblem lösen



Foto: Hapag-Lloyd

Ein größerer Neubau der Köhlbrandbrücke könnte durch eine Terminalkooperation überflüssig werden

Lange galten die Gespräche zwischen den Konzernleitungen von HHLA, BLG und EUROKAI als Versuch, vor allem die Macht der drei großen Reederei-Allianzen im Containerbereich aufzuweichen. Zu wenig wirtschaftlich Spürbares schien abseits der kartellrechtlichen Beschränkungen erzielbar. HHLA-Chefin Angela Titzrath sprach auf der Aktionsversammlung von möglichen Ergebnissen bis zum Jahressende. Doch kurz darauf sind Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann und Finanzsenator Anreas Dressel (SPD) zu ihren Bremer Amtskollegen, Hafensenatorin Claudia Schilling (SPD) und Finanzsenator Dietmar Strehl (Grüne), als Vertreter der Mehrheitseigentümer gefahren, um die Sache voran zu bringen.

Aufgeschreckt wurden die Hamburger wohl durch die Nachricht, dass Hapag Lloyd offenbar mit dem Konkurrenten Maersk darüber verhandelt, dessen Anteil am höchst defizitären JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu übernehmen. Der Grund könnte darin liegen, dass Hapag Lloyd in der von ihr geführten THE Alliance bei ihren Asien-Diensten ab 2023 Mega-Containerschiffe mit bis zu 23.000 TEU Stellplätzen einsetzen wird. Diese jedoch sind zu hoch für die Köhlbrandbrücke. Der Containerterminal in Hamburg-Altenwerder wird damit für den Asiendienst unerreichbar. Hapag Lloyd ist jedoch an Altenwerder zu 25 Prozent beteiligt. Eine Vereinbarung

sieht eine asymmetrische Gewinnbeteiligung vor, die besagt, dass die Reederei statt einem Viertel die Hälfte des Terminalgewinns von der HHLA bekommt, wenn sie mindestens 800.000 TEU in Altenwerder umschlägt. Aus diesem Grund hatte Hapag Lloyd 2019 ihre Amerika-Dienste von Bremerhaven nach Hamburg umgeroutet und Altenwerder so ein Plus von gut 400.000 TEU verschafft. Fällt nun der Asiendienst dort weg, würde die magische Grenze von 800.000 TEU nicht mehr erreicht.

Hapag Lloyd muss sich also ein neues Terminal in den deutschen Nordrangehäfen suchen. Und die übrigen Häfen in Hamburg schei-

nen der Reederei schlicht zu teuer. Sowohl die Arbeitslöhne der Hafentarbeiter sind in Hamburg aufgrund von Betriebsvereinbarungen deutlich höher als in Wilhelmshaven, als auch die Mieten und Pachten. Fast doppelt so viel verlangt die HPA im Gegensatz zu Wilhelmshaven, heißt es aus Terminalkreisen. Da nun auch die nautische Erreichbarkeit in Wilhelmshaven wesentlich einfacher und somit kostengünstiger ist, scheint sich am Ballindamm der Gedanke bereit gemacht zu haben: Wenn ich schon den Terminal wechseln muss, dann gehe ich dahin, wo es am günstigsten ist. Derzeit wird im Hause Hapag Lloyd geprüft, inwieweit der längere Landverkehr

für Container in Richtung Hinterland diese Kosten negativ beeinflusst. Pikant ist, dass die Stadt Hamburg noch zu 13,9 Prozent an Hapag Lloyd beteiligt ist. Je 30 Prozent halten die Reederei CSAV und Klaus Michael Kühne, 12,3 Prozent die Qatar Investment Authority und 10,2 Prozent der Public Investment Fund of Saudi Arabia. Die restlichen 3,6 Prozent der Aktien sind im Streubesitz.

Die Überlegung der Hamburger könnte nun so aussehen: Die HHLA und EUROGATE, das der BLG und EUROKAI je zur Hälfte gehört, bilden in Hamburg einen Terminalpool, in dem die Verteilung der Schiffe auf die Terminals geregelt wird. Dies könnte vor allem für die sprunghaft zunehmend einlaufenden Megacarrier wichtig sein., Die HHLA verfügt derzeit über drei und EUROGATE über zwei Großschifflichegeplätze. Die Megacarrier könnten je nach Aufkommen auf die

Terminals verteilt werden. Im Gegenzug könnte beispielsweise EUROGATE die Amerika-Anläufe seines Kunden MSC nach Altenwerder abgeben, das dann quasi ein reines Amerika-Terminal werden könnte. Damit würde für die Stadt Hamburg auch die Notwendigkeit obsolet, die Köhlbrandbrücke durch ein wesentlich höheres Bauwerk oder einen Milliarden-teuren Tunnel zu ersetzen, da Altenwerder nur noch von kleinen und mittleren Schiffen angefahren wird.

Ob all dies so kommen wird, ist fraglich. Die HHLA sitzt jedenfalls mit ihrem in der Nordrange anschließlichen Engagement in Hamburg in einer strategischen Falle. Um nicht noch mehr Ladung zu verlieren, verhandelt die HHLA derzeit mit der chinesischen Staatsreederei Cosco über eine Minderheitsbeteiligung am CT Tollerort, um wenigstens dort die Ladung zu sichern. In Hafenkreisen wird dies als „Panik-

reaktion“ gewertet. Gleichwohl haben Reedereibeteiligungen in anderen Häfen stets zu einer Stabilisierung des Ladungsaufkommens beigetragen.

Bewegung ist auch in die Hamburger Mehrzweckterminal-Landschaft gekommen. Das Wallmann-Terminal wurde von der DEUFOL-Gruppe aus Hofheim aufgekauft, nachdem Firmeninhaber Klaus-Dieter Wilde aus Familienkreisen keinen Nachfolger gefunden hatte. Die Hessen wollen alle 300 Mitarbeiter übernehmen und an dem Terminal künftig ihre sämtlichen Terminalaufträge an einem Standort konsolidieren. Das Wallmann-Terminal soll zu einem zentralen Anlaufpunkt für Schwergutverpackungen, Montage, Konsolidierung, Verpackung und Versand der DEUFOL-Kunden werden. Allein dadurch könnte man 10.000 Lkw-Fahrten im Hamburger Hafen einsparen.

Text: Matthias Soyka



Peter Schlosser · Sina Schlosser

Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

SPEDITIONS-ASSEKURANZ VERSICHERUNGSMAKLER GMBH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt

Telefon: +49 (0) 41 65/22221-0

Telefax +49 (0) 41 65/8 10 41

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Die HHLA ist mit sich zufrieden

Abwandernde Kunden und zu hohe Personalkosten blendet der Vorstand aus



Roland Lappin,
HHLA-Finanzvorstand



Angela Titzrath,
HHLA-Vorstandsvorsitzende



Torben Seebold,
HHLA-Personalvorstand

Friede, Freude, Eierkuchen auf der Hauptversammlung der HHLA. Die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath präsentierte die bereits bekannten Zahlen für 2020, die auf den ersten Blick angesichts eines trotz Corona moderaten Umsatzminus von sechs Prozent auf 1,3 Milliarden Euro gar nicht so schlecht aussehen, die Fragen der Aktionäre waren ob des Onlinemodus nicht allzu kritisch bzw. konnten den Vorstand, da sie vorab schriftlich gestellt werden mussten, kaum auf dem falschen Bein erwischen. Doch ganz so heil war die Welt nicht.

