

BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION



**BOBRINK
GRUPPE**
IHR FAIRER PARTNER

**IHR KOMPETENTER
PARTNER**
an 10 Standorten von
Bremen bis zur Nordseeküste

Mehr Informationen unter: www.bobrink.de

BMW **HYUNDAI** **MINI**

Schaufenster der Landwirtschaft

Jeder achte Arbeitsplatz in Niedersachsen hängt direkt oder indirekt von der Landwirtschaft ab. In keinem anderen Bundesland hat die Agrarwirtschaft eine größere Bedeutung. Vom 12. bis 15. Juli trifft sich die Fachwelt in der Gemeinde Tarmstedt zur größten Agrarausstellung im Norden. Rund 750 Aussteller werden auf dem 18 Hektar großen Gelände wieder mit mehr als 100.000 Besuchern erwartet. Mit ihrem umfassenden Angebot sowie dem vielfältigen Programm ist die Tarmstedter Ausstellung dabei auch ein lohnendes Ausflugsziel für die ganze Familie. Mehr auf den Seiten 25 bis 27.

Foto: GMC/Andreas Dittmer



Auf einen Tee mit
Robert Howe

Bremerhaven ist einer der produktivsten Häfen weltweit – mit deutlichem Abstand vor Rotterdam und Antwerpen und noch deutlicher vor Hamburg. Beim Treffen auf eine Tasse Tee hält bremenports-Chef Robert Howe mit seinem Stolz auf das in einer langjährigen Entwicklung Erreichte nicht hinter dem Berg. Die gute Position im internationalen Wettbewerb ist aber kein Grund, sich entspannt zurückzulehnen. „Wir können und dürfen nicht stehen bleiben, deswegen sind weiterhin Investitionen erforderlich“, schreibt Howe einer neuen Landesregierung ins Stammbuch.

Wirtschaft wächst auch im ersten Quartal 2019 – Plus bei der Umsatzsteuer

Die Umsätze der Industriebetriebe im Land Bremen sind im ersten Quartal 2019 von 8,2 auf 8,5 Milliarden Euro gegenüber dem ersten Quartal 2018 gestiegen. Das hat das Statistische Landesamt errechnet. Maßgeblichen Anteil an dem Anstieg hatte demnach der Bereich Straßen- und sonstiger Fahrzeugbau mit einer Wachstumsrate von knapp 11 Prozent. Die Branche der Nahrungs-, Futtermittel- und Getränkeindustrie erwirtschaftete im 1. Quartal mit 7,7 Prozent ebenfalls einen wesentlichen Anteil an Gesamtumsatz. Allerdings blieb es im Vorquartalsvergleich nahezu konstant. Das stärkste relative Wachstum erzielte der Bereich Herstellung von Metallerezeugnissen mit Plus von 44 Prozent. Der Umsatz stieg von 2018 auf 2019 von 114,3 auf knapp 165 Millionen Euro im Quartal.

Zahl der Beschäftigten ging zurück

In der Umsatzstatistik werden jeweils Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten berücksichtigt. Die Zahl der Beschäftigten dieser Betriebe ging im Vergleich zum Vorjahresquartal um knapp vier Prozent zurück. Im ersten Quartal 2018 arbeiteten durchschnittlich 47.748 Beschäftigte, im Folgejahr 45.897 im Verarbeitenden Gewerbe. Mit einem Anteil von 48,3 Prozent bieten die Wirtschaftszweige Straßen- und sonstiger Fahrzeugbau nahezu der Hälfte der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes in Bremen einen Arbeitsplatz.

Kräftiger Umsatzzuwachs

Die Gesamtwirtschaft im Land Bremen hatte bereits im vergangenen Jahr einen kräftigen Umsatzzuwachs verzeichnet. Laut Statistischem Landesamt wurden 4,9 Prozent mehr Lieferungen und Leistungen und insgesamt 70,8 Milliarden Euro erwirtschaftet. Das war die höchste Zunahme seit 2012 und geringfügig höher als die bundesweite Entwicklung (4,5 Prozent). Der Zuwachs freute auch den Fiskus: Die Umsatzsteuervorauszahlungen in 2018 stiegen auf knapp 1,6 Milliarden Euro an.

Bekenntnis zum Wachstum gefordert

Unabhängig von der politischen und personellen Zusammensetzung liegen große Aufgaben vor der neuen Landesregierung in Bremen. Neben einer klaren Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik stehen für Industrie, Gewerbe und Handel im Zwei-Städte-Staat die Stadtentwicklung und Fragen der Bildung im Mittelpunkt.

Wer eins der typischen Infrastrukturprobleme des Landes Bremen kennenlernen möchte, kann dies derzeit auf der Autobahn A27 zwischen Bremen-Industriehäfen und Bremen-Nord tun. Auf beiden Seiten der maroden Lesumbrücke staut sich der Verkehr in Spitzenzeiten kilometerlang. Die auffällige Brücke ist aber nicht das einzige derartige Problem in Bremen und Bremerhaven. Auf rund 240 Millionen Euro beziffert die Handelskammer Bremen den Investitionsstau rund um die Infrastruktur im kleinsten Bundesland. Damit die Rolle Bremens und Bremerhavens als Oberzentren der Nordwestregion nicht gefährdet wird, „müssen dauerhaft und in weit stärkerem Maße als zuletzt ausreichende Mittel für die werterhaltende Sanierung der Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt werden“, heißt es in einem Grundsatzpapier der Kammer zur künftigen Landespolitik.

Prinzip der Wachsenden Städte

Das vor der Wahl von den meisten Parteien anerkannte und von der Kammer seit langem geforderte Prinzip der wachsenden Städte muss aus Sicht der Wirtschaft in der jetzt beginnenden Legislaturperiode das Handeln der Politik bestimmen. Neben den großen Stadtentwicklungsprojekten wie das Wertquartier in Bremerhaven und die Innenstadt-Erneuerung in Bremen gehört für die Handelskammer auch das Stichwort Mobilität zu diesem Themenkomplex. Die Vollendung des Autobahntrahns um Bremen steht für die Wirt-

schaft deswegen genauso weit oben auf der Agenda wie die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Häfen. Die direkten und schnellen Wege über die Autobahn und auf der Schiene zählten bislang zu den entscheidenden Wettbewerbsvorteilen der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven. Damit die beiden Städte aber überhaupt wachsen können und insbesondere junge Familien nicht ins Umland abwandern, braucht das Land Bremen mehr Wohn-

raum. Allein in der Stadt Bremen müssten nach Überzeugung der Handelskammer jährlich 2500 Wohnungen neu gebaut werden. Staatlichen Eingriffen in die Wohnungswirtschaft erteilt die Kammer eine klare Absage: „Dirigistische Maßnahmen wie gesetzliche Verbote von Mietpreiserhöhungen oder Genehmigungsvorbehalte für Wohnungsmodernisierungen schaffen keinen neuen Wohnraum und verhindern Investitionen.“

Fachkräftemangel im Land Bremen

Eine der größten Sorgen der Wirtschaft im Land Bremen ist der Fachkräftemangel. Um diesem Thema zu begegnen, müssen beide Kommunen nicht nur für Neubürger aus anderen Regionen attrak-

tiv sein: „Die Bildungspolitik bleibt eine der größten Herausforderungen Bremens. Mit ihr ist die Entwicklung des Fachkräfteangebots im Bundesland eng verknüpft. Aus Sicht der Wirtschaft wäre es ein völlig verfehlter Weg, Unternehmen, die zum Teil seit langem und oft ergebnislos nach Auszubildenden suchen, durch eine Ausbildungumlage zu belasten“, heißt es in dem Papier.

Die Wirtschaft im Land Bremen benötigt aber nicht nur Fachkräfte, sondern auch Platz. Seit längerem hat die Kammer einen Engpass an verfügbaren Gewerbeflächen insbesondere in der Stadt Bremen beobachtet. Dort müsse die Gewerbeflächenpolitik so gestaltet werden, dass ständig 150 Hektar sofort verfügbar sind.



Zentrale Punkte: Die Zukunft der Häfen sowie eine uneingeschränkte Mobilität gleichermaßen für Unternehmen und Bevölkerung zählen zu den wichtigsten Themen, denen sich die neue Bremer Landesregierung aus Sicht der Wirtschaft stellen muss. Foto: Heumer

Editorial



Es ging ein Raunen durch den Saal, als der bisherige Wirtschaftsminister Martin Günthner der Hauptversammlung der BLG und des wichtigsten Unternehmens des Landes Bremen fernblieb. Am Tag danach war klar: Günthner spielt nach zehn Jahren im Senat nicht mehr mit. Wenn der Auslöser für den Schritt tatsächlich die persönliche Konsequenz aus dem Wahldebakel für seine Partei war, verdient die Entscheidung Respekt. Viel zu häufig haben Politiker unabhängig von ihrer jeweiligen Parteizugehörigkeit den Eindruck erweckt, es mit der Übernahme von Verantwortung nicht ernst zu meinen. Günthners Hinweis darauf, dass er der persönlichen Anfeindungen und der Härte mancher politischen Auseinandersetzung müde sei, sollte zudem nachdenklich stimmen. Im Mittelpunkt muss einzig die Sache stehen, insbesondere bei allen für die Wirtschaft und damit für die Arbeitsplätze relevanten Themen. Und zur Sache gibt es aus der Wirtschaft im Zwei-Städte-Staat sowie der Nordwestregion im niedersächsischen Umland eine Menge zu sagen und zu berichten. Dass die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven erfolgreich ist, dürfte fast schon als bekannt vorausgesetzt werden. Aber die enorme Produktivität Bremerhavens und die besondere Bedeutung von Stückgut – neudeutsch Breakbulk – waren bislang eher Insidern bekannt. Und nun machen sich Bremer Unternehmen auch noch auf den Weg zum Mond. Die heimische Raumfahrtindustrie hat die einmalige Chance, sich maßgeblich an der Rückkehr der Amerikaner auf den Mond zu beteiligen. Auch dies zählt zu den Themen der neuen Ausgabe von Business & People, die mit dem Special Landwirtschaft erdverbunden verbunden ist. Viel Spaß bei der Lektüre wünscht

Wolfgang Heumer



Im Gespräch

» 03
Auf eine Tasse Tee mit ...

Der Blick aus dem Bürofenster im 17. Stock des Büro- und Hotelgebäudes in den Havenwelten auf die Häfen in Bremerhaven ist einzigartig. Bei einer Tasse Tee erklärt Robert Howe, Chef der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven, warum die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven auch aus der Nähe betrachtet etwas Besonderes ist – und warum die neue Koalition im Zwei-Städte-Staat gut daran täte, das Hafengeschäft weiterzuentwickeln.

» 06
Neuer Lotse

Nach elf Jahren hat die Vorsitzende des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum, Sabine Schultz, ihr Amt an Thomas Rebstock übergeben.

» 07
Schulen modernisieren

Viele europäische Nachbarländer beneiden Deutschland um das duale System der Berufsbildung. Der Anteil der Berufsschule muss nach Überzeugung der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven an die Veränderungen in Gesellschaft und Arbeitswelt angepasst werden.

Innovation

» 09
Ab durch die neue Mitte

Bremen hat ein neues „Tor zur Innenstadt“ bekommen. Das City Gate Bremen soll den Platz vor dem Hauptbahnhof deutlich aufwerten.

» 10
Erfolgreiche Starthilfe

Nach rund 500 Tagen hat das Starthaus Bremen/Bremerhaven eine positive Bilanz gezogen.

» 15
Vom Aktenberg zum Datenpaket

Bis 2022 wollen Bund, Länder und Kommunen ihre Verwaltungsleistungen so weit digitalisiert haben, dass Bürger und Unternehmen auch online darauf zugreifen können.

Windenergie

» 17
Hinter dem Horizont geht es weiter

Klimaschutz hat für viele Bürger einen weitaus größeren Stellenwert, als die Politik bislang wahrhaben wollte.



» 18
Wettbewerb gezielt verschärft

Jahrelang wählten sich die deutschen Werften sicher in der Nische des Passagier- und Spezialschiffbaus. Jetzt greifen die Chinesen an.

» 20–21
Ein Geschäft mit Gewicht

Breakbulk, unter diesem Sammelbegriff wird alles an Ladung zusammengefasst, was nicht in Container passt. Zum Beispiel große Maschinen, Spezialfahrzeuge, Lokomotiven, jede weitere Form von Schwergut, Rotorblätter und Turbinen für Windkraftanlagen.

Special

» 25
Treffpunkt im Norden

Rund 750 Aussteller zeigen vom 12. bis zum 15. Juli auf der größten Freilandausstellung Norddeutschlands.

» 26
Region stärken

Fachkräfte, Digitalisierung, Ausbau der Infrastruktur, attraktiver Lebensraum: Bei den Top-Themen der Wirtschaft dürfen ländliche Räume gegenüber den Metropolen nicht zurückgelassen werden.

» 27
Existenzfrage

Die Milch ist für die deutsche Landwirtschaft eine der wichtigsten Erlösfaktoren. Deshalb ist die Entwicklung des Milchpreises ein maßgebliches Konjunkturbarometer – und in diesem Jahr von Unsicherheiten geprägt.

» 28
Historische Chance

50 Jahre nach der ersten Mondlandung wollen die Amerikaner auf den Mond zurückkehren. Ob die Europäer mit dabei sind, ist eine Frage der politischen Weichenstellungen in den kommenden Wochen.

IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region.
Ausgabe Juni 2019

Herausgeber:
Nordwestdeutsche
Verlagsgesellschaft mbH
Hafenstraße 142
27576 Bremerhaven

Anzeigen- und Objektleitung:
Markus Djürken

Redaktion:
Wolfgang Heumer

Layout:
Sonderthemenredaktion
der NORDSEE-ZEITUNG

E-Mail:
magazine@nwd-verlag.de
Telefon: 0471 5918-133

Druck: Druckzentrum Nordsee
der NORDSEE-ZEITUNG GmbH,
Bremerhaven



AUF EINEN TEE MIT ...



Der Blick aus dem Bürofenster im 17. Stock des Büro- und Hotelgebäudes in den Havenwelten auf die Häfen in Bremerhaven ist einzigartig. Bei einer Tasse Tee erklärt Robert Howe, Chef der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports, warum die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven auch aus der Nähe betrachtet etwas Besonderes ist – und warum die neue Koalition im Zwei-Städte-Staat gut daran täte, das Hafengeschäft weiterzuentwickeln.

Abgesehen von dem fantastischen Anblick – was ist das Besondere an den bremischen Häfen?

Besonders ist sicherlich, dass wir in Bremerhaven einen der produktivsten Häfen in Europa haben. Das ist kein Eigenlob, sondern Ergebnis externer Studien beispielsweise im Programm United Nations Trade and Development. Demnach liegt Bremerhaven deutlich vor Häfen wie Rotterdam und Antwerpen und noch deutlicher vor Hamburg. Das liegt auch daran, dass wir etwas bieten, das fast kein anderer Standort hat. Die Stromkaje ist jederzeit ohne besonderen Aufwand zu erreichen. Wir haben nicht die Schwäche anderer Standorte, wo die Schiffe umständlich zum Liegeplatz manövriert werden müssen. Und wir haben über die Hafentramway die perfekte Anbindung an das deutsche Bahnnetz und die kurzen Wege zum Highway. Dass man in fünf Kilometern und bald ampelfrei auf der Autobahn ist, gibt es in keinem anderen Hafen.

Nun werden in Bremerhaven aber nicht nur Container umgeschlagen.

Der zweite große Vorteil sind die abgeschleusten Bereiche, die einen tiden-unabhängigen RoRo-Umschlag ermöglichen. Mit zwei Schleusen als Zufahrt haben wir eine Redundanz, die fast kein anderer Hafen zu bieten hatte. Deswegen liegen hier sechs bis acht Car Carrier gleichzeitig. Der Industrie-, Holz- und Fabriken- und der Neustädter Hafen in Bremen präsentieren sich ähnlich. Dort hat sich hinter der Schleuse der Umschlag von Stückgut, Projektladung und Massengut, vornehmlich Erz und Kohle, konzentriert. Das ist der Standortvorteil, über den andere Häfen in dieser Form nicht verfügen können.

Hat sich dieser Vorteil so ergeben oder wurde er gezielt geschaffen?

Durch ihren Universalcharakter konnte die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven bis in die 1960er Jahre alles. Schon damals war der direkte Anschluss

an die Nordsee der große Vorteil. Dadurch wurde Bremerhaven zu einem Standort, der für den Containerumschlag besonders prädestiniert ist. Die Containerisierung hat die Möglichkeit gebracht, mit der fünf Kilometer langen Stromkaje einen Standortvorteil zu schaffen, den kein anderer Hafen zu bieten hat. Die Idee von vor 200 Jahren, mit dem Hafen an die Küste zu gehen, hat sich immer wieder bestätigt. Dadurch sind Bremen und Bremerhaven zusammen der viertgrößte Hafenstandort in Europa.

Derzeit sortieren sich die Warenströme neu. Kann das für Bremen/Bremerhaven problematisch werden?

Der Weg nach Norden führt weiterhin über Bremerhaven. Die Veränderung der Schiffsgrößen betrifft vor allem die Mittelklasse, also die Schiffe mit Kapazitäten zwischen 8.000 und 14.000 TEU, die immer weniger werden. Bei den Schiffen bis 8.000 TEU, die ja eine große Bedeutung behalten werden, haben wir überhaupt keine Probleme. Bei den ganz großen Containerschiffen, die in der Tendenz ja noch breiter werden, ist die künftige Suprastruktur der Häfen entscheidend. Die Terminalbetreiber werden sich darauf einstellen müssen, dass noch größere Krankapazitäten erforderlich sind. Die Kajen müssen entsprechend für höhere Lasten gerüstet sein. Da sind wir sehr gut aufgestellt. Bremerhaven war der erste Standort, der am offenen Meer gebaut wurde. Die Planer damals haben deshalb die robusteste Konstruktion angewendet. Mancher hat uns amüsiert angeschaut. Heute zeigt es sich, dass es die beste Entscheidung war.

Ist das etwas, was der neuen Regierung für die künftige Hafenpolitik ins Stammbuch zu schreiben ist?

Hafenbau hat im Land Bremen auch früher mehr gekostet als anderswo. Natürlich mussten die Ingenieure sich immer rechtfertigen, warum sie mehr ausgeben wollten als andere. Im Ergebnis haben

wir Kajen ohne konstruktive Schwächen, die anderswo ein Problem sind. Und wir haben Anlagen, die für die nächsten Generationen von Kränen ausreichend sind. Definitiv darf die Politik nicht an solchen Maßnahmen sparen. Wir dürfen und können nicht stehen bleiben. Deswegen sind weiterhin Investitionen wie in der Vergangenheit erforderlich. Nun gibt es viele konkrete Projekte oder politische Wünsche für die Transformation von Hafenterrainen zu Gewerbe- und Wohngebieten. Grundsätzlich ist das eine positive Entwicklung, aber sie muss mit Weitsicht passieren. Die verbliebenen Standorte in Bremen und Bremerhaven sind ja auf jeden Fall Gebiete, die für den Umschlag gebraucht werden. Das zeigt der Holz- und Fabrikenhafen in Bremen und die Getreideverkehrsanlage dort. Vor einigen Jahren überlegten Teile der Koalition, was sie mit der nicht unbedingt benötigten Anlage machen sollten. Nun beweist die Müller-Gruppe aus Brake, dass diese Immobilie hochattraktiv ist und der Standort stark wächst.

Wie ist der Stand zum neuen Kreuzfahrtterminal auf Ihrem Wunschzettel?

Für fast 80 Millionen Euro werden wir die Columbuskaje stärken. Die Kaje ist so konzipiert, dass es dort in den kommenden 100 Jahren eine Universalnutzung geben kann. Es macht keinen Sinn, kurzfristig Geld durch eine Lösung für ein einzelnes Segment zu sparen. Weil uns die großen Kreuzfahrtschiffe heute schon 2000 bis 3000 Passagiere auf einmal bringen, brauchen wir ein passendes Terminal. Wir möchten eine multifunktional nutzbare Anlage. Die Passagier-Abfertigung und die verbesserte Parksituation werden mit Bürogebäuden kombiniert für die maritime Wirtschaft und andere Unternehmen. Dieses Vorhaben wird eine der ersten Aufgaben für die neue Koalition sein, damit wir zeitnah, also 2023/24, mit der Kaje und dem neuen Terminal fertig sind.



Versammelte Kompetenz: Michelle Rödding (Recruitment Manager Mondelez international), Moderatorin Anja Mahlstedt, Fabian Wylenzek (Deutsche Bahn AG), Bianca Burmester, Geschäftsführerin der Online-Jobbörse foodjobs.de und Julia Römmermann (FRoSTA AG) präsentierten ihre praktischen Erfahrungen im Employer Branding.

Fotos: BIS/Wolfgang Scheer

Drängende

Wie finde ich Fachkräfte? Und... Unternehmen? Diese Fragen b... Nordwesten derzeit so stark wi... Antworten gab ein hochkarätig... beim diesjährigen Wirtschaftsdi...

Identität eines U

Der Schlüssel liegt in den Unte... tät eines Unternehmens und die... entscheidend, um Fachkräfte f... eben nicht. Mehr als 170 Ents... überregionalen Unternehmen n... anstaltung teil, die im Rahmen... Bremerhavener Gesellschaft für... Stadtentwicklung BIS organisie... griff mit dem Thema Employer... das die Wirtschaft am Stando... len Umfrage der BIS unter meh... nehmen beantworteten 78 Pr... aktuell wichtigsten Thema mi... von Fachkräften".

Suche nach Fachkräften: Identität und Kultur als Schlüssel zum Erfolg

Zur Eröffnung erläuterte Heike Probst von der Deutschen Employer Branding Akademie (DEBA), wie es Arbeitgebern gelingen kann, durch die Bildung einer Arbeitgebermarke zukunftsfähig zu werden. Die Psychologin und Personalmanagerin machte die Dringlichkeit des Themas gleich zu Beginn deutlich: „2030 werden Menschen, die heute noch voll im Arbeitsleben stehen, erdrutschartig in den Ruhestand gehen. Der Fachkräftemangel geht mit dem demographischen Wandel einher und ist ein gesamtgesellschaftliches Problem.“ Gleichzeitig gab Probst den Gästen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung Werkzeuge für ein erfolgreiches Employer Branding an die Hand. „Identität und Kultur sind die Schlüsselfaktoren. Arbeitgeber, die dort ansetzen, bleiben zukunftsfähig. Geben Sie Ihren Mitarbeitern die Möglichkeit, sich mit gelebten Werten zu identifizieren, dann können Sie auch Veränderungsprozesse meistern und einen kulturellen Wandel im Unternehmen umsetzen. Denn Kultur ist die einzige Firewall gegen Headhunter!“, gab Probst den Teilnehmern mit auf den Weg.

es Thema

wie halte ich sie in meinem
bewegen die Wirtschaft im
kaum ein anderes Thema.
besetztes Business Forum
Dialog der BIS Bremerhaven.

Unternehmens

Unternehmen selbst: Die Identität
in ihm gelebte Kultur sind
für sich zu gewinnen – oder
beider aus ansässigen und
nahmen an der Netzwerkver-
des Seestadtfestes von der
Investitionsförderung und
wurde. Die Veranstaltung
Branding ein Anliegen auf,
bewegt: In einer aktuel-
als 500 ansässigen Unter-
prozent die Frage nach dem
dem „Finden und Halten



Regel Austausch: Fabian Wylenzek, Leiter Personalgewinnung Region Nord der Deutsche Bahn AG diskutiert mit der Moderatorin und Expertin für Führung, Karriere und Kommunikation Anja Mahlstedt Strategien für die erfolgreiche Suche nach Fachkräften.

Dass Bremerhaven mit seiner maritimen Atmosphäre ein Pfund hat, mit dem es wuchern kann, das hatte der Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven, Melf Grantz, bereits zum Auftakt des Abends deutlich gemacht. „Bremerhaven ist die größte Stadt an der deutschen Nordseeküste. Hier lässt es sich leben: Kurze Wege, eine offene Stadtgesellschaft, adäquate Löhne und attraktiver Wohnraum. Daraus können wir Rundum-sorglos-Pakete für Familien schnüren“, so der Oberbürgermeister im Gespräch mit der Moderatorin des Wirtschaftsdialogs, der Karriere- und Kommunikationstrainerin Anja Mahlstedt. Dennoch müsse man sich umstellen. „Die Fachkräfte von morgen wollen eine ganz andere Work-Life-Balance“, mahnte Grantz. Gemeinsam mit der BIS und der Handelskammer Bremen, IHK für Bremen und Bremerhaven, hatte der Oberbürgermeister die Teilnehmer des Wirtschaftsdialoges zum Empfang in das Seefischkochstudio im Bremerhavener Fischereihafen geladen. „Die Markenbildung für Unternehmen und Standort muss Hand in Hand gehen“, forderte der Antepreses der Kammer, Harald Emigholz. „Am besten sind wir alle, wenn wir authentisch sind. Das Image muss stimmen, am Standort wie im Unternehmen. Das macht man mal nicht eben so, dafür braucht es eine langfristige Strategie.“

Attraktiver Standort

Diese verfolge Bremerhaven bereits konsequent, bekräftigte BIS-Geschäftsführer Nils Schnorrenberger. „Unsere Aufgabe als Standortentwickler ist es, Bremerhaven so aufzustellen, dass die Stadt auch künftig für Fachkräfte attraktiv bleibt. Ich sehe uns da auf einem sehr guten Weg: Die Hochschule wächst, wir entwickeln ein nachhaltiges Gewerbegebiet für den wachsenden Sektor ‚Green Economy‘, die Kreativ- und Start-up-Szene fühlt sich zunehmend wohl hier. Gleichzeitig bauen wir unsere führende Position auf den Feldern Logistik und Lebensmittelproduktion und -verarbeitung weiter aus und profilieren uns als attraktiver Standort für Tagungen und Kongresse. Das alles

tragen wir als Botschafter mit unserem Team nach außen.“ Dazu dienen nicht zuletzt Formate wie der Wirtschaftsdialog. Die Veranstaltung wird mit Mitteln des Landes Bremen und des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Zudem waren mehr als 20 Partner und Sponsoren eingeladen, an dem maritimen Businesswochenende gemeinsam mit ihren Geschäftspartnern teilzunehmen. Denn das von der BIS entwickelte Konzept lässt ganz bewusst Raum zum informellen Austausch in maritimer Atmosphäre. Zum zweiten Mal unterstützte die AOK Bremen Bremerhaven als Partner die Veranstaltung: „Für uns ist das ein Bekenntnis zur Region“, so Norbert Suske als Vertreter der Krankenkasse, die rund 12.000 Arbeitgeber im Bundesland betreut. „2018 hatten wir Geschäftspartner des SAP-Dienstleisters abat motiviert, am Wirtschaftsdialog teilzunehmen. Sie waren von dem Format so überzeugt, dass abat in diesem Jahr erstmals selbst als Sponsor dabei ist. Gleichzeitig sind wir froh, dass das Thema Fachkräftegewinnung aufgegriffen wurde, denn das betrifft uns hier alle massiv“, so Suske.

Cultural Fit entscheidend

Der zweite Tag des Business Forums mit hochwertigem Input, Best-Practice-Beispielen und Handlungsempfehlungen für die erfolgreiche Gewinnung von Fachkräften. In einer komprimierten Vortragsreihe wurde deutlich, dass es keinesfalls um die Anzahl der Bewerbungen, sondern vielmehr um die passgenaue Rekrutierung, um den sogenannten „Cultural fit“, geht. Den Falschen einzustellen, koste ein Unternehmen dreimal mehr, als die entsprechende Stelle unbesetzt zu lassen. Darauf verwies auch Bianca Burmester, Recruiting-Expertin aus Düsseldorf. Die Geschäftsführerin der Online-Plattform foodjobs.de wartete mit konkreten Tipps für die gelungene Rekrutierung auf. Von der Karrierewebsite bis zur Kandidatensuche über Social Media und dem erfolgreichen Vorstellungsgespräch erläuterte sie, wie der effektive Einstellungsprozess heute ablaufen kann. An konkreten Beispielen aus der Praxis wurde

deutlich, was wirkungsvolle Stellenanzeigen auszeichnet. „Seien Sie authentisch, schnell und machen Sie es den Bewerbern so einfach wie möglich“, empfahl Burmester.

Keine Angst vor innovativen Strategien

Schnell sein im Wettbewerb um die passenden Kandidaten: Das ist auch Teil der Personalmarketing-Strategie des Weltmarktführers im Bereich Kekes und Schokolade, Mondelez international. Michelle Rödding, Recruitment Managerin beim Milka-Produzenten, berichtete über einen neuen, innovativen Ansatz zur Personalgewinnung. Bei Mondelez schaue man zunehmend über den zentraleuropäischen Tellerrand und setze auf kreative Formate wie Meetups an Universitäten. „Haben Sie weniger Angst“, riet die international erfahrene Personalerin. „Wir brauchen mehr Partnerschaften und Vernetzung. Wenn ein Kandidat nicht in unsere Kultur passt, empfehle ich ihn trotzdem gerne weiter“, so Rödding. Auch der Bremerhavener Lebensmittelproduzent FRoSTA gehört zu den erfolgreichen Marken in Europa. Julia Römermann ist Ausbildungsleiterin und Teamleiterin Talent Acquisition & Management beim Tiefkühlkosthersteller. Im Rahmen des Wirtschaftsdialoges sprach sie über die konzernweite, neue Ausrichtung des HR-Bereiches. „Wir sind bereits ein attraktiver und beliebter Arbeitgeber und haben im Grunde wenig Fluktuation. Aber das reicht künftig nicht mehr. Deshalb stand ein intensiver Employer Branding-Prozess für uns am Anfang eines neuen Recruitings“, berichtete sie. Anschließend sei es darum gegangen, die Zielgruppe genau zu analysieren: Welche Kandidaten suchen wir? Was ist ihnen wichtig? Und was können wir anbieten? Diese Fragen müsse jedes Unternehmen auf dem Weg zu einer erfolgreichen Recruiting-Strategie zunächst beantworten. Eine zentrale Rolle spiele bei FRoSTA die Karrierewebsite: „Sie gibt authentische Einblicke. Dabei setzen wir auf Storytelling und lassen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Wort kommen.“ So sei es gelungen, das neukonzipierte Trainee-Programm „Next Generation“ mit passenden Talenten zu besetzen.

In größeren Dimensionen arbeitet das Recruiting-Team der Deutsche Bahn AG. Fabian Wylenzek ist im Konzern verantwortlich für die Personalgewinnung in der Region Nord. Sein Beitrag „Talent Acquisition@DB: Wie 600 Pioniere in einem Jahr eine Kleinstadt rekrutieren und dabei ein Unternehmen verändern“ gab einen beeindruckenden Blick hinter die Kulissen: 20.000 Einstellungen im Jahr, 500 verschiedene Berufe, 8,7 Millionen Besuche auf der Karriereseite, 13.600 Follower auf Instagram. Bei der Deutschen Bahn ist die Personalgewinnung bereits zentraler Bestandteil der Konzernstrategie. „Wir sind auf dem Weg, der Top-Arbeitgeber in Deutschland zu werden“, so Wylenzek in Bremerhaven. Dafür brauche es eine klare Positionierung, aber auch erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im HR-Bereich: „Recruiting ist keine Einsteigerposition“, warnte er die Zuhörer. „Bei uns muss jeder Recruiter die konzerneigene Akademie durchlaufen und sich auf unterschiedlichen Ebenen qualifizieren.“ Wylenzeks Vortrag machte deutlich, wohin das Personalmanagement der Zukunft gehen wird: Neben Virtual Reality setzt die Bahn bereits Künstliche Intelligenz, eigens entwickelte Algorithmen und Apps im HR-Bereich ein. Gleichzeitig bediene man sich eines Personalmarketing-Mix, der von Live-Events und Einstellungstagen bis zum Digital Dinner für Akademiker alles beinhalten müsse, so der Personalmanager aus Hamburg.

Überraschend neu und anders

Zum Abschluss zeigte sich BIS-Geschäftsführer Nils Schnorrenberger sehr zufrieden mit der zweitägigen Veranstaltung. „Für die kleinen und mittleren Unternehmen ist es eine Herausforderung, beim Ringen um die Fachkräfte mitzuhalten. Da muss schon das ganze Paket stimmen, das heißt, das Lebens- und Wohnumfeld muss sich in gleichem Maße entwickeln wie die Unternehmen. Da geht unsere Aufgabe über klassische Wirtschaftsförderung hinaus. Aber ich lade alle Beteiligten hier am Standort zur Zusammenarbeit ein. Lassen Sie uns gemeinsam weiter Lust auf Bremerhaven machen!“



Langjährige Erfahrung: Vertriebsleiter Matthias Maskow (links) und Geschäftsführer Peter Kisslinger bringen die MWB Marine Service GmbH auf neuen Kurs. Foto: MWB

Konsequente Neuausrichtung

Ein erfahrener Praktiker hat die Verantwortung bei der MWB Marine Services GmbH übernommen. Seit Anfang des Jahres steuert Peter Kisslinger den Antriebs- und Motorenspezialisten in Bremerhaven.

Kisslinger kennt das Motorengeschäft von allen Seiten. Der 58-jährige Schiffsbetriebsingenieur ist zur See gefahren und hat unter anderem viele Jahre im In- und Ausland für einen namhaften Motorenhersteller gearbeitet. Mit Matthias Maskow (48) steht ihm ein ebenfalls praxiserfahrener Vertriebsleiter zur Seite.

Die neue Spitze von MWB Marine Services will die vor knapp zwei Jahren eingeleitete Neuausrichtung des Unternehmens konsequent fortsetzen. Die Nähe zum Kunden steht dabei im Mittelpunkt. „Wir setzen nicht nur auf unsere hervorragenden Standortbedingungen hier in Bremerhaven, sondern sind selbstverständlich auch weltweit für unsere Kunden unterwegs“, versichert Kisslinger. In Bremerhaven können die Schiffe der Kunden direkt vor den Werkstätten im Kaiserhafen anlegen; in enger Partnerschaft mit der benachbarten Reparatur- und Umbauwerft können parallel alle schiffbaulichen Ar-

beiten sofort und ohne Zeitverlust für den Kunden ausgeführt werden. „Um den Kunden eine unter Umständen langwierige und aufwendige Anreise nach Bremerhaven zu ersparen, schicken wir unsere Teams selbstverständlich weltweit in die Häfen, die für die Schiffe am besten zu erreichen sind“, unterstreicht Maskow.

Strategische Partnerschaft

Die MWB Marine Services GmbH hat ihre Wurzeln in der traditionsreichen Bremerhavener MWB AG. Vor gut einem Jahr haben sich die Bremerhavener durch eine strategische Partnerschaft mit einem namhaften Großunternehmen aus dem Antriebsbereich zusätzliche Kompetenz gesichert. „Unsere Stärke beruht unter anderem darauf, dass wir markenunabhängig arbeiten“, erläutert Kisslinger. Die Bandbreite reicht von klassischen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten für Zwei- und Viertakter einschließlich Tur-

bolader bis zu Großprojekten. Neben den direkten Arbeiten am Antriebsstrang beschafft und verkauft MWB neue, gebrauchte und eigens angefertigte Ersatzteile in Original-Hersteller-Qualität.

