BUSINESS &PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION

IHR KOMPETENTER PARTNER an 10 Standorten von Bremen bis zur Nordseeküste Mehr Informationen unter: www.bobrink.de HYUNDAI

Logistik im Raketentempo

Die schnellsten Logistiker Norddeutschlands arbeiten derzeit in Bremerhaven. Bis zu 100 Lkw werden zur Zeit von der Comet Feuerwerk AG mit all den Raketen, Böllern und Wunderkerzen beladen, die Deutschland zu Silvester erleuchten werden. Jede Palette ist von Hand zusammengestellt. Die Arbeit im Lager wird dennoch digital gesteuert: Der Computer weist den Beschäftigten, wo und in welcher Reihenfolge sie die Ware aus dem Regal holen sollen. Für die Belieferung des Handels mit Ware aus rund 800 Containern steht nur der Dezember zur Verfügung; im Januar holt Comet die nicht verkauften Raketen schon wieder zurück.





Viele der Auswanderer aus Deutschland und Europa und viele der Migranten, die nach Deutschland kommen, haben ihre Heimat nicht freiwillig verlassen. Die Konflikte, die das Thema Migration in den neuen Heimatländern auslösen, sind nicht nur ein Thema unserer Tage, sondern schon seit Jahrhunderten an der Tagesordnung. Sich mit ihnen auseinanderzusetzen, ist eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe, sagt Dr. Simone Eick, Direktorin des Deutschen Auswandererhauses in einem Gespräch, das viel länger wurde als "auf einen Kaffee".

Mehr Platz für die Hafenbahn

Die Hafenbahn soll in Bremerhaven mehr Platz bekommen. Die bremische Stadtbürgerschaft hat Planungsmittel für die Erweiterung des Hafenbahnhofes in Speckenbüttel bereitgestellt. Dort soll eine weitere 790 Meter lange Gruppe aus acht Gleisen gebaut werden, in der Güterzüge zusammengestellt werden können. Fast jeder zweite Container rollt auf dem Schienenweg von oder nach Bremerhaven; im Autoumschlag liegt der Anteil der Eisenbahntransporte sogar bei 80 Prozent. Bremerhaven ist damit einer der umweltbewusstesten Umschlagplätze in Europa.

Wachstum sind Grenzen gesetzt

Allerdings zieht ausgerechnet die Bahn einem weiteren Wachstum Grenzen. Die Strecke Bremerhaven-Bremen und weiter nach Hannover bedarf seit langem eines dritten Gleises. Doch die Planungen kommen seit fast 30 Jahren nicht voran. Das führt zu Belastungen sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs auf der Strecke.

Brandbrief an die Kanzlerin

Sie ziehen alle Register: Die Regierungschefs der fünf Küstenländer haben Bundeskanzlerin Angela Merkel zum Krisengespräch über die aktuelle Notlage in der Windkraftindustrie gebeten. Zudem legten sie einen Elf-Punkte-Katalog vor, wie das durch die Bundespolitik verursachte drohende Ende eines ganzen Industriezweiges verhindert werden kann. Eine Antwort aus Berlin steht noch aus.

In ihrem Schreiben an die Kanzlerin kritisieren sie die Widersprüchlichkeit in der Klimaschutz- und Energiepolitik des Bundes. Einerseits wolle die Bundesregierung den Anteil der Erneuerbaren Energien am Stromverbrauch per Gesetz bis 2030 auf 65 Prozent hieven. Andererseits zwingt sie die dafür notwendige Windkraftindustrie durch Ausbaubeschränkungen und Auflagen in die Knie. "Die Windenergieindustrie befindet sich in einer dramatischen Lage", stellen Andreas Bovenschulte (Bremen), Daniel Günther (Schleswig-Holstein), Manuela Schwesig (Mecklenburg-Vorpommern), Peter Tschentscher (Hamburg) und Stephan Weil (Niedersachsen) fest.

In den vergangenen drei Jahren sind in der gesamten Windenergiebranche in Deutschland bereits über 40.000 Arbeitsplätze abgebaut worden, doppelt so viele, wie es insgesamt Arbeitsplätze in der Braunkohleindustrie gibt. Das führt in Norddeutschland zu regionalen Notlagen, in ganz Deutschland zu gravierenden energie- und industriepolitischen Problemen, argumentieren die Chefs der Küstenländer. Der Ausbau der Windenergie an Land ist in diesem Jahr fak- tuell in Berlin diskutiert wird, sei kontratisch zum Erliegen gekommen. Während produktiv: ein pauschaler Mindestabder bundesweite Zubau 2014 bis 2018 stand von 1.000 Meter für Windenergiebei durchschnittlich 2.700 Megawatt pro Jahr lag, wurden 2019 bisher nur 86 Anlagen mit einer Leistung von 507 MW errichtet - ein Einbruch um 82 Prozent. Wenn sich diese Entwicklung fortsetzt, wird es in absehbarer Zukunft keine deutsche Windkraftindustrie mehr geben, so der Alarmruf in Richtung Bundeskanzlerin. Die Gründe für diese verfahrene Lage sind vielfältig, heißt es in dem Brief: "holpriger Start des Ausschreibungsmodus, viel zu lange hinausgezögerte Sonderausschreibungen, umständli-

nehmigungsverfahren, heftiger Widerstand von Anliegern", kritisieren die Landespolitiker. Vieles von dem, was akanlagen auch zu kleinsten Siedlungen. Im Detail fordern die Küstenländer unter anderem:. Die Onshore-Nutzung der Windkraft soll jährlich um fünf Gigawatt und offshore sogar auf 30 Gigawatt ausgebaut werden. Durch zusätzliche Son-

che und elend lange Planungs- und Ge-

derausschreibungen von Windparks in 2020 und 2021 soll die notleidende Industrie wieder belebt werden. Zur besseren Akzeptanz in der Bevölkerung sollen Bürgerwindparks Vorrang bekommen und die Standortgemeinden stärker an den Erträgen beteiligt werden.

Rekord für die Raumfahrt

Mit 14,4 Milliarden Euro hat die europäische Weltraumagentur ESA den größten Vierjahresetat in ihrer Geschichte bekommen. Nutznießer ist die Raumfahrtindustrie in Bremen.

Mit einem Anteil von 3,3 Milliarden Euro hat Deutschland erstmals Frankreich in der Rolle als größter Beitragszahler für die ESA abgelöst. "Die Bundesregierung hat die Bedeutung der Raumfahrt für unser Technologielland erkannt", lobt Pierre Godart, Chef der ArianeGroup im Deutschland, Navigation im Auto, das Telefonieren, Telekommunikation, Fernsehen, Internet, Wettervorhersagen nichts wäre ohne Satelliten möglich. Ein großer Teil der deutschen Mittel für die

europäische Raumfahrt landet in Bremen. Rund 2,7 Milliarden Euro lässt sich die ESA Europas freien Zugang zum All mit der neuen Trägerrakete Ariane 6 kosten. Deren Oberstufe wird in Bremen gebaut. Auch viele der Satelliten, die mit der Ariane ins All befördert werden, stammen von OHB Systems in Bremen. Und: Airbus baut in der Hansestadt das Antriebsmodul für das Raumschiff, das bereits in vier Jahren wieder Menschen zum Mond bringen soll. Siehe Seite 4/5



Aus Bremen ins All: Die ArianeGroup fertigt hier die Oberstufe für die neue europäische Trägerrakete Ariane 6.

Foto: ArianeGroup

Editorial



Bremen greift nach den Sternen. Von dem neuen Rekordetat der europäischen Raumfahrt-

agentur ESA profitiert ganz besonders die Raumfahrtindustrie an der Weser. Der Geld- und Auftragssegen geht einher mit einer stetig wachsenden Aufmerksamkeit für die Themen der Raumfahrt und ihrer Bedeutung für die Gesellschaft. Eine ähnliche Anerkennung hätte auch die Windkraftindustrie verdient gehabt. Selbst wenn sich diese Erkenntnis in Berlin noch herumsprechen sollte, käme sie vermutlich für die meisten der 40 000 verlorenen Arbeitsplätze rund um die Erneuerbaren Energien zu spät. Ob die Wasserstoff-Initiative des Landes Bremen und der übrigen Küstenländer da noch etwas retten kann, bleibt die Frage. Die Initiative kommt spät und möglicherweise auch unter anderem nur deshalb, weil Bremen noch Geld aus den europäischen Fördertöpfen übrig hatte. Ohne die Wasserstoffinitiative wären möglicherweise 10 Millionen Euro aus Bremen nach Brüssel zurückgeflossen. Besser spät als

nie; ist die Devise. Und passend zur Jahreszeit der guten Wünsche und der großen Wunschzettel, ist ja nur zu hoffen, dass die Initiative von wirtschaftsförderndem Erfolg gekrönt ist. Zu den Wünschen, die derzeit lauter werden, zählt die Er-

wartung, die Politik möge sich von den Sparzwängen ausgeglichener Haushalte lösen und wieder Schulden zugunsten von Investitionen zulassen. Ob das wünschenswert ist, sei dahin gestellt. Das Land Bremen hockt ja bereits auf einem Schuldenberg von mehr als zehn Milliarden Euro. Mir reicht es völlig aus, Ihnen schöne Adventsund Weihnachtstage, einen guten Rutsch ins neue Jahr und eine unterhaltsame sowie informative Lektüre der neuen Ausgabe von Busi-

Ihr Wolfgang Heumer

ness & People zu wünschen.