Denn wer aufmerksam zuhörte, musste feststellen, dass sich die Vorstände in einigen Punkten widersprachen oder schlicht gegeneinander arbeiten. Ein Großteil des Gewinnrückgangs von 44,1 Prozent auf 123 Millionen Euro begründete Titzrath mit Rückstellungen in Höhe von 43 Millionen Euro, die für Restrukturierungsmaßnahmen vor allem am Burckhardkai herangezogen werden sollen. „Wir wollen wieder die Nummer eins in Europa werden“, sagte sie. Das heißt: Man wolle die Kosten senken und die Produktivität stärken. Das hatten in den letzten Jahren mehrere Studien der HHLA (und auch EUROGATE)

ans Herz gelegt, da die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen deutlich effektiver und günstiger arbeiteten. Wie passt es da zusammen, dass Arbeitsvorstand Torben Seebold den jüngsten Tarifabschluss mit der Gewerkschaft lobt? Drei Prozent mehr Lohn erhalten die 6.312 HHLA-Mitarbeiter. Schon jetzt machen die Löhne und Gehälter 51 Prozent der Gesamtkosten der HHLA aus. Pro Kopf bedeutet das im Durchschnitt einen Monatsverdienst von über 7.200 Euro aus. Trotz Corona und kaum vorhandener Inflation erhalten die HHLA-Mitarbeiter hier also noch einmal einen kräftigen Nachschlag.

Bezeichnend ist, dass Seebold den Aktionären nicht mal Vergleichszahlen aus den anderen Häfen liefern konnte. Stattdessen sagte er, dass sich Warnstreiks negativ auf die Verlässlichkeit und das Image des gesamten Hafens auswirkten.

Man konnte auch erfahren, dass die HHLA allein 50.000 Euro für einen „Vergütungsberater“ ausgegeben hat, nur um die Angemessenheit der Vorstandsbezüge zu bestätigen, die im Pandemiejahr bei rückläufigem Umsatz und stark eingebrochenem Gewinn bei allen Vorständen auch noch gestiegen sind.

Seit Jahren sinkt der Hamburger Anteil am Umschlag der Ham-

burg-Le Havre-Range. Bei einem Marktanteil von 73 Prozent am Containerumschlag in Hamburg könnte man auf die Idee kommen, dass die HHLA an diesem Umstand nicht ganz unschuldig ist. Die Vorstandsvorsitzende verwies indes lediglich auf die jahrelangen juristischen Auseinandersetzungen zur Fahrinnenanpassung der Elbe, die zu einer Abwanderung von Transitladung geführt habe, die ja zudem auch noch, da Hamburg für diese Schiffe nur Zwischenstopp ist, doppelt zählt. Dass die HHLA vielen Reedereien und Spediteuren schlichtweg zu teuer geworden ist, wird komplett ausgeblendet. Stattdessen warf der HHLA-Vorstand den Westhäfen Preis-Dumping vor. Merkwürdig ist nur, dass ausgerechnet die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd, die immerhin eine 25-prozentige Beteiligung am HHLA-

Terminal Altenwerder besitzt, ernsthaft erwägt, einen wichtigen Ostasiendienst nach Wilhelmshaven zu verlegen und vom Konkurrenten Maersk dessen Anteile am höchst defizitären JadeWeserPort zu übernehmen. Um wenigstens die Ladung am CT Tollerort zu sichern, verhandelt die HHLA derzeit mit der chinesischen Staatsreederei Cosco, sich an dem Terminal zu beteiligen. Cosco ist zweitgrößter Kunde der HHLA und größter Kunde am CTT.

Weitere Kooperationsgespräche führt die HHLA schon seit geraumer Zeit mit den Konkurrenten EUROGATE kund EUROKAI. Bis Jahresende glaubt Titzrath, Ergebnisse über eine mögliche Zusammenarbeit vorlegen zu können. Diese könnte in den Bereichen Beschaffung, digitaler Wandel, Nachhaltigkeit und Automatisierung liegen. Eine Bündelung der Kräfte sei angesichts der Marktstärke der drei großen Reeder-Allianzen sinnvoll. Allerdings müssten sich für eine Einigung alle Seiten noch bewegen.

In laufenden Jahr will die HHLA laut Finanzvorstand Roland Lappin wieder kräftig investieren. Rund eine Viertelmilliarde Euro sollen in neue Lokomotiven und Waggons der erfolgreichen HHLA-Tochter Metrans sowie in die weitere Automatisierung des Terminals Burchardkai fließen. Zudem sollen Inlandterminals etwa in Ungarn ausgebaut werden. Bis zum Jahresende werden zudem die drei Hamburger Containerterminals eine einheitliche Betriebssoftware erhalten. Für das Geschäftsjahr 2021 erwartet die HHLA wieder einen moderaten Anstieg von Umsatz und Gewinn.

Text: Matthias Soyka



ANCOMODAL

Der neue Service von  **ANCOTRANS:**

- **Intermodale Verkehre**
- **Handling und Abstellmöglichkeiten an diversen Standorten**
- **Eigenes Büro und Trucking in Bayern (Burghausen)**

www.ancotrans.com/services/ancomodal ancomodal@ancotrans.de

VDMA fürchtet Abschottung Chinas

Die Asiaten wollen scheinbar eine eigene Zulieferkette aufbauen

Die Arbeitsgemeinschaft Marine and Systems im Verband der deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) ist besser durch die Pandemie gekommen als der deutsche Schiffbau. Insgesamt sank der Umsatz lediglich um fünf Prozent auf 10,5 Milliarden Euro, berichtete der Vorstandsvorsitzende Martin Johannsmann. Nach einem miserablen zweiten Quartal 2020 habe sich die Lage deutlich verbessert, jedoch sei weiterhin sehr viel Unsicherheit im Markt. Das zeige sich auch an den Auftragseingängen, die um fast elf Prozent sanken. Jedoch kämen seit Anfang des Jahres vermehrt Aufträge aus Asien, so dass die Branche in diesem Jahr das Niveau von 2019 wieder erreichen könne. Allerdings bereite China auch Sorgen.



Martin Johannsmann,
VDMA-Vorsitzender



Bernd Sitte,
VDMA-Vorstand



Jörg Mutschler,
VDMA-Geschäftsführer

Denn in China mache man sich daran, den Markt zunehmend abzuschotten. „Der Zugang zum Wettbewerb wird immer schwieriger“, so Johannsmann. Es würden dort Betriebe aufgebaut, die die deutsche Zulieferindustrie mit Kopien ersetzen sollen. Immerhin 14 Prozent ihrer Produktion exportierte die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie in den chinesischen Schiffbau. In diesem Jahr dürfte der Anteil noch einmal deutlich steigen. Allerdings müssten Deutschland und die EU die handelspolitischen Instrumente zur

Sicherung eines Wettbewerbs auf Augenhöhe neu ausrichten. Dabei gehe es um den Schutz des EU-Binnenmarkts vor subventionierten Wettbewerbern aus Drittstaaten wie China und zum anderen um die Öffnung der Märkte in diesen Drittstaaten. China sei dabei, eine eigene Zulieferkette aufzubauen.