Peter Kisslinger hat in Stralsund Schiffsbetriebstechnik studiert. Nach mehreren Jahren Praxis auf See arbeitete er als Forschungsingenieur am Institut für Schiffsbetriebstechnik der Fachhochschule Flensburg. Anschließend war er für einen namhaften deutschen Motorenhersteller unter anderem als Geschäftsführer der Niederlassung in Hongkong tätig. Bevor Kisslinger Geschäftsführer der MWB Marine Services wurde, war er dort bereits sechs Monate als Technischer Direktor tätig.

Matthias Maskow hat seine Kenntnisse im Maschinenbau von der Pike auf in der Ausbildung zum Industriemechaniker gelernt. Anschließend wechselte er in den Verkauf und Vertrieb verschiedener Service-Partner und Hersteller im Bereich Groß- und Schiffsmotoren. Zu MWB Marine Services kam er über den strategischen Partner, für den Maskow mehr als zehn Jahre gearbeitet hat.

Schwierige Aufgabe

Die freiberufliche PR- und Kommunikationsberaterin Heike Winkler hat die Leitung des Windkraft-Brancheverbandes WAB e.V. übernommen.

Die frühere Pressesprecherin des Anlagenbauers Areva und des Nachfolgeunternehmens Adven wurde vom WAB-Vorstand als Nachfolgerin des bisherigen Geschäftsführers Andreas Wellbrock als Interims-Geschäftsführerin benannt.

Winkler übernimmt die Führung des Interessenverbandes der Offshore-Windindustrie in schwierigen Zeiten. Seitdem die Bundesregierung den Ausbau der Windenergie-Nutzung auf hoher See begrenzt hat, haben viele der einstigen industriellen Hoffnungsträger an der Küste ihre Produktion eingeschränkt, eingestellt oder Insolvenz angemeldet. Heike Winkler freut sich dennoch auf die neue Herausforderung. „Mein Ziel wird es sein, die Wertschöpfungskette der Windbranche, die Bedeutung einer kurzfristigen Sonderausschreibung, langfristige Rahmenbedingungen und einen stabilen Heimatmarkt in den Fokus der politischen Wahrnehmung zu rücken“, sagt sie.

Kurzfristige Übernahme

Die WAB-Vorstandsvorsitzende Irina Lucke hebt den Einsatz von Heike Winkler ausdrücklich hervor: „In einer durch Herausforderungen geprägten Zeit für die



Interims-Chefin: Heike Winkler führt den Windkraft-Brancheverbandes WAB e.V.

Windindustrie sind wir Heike Winkler sehr dankbar, dass sie die Geschäftsführung der WAB kurzfristig übernimmt und so dafür sorgt, dass alle Dienstleistungen der WAB-Geschäftsstelle wie gewohnt sichergestellt werden können.“

Heike Winkler hat Wirtschafts- und Sozialpsychologie sowie Politikwissenschaften studiert. Sie übernimmt das Interimsmanagement der WAB, bis eine langfristige Entscheidung über die WAB-Geschäftsführung getroffen wird.

Mehr Zeit für die Hochschule

Der langjährige Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Prof. Dr. Dirk Max Johns, verlässt die Interessenvertretung der deutschen Schifffahrtsunternehmen.

Johns will sich nach Angaben des Verbandes künftig noch stärker seiner Lehrtätigkeit als Professor an der Hamburg School of Business Administration (HSBA) widmen und wird für den VDR künftig als Berater tätig sein. An der HSBA ist er Studiengangleiter des Bachelorprogramms Maritime Management sowie des Masterprogramms Business Development. Thematisch bleibt er dort der Schifffahrt verbunden. Unter anderem gehören Fragen der Schiffsfinanzierung zu seinem Lehrgebiet. Johns forscht auch zu dem Thema sowie zu Schiffsmangement und Piraterie.

Verhandlungsführer

Johns gehörte seit 2012 der Geschäftsführung des VDR an. Sieben Jahre zuvor war er zunächst als Direktor für Kommunikation zum Verband gekommen und hatte 2010 die Leitung der Zentralen Dienste im Verband übernommen. Darüber hinaus hat er die nationalen und internationalen Arbeitgeberthemen verantwortet und war unter anderem erfolgrei-

Neuer Lotse

Nach elf Jahren hat die Vorsitzende des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum, Sabine Schulz, ihr Amt an Thomas Rebstock übergeben.

Der unverstellte Blick auf den Deich und die Wesermündung wird ihr fehlen. Das weiß Sabine Schulz schon jetzt. Doch es ist nicht nur ihr Büro im Museum, das sie vermissen wird. „Ich gehe mit einem lachenden und einem weinenden Auge“, sagt die 65-Jährige. Mit einem lachenden, weil sie sich darauf freut, gemeinsam mit ihrem Mann – dem Bremer Wirtschaftsstaatsrat und langjährigen Bremerhavener Oberbürgermeister Jörg Schulz – den Ruhestand zu genießen. Mit einem weinenden Auge, weil ihr die Arbeit für das Museum ans Herz gewachsen ist – genauso wie die Menschen, die sich für Deutschlands größtes Schifffahrtsmuseum einsetzen.

Zuschüsse des Fördervereins

Mit mehr als 2600 Mitgliedern ist der Verein eine der größten Fördereinrichtungen für eine kulturelle Einrichtung in Deutschland. Ob Sanierungsarbeiten für Schiffe im Außenbereich oder die Förderung von Veranstaltungen: Ohne die Zuschüsse des

Fördervereins wären viele Projekte am DSM entweder gar nicht oder nur in deutlich kleinerer Form umsetzbar.

Ihren Nachfolger Thomas Rebstock, der nach Abschluss eines Jurastudiums langjährig in Banken und bei der Sparkasse tätig war, hat Sabine Schulz über mehrere Monate hinweg eingearbeitet. „Ich war ihr Praktikant“, sagt der 62-Jährige lächelnd. Großen Respekt habe er vor ihrer Arbeit. Als eine Herausforderung sieht er die Altersstruktur der Mitglieder an. „In den vergangenen Jahren sind mehr Mitglieder verstorben als neue hinzugekommen“. Umso mehr begrüßt er es, dass das Haus auch in der Umbauphase geöffnet bleibt. „Denn wenn das Museum attraktive Veranstaltungen anbietet, können wir auch leichter um neue Mitglieder werben“, so Rebstock. DSM-Direktorin Sunhild Kleingärtner freut sich auf die Zusammenarbeit mit Thomas Rebstock. „Dass sich Menschen wie Thomas Rebstock bereit erklären, ein so zeitintensives Ehrenamt zu übernehmen, ist ein großes Geschenk für unser Haus.“



Führungswechsel: Sabine Schulz hat den Vorsitz im Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum an Thomas Rebstock übergeben. Foto: DSM/Thomas Joppig



Wechselt in Lehre und Forschung: Max Johns, Geschäftsführer im Verband Deutscher Reeder. Foto: VDR / Frank Krems

cher Verhandlungsführer für die internationale Schifffahrtsindustrie bei der Internationalen Labour Organisation (ILO) in Genf. Bevor er in die maritime Branche wechselte, hatte Johns zehn Jahre in leitenden Funktionen beim ZDF gearbeitet. VDR-Präsident Alfred Hartmann dankte dem 53-Jährigen herzlich für die bisher geleistete Arbeit und sagte: „Ich freue mich sehr, dass er uns mit seiner Expertise, seiner Erfahrung und seinen

Kontakten als Berater erhalten bleibt und weiter insbesondere für die Schifffahrt wichtige arbeitsrechtliche Themen eng betreuen und den VDR dabei auch international vertreten wird.“

Die weiteren Aufgaben von Johns werden die Mitglieder der Geschäftsführung, Ralf Nagel als Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied und Dr. Martin Kröger als Geschäftsführer, zusätzlich zu ihren bisherigen Aufgaben übernehmen.

Schulen modernisieren

Viele europäische Nachbarländer beneiden Deutschland um das duale System der Berufsausbildung. Der Anteil der Berufsschule muss nach Überzeugung der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven an die Veränderungen in Gesellschaft und Arbeitswelt angepasst werden.

Von Wolfgang Heumer

Immer mehr junge Menschen studieren lieber, als dass sie die Basis ihres künftigen Berufslebens durch eine betriebliche Ausbildung legen wollen. Gleichzeitig wachsen die Klagen aus den Unternehmen, dass viele der verbleibenden potenziellen Nachwuchskräfte nur eine mangelnde Ausbildungsfähigkeit mitbringen. Parallel dazu wandeln sich Berufsbilder und Tätigkeiten im Zeitalter der Digitalisierung mit wachsender Geschwindigkeit. Und weil viele Firmen ihrer gesellschaftlichen Verantwortung folgend immer mehr junge Geflüchtete in die Ausbildung aufnehmen, stehen die Berufsschulen vor weiteren neuen Aufgaben – von Themen wie Inklusion ganz abgesehen. Vor diesem Hintergrund hat die Handelskammer Bremen vor wenigen Wochen ein Papier vorgelegt, das die Zukunftsaufgaben der Berufsbildenden Schulen und den gemeinsamen Handlungsbedarf von Politik und Wirtschaft beschreibt. „Die beiden Kommunen des Landes sollten ihre Schulentwicklungsplanung transparent machen und die Kammern sowie die Schulen in die Fortschreibung einbeziehen“, heißt es in dem Papier.

Der Ruf der Ausbildungsbetriebe nach mehr Nachwuchslehrern für die Berufsschule wird immer drängender.

Eine einzige Zahl beschreibt stellvertretend, wie groß der Handlungsbedarf in der schulischen Begleitung der betrieblichen Ausbildung ist. Allein in der Stadt Bremen hat sich der Sanierungsbedarf an den Berufsschulen nach Angaben der Kammer auf mittlerweile 675 Millionen Euro summiert. Dieser Betrag bezieht sich nur auf die Gebäudeinstandhaltung – die notwendigen inhaltlichen Verbesserungen sind dabei noch nicht berücksichtigt. In dem vom Plenum einstimmig verabschiedeten Papier beschreibt die Kammer die wesentlichen Punkte für eine verbesserte inhaltliche Arbeit:

- Um mit den technischen Innovationszyklen in den Unternehmen mithalten zu können, sollten sich die einzelnen Schulstandorte stärker profilieren und

schulträgerübergreifend enger zusammenarbeiten.

- Damit Schülerinnen und Schüler das marktwirtschaftliche Geschehen besser beurteilen können, ist eine ökonomische Grundbildung durch entsprechend ausgebildete Lehrkräfte und die Einführung des Faches Wirtschaft zu prüfen.
- Die Berufsschulen müssen einen überproportionalen Anteil der Mittel aus dem Digital-Pakt des Bundes und der Länder bekommen. Nur so können die Schulen die Auszubildenden angemessen auf die aktuellen Anforderungen in den Berufen vorbereiten.
- Auch das Lernen selbst muss mehr digitale Komponenten enthalten. Mobile digitale Endgeräte müssen beim Lernen im Land Bremen zur Normalität werden, ebenso wie internetgestützte Lernplattformen, Schulclouds und digitale Kommunikationsmittel, die auch für die Ausbildungsbetriebe zugänglich sind.
- Weil IT-Systeme immer differenzierter und komplexer werden, können sie nicht mehr wie bisher „nebeneinander“ durch Lehrkräfte erfolgen. Vielmehr muss der IT-Support den in den Unternehmen üblichen Standards entsprechen.

Sorge bereitet es der Handelskammer auch, dass im dualen Ausbildungsbereich insgesamt immer weniger Lehrer für die Berufsschulen zu gewinnen sind. „Der



Doppelt hält besser: Die duale Ausbildung in Deutschland gilt als vorbildlich, doch müssen die Berufsschulen nach Ansicht der Handelskammer gestärkt werden. Foto: Heumer

Ruf der Ausbildungsbetriebe nach mehr Nachwuchslehrern für die Berufsschule wird immer drängender“, heißt es in dem Positionspapier der Kammer. Das Problem bekommt nach Überzeugung der Handelskammer auch deshalb Gewicht, weil die Berufsschulen sich zunehmend mit neuen Aufgaben außerhalb ihres ursprünglichen Aufgabengebietes beschäftigen. Angesichts der wachsenden Zahl von jungen Menschen mit einer begrenzten Ausbildungseignung benötigen viele Betriebe die Unterstützung durch die Schulen bei der Integration lernschwächerer Auszubildender. Zudem verweist die Kammer auf den wachsenden Bedarf an begleitendem Sprachunterricht in den Schulen, der aus den Ausbildungsangeboten für junge Geflüchtete entsteht. Doch während der Bedarf an Berufsschullehrern ansteigt, geht die Zahl der Nachwuchskräfte offenbar zurück. Die

Kammer will sich deswegen daran beteiligen, eine überzeugende Werbestrategie für die Gewinnung neuer Lehrer zu entwickeln. Eine Option könnte es dem Positionspapier zufolge sein, vermehrt Quereinsteiger als Lehrkräfte in den Schulen zu beschäftigen. Weil für viele Betriebe eine praxisbezogene Arbeit der Berufsschullehrer unerlässlich ist, kann sich die Kammer auch ein duales Lehrstudium vorstellen – zumindest sollten starke Praxisanteile in die Lehrerausbildung integriert werden. Im Land Bremen wird der sich abzeichnende Lehrermangel möglicherweise dadurch verschärft, dass das Nachbarland Niedersachsen Berufsschul-Pädagogen besser entlohnt. Das Land solle deshalb über finanzielle Anreize nachdenken. Und: Attraktive Arbeitsbedingungen zum Beispiel durch eine moderne Schulausstattung könnten die Situation ebenfalls entspannen.

Überlebensfrage

Angesichts des wachsenden Fachkräftemangels wird eine gute Berufsausbildung für viele Betriebe zunehmend zur Überlebensfrage. Mit ihrem Grundsatzpapier hat die Handelskammer Bremen der neuen Regierungskoalition einige Grundsätze für die künftige Bildungspolitik ins Stammbuch geschrieben, setzt aber in erster Linie auf eine enge Kooperation zwischen Betrieben und Bildungseinrichtungen.

Immer häufiger bekommen die Unternehmen zu spüren, dass ein Studium für Jugendliche attraktiver scheint als eine praxisorientierte duale Ausbildung. Für die Kammer hat es deswegen eine große Bedeutung, dass schon an den allgemeinbildenden Schulen frühzeitig und umfassend auf die Chancen einer Lehre hingewiesen wird. In der Forderung nach einer verbesserten Berufsorientierung steckt aber auch die Erfahrung vieler Unternehmen, dass einer wachsenden Zahl von Schulabgängern gewisse Grundtugenden für das Berufsleben wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsbereitschaft fehlen.

Bereits beim Thema Berufsorientierung macht die Handelskammer deutlich, dass sie sich auch aktiv engagiert. Seit 2006 unterstützt sie das Bremer Berufswahlsiegel „Schule mit vorbildlicher Berufsorientierung“. Im Landesinstitut für Schule können sich Pädagogen in 18-monatigen Lehrgängen als Berufsorientierungsfachkraft zertifizieren lassen. Über ihre Schüttung-Stiftung unterstützt die Kammer zu dem verschiedene Projekte zur Allgemeinbildung und zur Berufswahl.

Das Thema Zusammenarbeit schließt auch die Unternehmen selbst mit ein. So genannte Lernortkooperationen gehören dazu, in denen einzelne Betriebe und Schulen beispielsweise zur Digitalisierung zusammenarbeiten und sich gegenseitig ihre Ressourcen zur Verfügung stellen. Solche Kooperationen, die über das gesetzlich vorgesehene Maß hinausgehen, müssen nach Ansicht der Kammer gestärkt werden. Zusammenarbeit heißt für die Interessenvertretung der Wirtschaft

aber auch mehr Transparenz. So sollten die Schulen die Betriebe auch über die schulischen Leistungen ihrer Auszubildenden informieren, damit die Firmen gezielt auf die Stärken und Schwächen einwirken können.

Lebenslanges Lernen

Eine verbesserte Zusammenarbeit erwartet die Kammer aber auch von den verschiedenen Bildungseinrichtungen im Land. Weil lebenslanges Lernen inzwischen als Selbstverständlichkeit im Berufsleben gilt, sollten schon Auszubildende rechtzeitig an Weiterbildungsmöglichkeiten herangeführt werden. Voraussetzung ist eine bessere Durchlässigkeit der unterschiedlichen Bildungssysteme und eine Verbesserung der Anerkennungspraxis für die verschiedenen Abschlüsse.

Grundsätzlich wünscht sich die Handelskammer mehr Eigenverantwortung für die Schulen. Diese betrifft nicht nur die Entwicklung des eigenen Profils und der Schwerpunktsetzung, sondern bedeutet auch ein höheres Maß an eigener Verantwortung für die Qualität der Ausbildung. Das Land ist weiterhin gefordert, den Schulen die notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Die Handelskammer sieht die künftige Entwicklung der Berufsbildung nicht nur als Notwendigkeit für die Betriebe an, sondern betont auch die Bedeutung für den Standort: „Das Land Bremen muss als dynamischer Wirtschaftsstandort erkennbar sein, der den nationalen und internationalen Vergleich nicht zu scheuen braucht.“



VW up! statt Gehaltserhöhung!

Volkswagen für Ihren Angestellten.

Unser Leasingangebot für Geschäftskunden¹:

move up! 1,0 l 44 kW (60 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch, l/100 km innerorts 4,8/ außerorts 3,8/ kombiniert 4,2/
CO₂-Emission kombiniert 95,0 g/km

Ausstattung: White, Ganzjahresreifen, Klimaanlage, LED-Tagfahrlicht, Wärmeschutzverglasung, Vordersitze mit Höheneinstellung, Isofix, Kopf- und Seitenairbags, Fensterheber elektrisch, Multifunktionsanzeige „Plus“, Servolenkung, USB-Schnittstelle, Zentralverriegelung u. v. m.

Sonderzahlung:	0,00 €
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Vertragslaufzeit:	48 Monate
Monatliche Leasingrate ohne Dienstleistungen:	99,00 €
Wartung- und Verschleiß-Paket ² :	20,00 €
Monatliche Leasingrate inkl. Dienstleistungen:	119,00 €
Alle Werte zzgl. MwSt.	

Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, Bonität vorausgesetzt. Überführungskosten werden separat berechnet. Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. ¹ Das Angebot gilt nur für Kunden, die zum Zeitpunkt der Bestellung bereits sechs Monate als Gewerbetreibender (ohne gültigen Konzern-Großkundenvertrag bzw. die in keinem gültigen Großkundenvertrag bestellberechtigt sind), selbstständiger Freiberufler, selbstständiger Land- und Forstwirt oder in einer Genossenschaft aktiv sind. ² Alle Arbeiten lt. Herstellervorschrift/Serviceplan einschließlich Ölwechsel, Schmierstoffen und Dichtungen, Intervall-Service, Inspektions-Service sowie sämtliche Werkstatteinstellungen, die bei sachgemäßem Gebrauch des Fahrzeuges infolge von Verschleiß erforderlich werden. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Stand 06/2019. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Professional Class
Volkswagen für Selbstständige



Volkswagen

STARKE
GRUPPE
STARKE
LEISTUNG

Schmidt + Koch GmbH

Stresemannstraße 122 | 27576 Bremerhaven
Tel. 0471/5 94-0 | bhv@schmidt-und-koch.de

www.schmidt-und-koch.de

Mobilität von morgen

Unter dem Motto „Driving tomorrow“ will sich die IAA 2019 vom 12. bis 22. September in Frankfurt am Main als internationale Plattform für die Mobilitätswende präsentieren.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) richtet die IAA 2019 neu aus. „Die IAA transformiert sich, so wie die Branche auch“, sagt VDA-Präsident Bernhard Mattes. „Automobilunternehmen treffen auf neue digitale Player. Die IAA wird interaktiver, vernetzter, digitaler. Trends und Themen werden branchenübergreifend vorgestellt und diskutiert.“

Das neue IAA-Programm setzt auf vier Formate: „Conference“, „Experience“, „Exhibition“ und „Career“. Die IAA Conference ist eine Veranstaltungsreihe mit hochrangigen Events auf vier Bühnen. IAA Exhibition heißt die klassische Ausstellung, die die gesamte Wertschöpfungskette abbildet. Die IAA Experience bringt Erlebnisse aufs Gelände, zum Beispiel mit einem Outdoor-Parcours, intensivierte Probefahrten oder einer Kids' World. Die IAA Career richtet sich an Studierende, Berufseinsteiger und Professionals. „Damit schaffen wir für Ausstel-

ler und Besucher neue Angebote und erweitern den Eventcharakter der IAA deutlich. Unser Ziel ist, auf der IAA wie an keinem anderen Ort die Mobilität mit allen Sinnen erlebbar zu machen: Mobilität sehen, fühlen, erfahren und darüber hören“, so Mattes. „Auch die New Mobility World (NMW 19) entwickeln wir weiter. Mit der NMW hat sich die IAA als internationale Plattform für innovative Mobilitätslösungen weltweit einen Namen gemacht.“

Im Mittelpunkt stehen die fünf Kernthemen Automation, Connectivity, Clean and Sustainable Mobility, Urban Mobility sowie Mobility-as-a-Services. Auf den Konferenzbühnen und im Ausstellerbereich drehen sich die Debatten und Gespräche um Themen wie Künstliche Intelligenz, User Interfaces und Infotainment Systeme, alternative Antriebe, Lösungen für den Klimawandel und Luftqualität, Smart Cities oder die Sharing-Economy.

» Köln

Heiß auf Tiefgekühltes

Das Tiefkühlsegment gilt als einer der wichtigsten Innovationstreiber sowohl im Handel als auch im Außer-Haus-Markt. Bremerhaven ist eines der Zentren der Branche, der die Anuga als weltgrößte Messe für Lebensmittel vom 5. bis 9. Oktober mit der Anuga Frozen Food einen eigenen Bereich widmet.

Über 500 Anbieter präsentieren auf der kommenden Anuga die komplette internationale Bandbreite an Produkten, Anwendungsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen. Das Angebot erstreckt sich von Fisch und Fleisch bis hin zu Gemüse und Obst sowie Fertiggerichten in verschiedenen Portionen und Größen. Die Messe verbindet die Tiefkühlbranche mit dem Handel und dem Außer-Haus-Markt. In fast keinem Segment sind die Hersteller so erfolgreich dabei, neue Produkte und immer bessere und für den Konsumenten einfachere Lösungen zu entwickeln.

Auch das Deutsche Tiefkühlinstitut dti, seit 2013 exklusiver Partner der Anuga Frozen Food, steht wieder mit wichtigen Informationen, Daten und Fakten zum

Tiefkühlmarkt vor Ort auf der Messe zur Verfügung. Den Siegeszug der Tiefkühlprodukte verdeutlicht ein Vergleich des Pro-Kopf-Verbrauchs in Deutschland. Vor 35 Jahren lag dieser noch bei 17,2 Kilogramm und 2018 waren es bereits rund 47 Kilogramm pro Bundesbürger – Tendenz steigend. Die Tiefkühlindustrie ist mit einem Umsatzanteil von 12 Prozent eine der fünf großen Teilbranchen der Lebensmittelindustrie.

Weltweite Leitmessen

Veranstalter der Anuga ist die Koelnmesse. Sie ist international führend in der Durchführung von Ernährungsmessen und Veranstaltungen zur Verarbeitung von Nahrungsmitteln und Getränken. Messen wie die Anuga, die ISM und die



Eiskalt und heiß geliebt: Tiefkühlkost hat auf der Anuga einen eigenen Bereich.

Anuga FoodTec sind als weltweite Leitmessen etabliert. Die Koelnmesse veranstaltet nicht nur in Köln, sondern auch in weiteren Wachstumsmärkten rund um die Welt.

In Bremen

High-Life auf der HanseLife: Neun Tage Messetrubel mit den Sonderveranstaltungen TrauZeit, GrillGut, InVita und KreativZeit erwarten die Besucher der Messe Bremen. Von Samstag bis Sonntag, 14. bis 22. September, stehen die sieben Hallen und das Freigelände im Zeichen der HanseLife. Dann präsentieren rund 800 Aussteller aus Deutschland und den Nachbarstaaten Neues und Bewährtes aus den Bereichen Wohnen, Freizeit, Leben und mehr.

Schiff ahoi

Vom 11. bis 13. September trifft sich die europäische Kreuzfahrtindustrie auf der Seatrade Europe in Hamburg. Sie ist die Leitmesse der Branche.

Kaum ein Zweig der Tourismus- und Freizeitwirtschaft hat in so kurzer Zeit einen solchen Aufschwung erlebt wie die Kreuzfahrtindustrie. Und das starke Flottenwachstum geht weiter: Mehr als 100 Schiffe sind weltweit im Bau.

Seatrade Europe

Ob der Boom anhält, welche Destinationen in den Fokus der Reedereien rücken und wie sie ihre Marktposition in einem sich verschärfenden Wettbewerb behaupten oder gar verbessern wollen – das sind Gesprächsthemen auf der Seatrade Europe in den Hamburger Messehallen. Alle zwei Jahre trifft sich die Branche dort.

Zunehmend rücken dabei aber auch die Herausforderungen in den Blickpunkt, denen sich die Reedereien stellen müssen. Immer mehr Hafenstädte klagen über eine zu große Flut an Gästen, die mit jeder Ankunft eines Kreuzfahrtriesen an Land gespült werden. Und immer lauter werden die Forderungen, den Umweltbelastungen durch die Kreuzfahrtschiffe Einhalt zu gebieten. Auch das sind Themen der diesjährigen Seatrade.

Cruise Days

Parallel inszeniert Hamburg die Branche mit den Cruise Days (13. bis 15. September) für das breite Publikum.

Alles rund um Immobilien

Die EXPO REAL ist Europas größte Immobilienmesse. Mit über 2.100 Ausstellern und mehr als 45.000 Teilnehmern aus 72 Ländern trifft sich vom 7. bis 9. Oktober in München das internationale Who's who der Branche. Handelsimmobilien haben auf Europas größter Fachmesse für Immobilien und Investitionen einen starken Auftritt. Im vergangenen Jahr präsentierten sich unter anderem Alnatura, dm drogeriemarkt, Edeka, Feneberg, HIT, Lidl, Kaufland, Kentucky Fried Chicken, kik, Norma, Penny, REWE Group, Ratisbona, Rossmann, Subway, TEDI, toom und Woolworth. Zu den Kernthemen zählen innovative Shopkonzepte und die profitable Revitalisierung alter Handelsflächen.



Platz für gute Geschäfte: Handelsimmobilien gehören zu den wichtigsten Themen auf der Expo Real in München. Foto: Messe München

BUSINESS & PEOPLE

Regelmäßig: BUSINESS & PEOPLE erscheint vier Mal im Jahr
Reichweitenstark: Die Wirtschaftszeitung hat eine Auflage von rund 50.000 Exemplaren
Motiviert: Die Themen aus der Branchenvielfalt sind immer spannend und neu
Fokussiert: Leserinnen und Leser, die mehr erfahren wollen von Unternehmen, Geschäftsleuten, Investoren und Perspektiven in der Region
Verteilung: Tageszeitung NORDSEE-ZEITUNG und Kreiszeitung Wesermarsch sowie 4500 Exemplare mit postalischem Versand in Bremen, Bremerhaven, Wesermarsch und Samtgemeinde Zeven

Die Erscheinungstermine in 2019:

Ausgabe 3 Erscheinungstermin am **13. September** (Anzeigenschluss am 1. August)
Ausgabe 4 Erscheinungstermin am **13. Dezember** (Anzeigenschluss am 1. November)

KONTAKTIEREN SIE UNS GERNE

Michael Jacobs · Telefon 0471 / 5918-138 · E-Mail: michael.jacobs@nwd-verlag.de

WAS IN DER REGIONALEN
WIRTSCHAFT DRIN STECKT,
 STEHT BEI
 UNS DRIN.



Ab durch die neue Mitte

Bremen hat ein neues „Tor zur Innenstadt“ bekommen. Das City Gate Bremen soll den Platz vor dem Hauptbahnhof deutlich aufwerten.

Beinahe wäre das Vorhaben schon kurz nach seinem Start auf Nimmerwiedersehen in der Versenkung verschwunden. Denn kaum war die drei Stockwerke tiefe Baugrube für das City Gate Bremen zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und der Hochstraße ausgehoben worden, tat sich an ihrer Stelle das bis heute berühmte Bremer Loch auf. Warum die Grubenwände einknickten und sogar die Hochstraße und ein Straßenbahngleis in Schiefelage brachten, müssen noch die Gerichte klären. Die Investoren und Projektentwickler Achim Griese und Ulf Wachholtz können sich derzeit entspannt zurücklehnen. Sieben Jahre nach Planungsbeginn ist ihr 100-Millionen-Euro-Projekt nahezu fertig und offiziell eingeweiht.

Ein Gewinn für die Hansestadt

Seit Anfang Mai können sich die Bremer und ihre Besucher ein eigenes Bild davon machen, ob die beiden dreieckigen und jeweils siebengeschossigen Gebäude ein Gewinn für die Hansestadt sind oder nicht. Jahrelang war über den Entwurf des Schweizer Architekten Max Dudler gestritten worden. Kritikern war der von Schweizer Minimalismus und durchaus norddeutschem Rationalismus geprägte Entwurf zu mächtig. Er werde den Eingang in die Innenstadt nicht beleben, sondern eher versperren, lautete der Vorwurf. Die Kritik ignorierte die vorherigen Verhältnisse auf dem Bahnhofsvorplatz. Seit dem Abriss des im Weltkrieg weitgehend

zerstörten Breitenwegbades in den 1950-er Jahren erstreckte sich eine riesige freie Fläche vor dem Hauptbahnhof. Der Blick auf die City war aber seit 1968 wieder versperrt – seinerzeit wurde die Hochstraße quer durch die Bahnhofsvorstadt gebaut. Nicht alles, was sich anschließend auf dem Vorplatz entwickelte, diente dem positiven Image der Hansestadt – noch heute gilt das Areal zwischen den zahlreichen Straßenbahn- und Bushaltestellen und dem Bahnhof als ein Gebiet, auf das die Polizei ein besonderes Augenmerk richten muss.

Blick auf den Hauptbahnhof

Durch einen Kunstgriff hat Max Dudler den beiden Gebäuden die optische Schwere genommen – von unten nach oben springen die Stockwerke jeweils um ein paar Dezimeter zurück. Das entspannt das Bild der Fassade, die nicht mehr einen monolithischen Block bildet. Anders als von den Kritikern gefürchtet, gibt der Komplex von der Stadt aus gesehen den Blick auf den Hauptbahnhof frei – in einer durchaus reizvollen Weise. Zwischen beiden Häusern erstreckt sich eine 60 Meter lange und zehn Meter breite Passage, die als Verbindungsachse zwischen City und Bahnhof konzipiert ist.

In dieser Passage sowie in den Erdgeschosses der beiden Häuser konzentrieren sich die von außen nutzbaren Geschäftsaktivitäten. Dort sind Lebensmittelgeschäfte, eine Drogerie, eine Kaufhausfiliale sowie Gastronomie untergebracht. In den Gewerbeimmobilien selbst

sind Büros genauso untergebracht wie Arztpraxen. Für das Ärztezentrum werben die Projektentwickler mit der zentralen Lage. Es sei der perfekte Standort und für Patienten aus einem Umkreis von fast 100 Kilometern optimal erreichbar. Im Zusammenspiel mit der übrigen

Bebauung rundherum geben die beiden Neubauten dem Gelände vor dem Bahnhof jetzt einen richtigen Platzcharakter. „Bremen hat nun den wahrscheinlich besten Bahnhofsvorplatz der Republik und stellt sich an dieser zentralen Kreuzung aller Verkehrsmittel großstädtisch

und modern dar“, ist Ulf Wachholtz überzeugt. Und auch bei den Kritikern macht sich langsam die Erkenntnis breit: Die eigentliche Bausünde in der Bahnhofsvorstadt ist die Hochstraße. Sie versperrt tatsächlich den Blick auf Bremens Skyline.



Richtungsweisend: Das neue City Gate lenkt Bremen-Besucher vom Hauptbahnhof fast beiläufig in Richtung Innenstadt.

Foto: Heumer



Verwirrend: An der Domsheide treffen Bus- und Straßenbahnlagen, Fußgänger, Radfahrer und Autos zusammen. Der Verkehrsknoten soll nun entwirrt werden.

Klare Linie gesucht

Die Domsheide ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Bremer City. Jetzt wollen die Verkehrsplaner das Knäuel entwirren.

Zu Füßen des Doms und der „Glocke“ ist es den ganzen Tag voll. An den beiden Haltestellen treffen sich sieben Bus- und Straßenbahnlagen; rund 13.000 Fahrgäste steigen hier täglich ein oder aus. Dazu kommen jede Menge Fußgänger und Radfahrer; in Teilbereichen mischen sich noch Pkw und der Lieferverkehr für die Geschäfte in der Fußgängerzone ins Geschehen. Abgesehen davon, dass die teilweise chaotischen Verhältnisse wie ein Riegel die Verbindung der Innenstadt zum Viertel zu blockieren scheinen, entsprechen die Haltestellen längst nicht mehr den Notwendigkeiten – sie sind nicht barriere-

frei. Seit Jahren versuchen die Verkehrsplaner der Stadt Bremen, diesen Knoten neu zu ordnen. Jetzt scheinen sie einen Schritt weitergekommen zu sein.

Neue Gestaltung des Platzes

Aus insgesamt 14 verschiedenen Varianten für eine neue Gestaltung des Platzes haben sie nach einer eingehenden Bürgerbeteiligung zwei Planungen in die engere Wahl genommen. Sie unterscheiden sich in Nuancen – letztlich geht es um die Position der beiden zentralen Bahnsteige, die für den barrierefreien Zugang zu Bus und Bahn erforderlich sind. Neben der

Barrierefreiheit können beide Varianten nach Überzeugung der Planer die wesentlichen Probleme an der Domsheide lösen. Unter anderem sehen sie vor, dass Busse und Bahnen künftig auf der gleichen Trasse und nicht mehr nebeneinander herfahren – das schafft Platz für Radfahrer und Fußgänger. Grundsätzlich hoffen die Planer, auch das Problem der Lärmbelastigung und vor allem der Erschütterungen in den benachbarten Gebäuden lösen zu können. Sie prüfen derzeit eine technische Lösung, bei der die Verkehrswege von Bus und Bahn gewissermaßen auf Federn gelagert werden. Ob das klappt, soll in verschiedenen Praxis-Versuchen vor Ort getestet werden. Der Umbau der Domsheide ist für 2022 vorgesehen.

Aus für den Hinterhof

Die Aufwertung der Bremer Innenstadt ist einen großen Schritt vorangekommen. Das Parkhaus Mitte soll einer „City-Galerie“ weichen.

Das Beste, das man über das Parkhaus Mitte sagen konnte, war ein Lob für die breiten Auffahrten. Alles andere einschließlich der viel zu schmalen Parkplätze, niedrigen Decken und der Hinterhof-Atmosphäre mitten zwischen 1a-Lagen sorgten schon seit Jahren für eine Diskussion um das Areal. Jetzt ist der Weg frei für eines der zentralen Vorhaben in der Stadterneuerung für Bremens innerstädtische Einkaufswelt. Der Bauunternehmer Kurt Zech will das Gebäude abreißen und in Kombination mit den bisherigen Kaufhäusern Karstadt und Kaufhof zu einer „City-Galerie“ umgestalten. Über die Gustav-Zech-Stiftung hat der Bremer Investor das Parkhaus Mitte nach langen und offenbar zähen

Verhandlungen für 16,7 Millionen Euro von der Stadt Bremen gekauft. Wie die City-Galerie aussehen soll, ist noch unklar. Zech will ein Werkstatt-Verfahren einleiten, um kreative Ideen zu gewinnen.