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft mbH Hafenstraße 142 27576 Bremerhaven

Anzeigenverkaufsleitung: Jan Rathjen (verantwortlich)

Redaktion: Wolfgang Heumer (verantwortlich)

Layout:Sonderthemenredaktion der NORDSEE-ZEITUNG

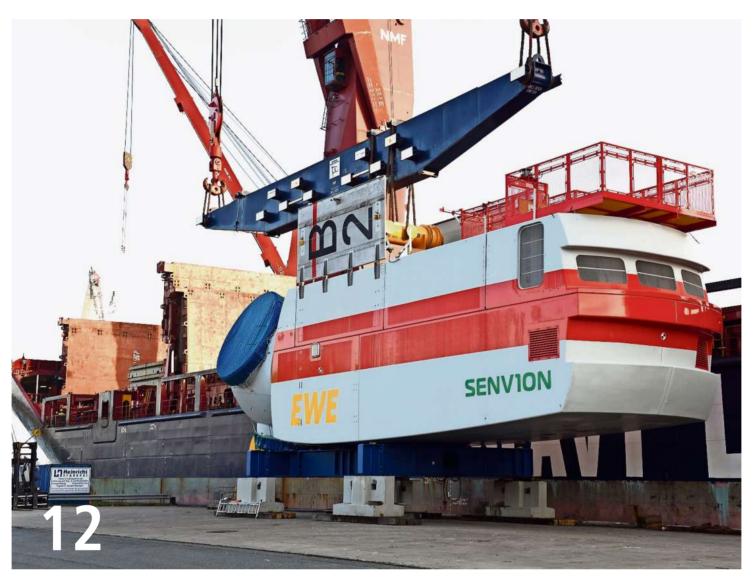
E-Mail: magazine@nwd-verlag.de

Telefon: 0471 5918-116 **Druck:** Druckzentrum Nords

Druck: Druckzentrum Nordsee der NORDSEE-ZEITUNG GmbH, Bremerhaven









Im Gespräch

» Auf einen Kaffee mit ...

Das Deutsche Auswandererhaus entwickelt sich zunehmend zur Plattform für die Information und Diskussion über die aktuellen Aspekte des Themas Migration. Im Gespräch zeigt die Direktorin des viel beachteten Museums, Dr. Simone Eick, dass die heutigen Debatten historische Parallelen haben. Auszüge aus einem Gespräch, das weit mehr war als "auf einen Kaffee".

03

04

06

» Leben auf dem Mond

Der Mond befindet sich zur Zeit in der Maschinenhalle unter dem bleistiftförmigen Fallturm an der Bremer Universität. Im Zentrum für Angewandte Raumfahrttechnologie und Mikrogravitationsforschung (ZARM) hat Dr. Christiane Heinecke das originalgetreue Modell eines Moduls für die künftig Mondstation aufbauen lassen.

» Sichtbar und glaubwürdig

Starke Arbeitgebermarken leben von gnadenlos ehrlichen Arbeitgebern. Das sagen die Experten des Berliner Beratungsunternehmens "Employer Branding". In ihrem Gastbeitrag geben sie konkrete Tipps, wie aus Arbeitgebern eine für Arbeitnehmer sichtbare und glaubwürdige Marke wird.

Maritime Wirtschaft

» Schwimmendes Sparmodell

Die Wartung von Offshore-Windparks ist aufwendig und teuer. Um die Kosten zu senken, hat Siemens Gamesa einen zweistelligen Millionenbetrag in ein Spezialschiff investiert, das 30 Tage ununterbrochen am Einsatzort weit draußen in der Nordsee bleiben kann.

Mobilität

» In die Zukunft der Mobilität investiert

Beim Autofahren etwas für den Schutz des Klimas tun, kann sich für Fahrer von Geschäftsfahrzeugen bezahlt machen. Denn für Hybrid- und Elektrofahrzeuge halbiert sich die Steuerlast für die private Nutzung. "Wir sind darauf vorbereitet und haben unser gesamtes Niederlassungsnetz mit Stromtankstellen ausgerüstet", sagt Manfred de Vries, Geschäftsführer der Bobrink Gruppe, die acht Standorte zwischen Bremen und Cuxhaven hat.

Aus- und Weiterbildung

» Qualifizierung als Chance

Seit Jahresanfang gilt das Qualifizierungschancen-Gesetz. Damit wird die Weiterbildung von Mitarbeitern in Betrieben umfassender gefördert als bislang.

Unternehmen

» Neu und bewährt zugleich

Mit Uwe Flickenschild und Arne Linkiewicz übernehmen zwei erfahrene Manager die Geschäftsführung des Autohauses Schmidt + Koch in Bremerhaven. Der bisherige Geschäftsführer Günter Reinecke steht ihnen mit seinem Erfahrungsschatz zur Seite – und führt zugleich Seat als neue Marke ins Programm des größten Autohändlers im Elbe-Weser-Raum ein.

Dienstleistung

» Interessant und vielseitig

"Am schönsten sind die Beziehungen, die man zu den Bewohnern aufbaut". Darin sind sich Abdul Rahman Alhalabi (23), Elma Ziharovic (20), Dana Lea Metz (19) und Emely Venditto (20) einig. Sie arbeiten im Senioren-Wohnpark "Astorpark" in Geestland-Langen und im Amarita Bremerhaven.

20

Steuer und Finanzen

» Ehrenamt spart Steuern

Wenn es um Steuerfragen geht, ist Kompetenz gefragt. Die Fachleute der Bremerhavener Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft CT Lloyd erläutern in Business & People deshalb regelmäßig wichtige Entscheidungen der Finanzgerichte



Recht und Versicherung

» Wichtiger Rat zu Existenzfrage

Ob jung oder alt, Arbeitnehmer oder Selbstständiger – jeder kann berufsunfähig werden. "Eine Berufsunfähigkeitsversicherung ist unter Umständen sinnvoll", sagt Rechtsanwalt und Notar Renke Havekost. Ob die wirklich zahlen muss, wird häufig erst in einem langwierigen Verfahren festgestellt, weiß Havekost aus seiner Erfahrung als Fachanwalt für Versicherungsrecht in der Bremerhavener Kanzlei Dr. Schmel: "Deswegen ist es empfehlenswert, sich schon beim Antrag auf Versicherungsleistung wegen Berufsunfähigkeit anwaltlich beraten zu lassen."





Historikerin mit einem Blick für das aktuelle Geschehen: Dr. Simone Eick möchte mit dem Deutschen Auswandererhaus der gesellschaftlichen Debatte um Migration eine Plattform geben.

Fotos: W. Heumer



Globales Gespräch: Migration ist weltweit ein Thema- nicht nur bei einer Tasse Kaffee.



Ende der Willkommenskultur: Ängstliche Reaktionen gab es bereits in den 1970ern.



Recht und Ordnung: Einwanderung ist in Deutschland klar geregelt.

Das Deutsche Auswandererhaus entwickelt sich zunehmend zur Plattform für die Information und Diskussion über die aktuellen Aspekte des Themas Migration. Im Gespräch zeigt die Direktorin des viel beachteten Museums, Dr. Simone Eick, dass die heutigenDebatten historische Parallelen haben. Auszüge aus einem Gespräch, das weit mehr war als "auf einen Kaffee".

n der neuen geplanten Ausstellung rückt das Deutsche Auswandererhaus noch enger an die aktuelle gesellschaftliche Diskussion um das Thema Migration. Geben Sie Ihrem Haus damit eine neue Bedeutung?