Deutschland noch immer
Technologie-Weltmarktführer

Deutschland sei dagegen immer noch Weltmarktführer im technologischen Bereich. Derzeit er-

weise sich jedoch die chinesische Staatswirtschaft als stärker als die freie Marktwirtschaft. Dies werde sich aber auf lange Sicht relativieren.

Beim Umgang mit der Pandemie hätten die Betriebe naturgemäß an Produktivität verloren, erklärte VDMA-Vorstand Bernd Sitte. Viele Betriebe arbeiteten seit über einem Jahr mit Schichtmodellen, um Begegnungen mit Kollegen zu minimieren. Im produzierenden Gewerbe sei Homeoffice nur selten für die rund 63.000 Beschäftigten der Branche machbar gewesen. Über die Hälfte

te des Umsatzes werde dabei in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen erzielt, erinnerte VDMA-Geschäftsführer Jörg Mutschler. Nur zehn Prozent sehen sich nach betriebsinternen Umfragen bei der Arbeit am eigenen Schreibtisch effektiver, zwei Drittel nicht. Dennoch wolle über die Hälfte dies als Option weiter behalten. Die größten Probleme habe die Branche bei der Inbetriebnahme und Wartung von Anlagen gehabt, da der überwiegende Teil im Ausland installiert wurde. Während der Pandemie hätten sich vor allem Europa und Korea als stabilisierender Faktor erwiesen, ergänzte Johannsmann. Vier Fünftel aller Aufträge hätten den Handelsschiffbau umfasst, 18 Prozent seien aus dem Marine-Sektor gekommen, zwei Prozent aus dem Bereich Meerestechnik. Dabei seien drei Viertel aller Waren exportiert worden. Im deutschen Markt wurden Kreuzfahrer und Behördenschiffe beliefert.

Kreuzfahrtmarkt wird sich wieder normalisieren

Für die nächsten Jahre erwartet der VDMA, dass sich im Kreuzfahrtbereich die Lage wieder normalisieren werde, sobald die Hygieneregeln aufgehoben würden. „Das Bedürfnis der Kunden ist in diesem Bereich ungebrochen“, glaubt Johannsmann. Der Öl- und Gas-Offshoremarkt werde dagegen weiter stagnieren. Hoffnungsträger sei dafür die Offshore-Windenergie, wenn gleich kaum weitere Industriean-siedlungen entlang der Küste wie Siemens in Cuxhaven zu erwarten seien.

Text: Matthias Soyka

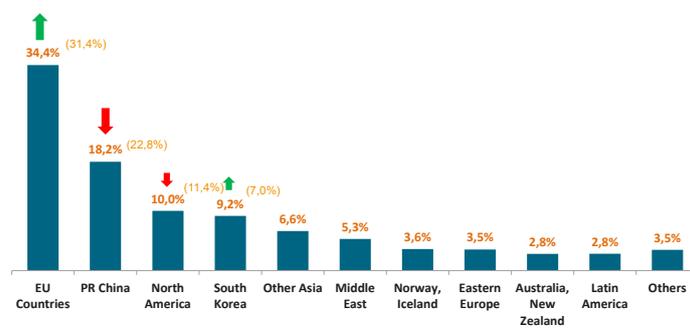
Konjunkturspiegel 2020 / 2021

Umsatz nach Absatzbereichen / Umsatz nach Bundesländern

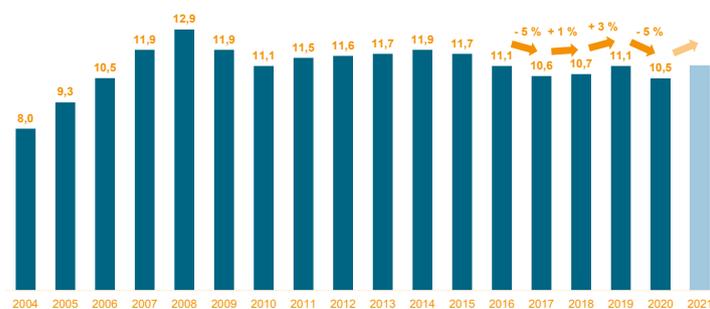


Konjunkturspiegel 2020 / 2021

Auftragseingang 2020 aus dem Ausland, nach Regionen in Prozent

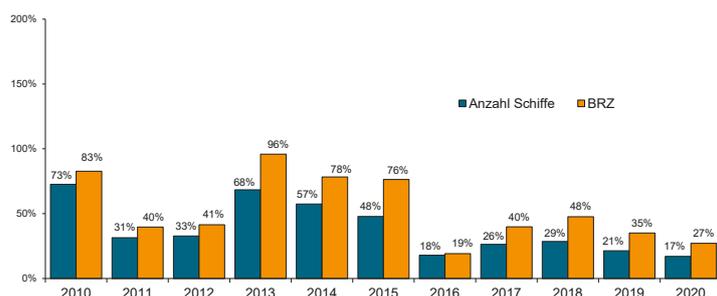


Deutsche maritime Zulieferindustrie - Konjunkturerhebung 2021
Umsatz (Mrd. Euro)



Weltschiffbau
Entwicklung der Auftragseingänge

(Index 100 %: Jahr 2006 mit 2.579 Schiffen und 96,6 BRZ)



Viele politische Fehler

DSLVL sieht reihenweise Schwächen der Bundesregierung während der Krise



Fehlende Unterstützung aus Berlin: Biogas-betriebene Lkw haben in Deutschland wohl keine Zukunft

Die Corona-Krise hat nach Ansicht des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL) eine ganze Reihe politischer Fehler der Bundesregierung und fehlende Handlungsfähigkeit offenbart. Dies erklärte dessen Präsident Axel Plaß am Rande der Mitgliedertagung. Vor allem der Digitalstau habe gezeigt, dass Deutschland weit entfernt von einer leistungsfähigen Infrastruktur sei. Auch im Umweltbereich laufe die politische Diskussion in die Irre. Nicht die Höhe des CO₂-Preises sei entscheidend, sondern dass dieser in ganz Europa durchgesetzt werde. Alles andere führe zu Wettbewerbsverzerrungen.

„Zu oft geriet der Umsetzungsprozess beschlossener Maßnahmen und finanzieller Hilfszusagen im föderalen Geflecht zwischen Bund und Ländern ins Straucheln“, sagte Plaß wörtlich in Hinblick auf die Pandemiefolgen. „Der digitale Offenbarungseid zahlreicher Behörden und Institutionen der öffentlichen Hand, sei es bei Kfz-Zulassungsstellen, Gesundheitsämtern und nicht zuletzt Schulen spricht Bände und verdeutlicht den immensen Nachholbedarf Deutschlands auf diesem Feld.“ Richtig sei es gewesen, anfangs Überbrückungsgelder auszuzahlen, auch wenn die Logistik diese nicht gebraucht habe. Um

Fachkräfte langfristig zu halten und nicht an andere Branchen zu verlieren, hätten viele Logistikfirmen im zweiten Quartal 2020 von der Möglichkeit, Kurzarbeitergeld zu beantragen, Gebrauch gemacht. Alles im Vergleich zu anderen Branchen in einem eher unterdurchschnittlichen Ausmaß.