Erlebnisse und Kulturangebote

Fantasie ist in der Tat gefragt – das Vorhaben gilt als entscheidende Weichenstellung, dem innerstädtischen Einzelhandel wieder mehr Attraktivität zu geben. Um wieder stärker Käufer anzulocken, reicht heutzutage ein neues Einkaufszentrum allein nicht aus. Im Trend liegen Einrichtungen, die die Besucher mit Erlebnissen und Kulturangeboten und ähnlichen Programmen locken.

IHR UNTERNEHMEN

IHRE FIRMA HAT EINE INTERESSANTE STORY ZU ERZÄHLEN.

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION

Und wir sorgen dafür, dass viele Leserinnen und Leser darüber sprechen.



Mehr erfahren unter: www.business-people-magazin.de
Michael Jacobs – Telefon (0471) 59 18 – 138
E-Mail: michael.jacobs@nwd-verlag.de



Senkrechtstart: Die Raumfahrt wird zunehmend ein Thema für Startups.

Erfolgreiche Starthilfe für Start-ups

Nach rund 500 Tagen hat das Starthaus Bremen/Bremerhaven eine positive Bilanz gezogen. Mit 175 Veranstaltungen und mehr als 2.500 Teilnehmenden trafen die Aktivitäten der Initiative auf hohes Interesse.

Das Starthaus Bremen wurde vor knapp zwei Jahren als Anlaufstelle für Gründerinnen und Gründer in Bremen etabliert. Als One-Stop-Agency soll es die unterschiedlichen Förderbausteine bündeln, die Existenzgründern im Land Bremen zur Verfügung stehen, und die Jungunternehmer serviceorientiert und individuell beraten. „Das Starthaus hat es so nicht nur geschafft, Bremen als neuen wichtigen Hotspot auf der deutschen Start-up-Landkarte zu verorten“, zeigte sich der bisherige Wirtschaftsminister Martin Günthner überzeugt, „es fördert die Innovationskraft Bremens und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes auch für große Unternehmen.“

Als besonders erfreulich gilt das mit annähernd 50 Prozent ausgewogene Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmenden bei den Veranstaltungen

und Beratungsgesprächen. Rund 2.000 Gründungswillige informierten sich in den vergangenen 500 Tagen bei den Starthausshelferinnen und -helfern. Dabei sei das Konzept aufgegangen, jeder Gründerin und jedem Gründer eine feste Ansprechperson zur Seite zu stellen, die sie oder ihn von der Ideenfindung bis zur ersten Wachstumsphase begleitet, sagt Ralf Stapp, Geschäftsführer der „BAB – Die Förderbank für Bremen und Bremerhaven“, die die Initiatorin des Starthauses ist.

4,4 Prozent Start-ups aus Bremen

Das erfolgreiche Gründungsjahr 2018 bestätigten auch Zahlen des deutschen Start-up-Monitors 2018. Laut der Erhebung des Bundesverbands Deutsche Startups e.V. kamen im vergangenen Jahr 4,4 Prozent aller deutschen Start-ups aus Bremen, eine Verdreifung des Werts von 1,4 Prozent im Vorjahr. Auch die Crowdfunding-Plattform „Schotterweg“ hat sich positiv entwickelt. Knapp 50 Projekte wurden im vergangenen Jahr erfolgreich finanziert, erstmals wurde 2018 die Marke von über 500.000 Euro Investitionsvolumen überschritten, mehr als die Hälfte gestarteter Projekte endete mit

einer erfolgreichen Finanzierung. Besonders der Ideen-für-Bremen-Wettbewerb im Sommer 2018 stieß mit 30 Projekten auf große Resonanz und diente als Startschuss für Unternehmensgründungen. Im Sommer 2019 startet ein weiterer Wettbewerb, diesmal mit Schwerpunkt Kultur- und Kreativwirtschaft. Für das zweite Halbjahr 2019 sind zudem weitere Aktivitäten und Entwicklungen geplant, die Gründungswillige unterstützen, mit ihrer Idee Fuß zu fassen.

Mit dem Umzug in die neuen Räumlichkeiten am Domshof steht eine örtliche Veränderung im Starthaus an, die sich auch auf die Arbeit des Starthaus-Teams auswirken wird. „Am Domshof schaffen wir kurze Wege zwischen dem Starthaus und den Gründerinnen und Gründern. Räumlichkeiten für Seminare und temporäre Arbeitsplätze sollen eine lebendige Atmosphäre schaffen, die es möglich macht, mit frischem Wissen direkt loszulegen“, so Stapp. Eine wichtige Rolle in den neuen Räumlichkeiten kommt dabei der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven zu. Sie arbeitet inhaltlich auf Basis des Ende 2018 geschlossenen Kooperationsvertrages im Veranstaltungsmanagement, bei der

Startup-Finanzierung, der Existenzgründungsberatung sowie der Förderung der Selbstständigkeit und des Unternehmertums im Land Bremen eng mit dem Starthaus zusammen. „Die Handelskammer hat die Starthaus-Initiative von Anfang an mitgestaltet. Die Förderung junger Gründerinnen und Gründer mit innovativen Ideen liegt der Wirtschaft im Land Bremen sehr am Herzen“, so Janina Marahrens-Hashagen, Präses der Handelskammer. Die Handelskammer ist darüber hinaus Eigentümerin des Starthaus-Gebäudes. Marahrens-Hashagen: „Als Vermieterin freuen wir uns, einen städtebaulichen Akzent am Domshof zu setzen und einen Top-Standort mit modernen, offen gestalteten und barrierefreien Büroauschnitten für das Starthaus anzubieten, der das Arbeiten an innovativen Geschäftsideen unterstützt.“

Der Aufbau des Starthauses in Bremerhaven wird durch eine Kooperation mit der BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, dem Arbeitsförderungs-Zentrum im Lande Bremen GmbH AFZ und der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven gemeinsam initiiert.

Mit Leichtigkeit

Die Bremer Luft- und Raumfahrtindustrie hat ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum bekommen. Im EcoMat am Airport Bremen dreht sich alles um Leichtbau-Materialien und ihre Verarbeitung.

Airbus ist Hauptmieter im neuen Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem sich auf 22.000 Quadratmetern alles rund um neue Entwicklungen der Schlüsseltechnologie Leichtbau, innovative Materialien und Oberflächentechnologie drehen wird. „Das EcoMat fügt sich hervorragend in die Forschungsstrategie von Airbus ein. 300 Airbus-Mitarbeiter forschen hier gemeinsam mit unseren Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft unter einem Dach an der Zukunft des Fliegens, neuen Materialien, Arbeitsweisen und Prozessen“, erläuterte Jean-Brice Dumont, Executive Vice President Engineering bei Airbus. „Die Zusammenarbeit mit unseren Forschungspartnern aus Wirtschaft und Wissenschaft hat eine lange Tradition in Bremen. Mit dem EcoMat hat sie jetzt ein Zuhause. Das EcoMat steht für enge Ko-

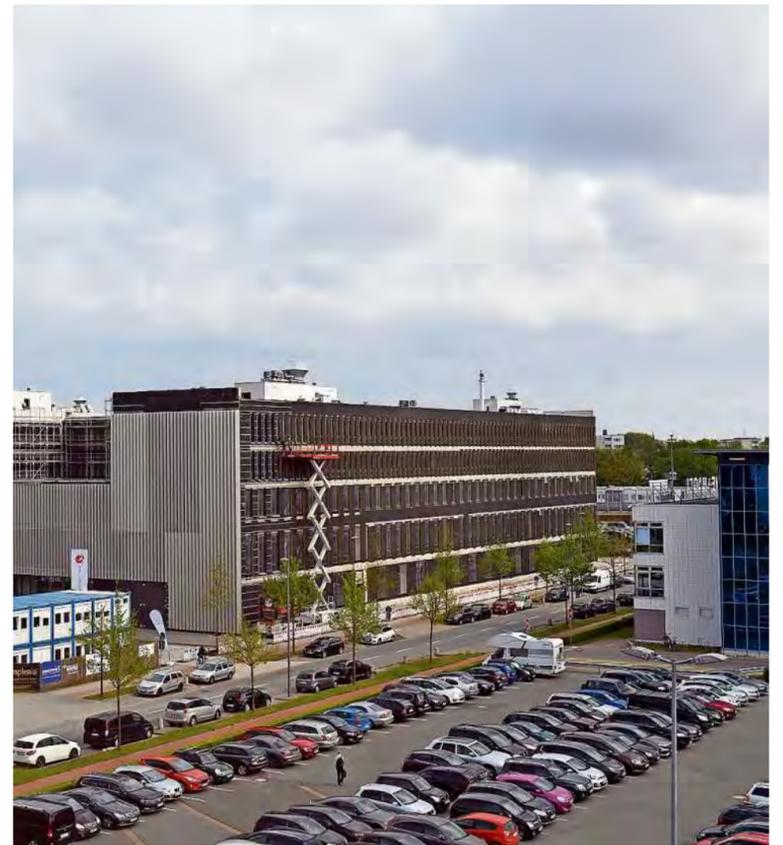
operation, kurze Abstimmungswege und eine schnellere Einführung neuer Materialien in der Luft- und Raumfahrt. Damit unterstreicht es die Bedeutung des Bremer Standortes bei Forschung, Entwicklung und Innovation im Airbus-Konzern“, ergänzt Imke Langhorst, Standortleiterin von Airbus in Bremen. Rund 500 Fachleute aus der Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten im neuen Gebäude.

„Ein solches Gebäude, genau zugeschnitten auf die speziellen Bedarfe unserer Mieter und unter den Rahmenbedingungen für öffentliche Bauherren errichtet, ist ein extrem komplexes Projekt, das uns vor besondere Herausforderungen gestellt hat. Bereits in der kommenden Woche nimmt das Faserinstitut FIBRE hier den Betrieb auf – das macht auch uns als Bauherren stolz. Ohne eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten wä-

re die Umsetzung so nicht möglich gewesen“, betont Michael Göbel, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung WFB Bremen.

Gemeinsames Projekt mit Airbus

EcoMat ist ein Projekt der Freien Hansestadt Bremen mit Airbus und weiteren Partnern. Bauherrin ist die H.A.G.E. Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH, eine Tochter der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH. Die geplanten Investitionen in Höhe von zirka 75 Millionen Euro werden durch die Vermietung über eine Laufzeit von rund 33 Jahren refinanziert. Neben Airbus, der TESTIA GmbH und dem Faserinstitut Bremen e.V. (FIBRE) als zentralen Hauptmietern gehören industrielle Partner, mittelständische Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen wie das Fraunhofer-Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung IFAM und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zu den Mietern.



Zukunftsweisend: Im Forschungszentrum EcoMat dreht sich alles um Leichtbau-Material für die Luft- und Raumfahrtindustrie. Foto: Michael Bahlo / WFB Bremen

Gründer überzeugen mit Superkamera

Die PlanBlue GmbH ist Gewinner des Bremer „Gründerpreis 2019“. Das Start-up arbeitet an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Wissenschaft.

Das Geschäftsmodell von PlanBlue ist nach Überzeugung der Gründerpreis-Jury einzigartig: Die vier Gründer rund um Dr. Joost den Haan haben mit „Dive Ray“ ein Gestell entwickelt, welches sowohl mit

Sensoren als auch mit einer Kamera den Meeresboden scannt und analysiert, um so hyperspektrale Bilder einzufangen. Das Besondere: Eine normale Kamera fängt nur die Bilder ein, die auch das menschliche

Auge sehen würde. Das „Dive Ray“ erfasst mit seiner Hyperspektralkamera hingegen viele eng beieinanderliegende Wellenlängen. So erhalten die Forscher wesentlich mehr Daten und dies zudem schneller und günstiger.

Das Gewinnerteam gilt als ein gutes Beispiel für die florierende maritime Wirtschaft in Bremen. Im Jahr 2017 gründeten sie aus einem Projekt des Max-Planck-Instituts heraus ihr Start-up und haben mittlerweile sieben Arbeitsplätze geschaffen. Außerdem bieten sie Studierenden die Möglichkeit, an kleinen und großen Projekten mitzuarbeiten. Darüber hinaus verfügt PlanBlue über einen sehr breiten Einsatzbereich: Vom Klimawandel und Veränderungen im Meer über die Bodenkontrolle in Offshore-Windparks und der Erfassung von Umweltverschmutzung bis hin zur Überwachung der Aquakultur. „In immer mehr Wirtschaftsbereichen ist die Re-

de von Digitalisierung und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Beides führt zu einem grundlegenden Veränderungsprozess, der bestehende Geschäftsmodelle fundamental in Frage stellt, der aber auch zahlreiche neue Geschäftsfelder eröffnet“, sagt Dr. Heiko Staroßom, Vorstandsmitglied der Sparkasse Bremen. Heutzutage gehe es darum, ob Geschäftsmodelle bei den sich rasant wandelnden Rahmenbedingungen durch den vermehrten Einsatz von Künstlicher Intelligenz auch in fünf Jahren noch existieren können. Eine fundierte Zukunftsorientierung und rechtzeitige Vorbereitung seien sehr wichtig, um als Unternehmen bestehen zu bleiben. So werde auch der Preisträger des „Gründerpreises“ beispielhaft für seine zukunftsorientierte und innovative Unternehmensführung ausgezeichnet. In diesem Jahr wurde zusätzlich zum Bremer Gründerpreis noch ein Sonderpreis vergeben: Preisträger sind

die Gründer der cellumation GmbH. Das Start-up wurde im Jahr 2017 von Hendrik Thamer und Claudio Uriarte gegründet. Die zwei lernten sich am Bremer Forschungsinstitut BIBA kennen, wo beide als wissenschaftliche Mitarbeiter des Instituts für Produktion und Logistik tätig waren. Dort entwickelten sie die multifunktionale und hochmoderne Beförderungstechnik „celluveyor“. Einfach ausgedrückt: „Wir haben eine Mannschaft von Fußballrobotern auf den Kopf gestellt und lassen auf den Rollen Pakete in alle Richtungen bewegen“, erläutert Hendrik Thamer. Diese Technik realisiert mit einem Baustein alle Aufgaben der Beförderung und ist leicht konfigurierbar. Die cellumation GmbH verbinde die Bremer Logistiktradition mit Hightech-Kompetenz und werde, so ist sich das Gründungsteam sicher, die Logistik in Verteilzentren und Fabriken grundlegend verändern.



Gruppenbild mit den ausgezeichneten Bremer Unternehmen: Dr. Heiko Staroßom, Firmenvorstand der Sparkasse Bremen, Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Justiz und Verfassung, Dr. Joost den Haan, PlanBlue GmbH, Dr. Heidi Armbruster-Domeyer und Diplom-Ingenieur Fred Ollerdisen, Domeyer GmbH & Co. KG, Hendrik Thamer und Claudio Uriarte, Petra Oetken, Starthaus, cellumation GmbH, Michael Kleine, die Familienunternehmer und Nina Hankewicz-Brandes, Die Jungen Unternehmer (v. l. n. r.)

DR. SCHMEL

NOTARE FACHANWÄLTE RECHTSANWÄLTE

Was macht eine gute Anwaltskanzlei aus?

Sie als Rechtssuchender wünschen Unterstützung, rechtliche Kompetenz, Vertrauen und Zuverlässigkeit sowie Schnelligkeit bei der Bearbeitung Ihrer Probleme.

Dies bieten im Regelfall nicht alle Anwaltskanzleien mit ein oder zwei Anwälten, sondern dieses umfassende Angebot können nur größere Einheiten vorhalten. Deshalb sind wir darauf aus, mit einer großen Zahl an Anwälten und Mitarbeitern Ihre Wünsche zu erfüllen. Wählen Sie einfach Ihren persönlichen Ansprechpartner aus. Eine individuelle Beratung zu Ihrer vollsten Zufriedenheit ist uns sehr wichtig, daher steht Ihnen Ihr ausgewählter Ansprechpartner stets für alle Ihre Fragen zur Verfügung.

Wir bestehen seit dem 1. Juli 1992. Davor war der Kanzlei-Gründer Herr Dr. Schmel ab dem 1.10.1981 bereits als Partner in einer größeren Bremerhavener Anwaltskanzlei tätig.

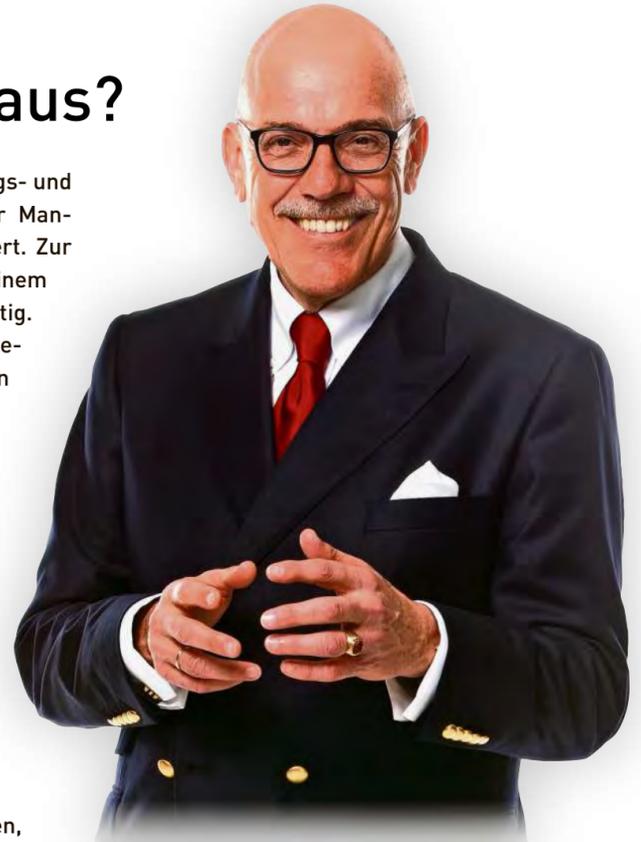
Sollte es einmal so sein, dass besondere Probleme vorliegen, die wir nicht bearbeiten, so ziehen wir immer befreundete Anwälte hinzu, die dann dieses Rechtsgebiet für Sie kompetent und erfahren zusammen mit uns bearbeiten.

Dass dieser Weg richtig ist, zeigt die Entwicklung der Kanzlei. Unsere Mandanten sind uns aufgrund

unserer intensiven und engagierten Beratungs- und Betreuungsleistung treu geblieben und der Mandantenstamm hat sich immer mehr erweitert. Zur Zeit sind wir mit sechs Rechtsanwälten und einem Rechtsbeistand in Bremerhaven und umzu tätig. Diese werden unterstützt von 23 Fachangestellten und weiteren Mitarbeitern. Viele von diesen sind seit 20 und mehr Jahren in der Kanzlei Dr. Schmel tätig. Es besteht insoweit eine enge Verbindung zwischen Kanzleileitung und Mitarbeitern.

Unten werden anhand der Fotos unsere Anwälte vorgestellt. Hier können Sie sehen, in welchen Rechtsgebieten sie tätig sind. Dies sind Schwerpunktangaben – auch andere Rechtsgebiete werden bearbeitet.

Falls Sie sich mit Ihrer Frage hier nicht wieder finden, rufen Sie uns dennoch an, denn wir helfen weiter. Wir würden uns freuen, wenn diese Informationen Ihnen weiterhelfen bei der Frage, ob und in welchem Tätigkeitsfeld Sie uns beauftragen können oder möchten. Wir werden Ihre Erwartungen und Ihr Vertrauen erfüllen.



Notar und Rechtsanwalt
Dr. Walter Schmel
Fachanwalt für Erbrecht

Seit mehr als 25 Jahren für die Bremerhavener Bürgerinnen und Bürger in fast allen Rechtsgebieten tätig.

Nehmen Sie Kontakt zu uns auf. Wir sind für Sie da. Immer.



Notar und Rechtsanwalt
Dr. jur. Walter Schmel
Fachanwalt für Erbrecht
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Mediator



Notar und Rechtsanwalt
Renke Havekost
Fachanwalt für Erbrecht



Rechtsanwältin
Andrea Kalthoff
Fachanwältin für Arbeitsrecht
Schwerpunkt Verkehrsrecht



Rechtsbeistand / Dipl. Wirtschaftsjurist (FH)
Peter Tege
Schwerpunkt Miet- und WEG-Recht
Schwerpunkt Insolvenzrecht
Schwerpunkt Reiserecht
Mitglied der Hanseatischen Rechtsanwaltskammer Bremen



Rechtsanwalt
Markus Morische
Schwerpunkt Erbrecht
Schwerpunkt Vertragsrecht



Rechtsanwalt
Baron David von Freytag-Löringhoff
Schwerpunkt Unfallrecht
Schwerpunkt Zivilrecht



Rechtsanwältin
Dr. Irina Bernauer, LL.M.
Schwerpunkt Bank- und Kapitalmarktrecht
Schwerpunkt Medizinrecht

WIR SIND FÜR SIE DA. IMMER.

Grashoffstraße 7 · 27570 Bremerhaven · Telefon 0471 95200-0 · Fax 0471 95200-190 · kanzlei@schmel.de · www.schmel.de



Geringe Resonanz: Eigentlich sollte das „Mediterraneo“ als Frequenzbringer für die Havenwelten“ dienen. Jetzt soll es als Outlet-Center mehr Anziehungskraft bekommen.

Marketing Bremerhaven



Die klassische „Meile“: Vor 20 Jahren wurde die Fußgängerzone neu gestaltet. Dennoch muss das Zentrum weiter gestärkt werden.

Von Wolfgang Heumer

Die Lange Straße im Bremerhavener Stadtteil Lehe wirkt den ersten Blick eher unscheinbar. Auffällig ist zunächst, dass die Straße an sich schmaler zu sein scheint als anderswo in der Stadt, dass die Häuser kleiner und der Gesamteindruck eher klein – als großstädtisch und oberzentral ist. Beim näheren Hinsehen fällt jedoch auf, dass die Straße mehr ist, als sie zunächst zu sein scheint. Rechtsanwaltsbüros, Finanzdienstleister, Handwerksbetriebe, eine Kirchengemeinde, sicherlich manch ein Gebäude, das einer Sanierung bedürftig ist, aber auch viel gut gepflegte Altbau-Substanz – und Fachgeschäfte. Der Büromöbel-Fachhändler Carl F. Börges, das Sanitätshaus Dohse, die Alte Privilegierte Apotheke, das Bettenhaus Aissen und vielleicht noch ein knappes Dutzend weiterer zumeist inhabergeführter kleiner Läden. Glaubt man den gängigen regionalen und überregionalen Medienberichten über die wirtschaftliche Entwicklung Bremerhavens und insbesondere des Havens im Oberzentrum der Elbe-Mündungs-Region, dürfte es diese Straße gar nicht geben. Und doch konnte sie bald noch ein weiteres Geschick mit Qualitätsanspruch und einer gehobenen Kundenschaft als Zielgruppe hinzu. „Elbe & Harbour“ verlässt die jüngste Einkaufszentrum der Stadt – das Mediterraneo – Touristengebiet Haventien – und zieht in ein Kaufmannshaus an der Lange Straße. „Sicherlich ist die Situation an anderen Stellen in der Stadt nicht leicht, aber das Beispiel Lange Straße zeigt, dass Bremerhaven ein gutes Potenzial vorhanden ist“, sagt der Vize-Präsident der Handelskammer Bremen, Steffen Schulze-Aissen, „es ist zum einen eine Frage, was der Handel selbst darstellt. Und es ist auch wichtig, was die Stadtentwicklung getan wird.“ Rund 780 Einzelhandelsgeschäfte mit ein

Ladenfläche zu vermieten.

Neueröffnung in Kürze. Stark reduziert – wegen der Geschäftsaufgabe. Für kurze Zeit: Springflut im

Popup-Store. Besonderes im Hochpreisigen Einzelhandel. Schnäppchen aus dem Ein-Euro-Shop. Verwaisende Nebenzentren. Investitionen in neue Quartiere. Konkurrenz im Internet. Chancen am Ort. Gegensätzlicher als derzeit können die Tendenzen im Handel kaum sein. Als Oberzentrum in einer nicht besonders dicht besiedelten Region und einer von starken Brüchen geprägten Sozial- und Einkommensstruktur ist Bremerhaven von dem aktuellen Spannungsgefüge in der Einkaufswelt besonders stark betroffen. Im „Bremerhavener Einzelhandelsreport“ analysiert die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven die Situation und die Perspektiven des Handels. „Bremerhaven hat Potenzial nicht nur zum Wohnen, Leben und Arbeiten, sondern auch als Standort für Handels- und Dienstleistungsunternehmen in den zentralen Geschäftslagen.“

ig-Initiative der avener Quartiere



Gesamtumsatz von 774 Millionen Euro gibt es laut der jüngsten Bestandserhebung (2015) in Bremerhaven. Offenbar gibt es dabei grundsätzlich noch Bedarf für mehr Läden. Sowohl bei den Lebensmitteln und Verbrauchsgütern als auch im so genannten aperiodischen Bedarf (Bekleidung, Schuhe, Einrichtungen) verfügt die Seestadt nach Angaben der Handelskammer Bremen über eine unterdurchschnittliche Ausstattung gemessen an der Einwohnerzahl. Gleichwohl lebt der Handel zu einem beträchtlichen Teil von Kunden außerhalb der Stadt. Darauf deutet die so genannte Zentralitätskennziffer hin, die in Bremerhaven bei 138 Prozent liegt – alles was bei dieser kompliziert berechneten Zahl über 100 Prozent hinausgeht, gilt als Kaufkraftzufluss aus dem Umland. In den Stadtteilen Bremerhavens kommt dieses Geld allerdings nicht überall an. Ob an der Hafensstraße in Lehe, der Georgstraße in Geestemünde oder der Weserstraße in Wulsdorf – überall hat sich die Einzelhandelsstruktur verschlechtert, klaffen Lücken und Leerstände. Die Ursachen sind unterschiedlich, weiß Schulze-Aissen: „Zum Teil ist es der demographische und soziale Wandel in den Stadtteilen. Zum Teil haben Inhaber bei Erreichen der Altersgrenze keine Nachfolger gefunden. Manches ist auf stadtplanerische Fehlentwicklungen zurückzuführen.“

Zu letzteren Sünden zählt der Vize-Präsident der Handelskammer, dass in Bremerhaven in der Vergangenheit dezentrale Handelsansiedlungen zugelassen wurden. Dadurch wurde Kaufkraft aus der Innenstadt und den Stadtteilzentren abgezogen. Innerstädtisch setzte sich damit die fatale Entwicklung fort, die die niedersächsischen Nachbarn mit ihren Einkaufszentren auf der grünen Wiese direkt am Stadtrand begonnen hatten. Mittlerweile haben Handel und Stadt gemeinsam ein Einzelhandelsentwicklungskonzept für Bremerhaven erstellt, das Handelsansiedlungen sinnvoll begleitet und steuert. Zudem wird derzeit ein regionales Handelsentwicklungskonzept gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden erarbeitet. Mittlerweile gibt es verstärkte Anstrengungen, die zum

Teil gravierenden Einbrüche seit Ende der 1990er Jahre und rund um die stärkste Wirtschaftskrise 2005 wieder auszugleichen. Bereits seit 2006 agieren die Werbekreise der einzelnen Stadtteile gemeinsam in der Marketing-Initiative der Bremerhavener Quartiere, die insgesamt etwa 750 Einzelhandelsgeschäfte in der Stadt repräsentiert. Dass es Lücken in den Reihen der Kaufmannschaft gibt, wurde in den vergangenen Jahren allerdings immer wieder in der Fußgängerzone sichtbar: In der Weihnachtszeit war dort keine durchgängige stimmungsvolle Beleuchtung hinzubekommen, weil sich insbesondere überregionale Kettenläden nicht an den Kosten beteiligen wollten. In einigen besonders kritischen Bereichen sind in Zusammenarbeit mit der Stadt inzwischen Stadtteilmanager eingesetzt. Das Beispiel der Quartiermeisterin für Lehe, Brigitte Hawelka, und die Initiativen für die Hafensstraße insbesondere in der „Wunderwerft“ sind nach Überzeugung von Schulze-Aissen vorbildlich auch für andere Stadtteile. Allerdings warnt er vor übertriebenen Erwartungen: „Letztlich wird

es ein Prozess sein, der sich in vielen kleinen Schritten entwickelt und ein Netzwerk aus vielen Akteuren erfordert.“ Wichtige Impulse kommen von stadtplanerischen Akzenten und privaten Investitionen. Große Hoffnungen ruhen so auf dem Gelände des ehemaligen Kalksandsteinwerkes Kistner in Lehe oder auf der neuen Nutzung der alten Möbelfabrik Warrings in Wulsdorf. Beide Projekte sollen mit der Kombination aus Wohn- und Geschäftshäusern neue Akzente setzen.

Geschäftsräume für kurze Zeit mieten

In der Zwischenzeit wächst das Netzwerk ständig nicht nur an Akteuren sondern auch an Ideen. Die städtische Wohnungsgesellschaft Stäwog bemüht sich beispielsweise seit mittlerweile zwei Jahren um eine „Springflut“ im Einzelhandel. Unter diesem Stichwort versucht die Stäwog, in bislang leer stehenden Läden so genannte Pop-up-Stores zu etablieren. Dieses Konzept ist in größeren Städten bereits seit Jahren erfolgreich: Pfliffige Existenzgründer oder auch etablierte Einzelhändler

mieten sich für kurze Zeit in leer stehenden Geschäften ein und verkaufen dort ein besonderes Warenangebot, das es eben nur für diese Zeit gibt. Inzwischen schlägt die „Springflut“ auch in Bremerhaven erste Wellen – und zeigt damit, dass der Handel letztlich auch von der Initiative der Händler selbst lebt. Die Lange Straße in Lehe ist ein gutes Beispiel dafür, welche Wirkung solche Initiativen haben. Keines der dort ansässigen Fachgeschäfte lebt von den Menschen unmittelbar in der Nachbarschaft. Schulze-Aissen beispielsweise bedient mit seinem Bettenhaus ein Einzugsgebiet, das mit einem Durchmesser von gut 300 Kilometern bis nach Hamburg reicht. „Nicht der Standort ist entscheidend, sondern dass man sich auf seine Kernkompetenz konzentriert“, ist er überzeugt.

Gezielt hat er in sein Unternehmen investiert und beispielsweise ein altes Kellergewölbe unter seinem Geschäftshaus zu einem stilvollen Ausstellungs- und Beratungsraum umgestaltet. Das Internet, das vielfach als Angstgegner des

stationären Einzelhandels gilt, setzt er gezielt ein. Auch wenn er bewusst keinen online-Handel aufbauen will, nutzt Schulze-Aissen doch zunehmend die digitale Medienwelt für die Kommunikation. Mit Erfolg: Gerade hat er bei Facebook einen Kurzfilm über einen Test von Spannbettlaken gepostet – „das haben sich in kurzer Zeit 19000 Leute angesehen“, registrierte er erfreut. Das deckt sich mit den Erkenntnissen der Handelskammer – der tatsächliche Umsatzanteil des online-Handels am Gesamtgeschäft in Deutschland liegt gerade mal bei zehn Prozent. Wichtig ist nach Überzeugung der Kammer, dass auch die örtlichen Einzelhändler das weltweite Netz als Ergänzung ihrer regionalen (Werbe-)Aktivitäten begreifen. Der kurze Blick in die Zeitung und ins Internet führt am Ende dann zum selben Ziel in der Langen Straße. Dort entscheidet dann die Qualität der Beratung über den Erfolg eines Geschäftes. Stephan Schulze-Aissen hat dafür ein ganz einfaches Rezept: „Man muss als Händler den Standard pflegen, den man als Kunde auch erwartet.“



In Qualität investiert: Im Bettenhaus Aissen wurde ein Kellergewölbe aus der Gründerzeit zum stilvollen Beratungszentrum aufgewertet.

Fotos Heumer



Neues Stadtquartier am ältesten künstlich angelegten Hafen in Deutschland: „Wohnen am Alten Speicher“ soll Bremen-Vegesack zusätzliche Attraktivität geben.

Entwurf: Wirth Architekten Bremen

Grün ist die Hoffnung

Ist das Glas nun halb leer oder halb voll? In Bremen scheiden sich die Geister daran, wie die Entwicklung in den nördlichen Stadtteilen Burglesum, Vegesack und Blumenthal zu beurteilen ist.

Von Wolfgang Heumer

Für Max Zeitz ist das Glas mindestens halb voll, wenn nicht sogar noch voller. Für eine Pensionskasse als Investor entwickelt Zeitz derzeit die Zukunft des Haven Hööv-Geländes, dem ehemaligen großdimensionierten Einkaufszentrum oberhalb des Vegesacker Hafens. Neun Jahre nach seiner Gründung war das von Anfang umstrittene Zentrum 2012 in die Insolvenz gegangen. 37.000 Quadratmeter vermietbare Fläche und rund 70 Geschäfte waren einfach zu viel für den Norden, in dem mit den niedersächsischen Nachbarn 120.000 Einwohner leben. Das Projekt hatte seinerzeit dem traditionellen Vegesacker Einzelhandel einiges an Kaufkraft entzogen. Nun treibt Max Zeitz die Umkehr voran. In dem neuen Projekt, das er nun an derselben Stelle plant, ist zwar ebenfalls Einzelhandel vorgesehen – aber in einem deutlich kleineren Maßstab: „Wir haben die Einkaufsfläche auf 11.500 Quadratmeter reduziert“, sagt er.

Ankermieter für 25 Jahre verpflichtet

Der größte Teil des Areals wird jedoch mit Wohnungen, einem Hotel und Gastronomie gebaut – und mit dem neuen Polizeikommissariat Vegesack, in dem rund 200 Beamte ihren Dienst tun werden. Insgesamt 120 Millionen Euro will die Pensionskasse in das Vorhaben investieren. Zeitz ist überzeugt, dass dieses Geld auch deshalb gut angelegt ist, weil es Leben in den Norden bringt. „Hier entstehen auf einen Schlag mehrere 100 Arbeitsplätze“, sagt er, „das allein wird Vegesack einen deutlichen Impuls geben.“ Kaufland habe sich als Ankermieter für mindestens 25 Jahre an den Standort gebunden“, verweist er auf die langfristige Perspektive. Offensichtlich ist der Bremer Norden auch deshalb so schön grün, weil dies die Farbe der Hoffnung ist. Hoffnung können Burglesum, Vegesack und Blumenthal durchaus übertragen. „Eigentlich gehören wir mit unseren großen Parks und der malerischen Lage an Weser und Lesum zu den

schönsten Stadtteilen Bremens“, ist Rainer Küchen, Vorsitzender des Wirtschafts- und Strukturrates Bremen-Nord, überzeugt. Aber der Bremer Norden ist längst nicht so idyllisch, wie es die Parklandschaften und Flussufer vermuten lassen. Zu wenige Arbeitsplätze direkt vor Ort, zumindest einige Wohngegenden mit einem überproportionalen Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund oder der Abhängigkeit von staatlichen Transferleistungen. „Seit Jahren diskutieren wir Lösungen, aber nichts kommt so richtig voran“, meint Küchen.

Der Zusammenbruch des Bremer Vul-

”

Hier entstehen auf einen Schlag mehrere 100 Arbeitsplätze, das allein wird Vegesack einen deutlichen Impuls geben.