Tatsächlich wollen wir stärker als bisher zeigen, wie wichtig es ist, die aktuellen Themen und Fragen rund um die Migration auszudiskutieren. Und dass wir ein Ort sein wollen, wo solche Diskussionen auch stattfinden können. Im neuen Deutschen Auswandererhaus, das wir 2021 eröffnen, wird sehr deutlich zu sehen sein, dass die heutigen Debatten Teil der Einwanderungsgeschichte sind. Man kann das sehr genau am Beispiel der Hugenotten erkennen, die ab 1683 nach Brandenburg zogen. Sie gerieten schnell in Konflikt mit den damaligen Zünften, die als fest gefügter Kreis von Handwerkern die Preise definierten. Die Hugenotten wurden in dieses klassische deutsche Zunftwesen nicht aufgenommen und arbeiteten kostengünstiger. Ähnliche Konflikte gab es auch, als die "Ruhrpolen" in den Bergwerken im Ruhrgebiet mitgearbeitet und irgendwann eigene Gewerkschaften gegründet haben. Hier haben wir also wieder einen Konflikt zwischen ausländischen und deutschen Arbeitnehmern, die ich bis ins 20. Jahrhundert aufzeigen könnte, als in der Bundesrepublik die Gastarbeiter kamen. Arbeitsrechtliche Bedingungen, Arbeitnehmervertretungen, Löhne - solche Auseinandersetzungen gab es da immer wieder.

as waren Konflikte um real existierende Themen. Beruht die "Flüchtlingskrise" nicht eher auf Ängsten?

Unter den hier Lebenden – das sind ja nicht nur Deutsche, sondern auch Nachfahren von Einwanderern – gibt es unbestimmte Ängste vor etwas, das möglich sein könnte; und es gibt die realen Konflikte. Für beides ist entscheidend, wie die Politik, wie die Unternehmen, wie wir alle jeden Tag damit umgehen. Die Ängste führen zu fast genauso viel Unruhe, sind in ihrer Wirkung diffuser. Einen Tarifstreit kann man lösen. Mit Ängsten umzugehen, ist schwieriger.

ie wichtig sind Menschen, die von woanders herkommen – egal woher – für uns, für die Wirtschaft?

Die wirtschaftsstarken Länder sind in der ganzen Geschichte immer wieder auf Einwanderung angewiesen gewesen. Neben der Industrie zählen dazu heute ja auch die Altenpflege, der Tourismus und die Gastronomie. Das ist in jeder Einwanderungsgesellschaft in der westlichen Welt zu beobachten. In der Dienstleistung und im produzierenden Gewerbe werden die Jobs, die keine Bürotätigkeit sind, im Wesentlichen von Ausländern übernommen.

an kann durchaus sagen, dass es Jobs sind, die keiner machen will. Man muss schon deutlich sagen, wer diese Jobs nicht machen will - es sind diejenigen, denen es schon länger gut geht. Und die damit aufgewachsen sind, dass es ihnen besser gehen soll als den Eltern. Deswegen ist ganz häufig die erste Generation von Einwanderern in diesen Berufen zu finden, die für die Zukunft ihrer Kinder viel auf sich nehmen, selbst auf die Verwirklichung von Träumen verzichten und in die Zukunft der Familie investieren. Wenn man als Einwanderungsland bestehen will, muss man Aufstiegsmöglichkeiten für die nächsten Generationen schaffen. Das ist ja eine der zentralen Fragen, die wir in den westlichen Ländern beginnen zu diskutieren: Wird das Prinzip "Meinen Kindern soll es einmal besser gehen als mir selbst" künftig noch funktionieren?

ibt es tatsächlich noch Einwanderungsländer? Zumeist gibt es doch starke Beschränkungen.

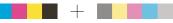
Ein frei zugängliches Einwanderungsland in das jede und jeder einreisen konnte, gab es nur für sehr Kurze Zeit beispielsweise in den USA des 19. Jahrhunderts. Ab den 1880er Jahren begannen jedoch die ersten Regulierungen einzusetzen, man schloss Chinesen von der Einwanderung aus. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts regulierte man auch die europäische Einwanderung indem man beispielsweise Behinderte ausschloss. Heute stellen Kriterien wie berufliche Qualifikationen oder Familienzugehörigkeit Regulatoren für Einwanderung dar.

ie werden sich solche Themen im Neubau widerspiegeln?

Wir werden Migrationsgeschichte global und nicht national erzählen: Ausund Einwanderungsgeschichte als Teil der deutschen, der europäischen oder auch der amerikanischen, kanadischen und australischen Geschichte - aber vor allem als eine Geschichte, in der die Hauptpersonen, die Migranten, über Ländergrenzen hinweg agieren. Dafür bauen wir den Kubus des zweiten Bauabschnittes. Es wird eine Gleichberechtigung zwischen dem ursprünglichen Hauptgebäude und dem Neubau geben. Außerdem gibt es das Pop-Up-Museum. Dieses Museum im Museum wird unter anderem am Beispiel Bremerhaven zeigen, dass wir das Thema Einwanderung überall in Deutschland finden. Die Ausstellung wechselt zwei Mal im Jahr und ist kostenfrei.

ie schaffen Sie die Plattform für die notwendige gesellschaftliche Auseinandersetzung?

Mit der "Academy of Comparative Migration Studies" entwickeln wir ein Bildungsund Forschungsinstitut. An dem Bildungsinstitut werden wir künftig verstärkt Programme mit nationaler Reichweite anbieten. Dort werden Jugendliche aus der ganzen Bundesrepublik Workshops oder Summer-Schools zum Thema Leben in Deutschland veranstalten können. Das Forschungsinstitut wird Projekte mit Universitäten verwirklichen. Wir wollen die Zusammenarbeit mit den Universitäten intensivieren. Uns interessiert vor allem, wie wir Ergebnisse aus der aktuellen Migrationsforschung zeitnah und 1:1 vermitteln. Daneben werden wir das neue Besucherforschungszentrum aufbauen, in dem wir das aktuelle Wissen an unsere Besucher weitergeben. Wir wollen gemeinsam Migrationsfragen klären, möchten aber auch wissen, was es den Besuchern leichter machtt, sich mit dem Thema Migration auseinanderzusetzen.



Dossier Dezember 2019, Wirtschaftszeitung





Der Mond befindet sich zur Zeit in der Maschinenhalle unter dem bleistiftförmigen Fallturm an der Bremer Universität. Im Zentrum für Angewandte Raumfahrttechnologie und Mikrogravitationsforschung (ZARM) hat Dr. Christiane Heinecke das originalgetreue Modell eines Moduls für die künftig Mondstation aufbauen lassen. In dem sieben Meter hohen und fünf Meter breiten Zylinder erforscht Heinecke gemeinsam mit Wissenschaftlern der Uni Bremen die optimale Gestaltung für ein Labor auf dem Erdtrabanten. Die Bremer Physikerin und Ingenieurin weiß so gut wie kaum jemand anderes, wie einsam und anstrengend, aber auch faszinierend das Leben auf einem anderen Himmelskörper sein kann. Ein ganzes Jahr lang hat die 34-Jährige den Langzeitaufenthalt auf einem Planeten simuliert. Mit fünf Kollegen aus den USA, Frankreich und Großbritannien lebte und arbeitete sie abgeschnitten von der Zivilisation in den Vulkanbergen von Hawaii in einer Art Pavillon mit lediglich elf Metern Durchmesser.

erlassen durften sie die Behausung nur gelegentlich für wenige Minuten und in schweren Schutzanzügen, wie Astronauten sie tragen. Die Kommunikation zur Außenwelt lief über E-Mails mit einer Reaktionszeit von 20 Minuten – so lange ist ein Funksignal zwischen Mars und Erde unterwegs. "Das schwierigste ist der Gruppe so lange auszuhalten", sagt Christiane Heinecke. Und doch hat sie das Thema so sehr gepackt, dass sie derzeit Mars einsetzen könnte" sagt sie nach den ersten Testläufen 50 Jahre nach der ersten Mondlandung weckt die Erkundung des Weltraums wieder jene Begeisterung, die die ersten Schritte von Neil Armstrong auf dem Mond auslösten. "Raumfahrt ist wieder sexy geworden", sagt Dr. Oliver Juckenhöfel, der im Airbus-Konzern das Thema bemannte Raumfahrt und in Bremen den Bau des Service-Moduls für das amerikanische Raumschiff Orion verantwortet. Raumfahrt ist zudem "für unseren Alltag längst unverzichtbar", ergänzt Prof. Pascale Ehrenfreund, Vorsitzende des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR. Ohne Satelliten gäbe es kein Navigationssystem im Auto, keinen Wetterbericht im Fernsehen, keine Warnung vor Naturkatastrophen und auch keinen Hinweis ob und wie dem Klimawandel entgegenzuwirken ist. "Raumfahrt ist genauso selbstverständlich wie der Strom. der aus der Steckdose kommt", fasst es der frühere Astronaut Dr. Thomas Reiter zusammer