Trotz analoger Rückständigkeit des Staates, kurzfristig geschlossener Binnengrenzen, europäisch uneinheitlicher Einreisebestimmungen und umfangreicher Hygiene- und Kontaktauflagen an den Schnittstellen der Logistik hätten in den Hochphasen der Pandemie die Speditionshäuser ihr Improvisati-

onsvermögen bewiesen und ihren Versorgungsauftrag für Industrie, Handel und Gesellschaft in enger Kooperation mit ihren nationalen und internationalen Partnern aller Verkehrsträger erfüllt, indem die Lieferketten aufrechterhalten blieben.

Aus der Pandemie könne man drei Dinge lernen:

- Mobilitätseinschränkungen sind wirtschafts- und gesellschaftsfeindlich,
- Freihandel steigert die Effizienz der Logistik und sichert Wohlstand und Wirtschaftswachstum,
- der Digitalisierungstau muss prioritär aufgelöst und von der Errichtung einer leistungsfähigen

digitalen Infrastruktur begleitet werden.

So könnte man beispielsweise die Daten aus der Lkw-Maut für ein intelligentes Verkehrsmanagement mit nutzen.

Während der Krise sei die Zahl der Insolvenzen kaum gestiegen, erklärte DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. Der DSLV deckt mit seinen 2.600 Mitgliedsfirmen rund 80 Prozent des Markts ab. In 2020 wurden fiel der Gesamtumsatz nach dem Rekordjahr 2019 um fünf Prozent auf rund 110 Milliarden Euro. Das laufende Jahr soll wieder deutlich besser werden. So habe sich laut Plaß das Luftfrachtaufkommen im ersten Quartal 2021 schon um acht Prozent erholt.

Anders sieht es dagegen bei den maritimen Lieferketten aus. Sowohl die Pandemie mit einem erneuten Ausbruch in der chinesischen Hafenstadt Yantian als auch die Spätfolgen der Suezkanalsperrung hätten die Fahrpläne der Schiffe massiv durcheinandergebracht. Die Folge ist, dass sich die Exportcontainer an den Seehäfen stauen, während das produzierende Gewerbe auch Importe von Bauteilen und Rohstoffen wartet. Zudem gebe es laut Plaß deutlich zu wenig Container. Weltweit existierten etwa 900 Millionen Stahlboxen. Jedoch habe deren Produktion nicht mit dem Anwachsen der Schiffgrößen mitgehalten. Früher hätten Reeder beim Bau eines großen Containerschiffes gleich die dreifache Menge der Ladekapazität als eigene Container mitgeordert. Nun sei es nur die gleiche Menge. Die Folge der Verknappung seien extrem gestiegene Frachtraten.

Plaß kritisierte in dem Zusammenhang auch einen weiteren politischen Fehler auf EU-Ebene. Immer mehr Reeder seien dazu übergegangen, auch Landtrans-



Axel Plaß,
DSLV-Präsident

porte selbst zu organisieren. Als Reeder erhielten sie hierfür Steuervergünstigungen, was ihnen einen deutlichen Vorteil gegenüber den Speditionen verschaffe. Im Terminalbereich gibt es ähnliche Ungleichbehandlungen.

Bezüglich der Umwelt- und Energiepolitik beklagt der DSLV klare Vorgaben der Politik. „Wir würden gerne sofort klimaneutral fahren“, sagte Huster. „Aber die Politik und die Motorenbauer müssen auch liefern.“ Zudem fehle es noch an einer ausreichenden Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Mit Blick auf die kommende Legislaturperiode warnt der DSLV davor, unternehmerisches Leistungsvermögen durch Überregulierung und Bürokratie zukünftig immer weiter einzuengen. Gesetze zur Verbesserung des Klimaschutzes, zur Arbeitnehmermitbestimmung, zum Datenschutz und zur Beachtung von Menschenrechten adressierten grundsätzlich richtige Themen, doch bürde die Politik der Wirtschaft immer höhere administrative Lasten auf und reflektiert nicht ausreichend die Wirkung ih-



Frank Huster,
DSLV-Hauptgeschäftsführer

rer Entscheidungen. So wolle die Bundesregierung zusätzlich ein Gesetz zur Durchsetzung eines arbeitnehmerseitigen Rechtsanspruchs auf Homeoffice erlassen und kehre darin die Darlegungspflicht zu Lasten des Arbeitgebers um. Anstatt gemeinsam mit der Wirtschaft eine EU-weite Lösung für die Stärkung von Menschenrechten, Arbeitsschutzauflagen und Umweltschutz in globalen Beschaffungswegen und Dienstleistungsbeziehungen voranzutreiben, prescht Deutschland jetzt mit einem nationalen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz vor. „Der Gesetzgeber verhält sich widersprüchlich“, so Plaß. „Einerseits gründet er seine Aktivitäten zunehmend auf Generalverdacht und fehlendes Vertrauen in die Eigenverantwortung der Wirtschaft – andererseits delegiert er hoheitliche Überwachungsaufgaben, insbesondere für die Einhaltung von Sozialstandards, zunehmend vom Staat an die Unternehmen. Anstatt die behördlichen Kontrollintensitäten zu verschärfen und schwarze Schafe konsequent zu bestrafen.“

Text: Matthias Soyka

Elbschlick als Deichbaustoff

Das Bundesverkehrsministerium macht einen Vorstoß in der verfahrenen Situation

Wie soll Hamburg dem Hafenschlick Herr werden? Ein schlüssiges Konzept seitens der Stadt liegt bislang nicht vor. Nun hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann (CDU) zusammen mit dem Präsidenten der ihm unterstehenden Generaldirektion Wasserstraßen, Prof. Hans-Heinrich Witte, einen Vorschlag den Elbanrainer-Bundesländern unterbreitet, wonach der Aushub deponiert als für den Deichbau genutzt werden soll. Damit würde der Elbe der Schlick dauerhaft entzogen, ein Baggern womöglich nur noch alle fünf Jahre nötig. Der Vorschlag stieß auf geteiltes Echo.



Enak Ferlemann (CDU),
Staatssekretär BMVI



Andreas Rieckhof (SPD),
Wirtschaftsstaatsrat Hamburg



Gunther Bonz,
Präsident UVHH

Die Hamburg Port Authority (HPA) ringt seit gut einem Jahrzehnt um ein Konzept, wie man der zunehmenden Verschlickung des Hafens Herr werden könnte. Angeblich liegt ein Vorschlag vor, der seit über zwei Jahren zur Abstimmung bei den angrenzenden Bundesländern vorliegt. Mittlerweile ist die Sache jedoch drängend geworden. Nicht nur, weil allein die Hansestadt jedes Jahr über 100 Millionen Euro vor die Schlickbaggerei ausgibt, sondern weil einer der Orte, an dem der Schlick bisher abgeladen wurde, mit der Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe wegfällt.