“

Max Zeitz, Projektentwickler

kan-Verbandes vor 32 Jahren, die Schließung der Bremer Wollkammerei Ende 2008 und das Aus für die Produktion der Norddeutschen Steingut im einstigen Stammwerk Bremen-Grohn – der Bremer Norden musste in den vergangenen drei Jahrzehnten einige Nackenschläge einstecken. Ähnlich wie im ebenfalls seinerzeit krisengeschüttelten und nur etwas größeren Bremerhaven stieg die Arbeitslosigkeit in Bremen-Nord signifikant an. Laut Bundesagentur für Arbeit beträgt die Arbeitslosigkeit in Bremen-Nord 12,0 Prozent (Stand: April 2019) – gegenüber 12,3 Prozent in Bremerhaven und 8,7 Prozent in Bremen-Stadt.

Und trotzdem: „Der Fachkräftemangel zählt zu den größten Problemen der Wirtschaft in Bremen-Nord“, sagen die Vorstände des Unternehmerforums Bremen-Nord. Der Verein hat 20 Mitgliedsfirmen, die mit rund 7000 Beschäftigten fast die Hälfte der etwas mehr als 18 000 Arbeitsplätze in Bremen-Nord stellen.

Wenn man das Verhältnis zwischen der Zahl der Einwohner und der Zahl der Arbeitsplätze in Bremen-Nord mit der Relation im übrigen Stadtgebiet vergleicht, kommt man zu einem erschreckenden Ergebnis: Im Norden gibt es pro 100 Einwohner nur 17 Arbeitsplätze; im übrigen Stadtgebiet dagegen im Schnitt rund 50 Jobs pro 100 Bewohner. Aber: der Anteil der Arbeitnehmer im Norden an der Wohnbevölkerung ist mit 53,3 Prozent nur geringfügig kleiner als im Durchschnitt der Gesamtstadt (53,9 Prozent). Die Konsequenzen sind jeden Abend auf der Autobahn zu sehen: Staus in jeder denkbaren Länge. Die Arbeitnehmer aus dem Norden müssen in den Süden Bremens, ins niedersächsische Umland oder nach Bremerhaven pendeln. Mit der Autobahn und der Grambker bzw. Bremer Heerstraße gibt es nur zwei nennenswerte Straßenverbindungen; dazu kommt noch die Bahnverbindung, „deren Züge aber nicht verlässlich und in ausreichender Zahl fahren“, wie es das Unternehmerforum kritisiert.

Eine der gemeinsamen Ursache für die heutige Situation waren die Unternehmenskrisen, die Mitte der 1990er Jahre begannen. In den Folgejahren schrumpfte die Einwohnerzahl im Norden von 105.000 auf 96.000 Personen. Dass die Zahl der Bewohner wieder langsam steigt, ist nicht einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung zuzuschreiben. Bereits vor den Flüchtlingswellen zogen seit 2010 vor allem Menschen mit Migrationshintergrund nach Norden. Jahrelang war der Norden der Bezirk Bremens mit der höchsten Überalterung, derzeit wächst die Zahl der Kinder überproportional. Ähnlich wie das Bevölkerungswachstum ist dies auf die Zuwanderung aus dem Ausland zurückzuführen. Und zum anderen zogen die großen Wohnungsleerstände insbesondere in den Ortsteilen Lüssum, Blumenthal und Grohn viele Familien mit Kindern an, die auf preiswerten Wohnraum angewiesen sind. „Wir müssen aufpassen, dass Bremen-Nord nicht zur Schlafstadt Bremens wird“, warnt Rainer Küchen.

Die Frage der künftigen Entwicklung beschäftigt die Wirtschaft in Bremen und zumindest die Politik in Bremen-Nord bereits seit rund 10 Jahren. Viele Projekte



Langfristige Perspektive: Kaufland hat sich im neuen Einkaufszentrum Haven Hööv für 25 Jahre fest eingemietet. Zeichnung: archis Architekten Karlsruhe

von damals stehen bis heute auf der Agenda. Das Gelände der ehemaligen Baumwollkammerei ist mittlerweile erschlossen und verzeichnet bereits erste neue Gewerbeansiedlungen. Aber die historischen Gebäude aus den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts warten immer noch auf eine Sanierung und vor allem die offensive Vermarktung. Möglicherweise entsteht hier ein Berufsschul-Campus, der für Frequenz und Belebung des Areals sorgen kann. Immerhin hat das frühere Wertgelände des Bremer Vulkan sein Gesicht schon weitgehend gewandelt. Hinter dem ehemaligen Haupteingang haben sich zahlreiche kleine und mittelständische Unternehmen angesiedelt – der moderne Schiffbau ist wieder prägend für das Gelände. Der Industrie-Park an der Grenze zum Hafengebiet wirkt dagegen so, als sei er mitten in der Blüte seiner Entwicklung steckengeblieben. Dort haben sich eine ganze Reihe offenkundig erfolgreicher Unternehmen angesiedelt – doch das Maß, in dem das Grün auf unbebauten Nachbargrundstücken wuchert, lässt noch ein gewisses Potenzial zur Vermarktung dieser Flächen erkennen. Das Unternehmerforum Bremen-Nord hat eine wesentliche Ursache für die viel zu langsame Entwicklung erkannt: Die Verwaltungs- und Genehmigungsverfahren dauern aus Sicht der Wirtschaft viel zu lange, um die expandierenden sowie sich ansiedelnden Unternehmen mit Flächen zu versorgen. Natürlich gibt es auch Projekte, die bereits jetzt wesentlich zur Verbesserung der Situation beigetragen haben – ganz weit vorne ist dabei die private Jacobs-University auf dem Gelände der ehemali-

gen Roland-Kaserne in Bremen-Grohn. Auch wenn deren Studenten später auf ihrem Berufsweg in die weite Welt hinausgehen werden, bringen sie heute frischen Wind in den Norden. Und seitdem der Bau des Wesertunnels begonnen hat, steigen die Hoffnungen, dass Bremen-Nord wieder richtigen Anschluss an den Rest der Welt bekommen wird. Denn nach wie vor fühlen sich viele in dem Stadtbezirk vom übrigen Bremen abgehängt. Offensichtlich wirkt da immer noch Geschichte nach: Offiziell gibt es Bremen-Nord erst seit 1939, als das bremische Vegesack sowie die preußischen Gemeinden Blumenthal, Lesum, Grohn, Schönebeck, Aumund und Farge Teil der Stadt Bremen wurden. Mit gewissem Neid blicken die Bremen-Norder dabei auf die Stadt Bremerhaven: „Bremerhaven hat eine gesetzlich festgelegte Zahl von Bürgerschaftsabgeordneten, das haben wir nicht“, stellt Rainer Küchen fest – und unausgesprochen schwingt die Frage mit: Wird Bremen-Nord möglicherweise nicht angemessen in der Politik des Senats und der Bürgerschaft berücksichtigt?

Trotz seiner Kritik an der Arbeit von Politik und Verwaltung sieht das Unternehmerforum einen wesentlichen Grund für die vergebliche Suche nach qualifizierten neuen Beschäftigten im Image des Bremer Nordens. Neben klaren Entscheidungen für die Verbesserung der „Hardware“ in Bremen fordern die Unternehmer verstärkte Marketingbemühungen für ein besseres Image ihres Stadtteils. Schließlich soll jeder davon überzeugt werden, dass das Glas in Bremen-Nord halb voll und nicht halb leer ist.

Vom Aktenberg zum Datenpaket

Der Papierkrieg soll bald ein Ende haben. Bis 2022 wollen Bund, Länder und Kommunen ihre Verwaltungsleistungen so weit digitalisiert haben, dass Bürger und Unternehmen auch online darauf zugreifen können. Koordiniert wird das Vorhaben vom IT-Planungsrat, in dem Bund, Länder sowie die Spitzenverbände der Städte, Landkreise und Gemeinden vertreten sind. „Es ist eine Sisyphusarbeit“, bestätigt der Vorsitzende dieses Gremiums, der Bremer Finanzstaatsrat Hans-Henning Lühr.

Von Wolfgang Heumer

Dagobert Duck hat Konkurrenz bekommen. Ein Bild des Taler sammelnden Enterichs zielt sinnigerweise das Büro des Bremer Finanzstaatsrates Hans-Henning Lühr. Schräg gegenüber hängen inzwischen jede Menge bunte Karten und Zettel auf großen Papierbögen voller Stichworte, Skizzen und Ideen an der Wand. Ganz offensichtlich wird hier etwas Großes ausgetüftelt. „Ein bisschen bin ich jetzt auch wie Daniel Düsentrieb“, lacht Lühr, der sich auch nach Jahrzehnten in der nüchternen Steuer- und Finanzwelt der Bremer Landesregierung den Sinn für Humor bewahrt hat. Im Haus des Reiches – dem Sitz der Finanzbehörde – wird gerade Neuland für die ganze Republik betreten. Hans-Henning Lühr ist Vorsitzender des IT-Planungsrates, in dem Bund und Länder die Digitalisierung der Verwaltung vorantreiben. Es ist ein ehrgeiziges Vorhaben: „Bis 2022 soll das alles überflüssig werden“, sagt Lühr und verweist mit einer großen Handbewegung auf die Vielzahl von Aktenordnern, Vorlagemappen und Papierbergen in seinem Büro.

Verwaltungsvereinfachung

Die Klage über komplizierte Verwaltungsverfahren gehört ähnlich wie die Plauderei übers Wetter längst zum Standardthema in Unternehmerrunden. Anträge und Genehmigungen, Berichts- und Meldepflichten – das Thema Verwaltungsvereinfachung steht in nahezu jedem Wahlprogramm der meisten Parteien. Zumindest gefühlt ist der Verwaltungsdschungel jedoch von Jahr zu Jahr noch undurchsichtiger geworden. Mit schlanker Hand gehen die Kritiker in der Wirtschaft zumeist darüber hinweg, dass es auch und vor allem in Großunternehmen eine ähnliche Formular- und Ver-

Wir wollen ja nicht nur einfach unsere Formulare online stellen, sondern auch die Abläufe und Verfahren digitalisieren.

„
Hans-Henning-Lühr, Finanzstaatsrat

fahrensmentalität gibt, deren Komplexität von Jahr zu Jahr zu wachsen scheint. In der Industrie wurden diese Tendenzen spätestens sichtbar, als im Zuge der Digitalisierung sämtliche Prozesse und Verfahren erfasst, geprüft und geordnet werden mussten. „In einer ähnlichen Situation sind wir jetzt auch“, sagt Lühr, „wir wollen ja nicht nur einfach unsere Formulare online stellen, sondern auch die Abläufe und Verfahren, die dahinter stecken, digitalisieren und vereinfachen.“

Rechtsverbindliche Identifizierung

Neben dem Gesamtvorsitz im Planungsrat hat Bremen die Leitung und Verantwortung für ein besonders komplexes Thema übernommen – das Unternehmenskonto. Ein einziger zentraler Zugang zur Verwaltung und das auch noch unabhängig davon, ob es das Finanzamt oder die Ordnungsbehörden oder sonstige Dienststellen sind, steht schon seit Jahren ganz oben auf der Wunschliste der Wirtschaft. Jetzt rückt die Verwirklichung offenkundig näher. „Wir haben 17 Themenfelder identifiziert, die entbürokratisiert und auf möglichst ein Konto zusammengeführt werden sollen“, berichtet Lühr über die ersten Schritte in dem erst in diesem Frühjahr beschlossenen Projekt. Manches scheint auf den ersten Blick relativ einfach – es gibt bereits eine Reihe von Verfahren und Verwaltungszuständigkeiten, die digitalisiert sind. Dazu zählen der Datenaustausch



Zettelwirtschaft: Die vielen bunten Karten im Büro von Hans-Henning Lühr lassen ahnen, wie komplex die Digitalisierung der Genehmigung von Schwertransporten ist. Foto: Heumer

für die Steuererklärungen mit dem Finanzamt oder auch Ausschreibungs- und Vergabeplattformen. „Hier geht es im Grunde darum, eine gemeinsame Plattform zu schaffen und Fragen des sicheren Zugangs und der rechtsverbindlichen Identifizierung zu klären“, erläutert Lühr. Komplex und kompliziert wird es jedoch, wenn es um Verfahren geht, an denen mehrere Verwaltungsebenen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten beteiligt sind. Das Zettel- und Kartenwerk an der Wand im Büro von „Daniel Düsentrieb“ Lühr spricht eine deutliche Sprache. In einer Art Brainstorming hat die Arbeitsgruppe gesammelt, welche Anforderungen ein Unternehmerkonto beispielsweise bei der Vorbereitung eines Schwertransportes von Süddeutschland nach Bremen in den Neustädter Hafen erfüllen muss. Und da wird es kompliziert: „Die Genehmigung von Schwertransporten ist Ländersache, daran sind unterschiedliche Behörden wie Polizei und Ordnungsämter beteiligt, es gibt je nach Art des Schwertransportes unterschiedliche Auflagen und Vorschriften“, fasst Lühr die komplexen Ergebnisse eines ersten „Brainstorming“ in der Arbeitsgruppe zusammen.

und Landesrecht sowie durch kommunale Verordnungen reguliert wird. Die zuständigen Behörden wiederum sind dem Bund, dem jeweiligen Land unterstellt oder gehören zur Kommunalverwaltung. Der Komplexität des Themas zum Trotz ist Lühr überzeugt, dass der IT-Planungsrat seine Aufgabe fristgerecht in den nächsten drei Jahren erfüllen wird. In der Herausforderung steckt für ihn auch eine Chance: „Ähnlich wie in der Industrie zwingt uns das Thema Digitalisierung, über langfristig entwickelte Verfahren nachzudenken und neue Wege zu entwickeln.“ Die neuen Informationstechnologien werden so vielleicht zur treibenden Kraft für die Verwaltungsvereinfachung. Was Daniel Düsentrieb entwickelt, dürfte Dagobert Duck auf der anderen Seite von Lührs Büro durchaus erfreuen. Sowohl der Staat als auch seine Kunden können von Kosten entlastet werden.

Örtliche Kommunalverwaltung

Ähnlich komplex geht es auf der Unternehmensseite zu. Handwerksbetriebe haben andere Anforderungen an die Verwaltung als Industrieunternehmen. Einen Teil ihrer Aufgaben wie beispielsweise das Thema Ausbildung hat die öffentliche Hand an die Kammern delegiert. Für viele Unternehmensanliegen ist die örtliche Kommunalverwaltung zuständig; anderes muss auf Länderebene geklärt werden. Dazu kommt, dass unternehmerisches Handeln durch Europa-, Bundes-

Online-Anmeldung

Nordrhein-Westfalen und Bremen wollen gemeinsam digitale und standardisierte Verwaltungslösungen im Bereich der Gewerbeanmeldung entwickeln. Eine entsprechende Erklärung haben NRW-Staatssekretär Christoph Dammermann und der Bremer Finanzstaatsrat Hans-Henning Lühr in Düsseldorf unterzeichnet. Mit dem Gewerbe-Service-Portal.NRW sind die Westfalen laut Dammermann Vorreiter in Deutschland bei der digitalen Gewerbeanmeldung: „Wir müssen aber darauf achten, dass Unternehmen mit Standorten in mehreren Bundesländern nach einheitlichen Standards online mit der Verwaltung kommunizieren können.“ Das gemeinsame Engagement von Nordrhein-Westfalen und Bremen im Themenbereich „Unternehmensstart und Gewerbezulassung“ sieht die Einrichtung eines Digitalisierungslabors zu Gründungsvorhaben sowie die Entwicklung standardisierter IT-Lösungen zur Gewerbeanmeldung vor.

In dem Digitalisierungslabor arbeiten Verwaltungsfachleute gemeinsam mit den Kammern und Unternehmen an der Entwicklung neuer Verfahren. Ziel ist die Entwicklung einer nutzerfreundlichen und modernen Plattform, über die Unternehmen vollkommen digital eine Vielzahl von Verwaltungsanträgen stellen können. Die entwickelten IT-Verfahren werden dem Bund und allen Bundesländern kostenlos zur Verfügung gestellt. „Das Ziel sind medienbruchfreie Prozesse, von der Antragstellung bis zur abschließenden Bearbeitung“, betont Lühr.

Sattes Plus: über 10.000 neue Arbeitsplätze*

Jahr	Anzahl Arbeitsplätze
2005	41.726
2018	53.093



**BREMERHAVEN
KURS INNOVATION**

BREMERHAVEN

Hier ist der Aufschwung zu Hause!

www.bremerhaven.de

Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH



*sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Foto: symex GmbH & Co. KG



Zimmer mit Aussicht: Im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Restaurantkette sollen 200 Arbeitsplätze für Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Institutes entstehen.

Foto: W. Heumer

Arbeitsplätze mit direktem Blick aufs Wasser

Die ehemalige Nordsee-Verwaltung an der Klußmannstraße wird zum Wissenschaftsstandort. Das Gebäude soll Teil des AWI-Campus werden, in dem das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung zusätzliche Büro- und Forschungsarbeitsplätze schaffen will. Mit einem Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt knapp 7,5 Millionen Euro gehören der geplante Umbau und die Sanierung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes derzeit zu einem der größten Projekte der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH. Das ehemalige Nordsee-Verwaltungsgebäude gehört zum Sondervermögen Fischereihafen des Landes, der von der FBG verwaltet wird. Die FBG plant, bis zu 200 Büroarbeitsplätze im Gebäude einzurichten. Das Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) beabsichtigt, das Gebäude für die nächsten 20 Jahre anzumieten. Das Vorhaben soll zu einem Teil durch Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Kofinanzierung durch das Land Bremen in Höhe von 50 Prozent der Fördersumme von insgesamt zirka 1,8 Millionen Euro finanziert werden. Das AWI benötigt dringend diesen weiteren Expansionsraum rund um den AWI-Campus, um auch weiterhin gemeinsam und übergreifend seine Forschungstätigkeiten in den verschiedensten Disziplinen ausüben zu können.

Entwicklungsmöglichkeiten

Die Kapazitäten der bisherigen Liegenschaften des AWI-Campus in der Bussestraße und „Am Handelshafen“ waren schon vor einigen Jahren erschöpft und wurden daher bereits durch den Umbau des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der „Deutschen See“ durch die FBG, der vergangenes Jahr fertiggestellt wurde, sowie durch das Technikum auf dem Areal ergänzt. „Wir sind froh, dass wir nunmehr die Chance auf weitere Entwicklungsmöglichkeiten und Flexibilität im Bereich des Schlüsselvorhabens ‚Technikum‘ bekommen können“, so Dr. Karsten Wurr, Verwaltungsdirektor des AWI. „Die Nähe einerseits zum großen Gebäudekomplex Am Handelshafen als auch die unmittelbare Nähe zum zukünftigen Technikum und zu den Kollegen aus dem Fachbereich Klimawissenschaften, die im letzten Jahr das ehemalige Gebäude der Deutschen See in der Klußmannstraße bezogen haben, ist immens wichtig“, erläutert Wurr weiter. Der Umbau soll im kommenden Jahr beginnen. Das AWI soll nach dem jetzigen Stand der Planungen die neuen Räume Mitte oder Ende 2021 beziehen können.

Wichtige Multitalente

Ein neues Forschungsvorhaben der Hochschule Bremerhaven will klären, ob aus Algen Additive für industrielle Schmierstoffe gewonnen werden können. Doch die Wasserlebewesen mit dem besonderen Appetit auf das Treibhausgas Kohlendioxid können noch viel mehr: „Es lohnt sich, die Forschungsaktivitäten rund um Algen stärker zu vernetzen“, ist Projektleiterin Prof. Imke Lang überzeugt.

Von Wolfgang Heumer

Algen können mikroskopisch klein sein oder auch viele Meter lang; sie kommen im Süßwasser genauso häufig vor wie im Meer. Ihre einzige Energiequelle ist Licht; die Fähigkeit, Kohlendioxid zu absorbieren und neben Sauerstoff praktisch ohne den Verbrauch wertvoller Ressourcen Biomasse zu produzieren, macht Algen zu etwas ganz Besonderem. „Sie sind als Grundlage für die Produktion von Biokraftstoffen interessant“, sagt die Biologin Prof. Imke Lang. Das Prinzip kennt sie aus eigener Erfahrung: Bevor sie 2017 an die Hochschule Bremerhaven wechselte, hat sie sich in

Ansatz verfolgt sie mit dem Forschungsprojekt „Albina“ in einem Gemeinschaftsvorhaben mit den Hochschulen Wismar und Bremen sowie der Universität Bremen. Das vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft mit knapp zwei Millionen Euro geförderte Projekt soll herausfinden, ob Algen biologisch abbaubare Additive für industrielle Schmiermittel liefern können.

Algen sind offenbar Multitalente und werden deswegen bereits vielfach im industriellen Maßstab als Rohstoffquelle zum Beispiel in der Pharma- und in der Kosmetikindustrie sowie in der Nah-

der Schutzfilm sein, mit dem Algenzellen ummantelt sind. Der mögliche Grundstoff für Additive kann sich aber auch in den Zellkernen befinden. In den Laboren der Hochschule Bremerhaven werden zunächst das Medium und die möglicherweise nutzbaren Substanzen identifiziert. Das Forschungsteam an der Universität Bremen führt chemische Untersuchungen durch, um die Brauchbarkeit der Algensubstanzen als Schmierstoffzusatz festzustellen. In der dritten und letzten Phase werden die Ergebnisse der Laborversuche dann an der Hochschule Bremen und der Hochschule Wismar für den technischen Einsatz in der Zerspaltung und Umformung untersucht. Bislang werden Mineralöle für die Schmierstoffzusatzherstellung genutzt.

Algen in Aquakulturen

Imke Langs Interesse an Algen hat eine längere Vorgeschichte. „Ich fand sie schon während des Biologie-Studiums interessant“, sagt sie, einer ihrer Themenschwerpunkte waren Mikroalgen. Unter anderem befasste sie sich in einem Forschungsprojekt in Kanada mit der Frage, wie Algen im Ballastwasser von Seeschiffen überleben und es schaffen, sich in fremden Lebensräumen anzusiedeln. Zudem beschäftigte sie sich damit, wie Algen in Aquakulturen gezüchtet werden können. All diese Ansätze spiegeln sich im Projektnamen „Albina“ wider – er ist die Abkürzung für „Algen – biobasiert – nachwachsend“. Der Titel ist gewissermaßen Programm. Prof. Lang will sich nicht damit zufriedengeben, dass die Nutzung der vielfältigen und nützlichen Lebewesen allein durch das Auf und Ab des Ölpreises bestimmt wird, sondern möchte mehr Eigendynamik in das Thema bringen. Bremerhaven und das erweiterte Umland scheinen ihr dafür die ideale Region zu sein: „Hier gab und gibt es viele interessante Ansätze“, weiß sie aus dem Netzwerk, das die Algenforscher im Land Bremen und dem benachbarten Niedersachsen geknüpft haben. Daraus müsse doch etwas zu entwickeln sein, ist sie überzeugt: „Es passt zu der maritimen Wirtschaft und zu den Ansätzen für eine green economy in Bremerhaven.“ Und: Vor dem Hintergrund der wachsenden Forderung zum Klimaschutz sind Algen für Imke Lang ein wichtiges Thema: „Sie entziehen der Umgebung Kohlendioxid und liefern jede Menge Biomasse; eine bessere Alternative zu fossilen Energiequellen kann es gar nicht geben.“

Gefährliche Keime bald schneller zu entdecken

Mit Hilfe der Hochschule Bremerhaven können gefährliche Legionellen im Prozesswasser beispielsweise in Kühl- und Klimaanlage sowie industriellen Anwendungen schneller erkannt werden. Mit Förderung der BIS Bremerhaven arbeitet Prof. Dr. Carsten Harms vom Bremerhavener Institut für angewandte Molekularbiologie (BIAMOL) derzeit an einem schnelleren in-house Nachweisystem für Legionellen. Mittels spezifischer DNA-Moleküle, die an Magnetkugeln gebunden und farbmarkiert sind, lassen sich die Legionellen einfach erkennen und bestimmen.

Kontinuierliche Messung

In Zusammenarbeit mit der Bremer Omni Life Science GmbH & Co. KG wird das System auf eine Zellanalyse im Durchfluss ausgerichtet, sodass eine fast kontinuierliche Messung möglich ist. Damit erhöht sich die Sicherheit und Schnelligkeit der Analyse, gleichzeitig werden die thermischen und chemischen Desinfektionen und damit Energieaufwand und Umweltbelastung verringert. Legionellen sind ein natürlicher Bestandteil des Wassers und vermehren sich in einem Temperaturbereich von 20° – 50° C. Diese Temperaturbereiche herrschen in öffentlichen oder industriellen Kläranlagen, Verdunstungskühlanlagen, Kühltürmen und Nassabscheidern. Sie können die gefährliche Legionärskrankheit auslösen. Aktuell dauert eine Legionellen-Analyse bis zu 14 Tagen, zukünftig ist die Analyse in wenigen Stunden möglich.



Zukunftweisend: Prof. Imke Lang erforscht den Nutzen von Algen.

Foto: Heumer

Berlin jahrelang in einem ehemaligen Start-up beschäftigt, das mittlerweile einem amerikanischen Konzern gehört und sich mit alternativen Kraftstoffen aus Algen befasst. Aus der Zeit kennt sie auch das Schicksal vieler ähnlicher Ansätze: „Als die Ölpreise wieder fielen, wurde die Treibstoffproduktion aus Algen viel zu teuer und deswegen nicht weiter verfolgt.“ Dennoch ist Imke Lang überzeugt: „Algen haben ein großes Potenzial als nachwachsender Rohstoff für zahlreiche Anwendungen.“ Einen neuen

rungsmittelproduktion genutzt. „Für das Projekt haben wir nach einer potenziellen Anwendung gesucht, die bislang noch nicht erforscht worden ist“, erläutert die Wissenschaftlerin und Hochschullehrerin. Zunächst einmal sollen jetzt Algenarten identifiziert werden, die für das Vorhaben grundsätzlich in Frage kommen können. Anschließend geht es zum einen darum, in welchem Medium diese Algen kultiviert werden können, und zum anderen um die konkret nutzbaren Bestandteile. Interessant könnte



Prof. Dr. Carsten Harms.

Foto: Hochschule

Hinter dem Horizont geht es weiter

Klimaschutz hat für viele Bürger einen weitaus größeren Stellenwert, als die Politik bislang wahrhaben wollte. Diese Erkenntnis aus den Ergebnissen der jüngsten Europawahl lässt die Offshore-Windenergiebranche auf ein Einsehen in Berlin und eine Rückkehr zu besseren Rahmenbedingungen in Deutschland für eine weltweit gefragte Technologie hoffen.

Von Wolfgang Heumer

Die Zukunft beginnt kurz hinter dem Horizont. Zumindest von Land aus ist aber kaum zu erkennen, dass weit draußen in der Deutschen Bucht längst ein neues Zeitalter der Energiegewinnung begonnen hat. Knapp 25 Kilometer nördlich von Helgoland steht beispielsweise ein Kraftwerk, das rechnerisch die komplette Stadt Bremen mit ihren rund 360.000 Haushalten emissionsfrei rund um die Uhr mit Strom versorgen kann. Mit ihren insgesamt 80 Windenergieanlagen beweisen die Windparks

erneuerbarer Energien der Hauptgesellschaft von WindMW.

Ein mittelständisches Unternehmen mit knapp 100 Beschäftigten, das sich voll auf den Betrieb des zweiteiligen Meerwind-Parks konzentriert. Im ersten Moment wirkt es etwas überraschend, dass sich ein großer Investor wie CTG mit klaren Expansionsabsichten in einer solchen Firma engagiert. „Man muss die Perspektive nur ein kleines bisschen verändern, dann wird die wahre Dimension deutlich“, sagt Jens Assheuer. „Wir sind ein klassischer Kraftwerksbetreiber. So wie es auch an Land üblich ist, haben wir ein einzelnes Großkraftwerk, auf das wir uns konzentrieren.“

In der Anlage selbst allerdings steckt die Besonderheit: Meerwind Süd/Ost setzt mit der Nutzung der Offshore-Windkraft auf eine hierzulande maßgeblich entwickelte Technologie, die allen politischen Widerständen in Deutschland zum Trotz weltweit zunehmend gefragt ist.

„Wer den Klimaschutz will, kommt an der Offshore-Windkraft nicht vorbei“, ist Assheuer überzeugt. Offensichtlich ist dies auch dem chinesischen Anteilseigner bewusst: CGT investiert weltweit in erneuerbare Energien. Insbesondere im eigenen Land wird die Offshore-Windkraft zunehmend zu einem wichtigen Thema: „Und damit wird der Austausch von Erfahrungen im Betrieb von Windparks sehr interessant“, sagt Assheuer.



Jens Assheuer, Geschäftsführer der WinMW GmbH.

Meerwind Süd und Meerwind Ost, kurz Meerwind Süd/Ost: „Die Nutzung der Offshore-Windenergie ist für die Energiewende unverzichtbar“, sagt Jens Assheuer, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des Parks, der WindMW GmbH. Das Potenzial der Offshore Windenergie hat sich bis nach China herumgesprochen: Seit 2016 ist mit China Three Gorges (CTG) der weltweit größte Betreiber

Windkraft nicht vorbei“, ist Assheuer überzeugt. Offensichtlich ist dies auch dem chinesischen Anteilseigner bewusst: CGT investiert weltweit in erneuerbare Energien. Insbesondere im eigenen Land wird die Offshore-Windkraft zunehmend zu einem wichtigen Thema: „Und damit wird der Austausch von Erfahrungen im Betrieb von Windparks sehr interessant“, sagt Assheuer.

„Die Nutzung der Offshore-Windenergie ist für die Energiewende unverzichtbar“

Jens Assheuer, Geschäftsführer WinMW GmbH

Die Wurzeln von WindMW reichen bis tief in die Geschichte der Windkraftnutzung in Deutschland zurück. Der Ursprung ist die Windland Energieerzeugungs GmbH, die nach wie vor 20 Prozent der Anteile an WindMW hält. Windland wurde bereits 1990 gegründet und war damit einer der ersten Windparkentwickler überhaupt in Deutschland. Elf Jahre später begann Windland mit den ersten Untersuchungen am heutigen Standort. 2007 bekam die zwischenzeitlich gegründete WindMW die Baugenehmigungen. Allerdings wurden sie erst 2010 nach einer abgewiesenen Klage gegen das Projekt rechtskräftig. 2011 begannen die Arbeiten an Land an den technischen Einrichtungen, 2012 startete deren Installation auf hoher See.

Im April 2014 war Meerwind betriebsbereit und erfüllt mit 4.500 Volllaststunden pro Jahr zuverlässig alle Erwartungen. Eindeutig widerlegt das Meerwind-Projekt die Skeptiker, die Zweifel an der Verfügbarkeit der Offshore-Windenergie haben: „Es gibt nur ganz selten Tage, an denen Flaute herrscht, und die Technik hat sich als außerordentlich zuverlässig bewährt“, betont Assheuer. Gegenüber Gas-, Kohle- oder Kernkraftwerken an Land haben Windparks einen entscheidenden Vorteil: „Selbst wenn eine oder sogar mehrere Turbinen eine Störung haben, produziert der Park noch Strom“, erläutert Assheuer: „Bei einer größeren Störung an einer herkömmlichen Anlage muss das ganze Kraftwerk vom Netz genommen werden.“ So summiert sich die Verfügbarkeit der beiden Meerwind-Teile auf 96 bis 98,5 Prozent: „Eine höhere Verfügbarkeit ist praktisch nicht machbar“, sagt der Geschäftsführer.

Für WindMW war es von Anfang an klar, dass das Unternehmen nach der Projekt- und Bauphase auch den Betrieb von Meerwind übernehmen werde. Das Know-how aus dem Bau zahlt sich jetzt



Schaltzentrale auf hoher See: In der Umspannstation nördlich von Helgoland wird der auf See erzeugte Strom ins Kabelnetz eingespeist.

aus: Das WindMW-Team kennt die Anlagen im Detail und muss im Fall einer Störung nicht lange nach einer Lösung suchen. Störungen gehören aber zu den Ausnahmen. WindMW beteiligte sich bewusst nicht an dem technologischen Wettrennen um immer größere Windkraftwerke. „Mit den 3,6-Megawatt-Turbinen haben wir uns von Anfang an für eine bewährte Technologie entschieden, die für den Fall der Fälle auch eine gute Verfügbarkeit der Ersatzteile sichert“, betont Assheuer. Das Wartungs- und Servicekonzept, das WindMW selbst entwickelt hat, ist einer der entscheidenden Faktoren, die Kostenseite des Windparkbetriebes zu beeinflussen. „Man muss genau planen, was man wann macht und wie man seine Leute gezielt einsetzt“, sagt der Geschäftsführer. Die Anlagen sind nur per Schiff zu erreichen; bevor sie mit der Arbeit beginnen, müssen die Techniker die Türme erklimmen – das kostet Zeit. „In unserer Branche gibt es kein ‚mal eben‘“, fasst Assheuer die Herausforderung zusammen.

Schwerpunkt Wasserkraft

Neben den wirtschaftlichen Aspekten des profitablen Windparks ist es dieses Know-how, das die chinesischen Hauptanteilseigner interessiert. „Wir reden hier nicht über das Kopieren von Technologien, um unserer Industrie auf dem Weltmarkt Konkurrenz zu machen“, unterstreicht Assheuer: „Sie möchten von uns für ihre eigenen Projekte lernen.“ CTG

wurde 1993 als staatlicher Energieversorger mit dem Schwerpunkt Wasserkraft in der Volksrepublik China gegründet. Mittlerweile ist CTG der größte Betreiber von Wasserkraftwerken weltweit und setzt nun verstärkt auf die Nutzung von Wind- und Solarenergie. Insbesondere in der Nutzung der Offshore-Windenergie will CTG weltweit führend werden. Bei WindMW sammeln die Chinesen Erfahrungen im Betrieb von Offshore-Windparks, partizipieren aber auch von dem Know-how aus der Planungs- und Bauphase für Meerwind. Letztlich könnte der Technologiestandort Deutschland von diesem Interesse profitieren; bei WindMW lernt CTG bewährte und richtungsweisende Technologie kennen.

Die Märkte, die die Chinesen in mittlerweile 40 Ländern weltweit im Blick haben, liegen für die deutsche Industrie genauso dicht hinter dem Horizont wie Meerwind Süd/Ost hinter Helgoland. „Auch wenn die fatale Entscheidung in Berlin, den Ausbau der Offshore-Windkraft zu deckeln, mittlerweile sehr viele Arbeitsplätze gekostet hat, ist es für eine Umkehr nicht zu spät“, ist Assheuer überzeugt. Und das nicht nur für den technologischen Erfolg. „Auch für die Energiewende und den Klimaschutz ist Offshore-Windenergie unverzichtbar“, bekräftigt Assheuer und verweist auf die Klimabilanz seines Windparks: „Wir sparen jährlich rund eine Million Tonnen Kohlendioxid ein.“ Hinter dem Horizont geht es eben weiter.



Nachhaltige Energiequelle: Der Windpark Meerwind Süd/Ost liefert Strom für gut 360.000 Haushalte – das entspricht einer Stadt der Größe Bremens.

Fotos: WindMW GmbH



Ungleichheit auch im europäischen Schiffbau

Die Schiffbauer in Deutschland sind überzeugte Europäer. Aber immer noch vorhandene Wettbewerbsverzerrungen bereiten ihnen Sorge. Die Vergabe öffentlicher Aufträge insbesondere im Marineschiffbau wird in den Mitgliedsländern offenbar unterschiedlich behandelt. Mancher europäische Partner lege das komplizierte Regelwerk und den darin enthaltenen Spielraum zugunsten der Schiffbaubetriebe im eigenen Land aus – in Ländern wie Frankreich und Italien ist der Staat zumindest Miteigentümer der großen Werften. Die deutschen Schiffbauer fühlen sich offenkundig benachteiligt, weil in der Bundesrepublik öffentliche Aufträge europaweit ausgeschrieben werden. „Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, müssen die Spielräume einheitlich interpretiert und auch in Deutschland konsequent genutzt werden“, fordert der Verband Schiffbau und Meerestechnik (VSM).