Ein großer Teil dieser Technologien kommt aus Bremen, Die deutsch-französische Ariane Group baut hier die Oberstufe für die europäische Trägerrakete Ariane: der aus einem Bremer Satelliten: die Raumfahrtsparte von Airbus montiert das Orion kommt aus Bremen

der Oberstufe investiert. Die bisherige Montage von Hand Serienfertigung ersetzt; statt fünf oder sechs Oberstufen sollen künftig bis zu 12 pro Jahr gebaut werden. Inklusive des Jungfernfluges Ende 2020 hat ArianeGroup mittlerweile acht Exemplare der neuen Rakete verkauft: doch das Geschäft Raketen startet man aus Sicherheitsgründen in weitgehend geht könnten weitere vergleichhar wichtige Rauteile aus läuft so mühsam, das zeitweise sogar Sorgen um die Arbeits-Les Mureaux aufkamen. Einer der Gründe für den schleppenden Ansatz: Obwohl die Entwicklung der Ariane 6 mit drei weile arbeitet Airbus in Bremen an dem dritten Antriebsbis vier Milliarden Euro europäischer Steuergelder bezahlt Verteidigungsministerium mit den amerikanischen Faldirektor Jan Wörner seit vielen Jahren Doch der freie Weg con Raketen In den USA wäre das undenkhar dort müssen bringen soll Damit beim zweiten oder dritten Flug ein Furo- werden staatliche Satelliten per Gesetz mit amerikanischen Raketen päer oder möglicherweise sogar ein Deutscher zum Mond befördert werden. Einen solchen Haltung fordert Godart seit langem auch für Europa und die Ariane - erst nach langem starken Wettbewerbsdruck. Gestützt durch Aufträge der Zögern haben sich Deutschland und Frankreich ietzt auf die- kann es passieren, dass Europa nicht mehr an dem Mondsen "Buy European Act" geeinigt.

genannte Mini-Launcher ins Blickfeld der Industrie. Diese schon seit Jahren für den Bau einer Mondstation ...moon vil-Kleinraketen können zwischen 500 Kilogramm und einer der psychologische Moment, diese unentrinnbare Nähe in Trägerrakete Ariane 6 entwickeln, deren Startkosten im Ver- Tonne Nutzlast tragen. Zum Vergleich: Die Ariane 6 schafft Dass Europa bislang überhaupt auf den Weg zum Mond ten Forschungsprojektes am Zarm. Im kommenden lahr soll bis zu 11,5 Tonnen. Unter anderem plant OHB Systems über in Bremen mit dem nächsten Experiment weiter macht. "Wir versichert Pierre Godart. Deutschland-Chef der ArianeGwicklung eines solchen Flugkörpers. Der Bundesverband sind schon sehr nahe am dem, was man auf dem Mond oder roup. Um die Baukosten zu reduzieren, hat sein Unter- der deutschen Industrie (BDI) will sogar, dass in Deutsch- die internationale Raumstation ISS versorgte, entspricht der

nehmen allein in Bremen 40 Millionen Euro in die Fertigung land ein "Weltraumbahnhof" für diese immerhin bis zu 100 von der Nasa geforderten Technologie für die Mondmission.

ie eng die Schlüsselfragen für

Europas Engagement im All

mit Bremen verbunden sind.

zeigt sich exemplarisch an der Entwicklung der

neuen europäischen Trägerrakete Ariane 6 und am

unabhängigen Zugang zum All", betont ESA-General-

in den Weltraum ist eine Kostenfrage. Der amerikanischen

Unternehmer Elon Musk (Tesla) setzt die europäische Raum-

fahrtindustrie mit seinem Raketenhersteller Space X unter

amerikanischen Regierung - so genannte institutionelle

Starts - in Milliardenhöhe kann Musk seine Falcon-Rake-

Als Reaktion lässt die ESA seit 2014 die neue europäische

gleich zum Vorgängermodell Ariane 5 auf 70 bis 90 Millionen

Systems fertiet Navigations-. Kommunikations- und Wetter
Der Countdown läuft: Bereits 2024 sollen wieder Menschen auf dem Mond landen. Das Antriebs- und Servicemodul des Raumschiffs

Das Mondlabor im Bremer Technologiepark: Wissenschaftler des Zentrums für angewandte Raumfahrttechnologie und Mikrogravitations



Tonnen schweren Raketen geschaffen wird. Unter anderem ist der Marine-Flughafen Nordholz im Kreis Cuxhaven ins Gespräch gebracht worden. Die Raumfahrtindustrie reagiert zurückhaltend auf die Idee. "Der Vorschlag hat uns überrascht", formuliert es OHB-Chef Marco Fuchs. "Solche halb der USA. Wenn Europa den Weg zum Mond weiterunbewohnten Gebieten", sagt Ex-Astronaut Reiter. Einer der wichtigsten Themen für Bemen ist die künftige Beteiligung zielles Tankmodul für das Lunar-Gateway zu bauen. Dabei Europas an den amerikanischen Mond-Plänen, Mittlerund Versorgungsmodul (European Service Module ESM) Nasa-Mannschaft 2024 zur Landung am Südpol des Mondes Technologien von OHB und Airbus in Bremen entwickelt bekommen, "Wenn wir ietzt nicht ein klares Signal geben, programm beteiligt ist", warnt Juckenhöfel. Die Zeichen ste-

mitgenommen wurde, ist dem Wissen und Können Bremer wickelte Autonome Transport Vehikel (ATV), das fünf Mal der Umgang mit Druckschleusen und ähnlichen Techno-

Der Auftrag an Airbus kam einem Ritterschlag gleich: Erstmals in ihrer 60iährigen Geschichte vergab die amerikanische Raumfahrtagentur den Bau eines systemkritischen Bauteils für eine so wichtige Mission an einen Partner außerhandelt es sich um eine Art Bushaltestelle in der Mondumlaufbahn, an der die Astronauten vom Raumschiff Orion auf den Zuhringer zum Mond umsteigen. Sowohl dieser Bus"

u denjenigen, die gerne in den "Bus" zum Mond einsteigen würden, zählt Christiane Heinecke, Trotz der nsychischen Stranazen beim Experiment auf Hawaii dem Mond oder dem Mars teilnehmen." Die Voraussetzung für ein dauerhaftes Leben steht im Mittelpunkt ihres nächsdas bislang nur aus Holz gebaute Labormodul durch ein logien erprobt werden kann: "Das ist ein weiterer großer



Aninimation: Airbus forschung (ZARM) entwickeln die optimale Ausrüstung eines Arbeitsmoduls für das geplante Monddorf.



Sichtbar und glaubwürdig

Starke Arbeitgebermarken leben von gnadenlos ehrlichen Arbeitgebern. Das sagen die Experten des Berliner Beratungsunternehmens "Employer Branding". In ihrem Gastbeitrag geben sie konkrete Tipps, wie aus Arbeitgebern eine für Arbeitnehmer sichtbare und glaubwürdige Marke wird.

Von Judith Plaßwilm und Wolf Reiner Kriegler

m gute Mitarbeiter zu gewinnen und an sich zu binden, muss man sich als Unternehmer professionell mit dem Thema Arbeitgebermarke auseinandersetzen. Welches Image soll potentiellen Bewerbern vermittelt werden? Wie hebt man sich von der Konkurrenz ab? Welche Unternehmenswerte spielen intern und extern eine Rolle? Employer Branding ist der Schlüssel zu niedrigeren Recruitingkosten und hat positive Effekte auf Mitarbeiterbindung, Performance und Unternehmenskultur.

Eine ganze, aktuell noch arbeitende Generation wird bis 2030 erdrutschartig dem Arbeitsmarkt entzogen, während deutlich weniger nachrücken. In diesen Zeiten müssen sich Unternehmen umso mehr als glaubwürdige und attraktive Arbeitgeber positionieren.

In den vergangenen Jahren haben die meisten Unternehmen denselben massiven Fehler begangen: Sie haben Employer Branding mit Personalmarketing gleichgesetzt. Dabei unterscheidet sich

Arbeitgebermarkenbildung ganz generell von Marketing und berührt weitaus mehr Handlungsfelder. Handelt es sich dabei doch vor allem um einen Prozess der Identitäts- und Organisationsentwicklung.