Denn bislang wurde ein Gutteil

der Sedimente bei Neßsand vor Wedel abgekippt. Hier jedoch ist die Ausweichbox für die Großschiffe entstanden. Die sogenannte Kreislaufbaggerei war ohnehin höchst umstritten, da die kurz zuvor ausgebagerten Schwebstoffe mit der in den Hafen drückenden Flut wieder postwendend zurück transportiert wurden.

Tidehub stärker als Wasserdruck aus Elboberlauf

Denn der Tidehub ist wesentlich stärker als der Druck der vergleichsweise geringen Wassermenge, die vom Oberlauf der Elbe in Richtung

Nordsee fließt. Wohin nun also mit zwei Drittel des Baggerguts?

Eine Idee der HPA war, den Schlick weit außerhalb in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee zu verklappen. Doch dazu benötigt Hamburg eine Genehmigung des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH). Eine Anfrage dort vor gut zwei Jahren hat ergeben, dass das Genehmigungsverfahren sechs bis acht Jahre dauere, da u.a. die Niederlande mit zustimmen müssten. Zuvor müsse zudem eine Flora-Fauna-Habitat-Untersuchung erfolgen, die mindestens zwei Jahre dauere. Einen Antrag beim BSH hat die HPA bis heute nicht gestellt.

Mittlerweile soll die Wirtschaftsbehörde nun die Schlickproblematik an sich gezogen haben. Immerhin ist es ihr gelungen, für dieses Jahr eine Erhöhung der Verklappungsmenge an der Tonne E3 mit Schleswig-Holstein zu vereinbaren. Dort hatte Hamburg schon früher sein Baggergut verklappt.

Streit um Windmesse stoppte Verklappung im Meer

Doch ein Streit um eine Verlagerung der Messe Husum Wind Energie hatte vor rund zehn Jahren zu einem Aussetzen der Verbringung geführt, da Schleswig-Holstein seine Erlaubnis dafür widerrufen hatte. Erst ein Kompromiss brachte eine vorübergehende Lösung: Die Messe findet im Zwei-Jahre-Rhythmus abwechselnd in Husum und Hamburg statt, dafür darf Hamburg wieder ein Drittel seines Baggerguts vor E3

verklappen, allerdings für fünf Euro pro Tonne.

Das restliche Baggergut soll nach der Vorstellung der Wirtschaftsbehörde bei Scharhörn, das noch auf Hamburger Gebiet liegt, abgekippt werden. Dies lehnt Ferlemann jedoch ab, da die Insel zu nah am besonders geschützten Gebiet Nationalpark Wattenmeer liege. Das lässt wiederum Wirtschaftsstaatsrat Andreas Rieckhof (SPD) so nicht gelten. Der Bund, der für die Baggerung in der Untereibe jenseits von Hamburg zuständig ist, nutze selbst direkt neben der von Hamburg anvisierten Stelle in Scharhörn den „Neuen Lüchtergrund“, um seinen Elbschlick dort abzuladen. Auch der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, wirft Ferlemann vor, wohl nur eher die Interessen seine Wählerschaft in seinem Wahlkreis Cuxhaven zu vertreten. Dort ist man gegen

die Hamburger Pläne. Wie die Wirtschaftsbehörde sind auch die Hafenunternehmen der Meinung, dass jede Option für die Schlickbeseitigung genutzt werden müsse.

Umweltverbände mal wieder gegen die Pläne

Dem gegenüber begrüßen die Umweltverbände, dass der Bund die Scharhörn-Lösung ablehnt. Unklar sei jedoch, wo bei dem Ferlemann-Plan das Baggergut an Land zwischengelagert werden solle, bevor es zu Klei getrocknet sei. Auch eine Neuauflage des Forums Tideelbe, in dem die Umweltverbände in die Diskussion mit eingebunden werden würden, lehnen sie ab, so lange es nur um die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens und nicht um den Erhalt des gesamten Naturraums Elbe gehe.

Text: Matthias Soyka

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

FDES
Wir sind Vertrauen.

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

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

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Kiel weiht Mega-Landstromanlage ein

Der halbe Stadthafen verursacht nun bis zu 60 Prozent weniger Emissionen



Fotos: SLH

Die „AIDAsol“ war das erste Kreuzfahrtschiff, das sich bis zu fünf Megawatt aus der Anlage holte

Freudenstimmung an der Förde: Der Kieler Hafen hat am Ostseekai eine der weltweit größten Landstromanlagen in Betrieb genommen. 16 Megawatt leistet sie und ist damit als erste Anlage ihrer Art überhaupt in der Lage, zwei Schiffe gleichzeitig mit emissionsfreiem Strom zu versorgen. Als erstes lag die „AIDAsol“ am Elektrobypass. 14 Millionen Euro hat das Projekt gekostet, 10 Millionen Euro stammen dabei vom Land. Der Seehafen Kiel will laut seinem Chef Dirk Claus bis 2030 komplett emissionsfrei sein.

Gespeist werden die Schiffe aus einem Betonbau an der Westspitze des Ostseekais. Eine Projektion von 13.000 Pixeln auf dessen Fassade zeigt an, wie viel Strom gerade abgegeben und wie viel Emissionen eingespart werden.

Kiels Oberbürgermeister Ulf Kämpfert sieht in dem Neubau gar ein Symbol dafür, dass man auch die Schifffahrt umweltfreundlich machen könne. „Wir haben gezeigt, dass es geht“, erklärte er. Es sei ein Meilenstein in dem Blue-Port-Konzept der Stadt.

Nach dem ersten großen Schritt an der Westseite soll bis 2024 auch am Ostufer eine zweite größere Landstromanlage entstehen, durch die dann bereits bis zu 80 Prozent

der Emissionen vermieden werden. Die neue Landstromanlage versorgt auch die Fähren am Schwedenkai. Pro Schiff werden

rund 45 Tonnen CO₂ eingespart. Corona-bedingt hatte die Bauzeit drei Jahre betragen. Klaus dankte den Kollegen von der Hamburg



L. Nürnberger, F. Eichhorn, D. Claus, B. Buchholz, M. Thamm, U. Kämpfert

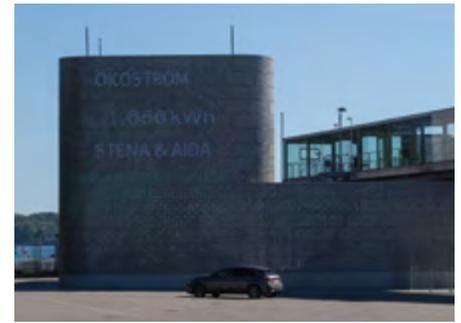


Armdicke Kabel per Kran an Bord Port Authority, dass sie es vor Jahren gewagt hatten, in Altona eine erste Anlage zu errichten. „Ohne dieses Pilotprojekt wären wir jetzt sicher nicht so weit“, sagte er.