Konsequente Europäisierung

Wettbewerbsverzerrungen gibt es auch beim Thema Rüstungsexporte. Die zur Bremer Lürssen-Gruppe gehörende Peene-Werft hängt seit Monaten in der Luft, weil sie die von Saudi-Arabien bestellten Patrouillenboote vorerst nicht ausliefern darf. „Die vergleichsweise restriktive Genehmigungspraxis in Deutschland benachteiligt deutsche Anbieter nicht nur im Wettbewerb“, klagt der VSM, „sie erschwert auch maßgeblich die innereuropäische Rüstungszusammenarbeit.“ Eindringlich fordern die Schiffbauer deshalb eine „konsequente Europäisierung der Rüstungsexportkontrollen“, wie es im VSM-Jahresbericht 2018 heißt.

Wettbewerb gezielt verschärft

Jahrelang wähten sich die deutschen Werften sicher in der Nische des Passagier- und Spezialschiffbaus. Jetzt greifen die Chinesen an.

Von Wolfgang Heumer

Die seit zehn Jahren anhaltende Schiffahrts- und Schiffbaukrise hat zu einem weltweiten Werftensterben geführt. Seit 2009 hat sich die Zahl der Schiffbaubetriebe von rund 1000 auf 330 reduziert. „Von diesen verbleibenden Unternehmen werden in diesem Jahr 150 ihr letztes Schiff abliefern“, sagte der Präsident des Verbandes Schiffbau und Meerestechnik (VSM), Harald Fassmer, in seiner Branchenbilanz 2018. Durch ihre Konzentration auf den Bau hochwertiger und komplexer Passagier- und Spezialschiffe haben die rund 20 deutschen Neubauerwerften bislang der Krise getrotzt und ihren Auftragsbestand bis Ende 2018 sogar auf 20,1 Mrd. Euro ausbauen können (2017: 17,6 Mrd. Euro). Doch jetzt droht Ungemach: In der Strategie „Made in China 2025“ hat die Volksrepublik den Bau hochwertiger Spezialschiffe zu einem der zehn wichtigsten Staatsziele erhoben.

Konkurrenz aus dem Fernen Osten

Sollten die Chinesen dieses Ziel erreichen, träfe das auch die Zulieferer der deutschen Werften im Binnenland. Vor allem in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen setzten nach VSM-Angaben rund 500 Unternehmen mit 80 000 Beschäftigten in 2018 rund 18 Mrd. Euro mit Schiffskomponenten um. Der hohe Umsatz erklärt sich dadurch, dass die Zulieferer weltweit für Werften arbeiten. Die Konkurrenz aus dem Fer-

nen Osten bedrückt die deutschen und europäischen Schiffbauer schon seit Jahrzehnten. Von Anfang der 1990er Jahre bis zum Beginn Wirtschafts- und Schiffahrtskrise 2008 mussten sich die Europäer Stück für Stück aus dem klassischen Frachtschiffbau verabschieden. Zunächst waren es die Südkoreaner, die sie, begünstigt durch staatliche Subventionen, bedrängten. Dann kamen die chinesischen Werften hinzu. Gemessen in „Compensated Gross Tons CGT“ – der Vergleichsgröße für die gesamte Schiffsproduktion – zeigen sich die Veränderungen zu Ungunsten der Europäer: 1998 fertigten sie 4,9 Mio. CGT, die Chinesen dagegen nur 1,1 Mio. CGT. Bereits 2005 zogen die Chinesen (4,3 Mio. CGT) an den Europäern (3,7 Mio. CGT) vorbei. Den maximalen Vorsprung erreichten sie 2011 und 2012 mit jeweils 19,7 Mio. CGT und ließen Europa mit 2,2 Mio. CGT weit hinter sich. Mit 11,4 Mio. CGT lieferten die Chinesen 2018 ein Drittel der weltweit fertiggestellten Schiffe, während Europa mit 2,2 Mio. CGT nicht einmal 10 % beisteuerte.

Hochwertige Passagierschiffe

Wie dramatisch die Konsequenzen und der Wandel in Deutschland waren, zeigt die Entwicklung der Ablieferungen von deutschen Werften. 2008 wurden 84 Schiffe abgeliefert, 2018 waren es nur noch 12. Weil auf den Schiffbauplätzen an Nord- und Ostsee anstelle vieler ein-

„**Von 330 Werften weltweit werden in diesem Jahr 150 Betriebe ihr letztes Schiff abliefern**“

Harald Fassmer, Präsident VSM

facher Containerschiffe zunehmend hochwertige Passagier- und Spezialschiffe entstanden, ging der Umsatz der Branche in den zehn Jahren „nur“ von 4,4 Mrd. Euro auf 2,5 Mrd. Euro zurück. Doch die Konkurrenz rüstet sich. „In Korea investierte der Staat rund 30 Mrd. US-Dollar in den Erhalt des Schiffbaus als Schlüsselindustrie“, stellt VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken ermüdet fest.

Seit kurzem bekommt der Wettlauf zwischen Ost und West noch eine weitere Dimension. Mit seiner Strategie „Made in China 2025“ greift die Volksrepublik nach der bislang den Europäern vorbehaltenen Königsdisziplin des Schiffbaus, der Fertigung hochkomplexer Passagier- und Kreuzfahrtschiffe. Lange Zeit konnten sich die deutschen Werften – namentlich die Meyer Werft in Papenburg als Marktführer – in diesem Segment sicher fühlen. Dass hochfertige Luxussschiffe nicht mal ebenso gebaut werden können, sondern erhebliches gewachsenes Know-how erfordern, mussten selbst die Hightech-affinen Japaner schmerzvoll feststellen. Die Schiffbausparte von Mitsubishi Heavy

Industries verlor sich vor knapp drei Jahren am Neubau zweier Kreuzfahrtschiffe für die Reederei Aida und musste einen Verlust von mindestens 1,5 Mrd. Euro verbuchen. Möglicherweise haben die Chinesen aus dieser Schlappe gelernt; auf jeden Fall lassen sie es etwas ruhiger angehen und „üben“ erst einmal mit kleineren Passagierschiffen. Allerdings mit gravierenden Folgen für die Werften in Deutschland und Skandinavien: Viele Jahre war der Bau von Ostsee-Fähren deren Domäne. Jetzt hat sich das Blatt gewendet: „Neue Fährschiffe für die Ostsee werden zur Zeit ausschließlich in China bestellt, weil dort dank großzügiger Unterstützung der Regierung mal wieder Fantasiepreise angeboten werden“, stellt VSM-Chef Lücken fest.

Ruinöser Wettbewerb

Inständig hoffen die Schiffbauer noch, dass dem ruinösen Wettbewerb politisch Einhalt geboten werden kann. Lücken erkennt erste Anzeichen des guten Willens in Berlin und Brüssel darin, „dass endlich nicht nur über die Chancen in China geredet wird, sondern auch von dem Systemrivalen“. Doch die Erkenntnis allein reicht Lücken nicht: „Seit Jahrzehnten erleben wir solche Marktverzerrungen ohne Gegenmittel. Das muss sich ändern.“ Viel Zeit bleibt nicht: Vorsichtigen Schätzungen zufolge brauchen die Chinesen vielleicht noch fünf oder sechs Jahre, bis sie genügend Kompetenz für den Bau von schwimmenden Riesenhöfen aufgebaut haben.

Mit der Meeresbrise an den Bodensee

Zwei Tage lang schien eine leichte Meeresbrise über den Bodensee zu streichen. Zum ersten Mal in ihrer 20-jährigen Geschichte tagte die Nationale Maritime Konferenz in Friedrichshafen und nicht an der Küste. Doch nur 24 Stunden nach dem traditionell harmonischen Treffen der maritimen Branche mit der Bundespolitik wehte wieder ein kalter Wind in Richtung Berlin. „Wir müssen kämpfen. Jetzt kommt es darauf an, die Appelle zügig in konkretes politisches Handeln umzusetzen“, forderte Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder.

Ob Reeder, Schiffbauer, Hafenbetreiber, Logistik- und Transportunternehmen oder Hersteller von Offshore-Technologien: Die maritime Branche blickt sorgenvoll in die Zukunft. Die Reeder stehen vor sinkenden Einkünften und steigenden Kosten; die Schiffbauer fürchten eine Marktverzerrung durch Subventionen für die Konkurrenz in Korea und China. Die Hafenbetreiber spüren eine geringere Auslastung durch wachsende Handelshemmnisse. Die Logistiker bleiben im Stau auf den maroden innerdeut-

schen Verkehrswegen stecken. Und in der Offshore-Windkraftindustrie folgt eine Insolvenz der anderen, seitdem die Bundesregierung den Ausbau der Windparks in Nord- und Ostsee gedeckelt hat. Bundeskanzlerin Angela Merkel dagegen zeigte sich zur Eröffnung vor 800 Konferenzteilnehmern optimistisch: „Die deutsche maritime Wirtschaft kann sich in der Welt sehen lassen, vor allem durch die Innovationsstärke ist sie ein wichtiger Wachstumsfaktor unserer Volkswirtschaft.“

Politische Pläne

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) plädierte in Friedrichshafen für eine maritime EU-Strategie. Er will alle Initiativen der Mitgliedsstaaten bündeln und von einem europäischen Maritimen Koordinator vorantreiben lassen. Dennoch klaffen Lücken zwischen den politischen Plänen und der Realität. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe erwartet unter anderem dauerhaft hohe Investitionen in die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur

und den Einsatz von Flüssiggas (LNG) und Landstrom während der Liegezeiten. „Wir wollen unsere hohe Leistungskompetenz noch besser nutzen können“, begründete ZDS-Präsident Frank Dreeke die Forderungen. Den Druck, in den Umweltschutz zu investieren, bekommen die Reeder längst zu spüren. Ab 2020 dürfen ihre Schiffe nur noch einen Bruchteil der bisherigen Schwefeldioxid- und Stickoxid-Mengen emittieren. Entweder müssen die Motoren mit saubereren, aber teuren Kraftstoffen betrieben oder mit Abgasreinigungstechniken ausgestattet werden. Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann (CDU), kündigte immerhin an, die Umrüstung von Schiffen auf den Betrieb mit Flüssiggas LNG weiter zu fördern. Auch für das Alltagsgeschäft können die Reeder auf Hilfe aus der Hauptstadt hoffen. Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann (CDU) versprach, sie weiter von Sozialversicherungsabgaben und Lohnsteueranteilen zu befreien. Der Präsident des Reederverbandes sieht darin aber nur einen Anfang. Hart-

mann griff das Wort der Kanzlerin auf, dass die Politik die Pflicht habe, für vernünftige Rahmenbedingungen zu sorgen: „Dies ist eine deutliche Aufforderung, die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur zu sichern, sondern auszubauen. Da hat Deutschland erheblichen Nachholbedarf.“

Einig waren sich Politik und maritime Branche in ihren Sorgen um die internationalen Entwicklungen. „Ich sage ganz klar, dass China aufgefordert ist, für faire Bedingungen für unsere Unternehmen in China zu sorgen“, betonte die Bundeskanzlerin in Friedrichshafen. Die norddeutschen Konferenzteilnehmer zeigten sich zufrieden, dass ihre Sorgen in Süddeutschland verstanden wurden. Dass der Maritime Koordinator die Tagung an den Bodensee verlegt hatte, empfanden sie als wichtiges Signal an den Süden für mehr Solidarität mit dem Norden. Offenbar kam die Botschaft an. „Gut ein Fünftel der maritimen Zuliefer- und Ausrüstungsindustrie ist in Baden-Württemberg zu Hause“, bestätigte Ministerpräsident Wilfried Kretschmann (Grüne).

Auf Erfolgskurs

Das Kreuzfahrtgeschäft entwickelt sich zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für Bremerhaven. Schon heute sorgen ein- und aussteigende Passagiere für knapp 15 Millionen Euro Jahrumsatz in der Seestadt, schätzt das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL).

Von Wolfgang Heumer

Mit rund 260.000 Fahrgästen wird das Columbus Cruise Center Bremerhaven in diesem Jahr einen neuen Rekord erzielen. Nach langen Flautezeiten mit Passagierzahlen im fünfstelligen Bereich geht es an der Columbuskaje seit etwa fünf Jahren wieder stetig voran. Bremerhaven profitiert von zwei Entwicklungen: Zum einen wächst das Kreuzfahrtgeschäft weltweit mit einem zusätzlichen Nachholbedarf in Deutschland; zum anderen geraten die heimischen Haupthäfen der Branche – namentlich Hamburg und Kiel – an ihre Kapazitätsgrenzen.

Während vor allem in Hamburg viele Passagiere noch einen Kurzurlaub in der Hansestadt mit ihrer Kreuzfahrt verbinden, kommen in Bremerhaven die meisten Passagiere nur zur An- und Abreise. Im Schnitt lässt jeder von ihnen 11,70 Euro in der Stadt, sei es fürs Kaffeetrin-

ken, für die Taxifahrt oder bei einem kurzen Bummel. Zusammen mit dem Geld, dass die Reedereien für die Abfertigung ihrer Schiffe in der Stadt lassen, ergibt das einen rechnerischen Jahresumsatz rund ums Kreuzfahrtgeschäft in Höhe von 14,7 Millionen Euro.

Für die Tourismus-Wirtschaft in Bremerhaven zählt aber nicht allein der unmittelbare Umsatz. Mindestens genauso wichtig ist es beispielsweise Hotelier Martin Seiffert, „dass die Besucher Interesse an unserer Stadt finden und dann später einmal wiederkommen“. Seine Crew im Hotel Haverkamp verweist die dort übernachtenden Kreuzfahrtgäste deswegen auf die Sehenswürdigkeiten wie Klimahaus oder Deutsches Auswandererhaus und Zoo am Meer – zusammen mit einer freundlichen Betreuung wird dies zu einer Einladung, nach Bremerhaven zurückzukehren. Die Hotel-

„Wir möchten, dass die Kreuzfahrtgäste Interesse an unserer Stadt finden und später einmal wieder kommen“

“
Martin Seiffert, Hotelier

branche betrachtet das Kreuzfahrtgeschäft ansonsten mit Interesse, aber angesichts von derzeit 22.000 Übernachtungen aus diesem Marktsegment sind die Umsatzerwartungen eher zurückhaltend.

Havenwelten – ein attraktives Ziel

Bislang ist Bremerhaven in erster Linie Start und Endpunkt von Kreuzfahrten; nur für wenige Schiffe ist der Columbusbahnhof eine Zwischenstation, von der die Passagiere zu Ausflügen starten. Regelmäßig läuft beispielsweise die „Costa Mediterranea“ die Seestadt an. Die meisten Passagiere sehen Bremerhaven dann aber nur aus den Bussen, mit denen sie zu Ausflügen nach Bremen starten. Für diejenigen, die lieber in der Stadt blei-



Wertschöpfung: Das Kreuzfahrtgeschäft bringt knapp 15 Millionen Umsatz in die Stadt.

ben, liegt mit den Havenwelten ein attraktives Ziel fast vor der Kabinentür – aber erst seit kurzem gibt es eine Beschilderung der Erlebnis Bremerhaven, die die ortsfremden Gäste auf den richtigen Weg vom Hafen in die Stadt bringt.

Vielleicht wird sich die Verbindung zwischen dem Cruise Center und der Stadt in den kommenden Jahren weiter verbessern, wenn die Kreuzfahrtsanaloge modernisiert wird. Die Hafenmanager von bremenports wollen parallel zur Erneuerung der Columbuskaje das Terminalgebäude

erweitern. Der mittlerweile leerstehende Altbau aus den 1960er Jahren soll abgerissen und durch einen multifunktionalen Neubau ersetzt werden. Neben einer Vergrößerung des Terminalbetriebes könnte das Gebäude auch Büros, ein Hotel und Gastronomie aufnehmen.

Bremenports-Chef Robert Howe will mit dem Vorhaben aber nicht nur das Geschehen rund um das Cruise-Center beleben, sondern auch die Stadt selbst. „Wir wollen den Terminal Richtung Stadt öffnen“, erläutert Howe. Durch das derzeitige alte Gebäude führt nur ein Weg zur Besucherterrasse, die aber auch nur noch bei Ankunft eines Schiffes geöffnet ist. Passagiere, die aus dem Columbus Cruise Center in die Stadt wollen, müssen einen Umweg um den ehemaligen Columbusbahnhof herum nehmen.

Noch ist diese Planung aber Wunsch und nicht Wirklichkeit. Für die neue Columbuskaje sind bereits 80 Millionen Euro bewilligt, über die Summe von 20 plus X-Millionen für das Gebäude muss die neue Bürgerschaft entscheiden. Ohne öffentlichen Anteil sehen die Hafenplaner kaum Chancen, einen Investor für das Projekt zu begeistern – durch die notwendigen Park- und Abfertigungsflächen ist so ein Gebäude nur bedingt profitabel zu betreiben. Bremenports hat es allerdings mit Perspektiven für die Zukunft geplant: So, wie die neue Kaje für eine universelle Nutzung und nicht nur für Passagierschiffe konzipiert wurde, soll auch das Gebäude multifunktionsfähig werden.



Frequenzbringer: Die „Costa Mediterranea“ legt regelmäßig zum Zwischenstopp in Bremerhaven an; ihre Passagiere starten von hier zu Ausflügen nach Bremen.

Foto: Heumer

TRAUMURLAUB AUF DEM WASSER

Schwimmende Ferienhäuser im Ostseebad Großenbrode sind zum Kaufen oder Mieten erhältlich.

www.floatinghomes.de

Urlaub auf dem Wasser

Unsere Häuser sind buchbar über www.traumferienwohnungen.de

Leben, Arbeiten und Freizeit auf dem Wasser

Floating Homes – schwimmende Häuser erobern Metropolen und maritime Urlaubsziele

Wasser zieht uns Menschen magisch an. Das hat viele Gründe. Wasser ist für uns ein unverzichtbares Lebensmittel, ein bedeutender natürlicher Verkehrsweg, Lebensraum für eine reiche Flora und Fauna. Und darüber hinaus ist Wasser für den Menschen ein bedeutender, einzigartiger Kulturraum, der wie kaum ein anderer Wünsche und Sehnsüchte erzeugt. Seen, Flüsse und Meere verheißen uns Abenteuer, Geheimnisse, aber auch Reinheit, Erkenntnis und innere Einkehr. Es ist daher kein Wunder, dass jedes Jahr Millionen von Menschen ihren Urlaub am Wasser verbringen – am liebsten natürlich mit Seeblick.

Das Konzept des maritimen Wohnens

In der Tat waren die sieben schwimmenden Häuser des Unternehmens Floating Homes, die in der Hafenstadt Hamburg am Victoriakai-Ufer errichtet wurden, als dauerhafte Wohnsitze konzipiert worden. Mit Erfolg, denn alle Häuser fanden schnell waserbegeisterte Besitzer, die sich den Traum vom Leben auf dem Wasser erfüllen wollten. Und dieser Traum ist mit vielen Vorteilen verbunden. Auf dem Wasser ist der Blick aus dem Fenster hinaus praktisch unverbaubar. Man befindet sich in der Natur

und gleichzeitig – wie im Fall der Floating-Homes-Siedlung in Hamburg – mitten in der Stadt.

Echte Häuser – keine Hausboote

Das Konzept der schwimmenden Häuser wurde schnell weiterentwickelt und auf den Tourismus erweitert. Wem ein Strandhotel zu wenig maritim und ein Kreuzfahrtschiff zu ungesund ist, der findet heute eine Alternative, die Urlaubssträume neu definiert: Ferienhäuser auf dem Wasser. Wer nun an ein klassisches Hausboot denkt, einen ausrangierten Kahn, der seinen Charme aus einer engen, unaufgeräumten, „wildem“ Wohnromantik bezieht, irrt. Katarina Breves, Geschäftsführerin des gleichnamigen Unternehmens, das die Häuser plant, realisiert, erschließt und vermarktet, legt großen Wert auf die korrekte Bezeichnung der Gebäude. „Ein Haus bietet einen ganz anderen Wohnstandard als ein Hausboot. Wer sich in einem Haus von Floating Homes befindet, hat sofort das Gefühl, in einem vollwertigen Haus zu sein, mit all dem Komfort, den man damit verbindet.“

Schwimmende Ferienhäuser an der Ostsee

Mittendrin zu sein, das war eines der zentralen Anliegen beim jüngsten Floating-Homes-Projekt im Ostseebad Großenbrode. Nicht dauerhaftes Wohnen steht hier im Fo-

kus, sondern die Nutzung als Ferien- und Urlaubsdomizil. Vier schwimmende Häuser wurden in Großenbrode errichtet – inmitten der örtlichen Marina, neben den anliegenden Sportbooten. Mit ihrer modernen, geradlinigen Architektur bieten sie vom Wasser wie vom Land aus einen markanten Blickfang. Die Häuser sind über den Anlegesteg zugänglich und bieten über große Panoramafenster eine malerische Aussicht hinaus aufs Meer. Erhältlich sind die Häuser wahlweise zur Miete oder zum Kauf.

Ein besonderer Blickfang

Gebaut werden die Häuser von Floating Homes standesgemäß an Land in einer Werft. Je nach Platzbedarf sind verschiedene Modelltypen mit diversen Grundflächen erhältlich. Der Floating Homes A-Type in Großenbrode beispielsweise bietet eine Wohnfläche von gut 46 Quadratmetern.

Sicher in allen Wetterlagen

Grund zur Sorge, ob ein Floating Homes mit wechselnden Wasserständen oder Unwettern zu tun haben könnte, besteht übrigens nicht. Jedes Floating Homes steht auf einem stabilen Ponton aus Stahlbeton, der über Dalben befestigt wird. Dadurch werden sämtliche Wasserbewegungen sehr effektiv ausgeglichen, ohne dabei das romantische Gefühl zu verwischen, sich direkt auf dem Wasser zu befinden.

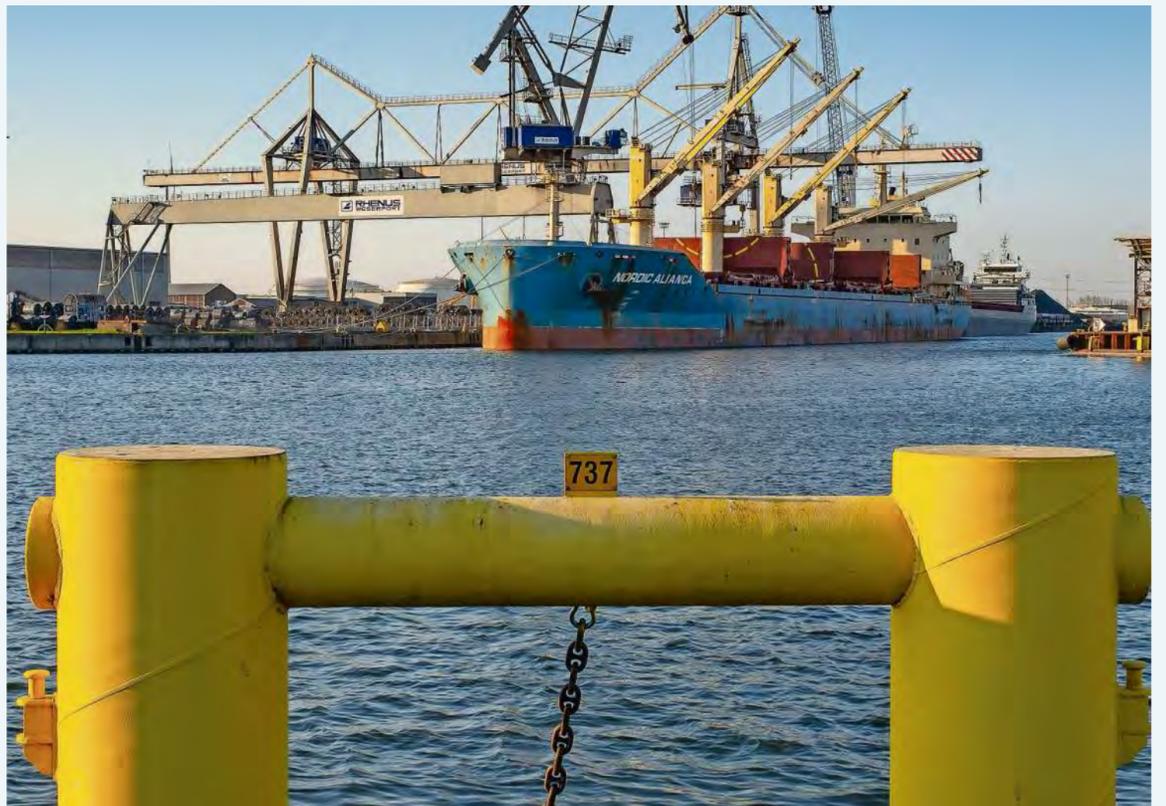


EIN GESCHÄFT MIT GEWICHT

Von Wolfgang Heumer (Text und Fotos)

Hafenumschlag bedeutet weit mehr, als Container von A nach B zu schieben oder Fahrzeuge zwischen Straße und Schiffen hin und her zu fahren. In aller Stille, aber konsequent hat sich die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven zum zweitgrößten europäischen Hafen für Breakbulk entwickelt. Unter dem Sammelbegriff wird alles an Ladung zusammengefasst, was nicht in Container passt. Große Maschinen, Spezialfahrzeuge, Lokomotiven, jede weitere Form von Schwergut, Rotorblätter und Turbinen für Windkraftanlagen sowie massenhaftes Stückgut wie Rohre für Pipelines oder Holz gehören dazu. Im Neustädter Hafen in Bremen wurden von der BLG Logistics Group in 2018 rund 1,35 Millionen Tonnen umgeschlagen, über Bremerhaven bewegte die BLG etwa 1,8 Millionen Tonnen. Weitere acht Millionen Tonnen – darunter allerdings auch Massengut wie Eisenerz und Kohle – waren es bei Rhenus Weserport im Bremer Industriehafen. Weitere große Player in diesem Geschäft sind die J. Müller-Weser-Gruppe sowie die Atlantic Hafenbetriebe.

Breakbulk? Bis vor zwei Jahren konnte kaum jemand außerhalb der Hafenwirtschaft etwas mit diesem Fachbegriff anfangen. Tatsächlich schien der konventionelle Stückgut-Umschlag dem Ende entgegenzusteuern, als Mitte der 1960er Jahre die ersten genormten Blechkisten aus den USA in Bremen an Land gestellt wurden und von hier aus ihr Siegeszug durch die Handelswelt begann. Obwohl das Containergeschäft zunächst in Bremen und später dann auf den Terminals in Bremerhaven mit gigantischen Zuwachsraten boomte, blieb das vielfach für Bremen vorhergesagte Ende des klassischen Hafengeschäftes aus. Neben dem traditionellen Umschlag von Massengütern – insbesondere Getreide, Kaffee, Kohle und Erz – entdeckten die Bremer Hafenunternehmen eine wichtige Nische für sich: die so genannte Projektladung. „Während andere Häfen sich weitgehend oder ganz aus dem Stückgutgeschäft zurückgezogen haben, ist die Transformation in Bremen hervorragend gelungen“, attestiert bremenports-Chef Robert Howe der Wirtschaft. Dennoch wird das Image des Stückgut-Umschlages immer noch von Fotografien aus den 1950er und 1960er Jahren bestimmt, als Dutzende Schiffe gleichzeitig in Bremen





be- und entladen wurden. Dass die zwei Kilometer langen Kajen im Neustädter Hafen in Bremen heute zeitweise leer wirken, ist vor allem den kürzeren Liegezeiten geschuldet – tatsächlich werden hier pro Jahr 600 bis 700 Schiffe abgefertigt. Ohne hin wird die Bedeutung von Stückgut im Container-Zeitalter unterschätzt. Während der Containerumschlag trotz Wirtschaftswachstum in etwa auf dem gleichen Niveau bleibt, hat der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut von 2016 auf 2017 allein in den bremischen Häfen um 27 Prozent zugelegt. Mit einem Marktanteil von 17,5 Prozent liegen Bremen und Bremerhaven hinter Antwerpen mit deutlichem Abstand vor Hamburg auf dem zweiten Platz in Europa.

Der Neustädter Hafen ist in Bremen das Spielfeld der BLG Cargo Logistics, die Sven Riekers als Geschäftsführer leitet. Direkt vor seinem Büro stapeln sich Hunderte von Stahlrohren, die aus dem Ruhrgebiet kommend in irgendeinem Land der Welt zu einer Gasleitung verlegt werden sollen. Doch die reine Stückzahl ist in diesem Geschäftsfeld nebensächlich. In Bremen wird auch so genannte Projektladung aus einzelnen oder wenigen Teilen umgeschlagen, dazu zählen zum Beispiel Großbauteile wie Reaktoren für chemische Fabriken. „Im Grunde sprechen wir hier immer über Stückgut“, sagt Riekers.

Lasten von vielen 100 Tonnen

In Bremerhaven ist der Autoterminal Schauplatz des schweren Geschehens. Der dort für „High & Heavy“ reservierte Hafengebiete wirkt wie eine Ausstellung von Spezialfahrzeugen und Maschinen. Rund ein Dutzend Mobilkrane, Mähdrescher und andere Landmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge und sogar Eisenbahnwaggons und Lokomotiven reihen sich nebeneinander. Die Vielseitigkeit stellt besondere Anforderungen an die Hafentarbeiter: „Man kann sich ja nicht einfach ans Steuer eines Mobilkranes setzen und einfach losfahren“, betont Riekers: „Unsere Spezialisten werden entsprechend geschult und von den Herstellern auch immer wieder neu unterrichtet.“ Selbst Panzer zu fahren, hat das BLG-Team gelernt. In verschiedenen Lagerhallen und Schuppen warten zudem riesige Holzkisten auf den Versand. In manchen

stecken Maschinen, ein paar etwas kleinere enthalten den Hausrat von US-Soldaten, die in die Staaten zurückkehren oder auf einen anderen Kontinent versetzt werden. Solche Fracht, die nicht auf eigenen Rädern an Bord rollen kann, bewegt die BLG auf so genannten Mafi-Trailern, die fast wie normale Sattelaufleger von Zugmaschinen auf die Schiffe gebracht werden. Für besonders schwere Fälle verfügt das Logistikunternehmen über eine Flotte selbstfahrender Modultransporter, für die auch Lasten von vielen 100 Tonnen kein Problem darstellen.

Schwergut ist zwar ein gewichtiges Thema für die BLG, aber auch andere Firmen engagieren sich kräftig in diesem Bereich. Zu den Pionieren des Schwergutumschlages zählen die Atlantik-Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co KG. Die Wurzeln reichen zurück bis 1963, als das Unternehmen als klassische Stauerei gegründet wurde. „Sehr früh kam dann der Automobil-Umschlag dazu“, weiß Geschäftsführer Wolfgang Rose. Das Foto, auf dem VW-Käfer oder Borgward-Limousinen am Ladegeschirr hängend auf einen klassischen Stückgutfrachter gehievt werden, darf in keiner Chronik der bremischen Hafengeschichte fehlen. Mit den Jahren wuchs nicht nur das Unternehmen, sondern auch die Ladung: mehr als 18 Millionen Fahrzeuge und 10 Millionen Tonnen an „high and heavy“-Ladung wurden von den Atlantik-Hafenbetrieben in der Unternehmensgeschichte bewegt.

Namhafte Maschinenbau-Unternehmen aus dem Binnenland vertrauen seit Jahren auf das Geschick und die Zuverlässigkeit des eingespielten Teams der Atlantik-Hafenbetriebe. Nahezu alle namhaften Mobilkran-Hersteller lassen auf dem Betriebsgelände am Bremerhavener Nordhafen ihre gigantischen Fahrzeuge für den Export nach Übersee vorbereiten. Immer häufiger werden die Großgeräte in den Atlantik-Werkstätten komplettiert: „Mit diesem Service unterstützen wir unsere Kunden, die unter den zunehmenden Gewichtsbeschränkungen auf den deutschen Autobahnen zu leiden haben“, erläutert Rose. Für seine Kunden unterhält das Unternehmen sogar eine eigene Lackierhalle, in die auch die größten der Spezialfahrzeuge hinein passen. Einer der ganz Großen der Branche in

Bremen ist Rhenus Weserport. Im Industriehafen in Bremen betreibt das Unternehmen gleich vier Terminals. Der Umschlag von Eisenerz, Kohle, Kalkprodukten, Mangan und weiteren Rohstoffen für die Stahlerzeugung sowie die Halb- und Fertigprodukte in Form von „Brammen“ und „Coils“ stehen im Mittelpunkt des Tagesgeschäftes. Bei den „Coils“ handelt es sich um Flachstahl, welcher zu großen Rollen „aufgewickelt“ wurde; „Brammen“ sind große Rohstahlblöcke, die später in der Weiterverarbeitung zu Blechen gewalzt werden. Fast spielerisch sieht es aus, wenn die großen Hafenkräne oder überdimensionalen Gabelstapler mit den Rollen und Blöcken hantieren. „Aber der Eindruck täuscht“, warnt Weserport-Geschäftsführer Heiner Delicat: „Die Dinger wiegen schon mal 40 Tonnen und manchmal auch ein kleines bisschen mehr.“

Rohstoffe für die Stahlerzeugung

Sicherlich ist ArcelorMittal der mit Abstand größte und wichtigste Kunde von Weserport. Sowohl im Massengut- als auch im Stückgutbereich schlägt der Hafen jedoch Ladung für zahlreiche andere Kunden um. Delicat betont: „Seit etlichen Jahren und mit steigender Tendenz wickeln wir auch Industrieprojekte und jede Form von Breakbulk ab. Unter anderem werden auf den Terminals Großbauteile wie Kraftwerksturbinen, Windkraftanlagen und andere Großkomponenten für Industrieanlagen verladen.“

Eines der größten Umschlagsprojekte der Hafengruppe stellen zwei Bergbaumaschinen jeweils von der Größe eines Mehrfamilienhauses dar, die Thyssen Krupp in Bremerhaven zusammenbauen ließ und von dort nach Kanada verschifft wird. Die Herausforderung besteht nicht nur in der Größe oder dem Gewicht der Ladung, sondern vor allem in der Komplexität der Aufgabe: „Die industrielle Projektlogistik ist die Königsdisziplin der Logistik“, sagt Dr.-Ing. Patric Drewes, Vorstandsmitglied der Bremischen Hafenvertretung (BHV) und geschäftsführender Gesellschafter der Carl Polzin Seehafenspedition. Bremer Logistiker, Spediteure und Reeder gehören zu den führenden Spezialisten, Großbauteile von der Entwicklung beim Hersteller bis zur

Installation am eigentlichen Einsatzort zu bringen. Bremer Projektlogistiker sind aber nicht nur im Hafen vor der eigenen Haustür, sondern in aller Welt aktiv. Eine riesige, vormontierte Stahlplattform für das Burj Al Arab Hotel in Dubai von Finnland an den Persischen Golf oder Fundamente und Träger für eine Stahlbrücke aus Mannheim über Rotterdam nach Thessaloniki zu bringen – das sind klassische Aufgaben im Projektbereich, für die Logistiker, Spediteure und Reedereien aus Bremen die weltweit Hand in Hand arbeiten. „Projektlogistik ist eine Querschnittsaufgabe für viele Disziplinen“, erläutert Drewes: „Sie erfordert Expertise in Bereichen wie Projektmanagement, Ingenieurwissenschaften, Spedition, Einkauf, Kommunikation, Finanzwesen und Controlling, Risikomanagement sowie Sicherheit, Umweltschutz und Qualität.“

Fachleute zu finden, wird für die Hafen- und Logistikunternehmen in Bremen und Bremerhaven aber immer schwieriger. Obwohl es in den Häfen mehr als 180 verschiedene hoch attraktive Ausbildungsberufe und entsprechend viele Lehrstellen gibt, interessieren sich immer weniger Jugendliche für den Hafenerwerb. Selbst aus den unmittelbar angrenzenden Stadtvierteln wie Walle in Bremen und Lehe in Bremerhaven schaut kaum noch einer über den Hafenzaun. „Die ursprünglich traditionelle Verbundenheit zwischen den bremischen Häfen und der Bevölkerung sowie der Politik ist leider in den letzten Jahren immer mehr in den Hintergrund geraten“, bedauert BHV-Vorstandsmitglied Christoph Bruns. Zum Teil liegt dies vermutlich schlicht daran, dass der früher übliche sonntägliche Spaziergang durch die Häfen aus Sicherheitsgründen heutzutage nicht mehr möglich ist. Vor allem ist die geringere Wahrnehmung aber eine Folge der grundlegenden Veränderung in den Häfen: Noch in den 1980er Jahren wurde „Hafenarbeit“ durch Stauer, Küper, Festmacher und andere klassische Hafenberufe erledigt und war deshalb auch im Bewusstsein der Bremer verankert. „Heute gibt es diese Tätigkeiten natürlich immer noch, allerdings durch Automatisierung und Digitalisierung sowie generelle Veränderungen im Schiffsverkehrs- und Transportwesen nur eben stark reduziert“, sagt Bruns. Die neuen Berufe wie IT-Techniker, Systemintegratoren,

Programmierer; Logistiker und Werbe- und Marketingfachleute werden jedoch nicht sofort mit Bereich „Hafenarbeit“ in Verbindung gebracht. Für die Hafenerwerb hat das ganz konkrete Folgen: Selbst in den unmittelbar angrenzenden Stadtteilen ist kaum einem Jugendlichen bekannt, welche guten Perspektiven der Hafen jungen Menschen für die berufliche Zukunft bietet. „Wir müssen diese aktuellen und auch die zukünftigen Veränderungen in der Hafen- und Logistikwirtschaft in den bremischen Häfen wieder so bekannt machen, dass sich die Bevölkerung und die Politik wieder mit dem Hafensstandort identifiziert. Nur dadurch können wir dem aktuellen Arbeitskräfte- und Nachwuchsmangel offensiv begegnen“, sind sich die Vorstandsmitglieder der Bremischen Hafenvertretung einig.