Unternehmen als Arbeitgeber

Gelungenes und gelebtes Employer Branding liegt dann vor, wenn alle relevanten Bezugsgruppen ein überwiegend einheitliches und vor allen Dingen unterscheidbares Vorstellungsbild vom Unternehmen als Arbeitgeber haben.

Employer Branding ist kein Sprint, sondern ein Marathon. Es erfordert drei bis fünf Jahre konsequentes Employer Brand Management. Bisweilen bringt es Identitäten und Werte zu Tage, die von den Mitarbeitern tatsächlich gelebt werden und die Unternehmenskultur prägen, auch wenn diese nicht den offiziellen Unternehmenswerten entsprechen. Man sollte diese Konfrontation nicht scheuen und diese als Herausforderung zum Han-

Employer Branding ist die identitätsbasierte, intern wie extern wirksame Entwicklung und Positionierung eines Unternehmens als glaubwürdiger und attraktiver Arbeitgeber.

66.....

Wolf Reiner Kriegler

deln betrachten. Das Stadium für Spielereien und halbherzige, schnell durchgewunkene Versuche ist vorbei. Die Zeit drängt. Organisationen, die jetzt erst in die Arbeitgebermarke investieren, müssen sich bewusst sein: Der nächste Schuss muss sitzen.

Eine Arbeitgebermarken zu bilden, ist nicht nur lohnenswert für Großunternehmen, sondern auch für kleine und mittlere Unternehmen. Employer Branding hilft dabei, als Arbeitgeber von den eigenen Mitarbeitern und potentiellen Bewerbern stärker wahrgenommen zu werden. Egal, ob ein kleines, mittelständisches oder großes Unternehmen. Es braucht Mut, eine klare Position zu beziehen. Es geht darum, sich auf wenige authentische Arbeitgebereigenschaften festzulegen und dabei Ecke und Kante zu zeigen. Frei von gängigen austauschbaren Floskeln, die man von Karriereseiten und Stellenanzeigen kennt.

Schließlich und endlich ist auch von Unternehmen gefragt, was diese gerne von Bewerbern verlangen: Authentizität. Sich nicht verstellen oder verbiegen. Keine irreführenden Eindrücke erwecken und über Defizite hinwegtäuschen. Echt bleiben

Starke Identiät

Der Weg zur glaubwürdigen Arbeitgebermarke fängt bei Selbstehrlichkeit an und führt über das Bemühen, sich substanziell zu entwickeln. Eine Positionierung sowie eine klare, starke Identität helfen, die passenden Kandidaten zu erreichen – und zugleich die weniger gut passenden oder falsch motivierten fernzuhalten. Starke Marken sind eben nicht gefällig, sondern gefallen den Richtigen. Glaubwürdigkeit resultiert daraus automatisch.

Titel oder Zertifikate", ist eine weitere. Und: "Es waren über

300 Vorgesetzte mit offenen Oh-

ren und offenem Geist, tausende

Möglichkeiten und 9000 Kolle-

ginnen und Kollegen aus 65 Na-

Wer eine positiv besetzte Arbeit-

gebermarke werden will, muss

glaubwürdig sein und seine Bot-

schaften auch an die Zielgruppe

tionen, die gerne BLG sind."

Employer Branding

Seit 2006 setzt die Berliner Beratung DE-BA mit der angeschlossenen Akademie die Maßstäbe im Employer Branding. DEBA berät auf dem Weg zur Arbeitgebermarke, bildet gemeinsam mit TU München und WU Wien Employer Brand Manager/innen aus. Mehr Infos unter: www.employerbranding.org.

Wolf Reiner Kriegler entwickelt Marken. Nachdem er eine der in Deutschland ersten Markenstrategieberatungen aufbaute, gründete er 2006 die Deutsche Employer Branding Akademie (DEBA), die er seitdem leitet. Judith Plaßwilm ist Marketing- und Social Media Managerin bei DEBA.



Wolf Reiner Kriegler

Die studierte Geisteswissenschaftlerin war zuvor als Online Marketing Managerin für ein Finanzportal tätig. Zusätzlich studiert sie berufsbegleitend Journalismus und PR und bloggt leidenschaftlich über Anekdoten aus dem Alltag eines Millenials. Fünf Schritte führen nach ihrer Überzeugung zum attraktiven Arbeitgeber:

- 1. Startpunkt: Individuelle Analyse
- Positionierung als Arbeitgeber
- Umterschied von Selbst-und Fremdbild?
 Präferenzen der Arbeitnehmer bzw. anvisierten Zielgruppen?
- Was macht der Wettbewerb?

2. Entwicklung einer Strategie Grundlage der Analyseergebnisse zwischen HR & Marketingmanagern, Employer-Branding-Experten, Top-Management und anderen ausgewählten

- Festlegung der strategischen Ausrichtung und des Veränderungsbe-
- Koordination der Maßnahmen der internen und externen Kommunikation

3. Interne Implementierung

 Verankerung des gewünschten Arbeitgeberimages bei den Mitarbeitern; je stärker ein Mitarbeiter sich mit der Arbeitgebermarke identifiziert, desto loyaler ist er

4. Externe Aktivierung

- Stellenanzeigen werden um markenpositionierende Elemente bereichert und bilden so mit der Personalimagewerbung und dem Unternehmensauftritt fortgeführt
- Angebote an Bewerber und Mitarbeiter sowie die Prozesse im Personalbereich werden an der Employer-Branding-Strategie ausgerichtet und laufend verbessert
- 5. Employer Brand Management & Controlling



+

Judith Plaßwilm

Als Arbeitgeber ein Begriff sein

Im Norden ist BLG Logistics als Rückgrat der Häfen in Bremen und Bremerhaven nahezu jedermann ein Begriff. Und fernab der Küste? Als einer der größten Logstikdienstleister ist die BLG deutschlandweit an 60 Standorten aktiv, in der Wahrnehmung von außen aber jeweils nur ein Arbeitgeber unter vielen. Für die Suche nach qualifizierten Beschäftigten investiert das Unternehmen in die Entwicklung der Arbeitgebermarke BLG Logistics.

Von Wolfgang Heumer

Wer von der Autobahn A1

auf das Gewerbegebiet an der Ausfahrt Elsdorf kurz vor Sittensen blickt, wird es vermutlich nicht einmal ahnen: In riesigen Ikea-Vertriebsund Logistikzentrum arbeiten Mitarbeiter der BLG Logistics. Ob Möbel, Sportartikel, Autoteile oder Non-Food-Waren in den Regalen eines großen deutschen Kaffeehändlers: Die einstige Bremer Lagerhaus Gesellschaft hat sich zu einem weltweit agierenden Logistikdienstleister mit allein 60 Standorten in Deutschland entwickelt. Der unternehmerische Erfolg fernab der Heimat hat aber einen Haken: "An vielen dieser Standorte ist die BLG den Menschen kein richtiger Begriff, deswegen wissen sie auch nicht, wie attraktiv wir als Arbeitgeber sind", sagt Sabrina Michael, Referentin des **BLG-Arbeitsdirektors** Dieter Schumacher. Wer aber bewirbt sich um einen Arbeitsplatz bei einem Unternehmen, das er nicht kennt? "Um im wachsenden Wettbewerb um Arbeitskräfte bestehen zu können, muss man als Arbeitgeber nicht nur namentlich bekannt sondern auch ein Begriff sein, den die Leute mit etwas Positivem verbinden", sagt Sabrina Michael. Employer Branding ist der Weg zur Arbeitgebermarke, den immer mehr Unternehmen gehen oder zumindest gehen müssten. Dass die Suche nach neuen Mitarbeitern für viele Unternehmen schon allein wegen des demo-Wandels graphischen Deutschland immer schwieriger werden würde, war den Perso-



An der Küste ist die BLG Logistics Group ein Begriff; doch das Bremer Unternehmen ist auch im tiefsten Binnenland – wie hier im oberpfälzischen Wackersdorf tätig.

Foto: BLG

nalverantwortlichen der BLG Logistcs schon frühzeitig klar. Sie beschäftigten sich schon seit vielen Jahren mit Strategien gegen den drohenden Fachkräftemangel. "Schwerpunkt unserer Personalstrategie ist daher das Finden und Binden von Mitarbeitern. 2015 haben wir eine Arbeitsgruppe zur Entwicklung einer Arbeitgebermarke ins Leben gerufen", sagt Sabrina Michael.