Für Costa-CEO Michael Thamm, zu der Aida gehört, war es ein doppelter Grund zur Freude. „Es gibt nur Gewinner“, meinte er. Alle hätten das auch getan, was sie vor drei Jahren angekündigt hatten. Die vom Bund angestrebte Dekarbonisierung sei gerade in der Schifffahrt eine der



Die Anlage vom Wasser aus härtesten Nüsse. „Der nächste Schritt sind klimaneutrale Meere.“ Er glaube, dass Aida bis 2040 komplett emissionsfrei fahren könne. Zehn Jahre früher könnte das erste Null-Emissions-Kreuzfahrtschiff vom Stapel laufen. Mit der „AIDAnova“ werde in sechs Monaten das erste Schiff der Reederei mit einer Brennstoffzelle an Bord in Fahrt gehen. Als Haupttreibstoff setze seine Reederei derzeit auf Methanol. Jedoch hänge dies auch stark von



Einsparinfos an der Fassade der Verfügbarkeit des Biodiesels ab. Zunächst müsse sich die Branche erholen. Allein seine Gruppe, die 15 Prozent des Weltmarkts abdecke, habe im vergangenen Jahr Einnahmeverluste in Höhe von 5 Milliarden Euro hinnehmen müssen. Die nun wieder in See stehenden Kreuzfahrtschiffe sind gemäß den behördlichen Auflagen derzeit nur zu Hälfte gefüllt. Aber das, so Thamm, sei immerhin ein Anfang.

Text: Matthias Soyka



Logistik – Experten für alle Güter.

Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatisches Hochregallagersystem
- 22.000 m³ Chemietanklager (250–5.000 m³)
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Neues Netzwerk für Göllner

Über Paneco können Teilstückgutladungen nach ganz Europa verschickt werden



Fotos: SLH

In der Göllner-Niederlassung auf der Veddel in Hamburg werden Verkehre ins Baltikum organisiert

Das Familienunternehmen Göllner hat zusammen mit den Logistiknetzwerken Kommodus (Polen), Cargo24 (Schweiz), ABC Business Network (Italien) und ELVIS (Deutschland) das paneuropäische Transportnetzwerk Paneco gegründet. Gemeinsam mit weiteren 15 lokalen Partnern deckt es in den Bereichen Stückgut und Teilladungen alle großen Wirtschaftszonen Europas ab. Sitz des Unternehmens ist Zug in der Schweiz.

Für die Mindener Spedition, die vor allem auf Osteuropa-Verkehre, ganz besonders ins Baltikum, spezialisiert ist, stellt Paneco die Möglichkeit dar, zusammen mit anderen kleinen und mittelständischen Speditionen Kunden günstige europaweite Verkehre anzubieten. Kernstück ist eine gemeinsame IT-Plattform, auf die alle Mitgliedsfirmen zugreifen können. Und das in ihrer jeweiligen Landessprache. Eine moderne Übersetzungssoftware macht's möglich.

Matthias Strehlau, Leiter der Hamburger Göllner-Niederlassung erklärt: „Bisher mussten wir bei Sendungen, die in Richtung Südwesteuropa gehen sollten, stets nach einem Kooperationspartner suchen. Nun können wir den Weitertransport direkt organisieren.“ Sollte es sich nur um Teilladungen

handeln, werden diese zum Hub des Gründungspartners ELVIS ins nordhessische Knüllwald gebracht, wo der Paneco-Partner die



Matthias Strehlau,
Niederlassungsleiter Hamburg

Ware zusammen mit Sendungen aus anderen Bereichen Europas abholen kann. Die Verkehre würden dadurch gebündelt. Das sei sowohl wirtschaftlicher als auch umweltfreundlicher. Ab sofort soll täglich mindestens ein Fahrzeug jeder Mitgliedsfirma Knüllwald anlaufen. Geplant ist aber auch, direkte Verkehre abzubilden. Das sei schlicht kostengünstiger, so Strehlau.

Für Göllner, die selbst über 85 Lkw an zehn Standorten verfügen, bedeutet das Netzwerk eine deutliche Ausweitung des Aktionsradius und somit natürlich mehr Aufträge. Obwohl die Spedition während der Corona-Pandemie sogar ein leichtes Plus verzeichnete. 12.900 Sendungen organisierten vergangenes Jahr allein die 25 Mitarbeiter in Ham-

burg. „Viele Firmen mussten ihre Produktion drosseln und haben statt ganze Ladungen nur noch Teilladungen bestellt“, berichtet Strehlau. So sei Göllner an Aufträge gekommen, die sie sonst nicht bedienen, was den Einbruch in einem anderen Geschäftszweig, der Anlieferung von Messewaren, mehr als ausglich.

Auch die Ladungsart könnte sich ändern. Bislang brachte Göllner im Wesentlichen Holz, Elektronikbauteile und Textilien aus Osteuropa in Richtung Westen und lieferte umgekehrt Kfz-Teile, Elektronikartikel, Nahrungsmittel, Möbelteile oder Baumarktartikel gen Osten.

Bei den 15 Mitgliedsfirmen von Finnland bis Griechenland soll es jedoch nicht bleiben. Ziel ist es, Paneco über den gesamten Kontinent flächendeckend auszudehnen.

Text: Matthias Soyka



Nachts werden im Hub die Lkw-Ladungen konsolidiert und umgeladen



Fotos: ELVIS

Das ELVIS-Hub im nordhessischen Knüllwald liegt direkt an der A7

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

OSTSEEFALLE

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In einem alten Bauernhaus findet ein Ehepaar den Schädel einer seit langem vermissten jungen Frau. Kommissarin Pia Korittki nimmt die Ermittlungen auf und ahnt nicht, dass diese sie in noch nie dagewesene Gefahr bringt. Ein Wettlauf mit der Zeit beginnt.

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

Wer zahlt bei Quarantänezwang?

Entweder bekommt der Arbeitgeber vom Land alles zurück oder nichts

Muss ein Arbeitnehmer bei Corona-Verdacht auf behördliche Anordnung in die 14-tägige Quarantäne, zahlt der Arbeitgeber den Lohn in aller Regel fort. Allerdings sieht § 56 des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) eine Erstattung vor. Wenn es nach den Behörden und dem Verwaltungsgericht (VG) Koblenz geht, muss der Arbeitgeber aber nur entschädigt werden, wenn er § 616 BGB im Arbeitsvertrag für nichtig erklärt hat.

Der Sachverhalt ist übersichtlich und seit Beginn der Covid-19-Pandemie zu Hauf vorgekommen: Angestellte wurden aufgrund behördlicher Bescheide in die häusliche Absonderung geschickt, weil sie ansteckungsgefährdet waren (§ 30 IfSG). So auch zwei Mitarbeiterinnen einer Bäckerei, die dort seit rund zweieinhalb Jahren beschäftigt waren. Nach den zwei Wochen Quarantäne gingen die Angestellten wieder arbeiten. Der Arbeitgeber, der Entgeltfortzahlung geleistet hatte, beantragte die Erstattung nach dem IfSG. Das Land Rheinland-Pfalz stellte sich teilweise quer: Es zahlte erst ab dem sechsten Tag und verwies wegen der ersten fünf Tage auf den Lohnanspruch nach § 616 BGB.

Sind zwei Wochen erheblich lang?

Nach erfolglosem Widerspruchsverfahren verfolgte die Klägerin ihr Begehren im Klageweg weiter. Sie trug vor,

bei einer Quarantänedauer von mehr als fünf Tagen könne nicht mehr, wie § 616 BGB vorsehe, von einer Verhinderung von verhältnismäßig nicht erheblicher Zeit gesprochen werden. Dauere die Verhinderung demnach eine erhebliche Zeit, so entfalle der Lohnfortzahlungsanspruch insgesamt, d. h. auch für den nicht erheblichen Zeitraum („Alles-oder-Nichts-Prinzip“).