Das richtige Hafen-Bewusstsein in Bremen zu stärken, liegt der Hafenerwerb aber nicht nur für die Anerkennung ihrer tatsächlichen ökonomischen Bedeutung am Herzen. Sie brauchen auf Landes- und Bundesebene die Unterstützung der Politik, um international wettbewerbsfähig zu bleiben.

Die Bremer Firmen müssen immer größere Anstrengungen unternehmen, um ihre Spitzenposition in Europa zu halten und nach Möglichkeit auszubauen. Nicht etwa weil die Wettbewerber in den kleineren niedersächsischen und den größeren niederländischen und belgischen Häfen besser wären: Die Rahmenbedingungen für die bremische Hafengruppe werden immer schlechter. Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur bereitet Verladern und Logistikern immer größere Sorgen. Angesichts der maroden Autobahnen müssen Schwertransporte zum Teil mehrere 100 Kilometer Umweg fahren, um aus Süddeutschland nach Bremen zu kommen.

Bremische Wirtschaftsstruktur

Die Häfen als integralen Bestandteil und als wichtige Stütze der bremischen Wirtschaftsstruktur zu erkennen und diesen Wert zu schätzen, liegt offenkundig auch im Eigeninteresse der Stadt und des Landes. „Ohne die Häfen wären wir einfach eine Großstadt unter vielen“, sagt Klaus Platz, kommissarischer Geschäftsführer der Bremischen Hafenvertretung.



Für die Zukunft sehe ich blau-rot: Zur Hauptversammlung war das tiefgekühlte Congress-Centrum Bremen in die Traditionsfarben der BLG Logistics Group getaucht.

Fotos: Heumer

Weiter auf Kurs

Aus der Routine wurde eine Veranstaltung mit Symbolkraft: Die Hauptversammlung der BLG Logistics Group bekam als erste Institution im Land Bremen die Auswirkungen der jüngsten Landtagswahl im Zwei-Städte-Staat zu spüren.

Von Wolfgang Heumer

Bei der Aktionärshauptversammlung der Bremer BLG Logistics Group AG & Co. KG blieb der Aufsichtsratsessel von Hafensenator Martin Günthner leer – „Beginn der Koalitionsverhandlungen“ lautete die offizielle Begründung. Am nächsten Tag räumte der SPD-Politiker auch seinen Sitz im Senat. Nach zehn Jahren in der Landesregierung nimmt er wieder Platz in den Reihen der Angeordneten. Dass er damit als erster Sozialdemokrat Konsequenzen aus

Kurs der BLG-Aktie unter die Decke geht. Aber die einstige Bremer Lagerhaus Gesellschaft „ist eine lahme Börsenente“, wie es der aus Bremerhaven stammende Unternehmer formulierte. Er übte die Kritik mit gewisser Milde – schließlich liegt der Fokus bei der BLG nicht auf der Börsen-Performance, sondern an den Beiträgen für das Land Bremen. Und im Zuge der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD, Grünen und Linken dürften die Häfen eine besondere Rolle spielen.

ser stärkster Geschäftsbereich sowohl in den Umsätzen als auch in den Erlösen“, betonte Dreeke in seinem Referat über das Geschäftsjahr 2018.

Rund 600 Millionen Euro und damit knapp mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes in Höhe von 1,14 Milliarden Euro trug das Auftragsgeschäft für Großkunden wie Tchibo oder Daimler-Benz zum Geschäftsvolumen bei. Allerdings erwies sich die Sparte nicht als besonders ertragreich – obwohl die Erlöse vor Steuern von 4,6 Millionen Euro (2017) auf 7,3 Millionen Euro kletterten, war das Automobilgeschäft mit einem EBT von 15,5 Millionen Euro (bei 553 Millionen Euro Umsatz) deutlich gewinnbringender. Den Anteil des Containergeschäfts am Vorsteuer-Ergebnis seines Konzerns rechnete Dreeke den Aktionären nicht vor. Am Containerumschlag ist die BLG indirekt über das 50-50-Joint-Venture Eurogate mit der Hamburger Eckelmann-Gruppe beteiligt. Es dürfte den größten Teil des Restbetrages zum Gesamtgewinn vor Steuern von 33,5 Millionen Euro beigetragen haben.

Drehscheibe Bremerhaven

Ganz sorgenfrei ist die Kontraktlogistik nicht, berichtete Dreeke eher beiläufig. In den USA bleibt das Geschäft mit einem Großkunden aus der Automobilbranche weit hinter dessen Ankündigungen zurück. Die BLG hält still, man sei mit dem Kunden ansonsten weltweit im Geschäft und sehr zufrieden. Auf die besonderen Risiken und Probleme sowohl im Containerumschlag als auch in der Automobillogistik machte Dreeke da schon deutlicher aufmerksam. Die Containersparte befindet sich in einer anhaltenden Seitwärtsbewegung, wie Stillstand mit leichter Abwärtstendenz in der Aktionärsprache heißt. Die Automobildrehscheibe Bremerhaven dreht sich zwar nach wie vor schnell. Aber dass die Terminalflächen zum Dauerlager für die Automobilindustrie werden, die ihre Neufahrzeuge nur schleppend durch die neuen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren bekommt, eng zunehmend den Bewegungsraum für die BLG-Autologistiker ein. Trotz ihrer europaweit führenden Position spielt die Drehscheibe Bremerhaven in der Gesamtstrategie des

„Die BLG ist eine lahme Börsenente. Selbst wenn man will, kann man keine BLG-Aktien aus Streubesitz kaufen“

Bernd Günther, Aktionär

Konzerns eher eine nachgeordnete Rolle: Über den Autoterminal an der Weser wurde mit 2,2 Millionen Fahrzeugen nur noch ein Drittel des Volumens im europäischen BLG-Fahrzeuggeschäft (knapp sieben Millionen Fahrzeuge) bewegt. Dass solche Entwicklungen im Gegensatz zu den Hauptversammlungen anderer Unternehmen bei der BLG nicht zu hitzigen Debatten der Aktionäre mit dem Vorstand führen, liegt an der traditionell kühlen Atmosphäre der Bremer Veranstaltung. In diesem Jahr war die Atmosphäre im Saal besonders frostig – die Klimaanlage im Congress Centrum Bremen schien mit aller Kraft der Erderwärmung entgegenzutreten. In Hitze redete sich auch ohne die Klimaanlage keiner der Aktionäre. Die Vorstandskritiker aus den Kleinanleger-Schutzgemeinschaften – in Bremen kamen nur zwei zu Wort – verkündeten neben den pflichtgemäß kritischen Worten nur ihre Zustimmung zu den Beschlussvorschlägen. Allein der Bremerhavener Bernd Günther machte seinem Unmut Luft. Dass die Dividende erstmals nach zehn Jahren um fünf Cent erhöht wurde, empfand er als zu mager: „Dafür hat es früher mal gerade ein Kaugummi gegeben.“ Aber, so lenkte Günther ein, der Gewinn der BLG käme ja dem Land Bremen zugute, dann sei das akzeptabel. So ist das in Bremen, und so wird es wohl auch blei-

ben: „Selbst wenn man will, man kann Aktien aus Streubesitz nicht kaufen“, beklagte sich Günther, der gerne noch 1000 Stück in seinen Besitz gebracht hätte. Die öffentliche Hand hält in Bremen fest, was sie besitzt. Vielleicht war das der Grund, warum sich die Grünen-Politikerin Karoline Linnert im Gegensatz zu Günthner für die Hauptversammlung und gegen die Teilnahme an den Koalitionsverhandlungen entschieden hatte: Die Finanzsenatorin gilt als einnehmendes Wesen und Sparkommissarin. Allerdings stehen essenzielle Themen für die Hafentwicklung auf dem Programm der Koalitionsverhandlungen. Wird der Offshore-Terminal in Bremerhaven nun noch gebaut oder nicht? Die SPD hat es versprochen, die Grünen sind dagegen. Und was passiert mit dem Neustädter Hafen für den Fall, dass Rot-Rot-Grün doch nichts wird? Einige Politiker des eigentlichen Wahlsiegers CDU oder zumindest einige Christdemokraten wollen den Hafen zuschütten, in dem die BLG profitabel Breakbulk bewegt und gleich nebenan ein wichtiges Zentrum der Kontraktlogistik betreibt. Vielleicht will Dreeke genau solchen Problemen entkommen, indem er seinen Konzern immer stärker von der Küste weg und ins internationale Logistikgeschäft bringt. Jüngster Großkunde ist der Sportartikelhersteller Puma, für den die BLG die komplette Multichannel-Logistik übernimmt. Die Ergebnisse sollen sich bereits im kommenden Geschäftsbericht positiv bei Umsatz und Gewinn bemerkbar machen. Den Teilnehmern der Hauptversammlung gab Dreeke schon Bekleidungsanweisungen für 2020 mit auf den Weg: „Tragen Sie Turnschuhe. Und zwar von Puma. Adidas und Nike sind gestern. Ich sehe das von hier oben.“



Strukturwandel: BLG-Vorstand Frank Dreeke stärkt die nicht-maritimen Leistungen seines Konzerns.

der krachenden Wahlniederlage seiner Partei zog, zeigt deutlich: Hafen- und Schifffahrtspolitik hat in Bremen nach wie vor eine besondere Stellung. Nein, zu „den Faulpelzen, die wir in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder im Aufsichtsrat hatten, gehörte Günthner nie“, attestierte der Finanz-Unternehmer Bernd Günther dem abwesenden Senator in der Hauptversammlung. Seit 49 Jahren ist Günther als BLG-Aktionär Gast der Hauptversammlung. Gerne würde der Finanz-Experte auch jetzt im Ruhestand erleben, dass der

Die Politik des Landes ist für das einstige Umschlags- und heutige Logistikunternehmen nach wie vor eine wichtige Größe. Auch wenn BLG-Vorstand Frank Dreeke in der Hauptversammlung mehrfach die Unabhängigkeit des Konzerns vom Mehrheitseigner Bremen betonte, ist die „Bremer Lagerhaus Gesellschaft“ immer noch das einflussreichste Unternehmen im Zwei-Städte-Staat. Daran ändert sich auch nichts, dass Dreeke längst andere Betätigungsfelder als den Hafenumschlag als wichtig für sein Unternehmen reklamiert: „Die Kontraktlogistik ist un-



Aufwärtstrend: Die Kontraktlogistik ist die stärkste Säule der BLG.

Foto: BLG



Einzigartiges Erlebnis: Ihre neuen Dienstfahrzeuge nahmen die BEW-Beschäftigten in der Autostadt Wolfsburg in Empfang. Den Kunden des Autohauses Schmidt und Koch bereitete VW dort einen besonderen Empfang. Foto: BEW

Sommerfestival und Currywurst

Die Currywurst aus der betriebseigenen Metzgerei von Volkswagen in Wolfsburg ist ein Muss für jeden Besucher. Aber der Besuch der „Autostadt“ hat weit mehr zu bieten als Kulinarisches. Der vor 19 Jahren eröffnete Themen- und Erlebnispark des VW-Konzerns ist das größte Neuwagen-Auslieferungszentrum weltweit. Mit dem 28 Hektar großen Gelände haben die Autobauer neben der Kommunikationsplattform für die eigenen Marken eine eigene Unternehmung geschaffen, die als Freizeitattraktion rund um das Thema Mobilität auch für Nicht-VW-Kunden spannend und interessant sein soll. Mit 2,3 Millionen Besuchern allein in 2018 gehört die Autostadt zu den größten Erlebniswelten in Europa. Zugleich ist das Markenzentrum eine Eventlocation, in der Firmen eigene Veranstaltungen für Kunden oder Beschäftigte organisieren lassen können.

Das Erfolgskonzept beruht einerseits auf den perfekten Inszenierungen der Erlebnisse und andererseits auf immer neuen Programmangeboten. So wird die Autostadt vom 19. Juli bis 1. September zum Festivalgelände: Musik-Stars wie Revolverheld, Nik West, Namika, Adel Tawil, Kiefer Sutherland Band, Andreas Bourani, Michael Schulte, Culcha Candela, Glasperlenspiel, Cosmo Klein, Ed Motta und viele mehr treten auf zwei verschiedenen Bühnen auf.

Unter dem Stichwort New Mobility zeigt die Autostadt außerdem im Sommer zukunftsweisende Fahrzeuge wie den Volkswagen ID.3, Volkswagen I.D. BUZZ und den SEDRIC Nightlife. Für kostenfreie Probefahrten in das Wolfsburger Stadtgebiet stehen zehn Audi e-tron bereit. Im Park warten sechs SEAT eXS Kickscooter und das Audi E-Bike UMO darauf, getestet zu werden. Eine kostenfreie Fahrt im MOIA-Shuttle können Gäste vom Parkplatz aus in Anspruch nehmen. Kleine Gäste toben sich im Park auf riesigen Hüpfburgen aus, Entspannung gibt es auf „Cool Summer Island“ sowie am neuen Beachbereich an den Stufen zum Hafenbecken.

Durch Service überzeugt

Mobilität ist für ältere Menschen einer der wichtigsten Faktoren für ein ausgefülltes Leben. Zuverlässige Mobilität ist aber auch für die entscheidend, die sich um Senioren kümmern. Das Betreuungs- und Erholungswerk Bremerhaven BEW hat sich deshalb entschieden, die neue Fahrzeugflotte aus 30 Pkw und 10 Nutzfahrzeugen über das Autohaus Schmidt+Koch bei VW zu leasen.

Die Arbeit in der Altenpflege und Seniorenbetreuung ist anstrengend, nicht selten auch psychisch belastend und häufig mit unregelmäßigen Arbeitszeiten verbunden. Dennoch dürften 40 Beschäftigte des Bremerhavener Betreuungs- und Erholungswerkes e.V. (BEW) nicht bereut haben, ein zusätzliches Wochenende mit ihrem Arbeitgeber verbracht zu haben. Gemeinsam holten sie in der Autostadt Wolfsburg die neue Fahrzeugflotte des BEW ab. „Das war schon ein tolles Erlebnis“, bestätigt eine der Mitarbeiterinnen. Die Autostadt ist schließlich nicht nur das größte Neuwagen-Abholzentrum der Welt, sondern eine der größten Erlebniswelten in Europa. „Das Team der Autostadt entwickelt auch für gewerbliche Kunden wie das BEW besondere Programme, wenn sie dort ihre neuen Fahrzeuge abholen“, erläutert Günter Reinecke, Geschäftsführer des Autohauses Schmidt+Koch in Bremerhaven.

Allerdings war der Betriebsausflug nach Wolfsburg zwar ein beeindruckendes Erlebnis, aber nicht der tatsächliche Grund für die Flottenerneuerung des BEW. Im Betreuten Wohnen, in der Häuslichen Pflege sowie der Psychiatrischen Hilfe in besonderen Lebenslagen betreut das BEW mehr als 250 Menschen in der Stadt Bremerhaven und dem benachbarten Landkreis in Seniorenwohnanlagen und im ambulanten Pflegedienst. Der Verein selbst hat 400 Mitglieder, die zu meist betreut werden. Außerdem besuchen pro Woche mehr als 200 Menschen die Tagesstätten. Entsprechend viel sind die Betreuer unterwegs; außerdem veranstaltet das BEW Ausflüge und Kurzreisen für Senioren. Regelmäßig muss das BEW deshalb seine weiße Flotte von Dienstfahrzeugen austauschen – und entschied

sich, dieses Mal zu VW zu wechseln. „Für einen gemeinnützigen Verein ist ein solcher Fuhrparkwechsel ein gewaltiger Kraftakt“, sagt der 1. Vorsitzende des BEW, Wolfgang Lemke, „es bedarf der gründlichen vereinsinternen Beratung, es müssen Kosten und Nutzen geprüft werden und es sind erhebliche logistische Vorbereitungen erforderlich.“

Vielfältige Arbeitsgebiete

Ergebnis dieser intensiven Überlegungen war es, dass das BEW sich komplett für seine neue Flotte der umfassenden Modellpalette des VW-Konzerns bediente. Fahrzeuge der Modelle VW-Transporter T6, VW Caddy und VW Up werden fortan in den unterschiedlichsten Arbeitsbereichen zum Einsatz kommen: Ob beispielsweise bei den Einsatzfahrten der Psychiatrischen Hilfen oder des Ambulanten Betreuten Wohnens, im Menüservice oder im Reisedienst – die Arbeitsgebiete des BEW sind vielfältig. „Entsprechend haben wir unsere Fahrzeugauswahl ausgerichtet, so dass wir für jedes Aufgabenfeld das passende Fahrzeug vorhalten können“, so BEW-Vorsitzender Wolfgang Lemke. Insgesamt beschaffte der Verein 30 Pkw und 10 Nutzfahrzeuge, die mit ihrer weißen Grundfarbe und der roten BEW-Beschriftung auffallend das Stadtbild prägen werden.

„Für einen gemeinnützigen Verein ist ein solcher Fuhrparkwechsel ein gewaltiger Kraftakt.“

Wolfgang Lemke, 1. Vorsitzender BEW

Kern der Flotte sind die schnellen und wendigen VW Up, mit denen die Pflegekräfte des BEW unterwegs sind. Die T6 „Bulli“ sind überwiegend bei den Reisen eingesetzt; die Caddy liefern unter anderem das „Essen auf Rädern“, das die BEW-Küche täglich frisch zubereitet. Der Flotten- und Markenwechsel erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Autohaus Schmidt+Koch in Bremerhaven. „Auch für uns ist eine solche Größenordnung nicht selbstverständlich“, sagt Verkaufsleiter Uwe Flickenschild, der den Kunden betreut hat. Das Autohaus ver-

fügt aber über sehr große und langjährige Erfahrungen in der Betreuung gewerblicher Kunden. „Wir legen Wert darauf, einen Service aus einer Hand zu bieten“, betont Reinecke. Die S+K-Experten pflegen den Kontakt vom ersten Gespräch über die Bestellung und den Abschluss des Leasingvertrages, während der gesamten Laufzeit und bis zur Rückgabe des Fuhrparks: „Wir sind dafür da, unsere Kunden mobil zu halten“, sagt der Geschäftsführer, „deswegen nehmen wir ihnen jede Lauferei ab.“

Genauso wichtig ist der wirtschaftliche Betrieb eines Fuhrparks, zu dem nicht nur die passenden Leasing-Konditionen, sondern auch bei überschaubare Wartungskosten sowie die Sicherstellung der Mobilität bei unvorhergesehenen Reparaturen gehören. „Wir wollen unseren Kunden schon etwas Besonderes bieten“, fasst Reinecke zusammen, „dazu gehört auch das besondere Erlebnis, die neuen Autos in der Autostadt abzuholen.“



Schlüsselübergabe: Der BEW-Vorsitzende Wolfgang Lemke (links) nimmt den symbolischen Schlüssel für seine neue VW-Fahrzeugflotte von Günter Reinecke, Geschäftsführer des VW-Autohauses Schmidt+Koch, entgegen.



Elektromobilität auf dem Wasser: Die Zukunft des Verkehrs ist das große Sommerthema in Wolfsburg.

Foto: Autostadt/Anja Weber

IHRE WERBUNG

GUT FÜRS GESCHÄFT –
WENN
HIER
IHRE ANZEIGE STEHT

DIE WIRTSCHAFTS-
ZEITUNG FÜR
DIE WESER-ELBE-
REGION

Und wir sorgen dafür, dass viele Leserinnen und Leser darüber sprechen.



Mehr erfahren unter: www.business-people-magazin.de
Michael Jacobs – Telefon (0471) 59 18 – 138
E-Mail: michael.jacobs@nwd-verlag.de

Eine Frage der Haltung

In den Sommerferien haben viele Eltern ein Kinderbetreuungsproblem. Zwei bis drei Wochen Familienurlaub, doch was geschieht in der übrigen Zeit? Das Familienbüro des Alfred-Wegener-Instituts in Bremerhaven hat dafür gesorgt, dass die Mitarbeiter dieses Problem los sind.

In der Kantine des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) herrscht ungewohntes Stimmengewirr. Junges Stimmengewirr. Fünf Mädchen und fünf Jungen sitzen an den Tischen und haben ihre Brotdosen aufgeklappt. Das gemeinsame Frühstück ist ihr Start für das Ferienprogramm, das sie heute in die Bastelstube führen wird. Die Büros am Verwaltungssitz sollen neue Türschilder bekommen. Außerdem bauen die Kinder ein Klangspiel für den Eingangsbereich.

Eltern sollen beim AWI nicht gezwungen sein, ihren Urlaub zu splitten, damit die Sprösslinge betreut sind. „Uns war klar, dass wir dafür sorgen müssen, dass Partner nicht hintereinander Urlaub nehmen, sondern gemeinsam“, sagt Winfried

Hebold-Heitz. Der Leiter des AWI-Familienbüros ist gelernter Sozialpädagoge und sorgt gemeinsam mit Ines Föllscher dafür, dass Kinder der Kolleginnen und Kollegen gut betreut sind, solange die Eltern arbeiten.

Familie und Beruf vereinbaren

Die Ferienbetreuung ist ein Baustein, um beim AWI die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern. Mit diesem Arbeitsauftrag stieg Hebold-Heitz vor 18 Jahren ins Unternehmen ein. Ziel war es, die Wissenschaftlerinnen im Institut zu unterstützen. „Die Frauen machten damals ihren Doktor, bekamen dann Kinder und stiegen in der Folge oft aus.“ Denn Kindergartenbetreuung für unter Dreijährige war zu der Zeit noch kein großes Thema, und auch die unterrichtsfreie Schulzeit ließ sich weitaus einfacher gestalten, wenn ein Elternteil zu Hause blieb.

Das AWI ist längst als „familienfreundlicher Betrieb“ zertifiziert. Das Institut hält – fünf Minuten vom Haupthaus entfernt – in einer Kindertagesstätte 20 Plätze für Kinder zwischen null und drei Jahren bereit. Außerdem bietet es eine Notfallbetreuung an: Fallen morgens Erzieher oder die Tagesmutter aus, reicht ein Anruf im Familienbüro. Notfalls sorgt Hebold-Heitz persönlich für Bespaßung, wenn das normale Auffangnetz versagt. In den kompletten Oster- und Herbstferien sowie an 17 Tagen im Sommer können die Kinder mit dem AWI Ferien machen. Die Betreuung finanziert das Insti-



Klangvoll: Das Mobile aus Muscheln bringt Musik ins Alfred-Wegener-Institut, und das Ferienprogramm entlastet die Eltern.

tut. Dabei wird Hebold-Heitz von weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterstützt, die dafür tageweise freigestellt werden können.

Die Kosten für Ausflüge tragen die Eltern. Sie zahlen, wenn die Kinder das Überseemuseum besuchen oder für drei Tage nach Helgoland fahren. Dafür gibt es aber auch kostenlose Programmpunkte: Wandern etwa oder Fußball spielen. „Das Programm soll für jeden erschwing-

lin, ist so gestaltet, dass auch Kinder mit Handicap dabei sein können. Das Camp ist ein Gemeinschaftsprojekt der 18 Helmholtz-Zentren, zu denen auch das AWI gehört und mit deren Familienbeauftragten Hebold-Heitz in engem Austausch steht.

Abwechslung garantiert

Für das Ferienprogramm in Bremerhaven kooperiert das AWI mit anderen örtlichen Betrieben. Der Magistrat Bremerhaven ist dabei, die Hochschule, bremports, die Wespas und die Ortspolizeibehörde. „Da vereinen sich viele verschiedene Kompetenzen“, sagt Hebold-Heitz. Kompetenzen, die den Kindern Abwechslung garantieren: Japanischkurs beim AWI, Fingerabdrücke bei der Polizei, Nistkastenbau bei bremports. Das Team aus dem Familienbüro versteht sich als Ansprechpartner für alle Kolleginnen und Kollegen rund um Fragen der Familie. Das schließt nicht nur die Kinderbetreuung ein, sondern auch die

Pflege. Das AWI beschäftigt 180 Doktoranden. „Ich bin erstaunt, wie viele junge Leute mit einer Pflegesituation konfrontiert werden“, sagt Claudia Hanfland, Leiterin der AWI-Doktorandenschule. Möglichkeiten zum Austausch bieten die Seminare zum Umgang mit Tod und Trauer, zur Resilienz oder zu pflegebedürftigen Kindern. Hier treffen sich vor allem Kolleginnen, die das Leben vor die gleichen Herausforderungen stellt. Bei Beratungsgesprächen hilft das Familienbüro-Team schnell mit einem Krippenplatz oder Hilfsmitteln fürs Bad, manchmal wird nach der „großen“ Lösung gesucht: Homeoffice, Arbeitsreduzierungen oder auch die Familienpflegezeit. Die Haltung im Haus bewertet Hebold-Heitz als sehr familienfreundlich. Man überlege nicht, was nicht gehe, sondern wie es gehen könnte, versichert er. Auch wenn manchmal dabei herauskomme, dass sich nicht alles umsetzen lässt: „Ich kann sagen, dass aus unserem Projekt eine Haltung geworden ist.“ (sw)



Farbenfroh: Im AWI-Ferienprogramm malen Kinder neue Türschilder für die Büros ihrer Eltern
Fotos: (2) Ralf Masorat

Da vereinen sich viele verschiedene Kompetenzen

Winfried Hebold-Heitz, Leiter AWI-Familienbüro

lich sein“, meint Winfried Hebold-Heitz. Im Sinne der Teilhabe wird auch inklusiv gedacht. Selbst das Sommer-Highlight, ein Ferienlager auf dem Gelände des Helmholtz-Forschungszentrums in Ber-

Nützliche Quelle rund ums Personal

Was ist beim Jahresarbeitsentgelt zu beachten? Sind verkürzte Arbeitszeiten das Modell der Zukunft? Und wie schützt man sich am Arbeitsplatz vor Stress und Überlastung?

Der E-Mail-Newsletter „Gesundes Unternehmen“ der AOK Bremen/Bremerhaven versorgt Arbeitgeber mit nützlichen Tipps und aktuellen Informationen, die für den beruflichen Alltag im Lohn- und Gehaltsbüro oder in der Personalabteilung relevant sind.

Außerdem hält die Gesundheitskasse die Newsletter-Abonnenten über AOK-Services, besondere Angebote und Kooperationen sowie überregionale Veranstaltungen und Aktionen auf dem Laufenden. Dazu gehören zum Beispiel Sportveranstaltungen für Firmen oder die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die von Mai bis August läuft.

Als Abonnent registrieren kann man sich unter www.aok-business.de > Medien > Newsletter

Den Urlaub im Blick

Egal ob Sommerurlaub, Weiterbildungen oder Berufsschule: Chefs und Personalverantwortliche sollten stets im Auge behalten, welcher Mitarbeiter wann nicht im Betrieb anwesend ist.

Schnell und einfach funktioniert das mit dem AOK-Urlaubsplaner. Das Online-Tool ist auf der Website aok-business.de frei zum Download verfügbar. Personalverantwortliche können darin die Urlaubs- und andere Abwesenheitszeiten für bis zu 25 Mitarbeiter anschaulich darstellen. Der AOK-Urlaubsplaner lässt sich lokal auf dem Rechner speichern. Durch die Wahl des Bundeslandes erscheinen die Feiertage und Schulfreien. www.aok-business.de > Tools & Services > AOK-Urlaubsplaner

Gesund zur Arbeit

Gesunde Bewegung statt Auto-schlange: Bis Ende August läuft noch die 17. Runde der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Aufsteigen ist nach wie vor möglich.

Ksenia Kulpa hat sich auf den Frühling gefreut. Mehr noch als sonst, denn sie hat ein neues Rad. Ein Geschenk. „Ich habe den Hauptpreis gewonnen“, sprudelt es aus ihr hervor. „Ein E-Bike! Damit brauche ich für den Weg zum Büro nur noch die Hälfte der Zeit.“

Wertvolle Preise als Anreiz

Im vergangenen Sommer nahm die Bremerin gemeinsam mit 6.819 anderen Frauen und Männern an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Statt wie gewohnt den Bus zu nutzen, stieg sie morgens auf ihren alten Drahtesel und strampelte zur Firma. Das gute Gefühl, mit dieser regelmäßigen Bewegung etwas für die Gesundheit zu tun, wurde für die heuschnupfengeplagte Findorfferin zwar an manchen Tagen von Pollen vermiest, aber sie hielt durch – und wurde im Nachhinein für sämtliche Niesattacken großzügig entschädigt.

Denn unter allen Teilnehmern, die vom 1. Mai bis zum 31. August des Jahres 20 Fahrten und mehr im Aktionskalender verbuchen können, verlosen die AOK Bremen/Bremerhaven und der ADFC hochwertige Preise – das wird auch in diesem Jahr wieder so sein. 2018 reichte



Erfolgreich abgestrampelt: Ihre Entscheidung, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren und damit etwas für die eigene Gesundheit zu tun, wurde belohnt. Ksenia Kulpa gewann bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ein E-Bike.
Foto: Jens Lehmkuhler

die Palette von Sätteln und Taschen über Navigationssysteme und Reisen bis hin zu vier wertvollen Fahrrädern.

Das graue E-Bike, auf dem Ksenia Kulpa nun unterwegs ist, war ein Hauptgewinn. „Nie im Traum hätte ich damit gerechnet“, sagt sie. Gesponsert hat ihren Preis die Sparkasse Bremen. Genau genommen aber hat Ksenia Kulpa das E-Bike ihrer Kollegin zu verdanken. Die suchte im Frühjahr Mitfahrer für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Sie setzte auf die Gruppendynamik eines dreiköpfigen Teams. Ksenia Kulpa war sofort dabei. Der Lohn ist nun das Rad. Sie hat sich extra einen neuen Helm an-

geschafft und außerdem eine Versicherung abgeschlossen. Ein Auto besitzt sie nicht. „Ich wohne in der Stadt, ich arbeite in der Stadt“, sagt sie. Ein Pkw sei angesichts von Staus und Parkplatznot nur ein Stressfaktor. Warum also sollte sie ihn nutzen? „Es gibt Bus und Bahn und mein Fahrrad. Damit komme ich an allem vorbei.“

Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ läuft in diesem Jahr bis zum 31. August. Wer möchte, kann noch mitmachen. Weitere Informationen über die Preise für Einzelstarter und Teams, Teilnahmebedingungen und die Registrierung unter www.mdrza.de/hb (sw)

Knigge für Berufseinsteiger

Das gute Benehmen der Mitarbeiter ist entscheidend für den Erfolg einer Firma. Dazu gehören auch Pünktlichkeit und höfliche Umgangsformen. Die AOK Bremen/Bremerhaven bietet das Seminar „Startklar“ an, das Auszubildenden und frisch Ausgelernten diese Basisqualifikationen vermittelt. Es hilft ihnen, die „richtigen“ Worte zu finden – gerade im Umgang mit aufgebracht und schwierigen Kunden. „Wichtig sind aber auch die Körpersprache und das Auftreten“, sagt AOK-Experte Mario Guttrof, der die Seminare leitet. „Dazu gehört, den Kunden richtig die Hand zu geben. Und auch ein Lächeln kostet nichts.“ In der drei- bis vierstündigen Schulung zeigt Guttrof den Nachwuchshandwerkern darüber hinaus Übungen, die ihnen unter anderem dabei helfen, besser mit Stress umzugehen und ihre Arbeitszeit optimal zu managen. An den kostenlosen Seminaren können jeweils 15 bis 20 Nachwuchskräfte teilnehmen. Sie finden bei der AOK Bremen/Bremerhaven oder in den Unternehmen statt.

Kontakt: Mario Guttrof, Telefon 0471/16-652, eMail: mario.guttrof@hb.aok.de.

Familihtag beim OSC

Gucken, schnuppern, mitmachen: Dazu laden der Olympische Sport-Club Bremerhaven (OSC) und die AOK Bremen/Bremerhaven am 1. September ins Nordseestadion ein. Ab 10 Uhr bieten die Sportabteilungen dort ein Mitmachprogramm an. Dabei sind die Fußballer ebenso vertreten wie die Cheerleader, die Volleyballer, die Leichtathleten, die Judoka, die Turner und andere Sportler. Detaillierte Informationen gibt es unter www.osc-bremerhaven.de

Treffpunkt im Norden

Es ist die 71. Ausgabe. Und wieder werden rund 100.000 Besucher zur Tarmstedter Ausstellung erwartet. Rund 750 Aussteller zeigen vom 12. bis zum 15. Juli auf der größten Freilandausstellung Norddeutschlands Highlights für Familien, Haus- und Gartenbesitzer und Autofreunde. Zugleich ist die traditionsreiche Landwirtschaftsausstellung der wichtigste Treffpunkt der Agrarwirtschaft im Nordwesten.