Expandierendes Unternehmen

Die Suche nach Arbeitskräften ist für den Bremer Logistikdienstleister insbesondere bei den Aktivitäten im Binnenland eine immens wichtige Frage:
Das Unternehmen expandiert; erst vor wenigen Monaten hat die BLG mit dem Sportartikelhersteller Puma vereinbart, des-

sen neues Logistikzentrum in Geiselwind bei Würzburg zu betreiben. "Dort verbindet aber niemand automatisch mit unserem Namen das gute Image, das wir hier an der Küste als Arbeitgeber haben", erläutert Sabrina Michael, "also müssen wir dort gezielt etwas für unser Image tun." Stellenanzeigen reichen nicht mehr aus, um gute Arbeitskräfte zu bekommen.

Wer sich nach außen gut präsentieren will, muss zunächst nach innen ins eigene Unternehmen schauen. Bewusst entschied sich die BLG dazu, die Entwicklung der Arbeitgebermarke nicht einer externen Agentur anzuvertrauen, sondern in Arbeitsgruppen aus den eigenen Reihen voranzutreiben. Mit einer der entscheidenden Fra-

gen hatte sich das Unternehmen schon zuvor mit Blick auf die Kunden-Ansprache beschäftigt: Wofür steht die BLG eigentlich? Die daraus entwickelte Unternehmens-DNA wurde durch die Projektgruppe "Arbeitgebermarke" in Subwerte übersetzt, die den Arbeitgeber BLG und auch die gesuchten Bewerber beschreiben. Eine Mitarbeiterbefragung bestätigte: "Engagiert, weltoffen und gestaltend" – das ist das, was die Belegschaft und die Führungskräfte übereinstimmend mit ihren Unternehmen verbinden. Diese Grundwerte wiederum lassen sich mit Botschaften verbinden: "Hier packen alle an, egal ob man Schlips oder Overall trägt", lautet eine der Aussagen, "Können hat bei uns mehr Gewicht als

– potenzielle neue Mitarbeiter – bringen. Die klassischen Stellenanzeigen allein reichen heute nicht mehr aus, um einen Bewerbersturm auszulösen. Zunehmend bedient sich die BLG der sozialen Medien, um Informationen über sich und die Arbeit im Haus zu verbreiten und potenzielle Bewerber anzusprechen. Die Sichtbarkeit hat aber ihren Risiken - sieht die Arbeitgeberwirklichkeit anders aus, als es die Arbeitgebermarke verspricht, kann sich das rasend schnell über Portale wie Kununu verbreiten. "Deswegen ist Sabrina Michael überzeugt, dass ein Punkt für den Erfolg als Arbeitgebermarke unverrückbar ist: "Das, was man sein will, muss man auch tatsächlich leben." Die Einträge auf den Plattformen nimmt die BLG deshalb ernst: "Wir setzen uns mit jeder Bewertung auseinander, machen das Angebot in den Dialog zu kommen", sagt Sabrina Michael. Zudem versucht die BLG, wichtige Hinweise daraus abzuleiten: "Wenn beispielsweise immer wieder ein bestimmter Standort negativ bewertet wird, dann suchen wir das Gespräch mit den Kollegen und weisen darauf hin, wie wichtig es ist,

die Hinweise der MA ernst zu

nehmen."

City-Händler rücken enger zusammen

Vertreter von "Mediterraneo", dem künftigen "Outlet", vom Columbus-Shopping-Center, von Karstadt und den City Skippern haben sich an einen Tisch gesetzt. Als Bündnis "Cityinitiative" wollen sie die Innenstadt voranbringen und treten für ein gemeinsames Citymanagement ein. Beim Referat für Wirtschaft wurde ein Förderantrag gestellt. Im Moment gibt es keinen Citymanager, der die Fäden in die Hand nimmt.

Von Maeike Wessolowski

er neue Digitallotse und Sprecher der Marketinginitiative Bremerhavener Quartiere (MBQ), Michael Arzenheimer, hat die "Cityinitiative" auf den Weg gebracht und die Vertreter des innerstädtischen Einzelhandels an einen Tisch geholt. Ein gemeinsames Logo, das farblich mit den Schriftzügen der einzelnen Häuser korrespondiert und mit einem Boot das Maritime widerspiegelt, hat er gleich mitgeliefert. "Was alle drei Einkaufsmeilen verbindet, ist die fußläufige Lage direkt am Hafen", hat Arzenheimer den kleinsten gemeinsamen Nenner ausgearbeitet. Und darauf aufgebaut. "Selbst wenn wir unterschiedliche Voraussetzungen mitbringen, müssen wir ja miteinander reden", sagt Sven Frerichs vom Columbus-Shopping-Center, "zum Beispiel über die geplante Gestaltungssatzung", ergänzt Patrick Erfurth (Karstadt). Die mache den Händlern Bauchschmerzen, weil sie zu wenig regele. "Wenn die Innenstadt funktioniert, ha-

ben wir alle etwas davon", schließt Frerichs. Vor kurzem erklangen noch andere Töne aus der Innenstadt: Sich mit dem neuen Betreiber des Outlets an einen Tisch zu setzen und Sortimente abzusprechen – das hatte nicht geklappt. "Aber ein Outlet, das Frequenz bringt, davon profitiert die ganze Stadt", lenkt "Mediterraneo"-Manager Jens Dürkop ein. Erfurth sieht ein größeres Problem an anderer Stelle: "Wir müssen den Leerstand in den Griff kriegen."

Verkaufsoffene Sonntage

Die ersten Termine hat die Initiative eingetütet: Für 2020 seien bereits die vier verkaufsoffenen Sonntage abgesprochen, die die Politik noch absegnen muss, so Jörn Langfermann (Columbus-Center). Die Geschäfte sollen am ersten Sonntag im Januar und zu je einem Termin im Oktober und November öffnen. Im Mai möchten die Händler den Bürgerbummel wiederbeleben, am liebsten über mehrere

Tage Aktionen fahren, "aber das ist noch Zukunftsmusik", sagt Erfurth.

Denn um diese und andere Vorhaben voranzubringen, hat das Bündnis konkrete Vorstellungen: "Wir möchten ein gemeinsames Citymanagement mit einer Vollzeitstelle aufbauen, die neben der Bewirtschaftung der Fußgängerzone und angrenzender Flächen in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung ein agiles Leerstandsmanagement betreibt", so das Bündnis. Es gehe auch um Entlastung: "Wir machen das alle nebenher. Wenn eine Person das in die Hand nimmt, als Moderator und Mediator vermittelt, kommuniziert und plant, dann hat das eine ganz andere Oualität", sagt Sven Frerichs. Haack gibt zu: "Nach dem Weggang von Frau Rubin ist alles ziemlich verwaist." Die Leerstände sind auch finanziell ein Problem: "Weniger Mieter sind weniger Einzahler" schildert Erfurth. Ein professionelles Citymanagement, so scheint es, könnte auch das Columbus-Center vielleicht zur Rückkehr in den Verein City-Skipper bewegen.



Der Weihnachtsmarkt in der Bremerhavener Innenstadt ist am 25. November eröffnet

Logistik als Motor

Die Logistikbranche ist ein Motor für Bremens Wirtschaft. Das zeigt sich auf dem Logistikimmobilienmarkt, dessen Flächenbestand um drei Prozent und damit dreimal stärker als der deutsche Gesamtmarkt gewachsen ist. Der Bestand beträgt in Bremen zurzeit 2,92 Millionen Quadratmeter Hallenfläche. Der Flächenumsatz ist kräftig gestiegen von 186.890 Quadratmetern im Vorjahr auf 293.600 Quadratmeter. Die Leerstandsquote ist auf 3,01 Prozent gesunken (2018= 4,83 Prozent) und liegt im marktüblichen Bereich. Wechselhaft geht es dagegen auf dem Immobilienmarkt für den Einzelhandel zu. Aufgrund der strukturellen Marktsituation haben sich einige bekannte Marken aus der City zurückgezogen, auf der anderen Seite gab es Neueröffnungen wie zum Beispiel durch das Modehaus Appelrath Cüpper oder den Coworking-Anbieter Spaces im Ansgari-Haus.