Dem folgten die Koblenzer Verwaltungsrichter in ihren Urteilen vom 10. Mai 2021 (3 K 107/21 und 3 K 108/21) nicht und wiesen die Klagen mit nachfolgenden Erwägungen ab. Zwar habe ein Arbeitgeber, der im Falle der Absonderung seines Arbeitnehmers Lohnfortzahlungen und Sozialversicherungsbeiträge leiste, nach dem Infektionsschutzgesetz einen Anspruch auf Erstattung dieser Leistungen. Dieser scheide jedoch aus, wenn dem Arbeitnehmer selber trotz seiner Verhinderung an der Ausübung seiner Tätigkeit

gegen seinen Arbeitgeber ein Entgeltfortzahlungsanspruch zustehe.

Gemäß § 616 Satz 1 BGB besteht ein Anspruch auf Entgeltfortzahlung, wenn der Arbeitnehmer für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert werde. Dies sei hier der Fall. Bei einer behördlichen Quarantäneanordnung, die aufgrund eines Ansteckungsverdachts der Arbeitnehmerinnen der Klägerin ergangen sei, handele es sich um ein in deren Person liegendes Leistungshindernis.

Auch Dauer der Anstellung wichtig

Darüber hinaus stelle die aufgrund der Absonderung eingetretene Dauer der Arbeitsverhinderung der Arbeitnehmerinnen von sechs bzw. vierzehn Tagen noch eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit dar. Für die Beurteilung sei in erster

Linie das Verhältnis zwischen der Dauer des Arbeits- bzw. Dienstverhältnisses und der Dauer der Arbeitsverhinderung maßgeblich. Dabei sei bei einer Beschäftigungsdauer von mindestens einem Jahr grundsätzlich eine höchstens vierzehn Tage andauernde Arbeitsverhinderung infolge einer Absonderung noch als nicht erhebliche Zeit anzusehen. Auch bedürfe dieses Ergebnis im zu entscheidenden Fall nicht aus Zumutbarkeitsgesichtspunkten einer Korrektur. Denn das Risiko, während einer höchstens vierzehntägigen Quarantäne des Arbeitnehmers bei einem mindestens ein Jahr andauernden Beschäftigungsverhältnis den Lohn für zwei Wochen weiterzahlen zu müssen, sei für den Arbeitgeber grundsätzlich kalkulierbar.

Da die Mitarbeiterinnen der Klägerin bei dieser bereits deutlich länger als ein Jahr beschäftigt seien, habe diesen somit ein Lohnfortzahlungsanspruch zugestanden. Dies

schließe einen Entschädigungsanspruch der Klägerin aus.

Um es gleich vorwegzuschicken: Die vom VG Koblenz zu Lasten des Arbeitgebers entschiedenen Rechtsfragen werden noch in höherer Instanz zu entscheiden sein. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache wurde die Berufung zugelassen.

Im Verhältnis zu § 616 BGB ist § 56 IfSG subsidiär, denn letzterer setzt den Verdienstaustausch voraus. Sobald also andere Entgeltansprüche des Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber bestehen, gehen diese vor und tritt § 56 IfSG dahinter zurück. Die Frage, um die sich alles dreht, ist, ob es sich bei 14 Tagen Quarantäne um eine „verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit“ i.S.v. § 616 BGB handelt. Dies wird heiß und kontrovers diskutiert. Zwischen wenigen Tagen bis sechs Wochen wird alles vertreten. Betroffen sind all die Arbeitgeber, die § 616 BGB in den Arbeitsverträgen mit ihren Mitarbeitern nicht abbedungen haben. Und die Frage kann nur hopp oder top beantwortet werden. So wie es die Behörde in diesem Fall getan hat, den Zeitraum aufzuteilen, die ersten fünf Tage nicht, dann aber doch zu zahlen, geht nicht. Entweder die 14

Tage sind verhältnismäßig erheblich, dann müssen sie vollständig erstattet werden, oder eben nicht, dann muss die Behörde gar nichts erstatten. Fraglich ist auch, ob es bei der Beurteilung als „nicht erhebliche Zeit“ im Sinne des § 616 BGB auf das Verhältnis zwischen der Dauer der Verhinderung und der Dauer des Arbeitsverhältnisses ankommt.

Egal wie der Rechtsstreit am Ende ausgeht, zwei Dinge sind aus Arbeitgebersicht jetzt schon klar:

Erstens: Wenn der Arbeitgeber in solchen Fällen Lohnfortzahlung leistet, um den Arbeitnehmer zu unterstützen, hat er unter Umständen das Problem, dass er sich anschließend mit der erstattenden Landesbehörde auseinandersetzen muss. Was viele Arbeitgeber dabei nicht wissen, ist, dass § 56 IfSG eigentlich den genau umgekehrten Fall regelt. Das heißt: Wenn der Arbeitnehmer wegen einer behördlich angeordneten Absonderung nicht arbeiten kann, erhält er für diese Zeit grundsätzlich keine Entgeltfortzahlung und muss sich seinerseits um eine entsprechende Entschädigung durch die Landesbehörde kümmern. Und wenn die Behörde, wie im vorliegenden Fall, die Entschädigung verweigert,

muss der Arbeitnehmer entsprechende Ansprüche auf Entgeltfortzahlung beim Arbeitgeber geltend machen.

Zweitens: Für den Arbeitgeber besteht die Möglichkeit, die Entgeltfortzahlung in den von § 616 BGB umfassten Fällen von vornherein im Arbeitsvertrag auszuschließen (z.B. durch die Klausel: „Die Regelungen des § 616 BGB werden abbedungen/gelten nicht). Dass dies ohne weiteres möglich ist, wissen viele Arbeitgeber ebenfalls nicht. Allerdings sollte dabei berücksichtigt werden, dass dem finanziell meist schwächer



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

gestellten Arbeitnehmer für diese Fälle Lohnausfall droht, ohne dass er die Situation, wie im Fall der Corona bedingten Quarantänepflicht, persönlich steuern kann.

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

Endlich wieder essen gehen!

Im „Nom“ am Hamburger Michel gibt es leckere vietnamesische Küche



Der Außenbereich ist schattig und nicht wirklich laut



Freundliches Inneres mit etwas schlichten Sitzen

Gott sei Dank, die Gastronomie hat wieder geöffnet! Schluss mit Nudeln aus der Tüte und Fleischgerichten aus dem Tiefkühlfach. Wenn Sie also deshalb dem Herrn Dank sagen mögen, tun Sie das doch im Hamburger Michel, denn unmittelbar neben dem Wahrzeichen der Hansestadt befindet sich das „Nom“, ein hübsches vietnamesisches Restaurant am Zeughausmarkt.