Aber nicht nur für die Landwirte ist die Ausstellung ein Muss. Das große Ausstellerangebot rund um Haus, Garten und Technik ist ideal für vielfältige Interessen. Das Repertoire reicht von der Gartendekoration und Pflanzen, vom schönen Strandkorb, dem Pool und der edlen Gartenbank über das praktische Gewächshaus bis hin zum Wintergarten und weiteren Ideen für die Renovierung und Verschönerung des Eigenheims und des Gartens. Hinzu kommen viele Aus-

steller rund um Haushalt, Küche, Ernährung und Gesundheit. „Wer gleich auf der Ausstellung dem Genuss frönen will, kann bei verschiedensten Anbietern Lebensmittel und Weine testen oder in der Genusshalle schmackhafte Biersorten vom Fass probieren“, verspricht Organisator Dirk Gieschen. Das Angebot in der Genusshalle wird noch größer sein als im vergangenen Jahr. Unter dem Motto „Genusshalle bio und regional“ sind verschiedenste Bioaussteller aus der Region



Treffpunkt für die ganze Familie: Die Tarmstedter Ausstellung ist ein beliebtes Ausflugsziel im ganzen Nordwesten. Fotos: GMC/Andreas Dittmer

„Die Tarmstedter Ausstellung ist als Wochenend-Ausflugsziel für die ganze Familie konzipiert.“

Dirk Gieschen, Veranstalter

dabei, die ihre Produkte ebenfalls zur Verkostung anbieten. Natürlich darf die Technik auf einer Landwirtschaftsschau nicht zu kurz kommen. Neben Treckern und jeder Menge landwirtschaftlichen Gerätes werden in Tarmstedt die neuesten Automobile, noch mehr Camper und Wohnmobile sowie Pkw- und Pferdeanhänger, Arbeitsmaschinen und Werkzeuge vorgestellt.

Längst ist die Tarmstedter Ausstellung als Wochenend-Ausflugsziel für die ganze Familie konzipiert. Zu den Attraktionen für die kleinen Besucher gehören neben den vielen großen und kleinen Traktoren, den Spielzeugständen und den Karussells, auch das Riesenrad, die große Feuerwehr-Hüpfburg, ein Bungee-Trampolin und das Heinz-Lauenburger-Theater mit dem Programm „Neues vom Räuber Hotzenplotz“. „Auch die Stunden auf dem Tierschaugelände sind für die Kinder ein Erlebnis, ebenso wie die Kinderschminken und die Luftballonkünstler“, verspricht der Veranstalter.

Ein besonderer Publikumsmagnet sind die hochkarätigen und außergewöhnlichen Tier-Shows, die an allen vier Tagen stattfinden und in diesem Jahr mit besonderen Programmpunkten ihr 40-jähriges Jubiläum feiern. Zu den Höhepunkten zählen in diesem Jahr die Auftritte der Haflinger-Show von Claus Lubert, die beeindruckenden Vorführungen der Schä-



Bunte Mischung: Mit ihrem weitgefächerten Angebot spricht die Tarmstedter Ausstellung sowohl Fachbesucher aus der Landwirtschaft als auch Ausflügler an.

frei Anne Krüger sowie die Islandpferde-Präsentationen und erstmals eine große Shire-Horse-Vorführung.

Offizielle Eröffnungsveranstaltung

Der Präsident der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft (DLG), Hubertus Paetow, wird die Festrede auf der offiziellen Eröffnungsfeier am Freitag, 12. Juli, 10 Uhr, halten. Durch die Eröffnungsver-

anstaltung führt erneut Dirk Böhling, der aus Hörfunk und TV bekannte Sprecher und Moderator. Offiziell eröffnet wird die Ausstellung dann durch den Schirmherrn Hermann Luttmann, Landrat des Landkreises Rotenburg/Wümme. Zur Eröffnung im großen Festzelt der größten Regionalausstellung im Norden werden rund 800 Gäste aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und dem ländlichen Raum erwartet.

Grüne Berufe gefragt

Gerät der Bio-Markt unter Preisdruck?

„Bio“ ist auf dem Vormarsch. Doch der Trend kann für kleine und mittlere landwirtschaftliche Betriebe zur Bedrohung werden, warnt der Agrar-Experte Dirk Gieschen. Er befürchtet, dass sich der Strukturwandel auf dem Land zu Lasten der Kleinen beschleunigt.



Gefragte Ausbildung: Immer mehr Jugendliche entdecken ihr Interesse an einer Lehre in der Landwirtschaft. Foto: GMC

Das Interesse an einer Ausbildung in einem „grünen Beruf“ ist bei jungen Menschen nach wie vor groß. Nach Angaben der Landwirtschaftskammer Niedersachsen wurden in 2018 in Niedersachsen rund 5.550 Auszubildende registriert. Allein in der Landwirtschaft gibt es etwa 1.870 Auszubildende auf den rund 1.600 aktiv ausbildenden Betrieben. Gut nachgefragt sind auch Ausbildungsplätze für Fachkraft Agrarservice in Lohnunternehmen sowie die „weißen Berufe“ der Milchwirtschaft mit der LUFA Nordwest in Oldenburg als zentrale Bildungseinrichtung. Weiterhin steigend ist mit zirka 40 Prozent der Anteil von Auszubildenden, die von ihrer Herkunft her nicht aus dem agrarischen Bereich kommen. Die Kammer begründet das mit den guten Beschäftigungsmöglichkeiten in der Agrarwirtschaft sowie in den vor- und nachgelagerten Bereichen der Branche.

Mit der Schlagzeile „Bio setzt sich durch“ wurde auf der Messe Bio-Fach 2019 das weitere Wachstum der deutschen Biolandwirtschaft um sechs Prozent bei der Anzahl der Betriebe und um gut acht Prozent bei der bewirtschafteten Fläche gemeldet. Auf der Absatzseite wurden gleichzeitig die Listenerfolge von Bioland beim Discounter Lidl und von Demeter bei Kaufland als Durchbruch für die Bio-Branche gefeiert. Vor diesem Hintergrund stellt sich Agrarberater Dirk Gieschen die Frage, ob sich der für die Bioverbände erfreuliche Absatzsprung und der dadurch zu erwartende Zuwachs an gesellschaftlicher Be-

deutung bei den Verbrauchern auch für die kleineren und mittleren Biobetriebe tatsächlich positiv auswirken wird. Gieschen befürchtet das Gegenteil: Vor allem für die kleineren und eher marktfern in ländlichen Regionen wirtschaftenden Bio-Familienbetriebe wachse das Risiko, dass der vermeintliche Erfolg für sie zum existenzgefährdenden Boomerang werde. Damit werde der Strukturwandel in der Landwirtschaft beschleunigt.

Preisniveau unter Druck

Die Discounter im Lebensmitteleinzelhandel teilen bereits mit, dass sie die Arbeit der Landwirte und Hersteller durch faire Preise honorieren wollen. Dirk Gieschen ist skeptisch gegenüber dieser Ankündigung: Bereits jetzt sei erkennbar, dass das Preisniveau für Bio-Produkte unter Druck geraten werde. Der bestehende deutliche Preisunterschied zwischen Bio-Produkten in Hofläden, Drogerien und im Bio-Fachhandel gegenüber den Angeboten der Discounter werde aufgrund der Wettbewerbssituation im Einzelhandel, so wie es bei allen anderen landwirtschaftlichen Produkten und Lebensmitteln in den vergangenen Jahrzehnten auch passiert ist, unter Druck geraten. Die Bio-Betriebe würden wie ihre konventionellen Kollegen zuvor diesem Preis- und Kostendruck nur durch Rationalisierung und Wachstum ausweichen können. Es drohe in der Folge ein



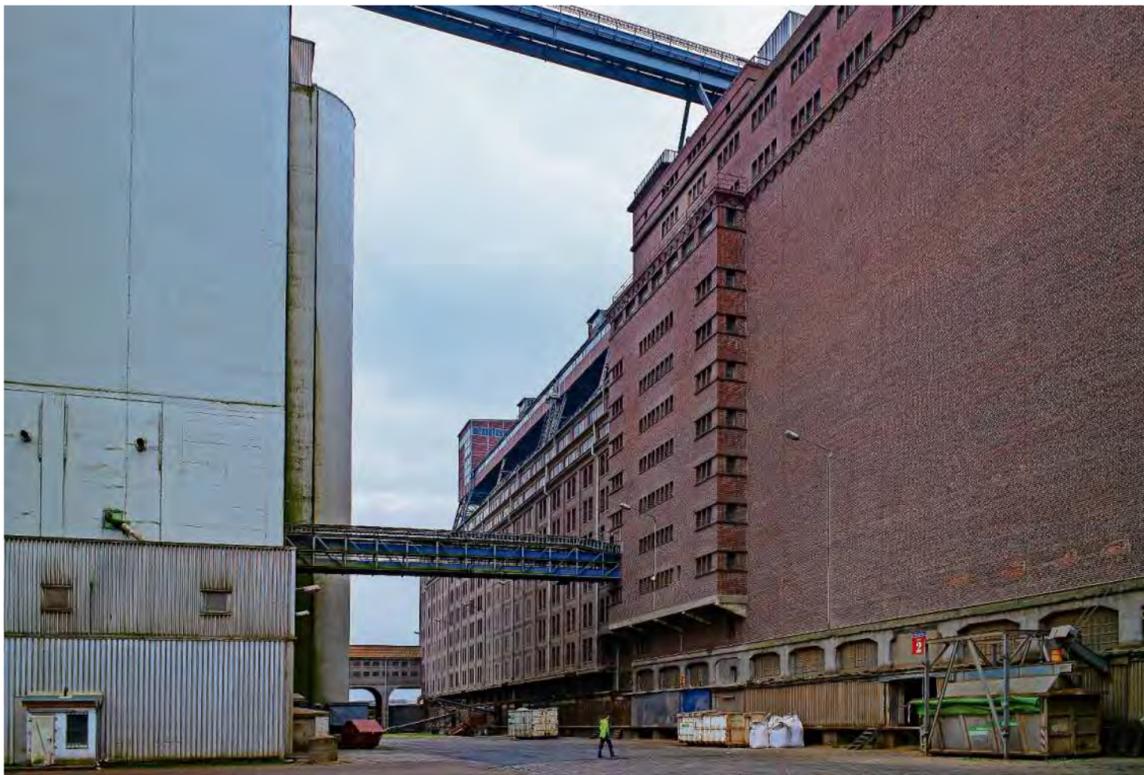
Der Preisunterschied zwischen Bio-Produkten in Hofläden, Drogerien und im Bio-Fachhandel gegenüber den Angeboten der Discounter werde aufgrund der Wettbewerbssituation unter Druck geraten. Foto: Colourbox.com



Grüner Erfolg: Bio-Varianten gibt es bald für alle Lebens- und Genussmittel.

harter Strukturwandel, so Agrar-Experte Dirk Gieschen. Für Bio-Landwirte, die mit attraktiven Hofläden in Stadtnähe kaufkräftige Verbraucher auf einem höheren Preisniveau an sich binden könnten, werde der Druck nicht so hoch sein wie für marktfernere Kollegen. Agrarberater Gieschen erwartet, dass vor allem in ländlichen Regionen, in denen kaufkräftige Bio-Zielgruppen dünn gesät sind, der direkte Preiswettbewerb mit dem Lidl vor Ort nicht nur zu einem sinkenden Preisniveau, sondern auch zu deutlichen Verlusten an Kunden und Umsätzen führen wird. Hätten die Verbände auf dieses Problem keine Antwort, könnten diese Bio-Betriebe nur durch eine Mengen- und Effizienz-Steigerung

überleben. Damit komme den Bio-Verbänden ebenso wie den Discountern jetzt eine große Verantwortung zu, wenn sie sich nicht den Vorwurf gefallen lassen wollen, dass sie mit dem Schritt in die Massenvermarktung vormals exklusiver Bio-Produkte genau den Strukturwandel in der Bio-Landwirtschaft auslösen, dem Landwirte mit der Umstellung auf Bio eigentlich ausweichen wollten – den Trend zum „Großbetrieb“ mit entsprechenden Produktionsmethoden. Das würde schwierig werden, erwartet Agrarberater Dirk Gieschen. Deshalb könne man derzeit nur das Fazit ziehen, dass der Schritt in den Discounter für die bäuerlich strukturierten Bio-Familienbetriebe ein gefährlicher Boomerang werde.



Neues Leben: Der wachsende Agrarhandel hat der alten Getreideverkehrsanlage in Bremen eine Zukunft gegeben.

Foto: Heumer

Agrarimporte unverzichtbar

Der deutsche Agrarhandel ist ein wirtschaftliches Schwergewicht, aber der Import überwiegt den Export immer noch deutlich.

Nach Angaben des Bundeslandwirtschaftsministeriums Erlösen deutsche Landwirte etwa jeden vierten Euro im Export. Mit mehr als 70 Milliarden Euro Exportumsatz (2016) gehört Deutschland zu den Top 3-Playern hinter den USA und den Niederlanden. Mehr als drei Viertel der deutschen Ausfuhren gehen in andere EU-Mitgliedsstaaten. Auch bei den Importen von Gütern der Land- und Ernährungswirtschaft belegt die Bundesrepublik auf dem Weltmarkt Platz 3. Allerdings überwiegt der Import mit einem Gesamtwert von mehr als 80 Milliarden Euro den Export deutlich.

Auf europäischer Ebene stammen 69 Prozent der Agrareinfuhren aus Schwellen- und Entwicklungsländern. Laut dem Landvolk hat die EU im internationalen Vergleich den am stärksten geöffneten Agrarmarkt. Insbesondere südländisches Obst und Gemüse sowie Ölsaaten, Öl-

saatenprodukte und Futtermittel werden zu niedrigen oder gar keinen Zollsätzen importiert. Danach folgen Kaffee, Tee und Kakao.

Import von Ernährungsgütern

Großbritannien importiert jährlich Agrar- und Ernährungsgüter im Wert von 50 Milliarden Euro, exportiert werden Agrarprodukte im Wert von 25 Milliarden Euro. Ungefähr 10 Prozent der britischen Agrarimporte stammen aus Deutschland. Vor allem für exportorientierte Unternehmen in Deutschland wird der Brexit Folgen haben. Im EU-Haushalt werden nach aktuellem Stand nach dem Brexit netto jährlich rund 10 Milliarden Euro fehlen.

Gravierend sind die Veränderungen in Russland, und deren mögliche Auswirkungen auf Deutschland. Innerhalb weniger Jahre gelang es Russland seinen

Selbstversorgungsgrad bei Schweine- und Geflügelfleisch von 50 Prozent auf gut 100 Prozent zu erhöhen. Nicht zuletzt waren die europäischen Sanktionen für Russland daran beteiligt. Nur bei Milch werde Russland in Zukunft noch auf Importe angewiesen sein, heißt es bei der russischen Agrarholding. Auch in Bezug auf andere Produkte ist eine starke Exportorientierung zu erkennen, sodass Russland zunehmend international eine Rolle spielt. Für die westeuropäische und deutsche Agrarwirtschaft könnte dies gravierende Folgen haben.

Die deutsche Landwirtschaft ist gekennzeichnet von hochwertigen Veredelungserzeugnissen. Vor allem Milch und Milcherzeugnisse sowie Fleisch und Fleischwaren sind ausgezeichnete Produkte des deutschen Agrarmarktes. Im direkten Wettbewerb kann es jedoch in Zukunft schwer werden, mit den nach höheren Standards und damit kostenintensiver erzeugten Lebensmitteln gegen russische Rohstoffe zu bestehen.

Region stärken

Fachkräfte, Digitalisierung, Ausbau der Infrastruktur, attraktiver Lebensraum: Bei den Top-Themen der Wirtschaft dürfen ländliche Räume gegenüber den Metropolen nicht zurückgelassen werden. Der ländliche Raum braucht strukturelle Unterstützung“, so die Präsidenten von Handwerkskammer, Industrie- und Handelskammer und Landwirtschaftskammer in Oldenburg, Manfred Kurmann, Gert Stuke und Gerhard Schwetje.

Insbesondere die komplexen rechtlichen Vorgaben für die Genehmigung von Bauvorhaben im ländlichen Raum bedürfen aus Sicht der Kammerspitzen einer praxisgerechten Reform. Denn, so das einhellige Urteil: Ohne Anpassungen bekämen beispielsweise landwirtschaftliche Unternehmer nicht die Chance, in die Modernisierung ihrer Betriebe zu investieren – und dies könnte massive Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfungskette haben. Darüber hinaus ist der ländliche Raum durch Herausforderungen in vielen anderen Bereichen belastet. In einem Positionspapier zählen die Kammern unter anderem die Verkehrsinfrastruktur inklusive ÖPNV, Kommunikationsnetze, Bildungsinfrastruktur, Einrichtungen zur Gesundheitsversorgung sowie kulturelle und soziale Infrastruktur behandelt. Ziel der Kammern ist, weitere Akteure für das Thema und die Initiative zu gewinnen.

Die in Oldenburg ansässigen Wirtschaftskammern sehen die Stärkung der ländlichen Räume als eine zentrale Zukunftsaufgabe an. „Wir werden den Entwick-

lungsprozess der ländlichen Räume im Miteinander mit den urbanen Agglomerationen verantwortungsbewusst begleiten und unterstützen. Gute Ansätze sind im Koalitionsvertrag der Landesregierung formuliert. Diese gilt es nun aufzugreifen und weiterzuentwickeln“, heißt es in dem Positionspapier.

Regionale Landesentwicklung

Basis dafür sei die Einrichtung eines fachübergreifenden Ressorts „Zukunftsentwicklung ländlicher Räume“ auf Landesebene. Dieses sollte in engem Kontakt mit den Gebietskörperschaften, den Ämtern für regionale Landesentwicklung und den Kammern erfolgen, um in gemeinsamer Verantwortung die ländlichen Regionen voranzubringen.

In Regionalkonferenzen in ganz Niedersachsen sollten dann gemeinsam alle Regionalpartner unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger einen gemeinsamen Zukunftsplan 2030 entwickeln. Für die Erstellung und Umsetzung des Zukunftsplanes bedürfe es ausreichend finanzieller Unterstützung des Landes.



Die in Oldenburg ansässigen Wirtschaftskammern sehen die Stärkung der ländlichen Räume als eine zentrale Zukunftsaufgabe an.

Foto: Colourbox.com

Landwirte spezialisieren sich immer stärker

Der Strukturwandel ist in der Landwirtschaft deutlich: In zehn Jahren ist die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe um mehr als 16 Prozent auf 267.700 Betriebe gesunken.

Nachdem jahrzehntelang die Abnahmerate bei durchschnittlich drei Prozent lag, scheint sich der Strukturwandel mit einer aktuellen Rate von gut einem Prozent zu verlangsamen. Doch wie lange wird diese Entwicklung anhalten? Die Grenze der erfassten landwirtschaftlichen Betriebe wurde bereits angehoben. Nur noch Betriebe ab einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von fünf Hektar (ha) und mehr werden in der Statistik erfasst. Faktisch dürfte die jährliche Abnahme daher höher sein als angegeben.

Die Zahl der Betriebe mit einer LF unter 100 ha nimmt stetig ab, die Anzahl darüber nimmt hingegen beständig zu. Zum einen finden sich immer weniger Nachfolger für die Hofübernahme. Ein gestiegener wirtschaftlicher Druck, zunehmende Unsicherheit sowie der demographische Wandel sind einige Gründe. Zum anderen führen größere Betriebsstrukturen in der Regel zu einer besseren Einzelkostensituation und ermöglichen die Anschaffung neuer, leistungsfähiger Landmaschinen. Diese und ähnliche Investitionen dürften zukünftig aufgrund steigender Weltmarktpreisabhängigkeit sowie

wachsender Digitalisierung verstärkt von Bedeutung sein, um effizient, exakt und umweltschonend wirtschaften zu können.

Die deutsche Landwirtschaft spezialisiert sich immer weiter. Haben sich Landwirte vor siebzig Jahren noch überwiegend

selbst versorgt, ist seitdem eine zunehmende Spezialisierung der Betriebe zu erkennen. Auch der Zuwachs an ökologischer Landwirtschaft zählt dazu. Sowohl in der Viehhaltung und der Eierzeugung als auch im Obst- und Gemüseanbau nehmen das öffentliche und land-

wirtschaftliche Interesse am ökologischen Wirtschaften zu. Ähnlich wie der Trend zu Großbetrieben, erhöht diese Entwicklung die Wettbewerbsfähigkeit. Durch die Spezialisierung auf einzelne Produkte wird die Marktstellung ausgeweitet. Gleichzeitig entsteht eine höhere

Abhängigkeit von Preisschwankungen sowie der Nachfrage.

Ökologische Landwirtschaft

Die ökologische und konventionelle Landwirtschaft haben beide ihre Berechtigung und bringen Vor- sowie Nachteile mit sich. Allein von der ökologischen Landwirtschaft kann die Weltbevölkerung nicht ernährt werden. Glaubt man jedoch, dass die Landwirtschaft von heute einen Imageschaden trägt, scheint die ökologische nicht betroffen zu sein. Vielfältiger als die Agrarstruktur Deutschlands kann ein Land kaum sein. Viehhaltung und Ackerbau finden zunehmend in weit voneinander entfernten Regionen und Bundesländern ihre Bedeutung. Allein in Niedersachsen gibt es große regionale Unterschiede. An Standorten mit ertragsarmen Böden, wie beispielsweise im Weser-Ems-Gebiet, oder auf Betrieben von geringer Größe findet sich oft die Veredelung von Milch, Eiern und Fleisch wieder. Die Regionen Hannover und Braunschweig konzentrieren sich mit ertragsreichen Böden überwiegend auf den Ackerbau.



Überleben in der Nische: In der Landwirtschaft hält der Konzentrationsprozess weiter an. Kleinere Betriebe müssen sich immer häufiger beispielsweise auf die Schafzucht spezialisieren, um trotz des wachsenden Kostendrucks zu überleben.

Foto: GMC



Glückliche Kühe: Milch ist das wichtigste Produkt der Landwirtschaft, die Erlöse machen die Bauern aber nicht immer glücklich.

Existenzfrage

Die Milch ist für die deutsche Landwirtschaft eine der wichtigsten Erlösfaktoren. Deshalb ist die Entwicklung des Milchpreises ein maßgebliches Konjunkturbarometer – und in diesem Jahr von Unsicherheiten geprägt.

Das Milchaufkommen befindet sich aktuell auf Vorjahresniveau. Weltweit ist eine steigende Nachfrage erkennbar, die von den USA angekündigten Handelsstreitigkeiten und der Brexit dämpfen jedoch die Erwartungen. Hinzu kommt die Gefahr einer erneuten Dürre in weiten Teilen Europas, warnt das landwirtschaftliche Trendbarometer agrartrends.de.

Nachdem die Nachfrage nach Milchprodukten zwischen 2014 und 2017 überwiegend stagnierte, folgte 2018 ein Anstieg. China ist der größte Importeur von Molkenpulver, zweitgrößter von Magermilchpulver und mittlerweile drittgrößter Importeur von Butter und Vollmilchpulver. Das weltweit steigende Interesse nach Butter und Käse verhinderte in den letzten Jahren einen Absturz der Milchpreise. Hohe Butterpreise wurden erzielt und bewegen sich auch in 2019 deutlich über vergangenen Durchschnittswerten. Käse ist weltweit immer beliebter. Der Wachstumsmarkt lässt sich auf asiatische Märkte zurückführen, wo Käse als neues Lebensmittel entdeckt wurde. Allein in China stiegen Notierungen für Milchpulver, Butter und Cheddar seit Dezember 2018 zwischen 25 Prozent und mehr als 40 Prozent an.

Auf dem Milchmarkt sorgen allerdings sowohl US-Präsident Donald Trump und der drohende Brexit für Unsicherheiten.

Allein im Jahr 2018 gab es in den USA Exportrückgänge um acht Prozent – zurückzuführen auf zahlreiche Handelsstreits mit China, Kanada und Mexiko. Mexiko ist mit 25 Prozent der wichtigste Abnehmer für US-Milchprodukte. Welche weltweiten Auswirkungen ein Wegfall dieses Landes und damit die amerikanische Suche nach neuen Märkten haben, ist nicht abschätzbar. Durch einen weiterhin möglichen Brexit sind für Irland unzählige Molkereieexporte gefährdet. Für Deutschland könnte der Brexit den Wegfall von mehr als 70.000 Tonnen Käse bedeuten, die aktuell von Großbritannien importiert werden.

Entwicklung des Wetters

Mit großer Sorge blicken Landwirte auf die Wetterentwicklung. Sie hoffen auf eine „normale“ Erntesaison. Wenn das Jahr 2019 ansatzweise so trocken ausfallen wird wie 2018, sind viele Betriebe ratlos, wie sie ihre Tiere noch versorgen können. Das Vorjahr war extrem, derartige Ernteausfälle zwischen dreißig und mehr als achtzig Prozent könnten viele nicht noch einmal verkraften. Die europaweite Dürre 2018 war ausschlaggebend für ein geringeres Futteraufkommen mit schlechterer Qualität und damit einer geschrumpften Milchmenge. Die Zahl der Milchkühe ging deswegen in 2018 um 2,3 Prozent zurück.

Mehr als ein Saisonjob

Lohnunternehmer erledigen als Dienstleister vor allem Arbeiten in der Landwirtschaft. Ohne sie läuft bald nichts mehr auf dem Land.

Moderne Landwirtschaft ist ohne einen leistungsfähigen Maschinenpark kaum noch möglich. Weil das Spezialgerät schnell sechsstellige Summen kostet, sind immer mehr Landwirte wirtschaftlich darauf angewiesen, Dienstleister gezielt für bestimmte Aufgaben einzusetzen. Mais wird in Deutschland schon seit einigen Jahren nahezu vollständig von Lohnunternehmern geerntet. Weitere Bereiche wie beispielsweise die Grasbergrung, die Bodenbearbeitung und die Rübenenernte werden verstärkt an Lohnunternehmer vergeben.

Wie abhängig auch die Lohnunternehmer von der Wetterlage sind, zeigte sich

im Sommer 2018 einmal mehr: Die Lohnunternehmen führten deutlich weniger Arbeitsstunden aus und generierten entsprechend weniger Umsatz. Da viele Landwirte mit erheblichen Ernteeinbußen zu kämpfen haben, versuchen sie nur das Nötigste vom Lohnunternehmer erledigen zu lassen.

Aufgaben der Lohnunternehmer

Sonderaufträge wie zum Beispiel Grunddüngung oder Boden-sanierungsmaßnahmen, die unter normalen wirtschaftlichen Bedingungen zu den Standardaufgaben der Lohnunternehmer zählen, werden derzeit vielerorts zurückgestellt.



Großmaschinen: Viele Arbeiten auf dem Bauernhof werden mittlerweile von Lohnunternehmern mit sehr teuren Spezialfahrzeugen erledigt.

Foto: GMC

DER NORDEN TRIFFT SICH IN TARMSTEDT

12. – 15. JULI 2019

Haus • Garten • Genuss • Pferd • Landtechnik
www.tarmstedter-ausstellung.de

DER N GROSSE FÜR MENS

50 Jahre nach der ersten Mondlandung ...

... rückt unser Nachbar im All wieder dicht an die Erde heran. In fünf Jahren will die amerikanische Raumfahrtagentur NASA dort ein Astronauten-Team absetzen. In Bremen als einem der weltweit größten Raumfahrtstandorte rüstet sich die Space-Industrie für die europäischen Beiträge zum nächsten großen Schritt für die Menschheit. Wenn sich 2024 amerikanische Astronauten auf den Weg zum Mond begeben, wird ihnen Technologie aus Bremen den notwendigen Schub verleihen. Bei Airbus Defence and Space in der Airport-City Bremen haben die Vorbereitungen für das dritte Europäische Service Modul (ESM) begonnen, das die Raumkapsel Orion antreiben und ihre vierköpfige Besatzung mit dem Lebensnotwendigen versorgen wird. Wie Airbus beschäftigen sich die Experten von OHB Systems im Technologiepark an der Universität Bremen mit Systemen für den dauerhaften Aufenthalt auf dem Mond und für das „Lunar Gateway“, dem „Umsteigebahnhof“ in der Mondumlaufbahn.

Dr. Rolf Janovsky war sieben Jahre alt, als mit Neil Armstrong der erste Mensch seinen Fuß auf den Mond setzte. „Ich kann mich gut erinnern, dass wir das vor dem Fernseher verfolgt haben“, sagt Janovsky über den 20. Juli 1969, als Armstrong „einen kleinen Schritt für einen Menschen und einen großen Sprung für die Menschheit“ wagte. „Vielleicht hat mich das so geprägt, dass ich heute in der Raumfahrt arbeite“, überlegt Janovsky. Dr. Oliver Juckenhöfel war zwar noch nicht auf der Erde, als Apollo 11 um den Mond kreiste und das Landegerät „Eagle“ zur „Tranquility Base“ auf den Trabanten schickte. Dennoch faszinierte ihn das Thema Raumfahrt als Kind und Jugendlichen so, dass er schließlich Luft- und Raumfahrttechnik studierte. Dem Mond gilt inzwischen sein besonderes Augenmerk: „Wenn man abends zum Himmel schaut und weiß, da oben fliegen wieder Menschen hin – das ist doch einfach toll.“

50 Jahre nach der ersten Mondlandung sind beide Bremer so tief wie kaum ein anderer in Deutschland in die Rückkehr zum Mond eingebunden – Dr. Janovsky verantwortet bei OHB Systems die Vorentwicklung sowie Studien und Entwürfe für neue Weltraumsysteme; Dr. Juckenhöfel leitet den Raumfahrt-Standort Bremen von Airbus Defence and Space. Sein derzeit größtes Projekt ist das Europäische Service Modul (ESM) für das NASA-Raumerschiff Orion. Dessen buchstäblich tragende Rolle bei der nächsten Mondmission der Amerikaner kommt selbst für die Fachleute überraschend früh: Bereits

in fünf Jahren und nicht erst 2028 soll ein NASA-Astronaut – und erstmals auch eine Astronautin – den Boden des Mondes betreten.

Rückkehr zum Mond

Im Apollo-Programm der NASA war die Eroberung des Weltalls eine Frage der nationalen Ehre. Unter dem Schock, dass die damalige Sowjetunion mit Juri Gagarin 1961 den ersten Menschen ins All gebracht hatte, setzte der damalige US-Präsident John F. Kennedy seinem Land am 25. Mai 1961 ein ehrgeiziges Ziel: Vor dem Ende des Jahrzehntes sollte ein Amerikaner auf dem Mond sein. Prestigedenken hat wohl auch eine Rolle gespielt, als der amtierende Präsident Donald Trump die Beschleunigung des NASA-Programms für die Rückkehr zum Mond durchsetzte. Doch das Interesse am Erdtrabanten geht weit über die politische Symbolik hinaus. „Es ist inzwischen klar, dass der Mond einen wesentlichen Einfluss auf das Leben auf der Erde hat, deswegen wollen wir ihn intensiv erforschen“, erläutert Dr. Janovsky, der als Präsidiumsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt gerade ein vielbeachtetes Symposium „50 Jahre Mondlandung“ organisiert hat. So deutet vieles darauf hin, dass erst der stabilisierende Einfluss der Mondanziehung die Erde in der Position hält, die ein Leben auf der Erde ermöglicht. Und: „Der Mond ist gewissermaßen ein Archiv, das viereinhalb Milliarden Jahre zurückreicht.“ Mond und Erde entstanden etwa zur selben Zeit; anders als auf der Erde hat sich seitdem auf der

Mondoberfläche nichts Grundlegendes geändert: „Vielleicht gibt es dort sogar Hinweise, ob das Leben auf der Erde möglicherweise von Kometen aus dem All gekommen ist.“

Europäische Komponenten

Die Raumfahrtindustrie in Bremen hat in den vergangenen Jahrzehnten entscheidend zu europäischen Komponenten für die Raumfahrt beigetragen. Unter anderem entstanden hier das Columbus-Labor als Europas Beitrag zur Internationalen Raumstation ISS, aber auch die Satelliten des europäischen Navigationssystems Galileo, höchstauflösende Fernerkundungssatelliten und Beiträge zur Erkundung des Mars. Mit dem autonomen Weltraumtransporter ATV zur Versorgung der ISS verschaffte sich Airbus die Eintrittskarte zum Mond-Programm der Amerikaner. „Mit der ATV-Technologie haben wir uns für die Entwicklung und den Bau des Service-Moduls für das neue Raumschiff Orion qualifiziert“, erläutert Juckenhöfel. Orion ist auch optisch der direkte Nachfolger der legendären Apollo-Raumerschiffe: Die Besatzung ist in einer kegelförmigen Kapsel untergebracht, während des Fluges wird sie aus dem Service-Modul – das es ähnlich bei Apollo gab – mit allem Lebensnotwendigen

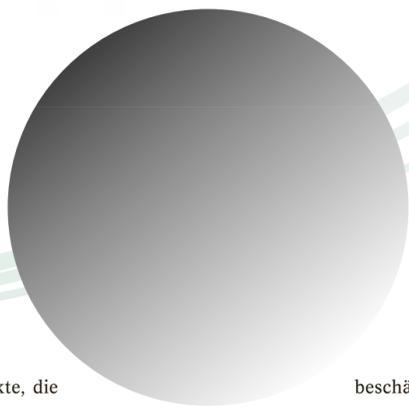
versorgt. Zudem entfällt ein kegelförmiger Anhang des Raumschiffes. Ursprünglich sollte das Modul vom amerikanischen und Raumfahrtkonzern Boeing gebaut werden; dann entschied sich NASA, es als Gegenwert für die Reduzierung der Betriebskosten der ISS aus Europa zu finanzieren. „Es ist das erste Mal, dass die NASA ein System teils an einen Partner außerhalb der USA beauftragt“, betont Juckenhöfel. Ursprünglich sollte nur ein unbemannter Testflug in 2020 geplant sein, es folgte das zweite Modul für den ersten bemannten Flug rund um den Mond. Jetzt laufen die Vorbereitungen für das Europäische Servicemodul (ESM), das die Amerikaner auf den Mond bringen soll.

In eigenen Beitrag investieren

Für Juckenhöfel wie auch für Dr. Janovsky ist die Frage: „Was werden die Europäer neben der NASA-Missionen beitragen können?“ Fast ausschließlich die Bereitschaft der Amerikaner zur Beteiligung. „Der Wille der Europäer, kräftig zu investieren. „Das ist unverzichtbar, wenn wir nicht dauerhaft aus der Exploration und der Erforschung des Weltraums ausgeschlossen werden wollen“, meint Juckenhöfel. Die Diskussion und Entscheidung, v



ÄCHSTE SCHRITT R DIE CHHEIT



hält der zylinder-
len Antrieb des
prünglich sollte
ikanischen Luft-
Lockheed Mar-
ntschied sich die
en ESA-Anteil an
ropa zu beziehen.
emkritisches Bau-
vergeben haben“,
ur ein Modul für
ut werden. Dann
anntes Flug 2022
iten für das dritte
Amerikaner 2024

gibt viele konkurrierende Projekte, die für sich jeweils auch eine hohe Berechtigung haben. Und schließlich müssen noch die durchaus unterschiedlichen Interessen der ESA-Mitgliedsländer berücksichtigt werden.“ Die überraschende Entscheidung der USA für die vorgezogene Rückkehr zum Mond hat Europa in Zugzwang gebracht. Eine Weichenstellung muss beim ESA-Ministerrat Ende November in Sevilla fallen.