Senat gibt Signal für autofreie Innenstadt

Die Begeisterung in der Bremer Wirtschaft hält sich in Grenzen, aber die neue Lansdesregierung ist entschlossen: Der Senat hat den Bremer Stadtpolitikern ein Konzept für die künftige Verkehrslenkung in der Stadt vorgelegt. Umstritten ist dabei vor allem die autofreie Innenstadt, die das rot-grün-rote Bündnis bis 2030 realisieren will.

as neue Verkehrskonzept für Bremen enthält neben der autofreien City drei weitere Ziele: Die Verkehrsströme in der Stadt sollen vom Auto auf andere Verkehrsmittel umgelenkt werden; entsprechend sollen weitere und kostengünstige Angebote mit Bus und Bahn in der Stadt und in der Region geschaffen werden. Außerdem soll das Parken noch stärker reglementiert und kontrolliert werden.

Mobilitätsenatorin Dr. Maike Schaefer (Grüne) will mit der "Verkehrswende" verschiedene Schwerpunkte setzen: "Sie ist eine zentrale Säule unserer Klimaschutzpolitik. Wir wollen mehr Verkehr durch Bus und Bahn, mit dem Fahrrad

und zu Fuß abwickeln. Das macht die Innenstadt attraktiver und bringt die Verkehrswende voran."

Attraktives Tarifmodell

Im Rahmen dieser Strategie für den öffentlichen Personenverkehr will der Senat prüfen lassen, wie eine Ausweitung des Bus-, Straßenbahn- und Bahn-Angebots einerseits und ein attraktives Tarifmodell andererseits die Nutzung dieser Verkehrsmittel steigern kann. Mögliche Tarifmodelle sind dabei auch das 365-Euro-Ticket und ein kostenfreier ÖPNV. Die stufenweise Reduzierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Durchgangsverkehrs, soll einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum leisten. Flankierend wirkt eine Fokussierung auf die Steuerung des Parkens, vor allem in der Innenstadt und in innenstadtnahe und eng bebauten Wohnund Mischgebieten. Insbesondere dieser Punkt wird in der Wirtschaft mit Skepsis betrachtet. Die Koalition hat sich zum hen. Erste Bürgerforen werden im Jahr Langfristziel gesetzt, den Autoverkehr 2020 stattfinden. Vorliegen sollen die nicht nur aus der unmittelbaren Innenstadt, sondern auch aus weiten Teil der Neustadt zu verbannen. Die Straßenbahn soll aber weiter durch die Fußgängerzone rollen.

Die Planungen sollen Anfang 2020 beginnen. Die vier Teilstrategien werden in Abstimmung zueinander entwickelt. Die

Bremer Bevölkerung soll daran beteiligt werden. Zentrales Element bildet der bewährte Projektbeirat für den Verkehrsentwicklungsplan, in dem Verwaltung, Politik und Verbände vertreten sind. In mehreren Planungsstufen sind Bürger-

foren und Online-Beteiligungen vorgeseersten Konzepte in der zweiten Jahreshälfte 2020. "Alle Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen, sich aktiv auf Bürgerforen und online in den Planungsprozess einzubringen. Auch die Vertreter von Handel und Logistik lade ich ein, sich in die Planung einzubringen", so



Blick voraus: In der neuen Gesprächsreihe "Über Morgen" thematisiert die Bobrink-Gruppe wichtige Zukunftsfragen.

Die Zukunft der Städte

Mit dem neuen Dialogformat "Über Morgen" stellt sich die Bobrink Gruppe mit MINI zentralen Gegenwarts- und Zukunftsfragen.

Zum Auftakt ging es um die Lebensqualität in den Städten, Fragen nach kreativen Wohnkonzepten und um soziales Bewusstsein. Der Gesamtgeschäftsführer der Bobrink Gruppe, Manfred de Vries, und der neue Geschäftsführer der Bremer Betriebe, Clemens Meistermann, diskutierten mit 70 Teilnehmern Zukunftsvisionen von Expertinnen und Experten. Es referierten Nils Schnorrenberger, Geschäftsführer der BIS Bremerhaven, Jens Lütjen, Geschäftsführer der Robert C. Spies KG und die Kultur- und Glückswissenschaftlerin Saskia Rudolph von spiegelneuronen.info. An Infrastruktur und Mobilität, aber auch darüber hinaus, entstehen mit dem tiefgreifenden Wandel des städtischen und ländlichen Raums laufend neue Anforderungen. Die Bobrink Gruppe möchte diese Herausforde-

rungen im Dialog mit den Menschen, die dieser Wandel betrifft, ergründen. Was braucht eine Stadt, damit sie jeder und jedem einzelnen von uns gut tut? Wie müssen Arbeit und Freizeit gestaltet sein, um die Bedürfnisse verschiedenster Bewohnerinnen zu berücksichtigen? Welche kreativen Lösungen gibt es? Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt. Die Mitgestaltung des alltäglichen Lebens ist MINI bereits seit der Entwicklung des ersten MINI 1959 auf die Fahne geschrieben. So versteht sich der Autohersteller bis heute als urbane Marke. Für die besondere Veranstaltung hatten die Vertreter des Herstellers ein besonderes Auto mitgebracht: Sie hatten nur für diesen Abend, den MINI Cooper SE, den ersten vollelektrischen MINI dabei, der im Frühjahr 2020 vorgestellt wird.

Quartier für die Menschen

Die Überseeinsel in der Bremer Überseestadt nimmt Gestalt an: Im kommenden Jahrzehnt entsteht hier ein Ort zum Leben und Arbeiten: Mit viel Grün, wenig Autoverkehr und weitgehend CO₂-neutraler Energieversorgung. Investor Klaus Meier spricht im Interview mit Beate Cece über seine Vision eines nachhaltigen Stadtquartiers.

haben Sie nun eine neue Aufgabe. Sie sind Chefplaner für ein urbanes Stadtquartier. Wo bekommt man als Planer mehr Gegenwind zu spüren: In der Windbranche oder im Baugeschäft?

Stürmischer ist gerade die Windbranche. Das liegt an den aktuell sehr schweren Rahmenbedingungen in Deutschland. Im Baubereich läuft es in Hinblick auf unser Gelände reibungslos. Trotzdem bleibe ich hauptberuflich beim Wind. Die Quartiersentwicklung ist eine Nebentätigkeit.

n den Planungen für die Überseeinsel haben Sie die Bremerinnen und Bremer teilhaben lassen. Es gab Mitmachwerkstätten, Diskussionen und Umfragen. Haben Sie sich diese Form der Bürgerbeteiligung aus der Windbranche abgeschaut?

Ja, daher kenne ich diese Formate. Es ist einfacher, Windparkprojekte umzusetzen, wenn man vorher mit den Leuten spricht.

mpfinden Sie Bürgerbeteiligungen also als notwendiges Übel – oder doch eher als Chance?

Als totale Chance. Und zwar auf vielen Ebenen. Wir können testen, was gut ankommt und herausfinden, in welchen Bereichen es andere Ideen gibt. Unser Anspruch ist es, ein Quartier zu entwickeln, in dem die Menschen später gerne leben. Also tauschen wir uns mit denen aus, die hier später mal einziehen oder arbeiten wollen. Und im Hinblick auf die spätere Vermarktung ist es natürlich auch super, wenn das Projekt bekannt

uf welche neuen Ideen haben die Bremerinnen und Bremer Sie gebracht?

Das Thema Gesundheit war sehr zentral. Deshalb haben wir ein Ärztezen-

ach Jahrzehnten in der Windbranche trum eingeplant. Außerdem gibt es eine starke Nachfrage nach Loftwohnungen. Das hat uns auf die Idee gebracht, die alte Kellogg-Produktionshalle komplett umzubauen. Ins Erdgeschoss kommen eine Brauerei, eine Bäckerei und andere Produktionsbetriebe. Darüber wird es Wohnungen mit einer Deckenhöhe von über vier Metern geben.

as hört sich so an, als würden vor allem Wohnungen im oberen Preissegment entstehen. Stimmt das?

Wir halten uns für das Quartier an die Quote für geförderten Wohnungsbau von 25 Prozent. Und es wird sehr viel Vermietung geben, was eine andere soziale Struktur begünstigt als ein reines Angebot an Eigentumswohnungen. Geplant sind Mietwohnungen für Auszubildende, Studenten, Senioren und Familien, aber natürlich wird es auch Eigentumswohnungen für gut situierte Doppelverdiener geben. Es wird sehr gemischt.

as Kellogg-Areal hat über Jahrzehnte das Stadtbild geprägt und die Bremerinnen und Bremer hängen am Anblick des alten Silos und des Firmenschildes. Wie viel des alten Bestands wollen Sie erhalten? Wir werden einige Gebäude erhalten. Das wichtigste ist das Silo, das wird zum Hotel und Bürogebäude. Das Reislager wird zur Markthalle und das Verwaltungsgebäude eine Schule. Bestandserhaltung ist in der Regel teurer als ein kompletter Neubau. Wir sind aber der Meinung, dass sich durch die Mischung aus neuer und alter Bausubstanz eine schönere Atmosphäre entfaltet.