Hier kann man auch prima draußen sitzen. Die Ludwig-Erhard-Straße mit ihren sechs Spuren ist zwar nur 30 Meter entfernt, doch so richtig stören tut sie nicht. Natürlich ist man auch im Inneren gut aufgehoben, wo die Einrichtung eher rustikal-modern daherkommt. Egal, wo Sie sich nun hinsetzen: Die freundliche Bedienung kommt umgehend und reicht eine Karte, die mit allerhand Vorspeisen (4,50 bis 6,90 Euro) beginnt. Darunter Sommerrollen, die wahlweise mit Garnelen, Lachs, Rind, Hähnchen, Tofu oder Avocado gefüllt sind, oder Frühlingsrollen. Sehr interessant sind auch die in Kartoffelstreifen eingerollten Garnelen.

Anders als beim Chinesen oder Thailänder gibt es nur zwei Suppen (Garnelen mit Zitronengras für 4,90 Euro oder Huhn in Kokosmilch). Dafür werden etliche Suppenterrinen (Pho) gereicht, die zwischen 8,50 und 11,50 Euro kosten und im Unterschied zu vielen thailändischen Küchen kaum Koriander enthalten, der häufig etwas seifig vorschmeckt. Nicht so hier: Die Suppen sind klasse.

Probieren sollten Sie die frittierten Nudeln,



Eingewickelt Grillhuhn

die man in unterschiedlichen Variationen bekommen kann. Oder das gegrillte Hähnchen mit Honig, das in Pandanblätter eingehüllt ist (die man allerdings nicht mitessen sollte). Alles wird auf tiefen dunkelblauen Tellern serviert, auf denen sich die vielen Salat- und Gemüsestreifen herrlich abheben.

Eine Spezialität des Hauses, das hier seit vier Jahren ansässig ist, sind auch einige selbstgemixte Getränke. Neben einer Limonade aus



Nudelsuppe mit Huhn

Limetten mit Zitronengras sind dies auch ein Ananas-Gurken-Drink, ein Aloe-Vera-Saft und ein vietnamesischer Kaffee mit warmer gesüßter Kondensmilch für je rund vier Euro.

Wer also mittags gut und leicht abseits der Kantine essen oder abends nicht mehr als 13,90 Euro für ein wirklich leckeres Hauptgericht hinlegen möchte, ist hier genau richtig.

Text: Nils Knüppel

Nom
Zeughausmarkt 17
22459 Hamburg
Tel: 040 - 500 971 20
www.nom-restaurant.de
info@nom-restaurant.de

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. 11.30 - 22 Uhr
Sa., So. 12-22 Uhr

Baue nie ein altes Haus um

In „Made in Italy“ finden Vater und Sohn in der Toskana wieder zusammen



Die hübsche Natalia.



Sohn Jack braucht Geld



Robert streckt seine Fühler nach den Damen aus



Robert malt wieder



Public Viewing alla Italia

Liam Neeson hat in den wenigen Filmen, in denen er nicht den Actionheld spielt, immer wieder einen Mann verkörpert, der seine Ehefrau verlor. Dies tat er womöglich auch in einem Anflug aus Vergangenheitsbewältigung, starb doch seine Ehefrau, die Schauspielerin Natasha Richardson, 2009 nach einem Skiunfall. In „Made in Italy“ tut er das erstmals in einem Film, der auch als Komödie sein will. Ihm zur Seite steht Michéal Richardson, der wie im richtigen Leben seinen Sohn Jack verkörpert.

Jener Jack lebt in London und will den Eltern seiner Ex-Frau deren Kunstgalerie abkaufen. Geld hat der Galerist freilich keins, also überredet er seinen Vater Robert, einem Künstler mit Kreativblockade, das gemeinsame Haus in Italien zu verkaufen. Seit dem Unfalltod der Mutter war keiner der beiden mehr in dem Landgut in der Toskana. Und so endet die Reise mit einem VW-Bus schnell in Ernüchterung. Aus dem schnellen Hausverkauf wird nichts. Die Ruine muss grundlegend renoviert werden.

Hier freilich hat der Film seine heitersten

Momente. Die betörende Landschaft mit den Hügeln, kleinen Ortschaften, Weinbergen, Zypressen und Mohnblumen, festgehalten in wunderschönen Bildern tun ein Übriges, um den Wohlgefühlmodus des Betrachters zu starten. Als Jack auch noch die Trattoria-Betreiberin Natalia kennenlernt, scheint alles in Butter zu sein. Doch in dem Haus stecken zu viel Erinnerungen an die Mutter, an deren Tod sich Papa Robert immer noch die Schuld gibt...

So gleitet der Film allmählich in eine Dramödie über, die trotz allem dank des Aufein-

andertreffens von britischen Großstädtern mit italienischem Landvolk immer wieder seine heiteren Momente hat. Die gegen den Strich besetzte spröde Maklerin Kate sorgt zudem dafür, dass das Ganze nicht allzu sehr ins Kitschige abdriftet.

Nach eineinhalb Stunden endet der leichtfüßige Streifen mit der erhofften Versöhnung von Vater und Sohn und der wenig überraschenden Erkenntnis, dass das hektische, verregnete London mit der Toskana nicht so recht mithalten kann. So wird Regiedebüt des britischen

Schauspielers James D'Arcy zu einem leichten Allerlei, in dem die Hauptfiguren ein Gespür für ihre Einsamkeit und das Gewicht ungesagter Dinge zeigen, ohne je ihren Sinn für Humor zu verlieren.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

UVNord:



Nach zwölf Jahren ist Uli Wachholtz (72, oben) als Präsident des Unternehmensverbands von seinem Amt zurückgetreten.



Nachfolger wurde Philipp Murmann (57, unten). Der Kieker CDU-Bundestagsabgeordnete leitet die Zöllner Holding GmbH, die mit dem Bau von Signalanlagen für die Bahn und im Schiffbau am Markt ist.

Neben Reinhold von Eben von Worlée wurde Thomas Piehler (Philips Deutschland) zum Vizepräsidenten gewählt. Die Mitgliederversammlung der Interessenvertretung der Wirt-

schaftsunternehmen Hamburgs und Schleswig-Holsteins würdigte Wachholtz' Arbeit, indem sie ihn zum Ehrenpräsidenten ernannte.

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik:



Axel Pläß wurde als Präsident durch die Mitgliederversammlung in seinem Amt für drei weitere Jahre bestätigt. Auch sein Stellvertreter und Schatzmeister Mathias Krage wurde wieder gewählt. Zudem bleibt Johannes Offergeld Mitglied des Vorstands. Der DSLVB repräsentiert über 3.000 Betriebe mit 604.000 Beschäftigten und einem Branchenumsatz von 113 Milliarden Euro.

Scandlines:



Nach mehr als zehn Jahren an der Spitze der Fährreederei hat Søren Poulsen Jensen (Foto) seinen

Posten aufgegeben. Der Aufsichtsrat hat Carsten Nørland, Senior Vice President International bei der Brauerei Royal Unibrew, zum Nachfolger ab 1. September als CEO ernannt.

VTG AG:

Nach 17 Jahren als Vorstandsvorsitzender ist Heiko Fischer von seinem Amt zurückgetreten. Grund sollen Differenzen mit dem neuen Haupteigentümer Morgan Stanley sein. Sein Vertrag war 2020 erst um fünf Jahre verlängert worden.

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 2021

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

10. August 2021



Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)
Eva-Maria Esch
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel



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

Täglich Paletten
 europaweit via

 We Deliver