Beteiligung am Mond-Programm

Janovsky und Juckenhöfel lassen keine Zweifel daran, dass eine Beteiligung am Mond-Programm für die technologische Entwicklung Europas unverzichtbar ist. Der Raumfahrtstandort Bremen spielt eine zentrale Rolle. Anders als im Apollo-Programm werden die Amerikaner nicht Non-stop zum Mond fliegen, sondern erst eine Zwischenstation – das Lunar Gateway – ansteuern, das in einem elliptischen Orbit mit bis zu 70.000 Kilometer Abstand um den Mond kreisen soll. In ersten Studien hat die NASA bekräftigt, dass sie diese Station mit den bewährten internationalen Partner-Agenturen aus der ISS bauen will. Die ESA will den Aufenthaltsbereich sowie ein Tank- und Versorgungsmodul übernehmen, das auch eine Luftschleuse für das Aussetzen von Experimenten ins All bekommen soll.

Gemeinsam mit dem französischen Raumfahrtkonzern Thales Alenia arbeitet OHB Systems an ersten Studien für dieses Modul mit dem klangvollen Namen „Esprit“. Unter anderem

beschäftigen sich die Bremer mit der Struktur und seinem Thermalsystem – gewissermaßen die Klimaanlage – sowie den Anlagen für das Auftanken des Antriebs der Station mit dem Edelgas Xenon. Für Esprit kommt den Bremern ihre besondere Kompetenz im Satellitenbau genau zupass.

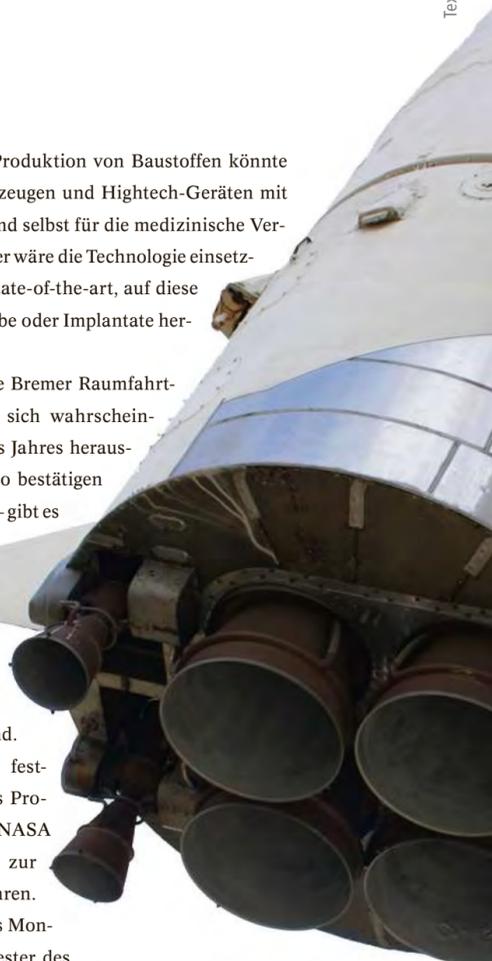
Transportkosten von einer Million Euro

Darüber hinaus beschäftigt sich OHB schon seit Jahren vielfältig mit dem Thema Mond. Dr. Marco Berg verantwortet in dem Bremer Unternehmen die Projekte der astronautischen Raumfahrt insbesondere für die ISS. In der Studie „Urban“ beschäftigte Berg sich im Auftrag der ESA mit Technologien für eine permanent bemannte Station auf dem Mond, die als Fernziel hinter den aktuellen Plänen steht. Berg und sein Team suchten nach Möglichkeiten, diese Station mit möglichst geringem Aufwand zu bauen. „Der Transport des gesamten Baumaterials oder von vorgefertigten Teilen wäre viel zu teuer“, erläutert Berg. Als Faustregel gilt: Pro Kilogramm kostet der Transport mindestens eine Million Euro. Eine mögliche Alternative wäre der Einsatz von 3-D-Druckern, um zumindest die Außenhülle einer solchen Station aus Mondgestein zu drucken. Additive Manufacturing – so die offizielle Bezeichnung – könnte an vielen anderen Stellen hilfreich sein: „Aus ursprünglich mehr als 50 unterschiedlichen additiven Verfahren haben wir am Ende die vier vielversprechendsten herausgefiltert“, berichtet der

Projektleiter. Neben der Produktion von Baustoffen könnte die Herstellung von Werkzeugen und Hightech-Geräten mit 3-D-Druckern erfolgen. Und selbst für die medizinische Versorgung der Mondbewohner wäre die Technologie einsetzbar: „Es ist mittlerweile State-of-the-art, auf diese Weise menschliches Gewebe oder Implantate herzustellen“, so Berg.

Ob und was davon auf die Bremer Raumfahrtexperten zukommt, wird sich wahrscheinlich schon im Laufe dieses Jahres herauskristallisieren. Derzeit – so bestätigen Juckenhöfel und Janovsky – gibt es aber noch viele

Fragen und Unklarheiten rund um Amerikas überraschend schnellen Aufbruch zum Mond. Das einzige, das derzeit feststeht ist, ist der Name des Programms: Artemis. Die NASA schließt damit den Kreis zur Apollo-Mission vor 50 Jahren. Die griechische Göttin des Mondes ist die Zwillingsschwester des Lichtgottes Apollo.



Mit Ariane zum Mond

Kann das Mondgestein Regolith für eine bemannte Station auf dem Trabant genutzt werden? Der europäische Raketshersteller ArianeGroup prüft Möglichkeiten, das herauszufinden. ArianeGroup baut in Bremen die Oberstufe der europäischen Trägerrakete Ariane.

Die Europäische Weltraumorganisation ESA und ArianeGroup haben einen Einjahresvertrag unterzeichnet, um einen Flug zum Mond zu prüfen und vorzubereiten. Im Mittelpunkt der ESA-Mission steht die Nutzung des Minerals Regolith. Da aus Regolith Wasser und Sauerstoff gewonnen werden können, wäre eine autonome menschliche Präsenz auf dem Mond denkbar. Zudem könnte so der notwendige Treibstoff für Forschungsmissionen in noch größerer Entfernung

erzeugt werden. Für die Durchführung dieser Studie haben sich die ArianeGroup und ihre Tochtergesellschaft Arianespace mit dem deutschen Start-up PT Scientists, das den Lander liefern soll, und dem belgischen Unternehmen Space Applications Services zusammenschlossen, das die Bodenkontrollstation, die Kommunikation und die zugehörigen Dienste übernehmen wird. Das innovative und zu 100 Prozent europäische Konsortium kann die Serviceleistungen für



Schubkräftig: Die neue Trägerrakete Ariane 6 kann in der stärksten Version den Mond erreichen. Die Oberstufe wird in Bremen gebaut. Illustration: ArianeGroup

die gesamte Mission gewährleisten, vom Start bis zum Transport der für die ESA-Mission erforderlichen Nutzlasten zum Mond, der Landung auf der Mondoberfläche und der Kommunikation.

Wichtige Etappe in der Raumfahrt

Dieser erste Auftrag stellt für die ArianeGroup nach Unternehmensangaben eine wichtige Etappe dar. Das deutsch-französische Unternehmen arbeitet seit Jahren an Technologieangeboten für Raumfahrtlogistikdienste. Die neue Trägerrakete Ariane 6-4 kann Nutzlasten von bis zu 8,5 Tonnen befördern und ist für Mondmissionen geeignet.

Die Nutzung der Ressourcen des Weltraums könnte bei der nachhaltigen Erforschung des Mondes eine zentrale Rolle spielen. „Diese Studie ist Teil des umfassenden Plans der ESA, sicherzustellen, dass Europa im nächsten Jahrzehnt ein wesentlicher Partner der weltweiten Forschungstätigkeit ist“, sagt David Parker, Director Human and Robotic Exploration bei der ESA.

Anfang Mai hatte die ArianeGroup einen Kooperationsvertrag mit PTScientists, einem deutschen Forschungs- und Entwicklungsteam im Bereich New Space, unterzeichnet. Beide Unternehmen wollen im Bereich Weltraumtransport und Forschung zur Unterstützung von Missionen auf der Mondoberfläche zusammenarbeiten. PTScientists bringt sein Know-how im Bereich Mondlander ein. „Der Mond ist für die ArianeGroup ein wichtiges Thema, und die Ariane 6 ermöglicht Europa-Flüge dorthin“, betont der neue Chef der ArianeGroup, André Hubert Roussel. Die neue europäische Trägerrakete besitze alle für Versorgungsflüge erforderlichen Fähigkeiten und kann für Transportdienste in den Orbit eingesetzt werden. Dieser erste Vertrag mit einem europäischen Start-up ist für Houssel ein weiterer Beleg dafür, dass die europäische Industrie in der Lage ist, sich über agile, disruptive Allianzen neu zu erfinden: „Ein traditioneller europäischer Akteur der internationalen Raumfahrt und ein Vertreter des Besten, was New Space zu bieten hat, finden hier auf ideale Weise zusammen. Dieses ambitionierte Gemeinschaftsprojekt ist wegweisend für die gesamte Raumfahrt.“

Aus Bremen zum Mars

Der Mars rückt enger an die Erde. Im kommenden Sommer startet die zweite internationale ExoMars-Mission. Sie soll einen Lander auf dem roten Planeten absetzen. Wichtige Technologie stammt von OHB Systems in Bremen.

ExoMars ist eine Kooperation zwischen der europäischen Raumfahrtagentur ESA und ihrem russischen Gegenstück Roskosmos. Die Mission konzentriert sich auf die Suche nach Spuren von Leben auf dem Roten Planeten. Vor drei Jahren startete der Spurengas-Orbiter (Trace Gas Orbiter, TGO) sowie ein erstes Eintritts- und Landemodul, dessen Landung allerdings fehlschlug. Die OHB System AG war im Unterauftrag von Thales Alenia Space mit dem Kernmodul des TGO für den größten deutschen Beitrag zur ersten Mission verantwortlich.

Bei der anstehenden zweiten ExoMars-Mission mit dem Namen „ExoMars Rover and Surface Platform Mission“ (RSP) wird das neue Trägermodul von OHB voraussichtlich im Juli 2020 einen Lander (Descent and Landing Module) sowie einen europäischen Rover zum Mars transportieren. In dem Landemodul befindet sich der Rover. Wenn dieses auf dem Mars gelandet ist, klappt es auf und der

Rover fährt los, während die fixe Station an der Landestelle bleibt. Sie hat russische und europäische Experimente an Bord, unter anderem von der OHB-Tochterfirma AntwerpSpace.

Anspruchsvoller Zeitplan

Der Zeitplan für die Fertigung des Carriers war ziemlich straff. „Es gibt nur alle 26 Monate ein Startfenster für eine solche Mission. Daraus ergab sich ein anspruchsvoller Zeitplan, den wir allerdings exakt einhalten konnten. Somit läuft alles nach Plan“, sagt ExoMars-Carrier-Projektleiter Dr. Andreas Peukert. Das Carrier-Modul wird als nächstes bei Thales Alenia Space in Turin mit dem Landemodul integriert und anschließend nach Frankreich (Cannes) transportiert. In Cannes erfolgen die Tests des kompletten Raumfahrzeugs, bevor es zum Startplatz Baikour gebracht wird. OHB liefert neben den Anteilen am Carrier auch wesentliche Elemente für

den Mars Rover. Hier bringt das Unternehmen seine Expertise ein für das Auswählen, das Aufbereiten sowie die Verteilung und das Analysieren der aus bis zu zwei Metern Tiefe gewonnenen Bodenproben. Dafür entwickelten die Expertinnen und Experten am OHB-Raumfahrtzentrum „Optik & Wissenschaft“ eine hochauflösende Kamera, ein komplexes, im Inneren des Rovers untergebrachtes System für die Probenaufbereitung und -verteilung sowie Beiträge zum RAMAN/RLS Laserinstrument, das mineralogische Untersuchungen vor Ort erlaubt.

Der Rover ist mit einem Bohrer ausgestattet. Im Inneren des Rovers befinden sich der Analytical Laboratory Drawer (ALD), das SPDS (Sample Preparation and Distribution System) und verschiedene Instrumente. SPDS und ALD umschließen eine gasdichte Ultra Clean Zone (UCZ), um die ExoMars-Instrumente vor biologischer und chemischer Verunreinigung auf der Erde zu schützen. „OHB ist verantwortlich für die Entwicklung, Fertigung, Integration und Qualifizierung der ALD Struktur, des ALD Harness und des SPDS“, erläutert die Christiane Bergemann.

Historische Chance

50 Jahre nach der ersten Mondlandung wollen die Amerikaner auf den Mond zurückkehren. Ob die Europäer mit dabei sind, ist eine Frage der politischen Weichenstellungen in den kommenden Wochen, sagt der Chef von Airbus Defence and Space in Bremen, Oliver Juckenhöfel.

Die Nasa will wieder auf den Mond. Werden die Europäer mit von der Partie sein?

Für den Erfolg müssen das Wollen und Können zusammenkommen. Das Können haben wir in den vergangenen Jahren mit dem autonomen Transportvehikel ATV und vor allem dem europäischen Servicemodul ESM für das Raumfahrzeug Orion bewiesen, das die Astronauten zum Mond bringen wird. Beim Thema Wollen ist es definitiv eine Frage des politischen Willens. Wenn der da ist, haben wir jetzt die Möglichkeit, bei dieser Reise zum Mond signifikant mitzuspielen.

Haben Sie mit dem ESM nicht bereits die Fahrkarte zum Mond?

Das ESM ist auf jeden Fall eine Notwendigkeit. Ohne das Servicemodul, das wir hier in Bremen bauen, kann Orion nicht fliegen. Wir haben schon Pläne der Esa und der Nasa gesehen, in denen sie schnellere und häufigere Lieferungen von Servicemodulen für Artemis benötigen über die nächsten Jahrzehnte. Wir sind jetzt schon gut positioniert als wichtiger und unverzichtbarer Bestandteil in der Kette. Die Frage ist, ob wir mit dem Entwicklungsvorsprung, den wir mit dem Servicemodul haben, uns auch für die notwendige Technologie positionieren können, um aus der Umlaufbahn zur Mondoberfläche und wieder zurück zu kommen.

Was könnte Europa der Nasa bieten, das für die Mondmission über das ESM hinaus wichtig wäre?

Sie braucht neben dem Landegerät ein Transfermodul, um aus der hohen Umlaufbahn des Lunar Gateway, also der Station über dem Mond, in die Nähe der Mondoberfläche zu kommen. Diese Art der Logistikdienstleistung erinnert an das, was wir schon einmal mit dem ATV zur Versorgung der Internationalen Raumstation beigetragen haben. Die Idee, aus dem ESM ein weiteres Fahrzeug mit relativ geringem Aufwand zu entwickeln, finden wir sehr spannend. Allerdings müssen sich die europäische Raumfahrtagentur ESA und die Nasa darauf verständigen.

Die Entscheidung fällt die Konferenz der ESA-Minister, die Ende des Jahres tagt. Wie sind Ihre Erwartungen?

Ich bin Optimist. Aber die Finanzierung

eines politischen Willens ist noch die größte Baustelle, die wir haben. Wir müssen sicherlich die Argumente liefern, warum das wichtig für Deutschland und Europa ist. Wir haben jetzt ein Zeitfenster, in dem man als signifikanter Spieler mit zum Mond fliegen kann. Diese Chance wird es in fünf Jahren nicht nochmal geben. Letztlich ist es fast eine Richtungsentscheidung in Europa.

Wollen die Amerikaner die Europäer überhaupt dabei haben?

Nach den anfänglichen Befürchtungen, dass es ein „america only“-Modell wird, muss man sich dem Thema jetzt differenzierter nähern. Wenn die Amerikaner 2024 den Mond betreten wollen, werden sie sich nicht von anderen abhängig machen, ohne die volle Zusage zu haben, dass es auch wirklich plausibel realisiert werden kann. Wenn eine mutige Erklärung kommt, werden die Amerikaner sehr wohl auf eine internationale Zusammenarbeit setzen, aber nicht um jeden Preis.

Das ESM ist über ein Tauschgeschäft finanziert worden. Die Amerikaner bezahlen Europas Anteil an den Betriebskosten der Raumstation, dafür liefert Europa das Orion-Servicemodul. Kann das auch der Weg zum Mond sein?

Wir hoffen, dass wir diese Tauschgeschäfte erweitern können. Das waren ja über Jahre gute Mechanismen, wie sich Europa und die Nasa gegenseitig unterstützen können. Bisher ging es um die Raumstation. Jetzt könnte es neue Berater geben beispielsweise für Astronautenflüge aus Europa mit Orion. Diese Diskussion muss jetzt geführt werden.

Glauben Sie, dass Sie in Deutschland so viel Begeisterung wecken können, dass Politiker für die Reise zum Mond tief in die Tasche greifen?

Die Begeisterung für die Raumfahrt ist da. Es ist aber die Frage, welche anderen konkurrierenden Themen haben wir in Deutschland. Kommt das Thema der Energiewende noch einmal auf uns zu? Was ist mit den Notwendigkeiten des Klimaschutzes, was passiert bei der Digitalisierung? Es ist unsere Aufgabe zu zeigen, wie sehr die Raumfahrt bei diesen Themen eine Rolle spielt. Es wird sicherlich nicht einfach, aber es ist eine historische Chance für uns.



Schneller zum Mond: Der Chef der Airbus-Raumfahrt-Sparte in Bremen sieht gute Chancen für Europa, mit der Nasa zum Mond zu fliegen. Foto: Heumer



Eiskalt und ausgezeichnet: Die Senatsweine gelten als ausgesprochen gute Tropfen.

Foto: Martinshof

Edle Tropfen für guten Zweck

Er ist ein Genuss und dient zugleich einem guten Zweck – der alljährlich gekürte Bremer Senatswein. In diesem Jahr gab es sogar drei edle Tropfen: Eine Riesling Spätlese feinherb, eine fruchtsüße Riesling Auslese und als absolute Rarität, das höchste Prädikat im deutschen Weinbau, eine edelsüße Riesling Trockenbeerenauslese, die sogar als Jahrhundertwein gilt. Die Riesling-Trauben kommen jedes Jahr vom „Bremer Weinberg“ an den Steilhängen des „Erdeners Treppchen“ im rheinland-pfälzischen Erden an der Mosel. Bei der Lese helfen traditionell Mit-

arbeiterinnen und Mitarbeiter des Martinshofs in Bremen. Der Martinshof ist eine der ältesten und größten Werkstätten für Menschen mit Handicap – mit 1.880 Plätzen an 38 Standorten in und um Bremen.

Bundesweit bekannte Fertigung

Neben der Lohnfertigung und Dienstleistung für namhafte Auftraggeber hat der Martinshof ein Eigenfertigungssortiment, die inzwischen bundesweit bekannten „Bremer Senatsprodukte“, entwickelt. Es sind typisch hanseatische Produkte von hoher Qualität. Begonnen hat alles im

Jahr 2006: Damals stellte der Martinshof die „Bremer Senatskonfitüre“ für das Senatsfrühstück her, das gemeinsame Essen der Senatorinnen und Senatoren, das vor jeder Senatsitzung stattfindet. Hinzugekommen sind inzwischen Kaffee, Tee, Stadtmusikanten-Konfitüren, Honig, Kakao, Öle – und seit 2012 auch der Senatswein. Die Spätlese und die Auslese sind im Bremer Ratskeller sowie den Verkaufsstellen des Martinshofes erhältlich. Die Trockenbeerenauslese wird für ganz besondere Anlässe in der Schatzkammer des Ratskellers aufbewahrt.

Ausgezeichnete Idee

Junge Menschen zu motivieren, ihre beruflichen Ziele zu entwickeln und Chancen zu ergreifen, ist Ziel des Projektes „Ein Tag Azubi“. Dafür wurde es mit dem Stiftungspreis der Bremerhavener Wirtschaft ausgezeichnet.

Das Projekt ‚Ein Tag Azubi‘ sei beeindruckend, weil darin zwei reale Probleme ganz konkret angegangen werden, lobte der Vizepräsident der Handelskammer Bremen und Vorsitzende des Kuratoriums für den Stiftungspreis, Hans-Christoph Seewald. Zum einen helfe das Projekt jungen Menschen, die Schwierigkeiten haben, den eigenen Weg in das Berufsleben zu finden. Zum anderen arbeite es gegen den Fachkräftemangel, der aus Sicht der Wirtschaft ein besonders drängendes Risiko für den Geschäftserfolg der Unternehmen darstellt. Hinter dem Projekt stehen die Wirtschaftsjunioren Bremerhaven, die im Herbst 2018 den Aktionstag „Ein Tag Azubi“ in Bremerhaven angeboten hatten. Beim Aktionstag hospitierten 33 junge Menschen mit Startschwierigkeiten beim Übergang von der Schule in den Beruf für einen Tag als Azubis in 15 Bremerhavener Unternehmen. Als Bilanz der Aktion wurden sechs konkrete Vorstellungsgespräche vereinbart und ein Praktikumsplatz vergeben. Die Wirt-

schaftsjunioren planen aufgrund der guten Rückmeldungen von beiden Seiten weitere Aktionstage.

Standort Bremerhaven

Der mit 3000 Euro dotierte Stiftungspreis der Bremerhavener Wirtschaft wird seit 2001 als Auszeichnung alle zwei Jahre an Initiativen oder Personen vergeben, die sich in Bremerhaven um Bildung, Erziehung, Kunst, Kultur, Sport und Gesellschaft verdient gemacht haben. Die Stiftung der Bremerhavener Wirtschaft wurde aus Anlass des 125-jährigen Bestehens der Industrie- und Handelskammer Bremerhaven mit 22 Bremerhavener Unternehmen ins Leben gerufen. Mit der Stiftung will die Bremerhavener Wirtschaft ihre Verantwortung und ihr Engagement für den Standort Bremerhaven unterstreichen. Die Stiftungsgelder dienen einer nachhaltigen Belegung und Stärkung des gesamten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens für Bremerhaven und seine Bevölkerung.

Brummige Belegschaft

Die Wirtschaftsförderung BIS Bremerhaven hat 60.000 neue Mitarbeiter bekommen. Die brummige Belegschaft saugt rund um den Hafen Honig – es ist ein Bienenstock der Stiftung Hafeniene.

Den Bienenstock hat der Bremerhavener Imker Andreas Bredehorn auf einem Firmengebäude in der Coloradostraße aufgestellt. „Die Bienen finden auf dem Grundstück sowie in der nächsten Nachbarschaft viel Nahrung und die Möglichkeit, Pollen zu sammeln“, erklärt der Stadtimker. Damit sich die Insekten wohlfühlen, traf das Unternehmen Vorkehrungen. Auf den Rasenflächen vor und hinter dem Gebäude wurde bienenfreundliches Saatgut für eine wilde Blumenwiese ausgebracht. Um die Bewässerung wollen sich Mitarbeiter der BIS kümmern. Mit der Aktion „wollen wir aktiv einen Beitrag gegen das Bienensterben leisten und für den Naturschutz eintreten. Denn uns ist

es wichtig, Betriebe nicht nur dabei zu unterstützen, nachhaltig zu agieren, sondern das auch vorzuleben“, betont BIS-Geschäftsführer Nils Schnorrenberger. Finanziert werden der Zuwachs und die spätere Mitarbeiterpflege aus dem Preisgeld, den die BIS mit dem Konzept des Gewerbegebiets Lune Delta im Wettbewerb „Projekt Nachhaltigkeit“ gewonnen hat. Der Honig, den das Bienenvolk produziert, wird von Bredehorn geerntet. Einen Teil des Honigs bekommt die BIS für ihre Mitarbeiter und Kunden gegen einen Unkostenbeitrag. Der Rest wird als „Seestadthonig“ verkauft. Andreas Bredehorn: „Der Erlös fließt in Projekte zur Renaturierung in Bremerhaven.“



Nachwuchsförderung: Transgourmet lässt tausende Aale in der Lune aussetzen.

Hilfe vom Fischhandel

Der Aal ist zwar nicht vom Aussterben bedroht; aber die Europäer machen es dem Wanderfisch alles andere als leicht. Während die Larven und Jungtiere den weiten Weg aus den Tiefen des Sargasso-sees im Westatlantik ohne Probleme meistern, wird ihnen der Zutritt in die Europäische Union, genauer gesagt in die Binnengewässer Europas immer weiter erschwert. Stauwehre und Wasserkraftwerke, Schleusen und eine starke industrielle Nutzung der Flüsse versperren den Aalen den angestammten Weg in ihre heimischen Süßwasserreviere. Seit mittlerweile 100 Jahren helfen Angler, Fischzüchter und eine speziell gegründete Hilfsorganisation nach und setzen Jungaale an geeigneten Stellen in Binnengewässern aus. Seit Jahren ist auch das Bremerhavener Fischhandelsunternehmen Transgourmet Seafood mit von der Partie. Jedes Frühjahr lässt das Unternehmen Zigttausende von Jungaalen in der Lune aussetzen und feiert diese Aktion gemeinsam mit den Anglern und Fischern der Region. Die Lune ist ein ideales Revier für die Aale, weil der Fluss über weite Teile im größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen fließt. Allerdings ist er für Fische durch das Wehr am Weserdeich schlecht zugänglich.

BUSINESS & PEOPLE

Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region ist auch online die redaktionell hochwertige Informationsquelle aus der Branchenvielfalt unserer Wirtschaft.

Lassen Sie sich nichts Neues entgehen und lesen Sie unsere Print-Ausgabe bequem als ePaper auf:

www.business-people-magazin.de

Weitere News aus der Wirtschaft erhalten Sie durch unseren Newsletter! **Registrierung unter: www.business-people-magazin.de/newsletter/**

OB GEDRUCKT ODER DIGITAL –
WIRTSCHAFT
IST IMMER
LESENSWERT.





Printprodukte haben Zukunft: Für müllerditz-Geschäftsführer Christian Ellerich sind sie eine unverzichtbare, weil hochwertige Kommunikationslösung.

Foto: Heumer

Druck für die Zukunft

Noch nie war bedrucktes Papier so wertvoll wie heute – Print-Produkte sind die ideale Klammer, um online-Informationen die Flüchtigkeit zu nehmen. Als neuer Geschäftsführer baut Christian Ellerich die Druckerei müllerditz zum multimedialen Serviceunternehmen aus. Ob hoch veredeltes Einzelstück oder Standarddrucksache in Millionenaufgabe – das Team hat einen maßgeschneiderten Kommunikationsmix im Blick.

Druckerzeugnisse auf Naturpapier vermitteln ein Gefühl der Wärme und bedienen in einer von digitalen Medien geprägten Welt die Sehnsucht nach wertigen Kommunikationslösungen. Optisch gab es bislang Kompromisse – „das lag in der Natur der Sache, weil Naturpapier offenporig ist und die Druckfarbe aufsaugt“, erläutert Christian Ellerich. In der Bremerhavener Druckerei müllerditz zeigt er, dass es auch anders geht. Mit einem besonderen Trocknungssystem in der Druckmaschine, speziellen Farben und einer einzigartigen Rastertechnologie setzt müllerditz ein Verfahren ein, dessen Ergebnisse sich se-

hen lassen können: „Der Unterschied ist in etwa so wie der zwischen einem 4K-Bildschirm und einem Röhren-Fernseher. Gleichzeitig benötigt das neue Verfahren deutlich weniger Energie als herkömmliche Produktionslinien“, sagt der 48-Jährige. Das zählt auf die ökologischen Ansprüche des Unternehmens ein: Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft, CO2-frei produziertem Ökostrom, klimaneutrale Produktion.

Christian Ellerich hat in Aachen visuelle Kommunikation studiert, aber in seinen Adern pulsiert gewissermaßen Druckfarbe: „Ich habe mir mein ganzes Studium durch die Arbeit in einer Druckerei fi-

nanziert“, sagt er. Das hat ihn so geprägt, dass er sein ganzes Berufsleben immer in und mit Druckereien gearbeitet hat - als Inhaber einer eigenen Agentur, als Vertriebsleiter einer Spezialdruckerei sowie als Geschäftsführer von Druckunternehmen. Und als Fachmann kann er sich entsprechend für neue Technologien begeistern, die Print-Erzeugnissen einen besonderen Wert geben. Unter anderem zählt dazu das innovative Druckverfahren, nicht zuletzt weil müllerditz zu den wenigen Anwendern der Technologie in Deutschland gehört. Zu den besonderen Produkten gehören viele andere Spezialitäten, die der Geschäftsführer in einem Prinzip zusammenfasst: „Wir finden auch für ungewöhnliche Kundenwünsche eine gute und bezahlbare Lösung, die durch eine Veredelung einen zusätzlichen Nutzen erfährt und einen Mehrwert bietet.“

Als Ellerich in Bremerhaven anfing, merkte er schnell, dass sein Team den müller-

ditz-Claim „Druckmanufaktur am Meer“ mit einer gewissen Sorge betrachtete. „Manufaktur? Das klingt nach teuer und unverhältnismäßig aufwendig“, argumentierte man mit Blick auf online-Druckereien, die Masse zu Dumpingpreisen auf den Markt werfen. Doch der Geschäftsführer überzeugte die Druckspezialisten sehr schnell, dass Manufaktur vor allem die Denkweise eines Unternehmens beschreibt: „Dazu zählt für uns ein ausgeprägtes Kostenbewusstsein, mit dem wir für unsere Kunden wie in feiner Handarbeit individuelle Lösungen entwickeln.“ Darin sieht er die Zukunft für Druckunternehmen. Die Frage, ob Druckereien im digitalen Zeitalter überflüssig sein könnten, stellt sich für Ellerich nicht. Für ihn zählt, wie sie arbeiten und was sie ihren Kunden bieten. Der Begriff Service steht für ihn dabei im Mittelpunkt: „Bei einem Auftrag ist nicht allein entscheidend, wie hoch die Auflage ist, sondern was der Kunde erreichen will“, betont Ellerich. müllerditz ist vielseitig und flexibel. Druckerzeugnisse in Auflagen zwischen einem und mehreren 100 000 Stück, Massendrucksachen in Standardformaten oder individualisiert ausgesendet für zehntausende von Empfängern, einfache oder komplexe Druckverfahren - „geht nicht,

gibt's nicht“ ist die Devise.

Zu den jüngsten Produkten von müllerditz zählen Musterkarten für einen Hersteller von Fensterbänken mit einer speziell veredelten Oberfläche: Sie sehen aus und fühlen sich an wie echtes Material, sind aber Druckerzeugnisse: „Sie ersetzen die teuren Materialienproben und können beim Kunden bleiben.“ Derlei Druckspezialitäten gibt es in mehrfacher Form bei müllerditz. Ellerich fasst das Prinzip zusammen: „Wir bieten das, was der Kunde benötigt. Und organisieren auch das, was er darüber hinaus braucht“, verspricht er. Dazu zählen auch digitale Dienstleistungen: „Wir werden in Zukunft auch online-Auftritte, Shoplösungen und Apps entwickeln.“ Digital ist für ihn nicht das Ende des Druckens, sondern eine ideale Ergänzung: „Unsere Kompetenz ist es, den Anforderungen des Kunden eine Form zu geben, und die kann digital oder gedruckt sein.“ Gedruckt ist die Form aber immer noch am schönsten, ergänzt Ellerich: „denn auf schönem Papier gedruckt, mit interessanten Lacken und Prägnungen veredelt und handwerklich meisterhaft verarbeitet, spricht ein Druckprodukt alle Sinne an. Value Added Print zum vernünftigen Preis – darin sehen wir die Zukunft unseres Unternehmens.“

Schlüsselprojekt

Wirtschaft und Wissenschaft wollen gemeinsam mit Hilfe des Landes eine neue, zukunftsweisende Infrastruktur für den Digitalisierungsstandort Bremen aufbauen. Als Schlüsselprojekt entsteht im Technologiepark an der Universität Bremen der Bremer Digital Innovation Hub Industry.

Das neue Zentrum ist gewissermaßen Labor, Übungsraum und Ideenschmiede zugleich. Es soll unterschiedliche Akteure aus etablierten Unternehmen, der Universität, Hochschulen und Start-ups miteinander verbinden es ihnen und ermöglichen, gemeinsam an digitalen Innovationen und neuen Geschäftsmodellen zu arbeiten. Der Digital Hub Industry wird in einem Neubau des Industrieunternehmens Lenze SE im Technologiepark an der Universität in der Konrad-Zuse-Straße angesiedelt sein. Die Hochschulen sollen dort gemeinsam mit Unternehmen an Innovationsprojekten arbeiten. Start-ups haben die Möglichkeit, sich zu finden, zu gründen und weiterzuentwickeln. Zur Infrastruktur des Digital Hub Industry gehören deshalb neben reinen Büroflächen ein Veranstaltungszentrum, Innovationslabore und Coworking- und sogenannte Maker-Spaces, in denen neue Projektideen gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden können. Der Automationsexperte Lenze SE plant für den Ausbau des Bremer Standortes im Technologiepark einen Neubau in der Konrad-Zu-

se-Straße mit weit über 10.000 Quadratmeter für moderne Kooperations- und Tagungsräume, innovative Labfacilities sowie Büro- und Technikflächen. Neben der encoway GmbH und weiteren Geschäftseinheiten von Lenze SE wird das Gebäude den Bremer Digital Hub Industry beherbergen und bietet Raum für weitere Mieter.

Digitales Geschäft bündeln

„Bremen bietet als Standort beste Voraussetzungen für die weitere Entwicklung unseres Digitalgeschäfts. Wir können hier hochqualifizierte Absolventen gewinnen und mit innovativen Partnern sowie einer für unsere Bedürfnisse als Treiber von Digitalisierung hervorragend aufgestellten Universität kooperieren“, so Frank Maier, Chief Technology Officer Lenze SE. „Mit dem neuen Digital Hub Industry stellen wir zudem die Weichen, unser digitales Geschäft künftig in Bremen zu bündeln und auszubauen“, so Frank Maier weiter. Nukleus und Trägerin für dieses Konzept ist die Lenze-Tochter encoway GmbH, die Anfang des Jahrtausends aus der Universität ausgegründet wurde



Labor für die Industrie 4.0: Mit dem Digital Innovation Hub an der Uni Bremen will das Technologieunternehmen Lenze SE die Digitalisierung der Wirtschaft und Wissenschaft beflügeln. Illustration: encoway GmbH

und seitdem kontinuierlich gewachsen ist. Derzeit arbeiten rund 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Lenze SE-Tochter. In den kommenden Jahren soll sich diese Zahl verdoppeln. Als eine Vorstufe des Digital Hub Industry hat die encoway GmbH in seinen bestehenden Räumen bereits 2018 das Digitalisierungslabor Dock One eröffnet, in dem das Unternehmen gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Universität Bremen Digitalisierungsprojekte umsetzt. Die Grundidee des Digital Hub Industry ist es, einen Ort für den Austausch zwi-

schenden Unternehmen und Forschungsbereichen der Universität und Hochschulen zu schaffen. Auf der einen Seite liefern Lenze SE und die weiteren kooperierenden Unternehmen ihr industrielles Know-how und bringen ihre digitalen Herausforderungen und aktuellen Problemstellungen als konkrete Untersuchungsobjekte für Forschungsvorhaben ein.

Enge Anbindung an Forschung

Auf der anderen Seite profitieren die Unternehmen von den Forschungsergebnissen und können diese in neue

Produkte, Dienste oder Geschäftsmodelle transformieren. „Für die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie für die Studierenden der Universität entsteht in enger Anbindung an die Forschung und Ausbildung eine zusätzliche Möglichkeit, Fragestellungen in der Praxis aufzugreifen und Kontakte zur Wirtschaft zu bekommen“, sagt der Rektor der Universität Bremen, Prof. Dr. Bernd Scholz-Reiter. „Die Universität verfügt über ein breites Kompetenzspektrum, das für den Digital Hub Industry in höchstem Maße relevant ist und das wir gerne einbringen.“