🦱 etzen Sie auch bei den Wohnhäusern auf einen Mix aus Tradition und Moderne?



Der Windpark-Projektierer Klaus Meier entwickelt das Kellog's-Gelände in Bremen zum innovativen Stadtquartier.

bis zwölf Meter breit sein. Wichtig ist uns, dass wir mit unterschiedlichen Dachformen, Fenstern und Balkonen aus der für Neubauten typischen Uniformität

lie planen außerdem eine CO2-neutrale Energieversorgung. Wie soll das funktio-

ausbrechen.

drei bis sechs Geschosse hoch und acht

Wir haben nicht das starre Ziel, zu 100 Prozent CO2-neutral zu sein. Wir wollen die Energiesektoren auf der Überseeinsel mit erneuerbarer Energie versorgen, die über funktionierende Speicherlösungen verfügen – das betrifft die Bereiche Wär-Wir orientieren uns am klassischen me und Verkehrsmobilität. Dafür wollen Bremer Haus. Die Wohnhäuser werden wir Photovoltaikanlagen auf den DäDa in dem Quartier keine Autos fahren, ergeben sich ganz neue Chancen.

Klaus Meier, Windpark-Projektierer

chern installieren und vier bis fünf Windkraftanlagen im Industriehafen nutzen. Damit kommen wir planmäßig auf einen Anteil von 80 bis 85 Prozent Energie aus diesen beiden erneuerbaren Quellen.

enn die Dächer mit Photovoltaikanlagen bedeckt sind, wird es wohl keine begrünten Dächer geben?

In den Wohnbereichen sind Dachgärten zum Anbau von Kräutern oder Gemüse angedacht. Der Großteil der Dachflächen wird aber tatsächlich für die Stromproduktion benötigt. Begrünungen wird es geben, aber sie werden nicht stilgebendes Merkmal sein.

ie schwierig ist es, bei der Quartiersplanung das Gleichgewicht zwischen ökologischen und wirtschaftlichen Zielen zu halten?

Ich glaube, das ist gar kein Widerspruch! Natürlich werden beispielsweise unsere Investitionskosten für das Wärmekonzept viel höher sein, als wenn wir mit Gasthermen oder Fernwärme arbeiten würden. Dafür haben wir später im Betrieb relevante Einsparungen. In der Gesamtschau wird es eine Preisparität ge-

Is erster Mieter hat sich die Gemüsewerft, ein Urban-Gardening-Projekt, auf der Überseeinsel angesiedelt. Wie kam es zu der Entscheidung, über 2000 Quadratmeter in Toplage an eine sozial-integrative Einrichtung zu vergeben?

Wir haben schon einige Mieter auf der Das muss jeder für sich selbst wissen. Bestandsfläche. Wir wollen das Gelände auch durch Zwischennutzungen am Leben halten. Die Gemüsewerft ist ein zusätzlicher und bereichernder Baustein!

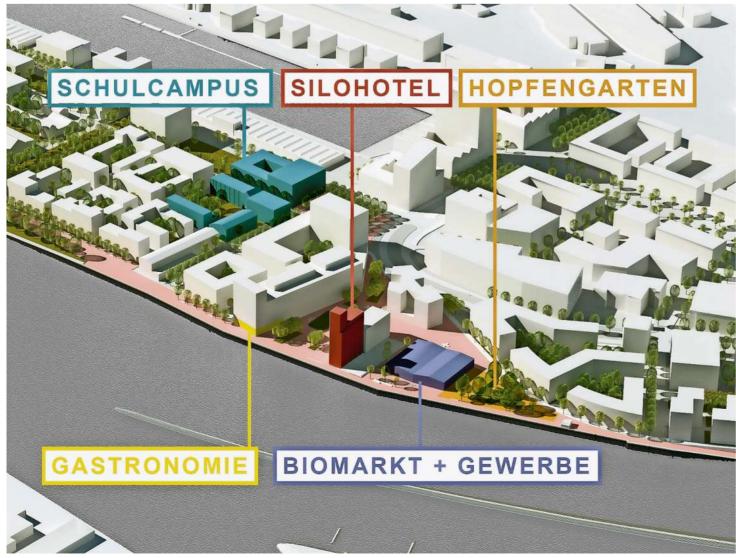
Der ökonomische Wert liegt nicht in den Mieteinnahmen, die sind äußerst gering. Der Wert liegt darin, dass es sinnstiftend ist und Atmosphäre und Leben an diesen Standort bringt.

n Bremen wurde vor einigen Monaten die Wohnbebauung der ehemaligen Rennbahn in der Vahr durch einen Bürgerentscheid gekippt – die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr Grünflächen. Wie grün wird die Überseeinsel werden?

Laut Planung wird ein Drittel der gesamten Überseeinsel aus Grünflächen bestehen. Wie genau wir diese Freiflächen gestalten, steht noch nicht fest. Da in dem Quartier keine Autos fahren, ergeben sich ganz neue Chancen. Die Straßen müssen nicht aus Asphalt bestehen. Die Wege könnten eine Schotterdecke haben, durch die Gras oder Blumen wachsen. Das Quartier könnte also noch grüner werden, als wir es momentan auf den Plänen sehen. Das Großartige ist wirklich, dass wir hier keinen Autoverkehr haben und die Straßen nicht von Fahrzeugen zugeparkt sind. Das war hier früher schon mal ein Wohn- und Arbeitsquartier. Damals waren hier Pferde mit ihren Fuhrwerken unterwegs. Diesen Zustand werden wir ein Stück weit wiederherstellen. Die Pferde holen wir nicht zurück, dafür wird es einen E-Shuttle-Bus

nd wie wollen Sie die Menschen dazu bekommen, auf ihre Autos zu verzich-

Das müssen sie gar nicht. Es wird Quartiersgaragen geben, wo man die Autos abstellen kann. Wir werden viele Angebote im Bereich Car- und Bikesharing schaffen und es wird günstiger sein, an diesem System teilzunehmen, als ein eigenes Auto zu haben. Wenn jemand aber lieber den eigenen Diesel oder SUV fahren möchte, dann ist das so. Die Bewohner sollen sich nicht nach unseren Vorstellungen richten. Wir orientieren uns an den Bedürfnissen der



Der erste Bauabschnitt für die Überseeinsel erfolgt auf dem 15 Hektar großen Areal, auf dem Kellogg früher täglich 500 Tonnen Mais zu Frühstücksflocken verarbeitete. Hier soll ein Mix aus Wohnen, Gewerbe, Kultur, Freizeit und Bildung entstehen.

Dezember 2019, Wirtschaftszeitung

Schifffahrt und Häfen

Steckdose statt Diesel

Mit Landstromanschlüssen wollen Hamburg und Kiel die Luftbelastung durch laufende Schiffsmotoren in den Häfen reduzieren.

Von Wolfgang Heumer

Belastung für die Umwelt. Für die Energieversorgung während des Lade- und Löschbetriebes lassen Passagierund Frachtschiffe im Hafen ihre dieselgetriebenen Hilfsaggregate laufen. Ein Kreuzfahrtschiff stößt dabei in acht Stunden Hafenliegezeit durchschnittlich 1,2 Tonnen NOX – so viel wie 10 000 Autos - und 30 Kilogramm Feinstaubpartikel aus. Nach Angaben des Naturschutzbundes Nabu übersteigt die Feinstaub-Belastung in Nähe des Hamburger Hafens die geltenden Grenzwerte um das 230-fache. Damit soll jetzt Schluss sein. Hamburg will bis 2022 zehn neue Stromanschlüsse für Schiffe bauen. 76 Millonen Euro lässt sich die Hansestadt dieses Vorhaben kosten. Mit "diesen Anlagen können die bisherigen CO₂- und Schadstoffemissionen während der Liegezeit vollständig vermieden werden", versprach Bürgermeister Peter Tschentscher vor der Bürgerschaft. Schleswig-Holstein verfolgt in Kiel ähnliche Pläne; die Bremer Hafengesellschaft bremenports erwägt den Einsatz eines schwimmenden Gaskraftwerkes für die Stromversorgung. Obwohl die Bundesregierung mittlerweile ihre Unterstützung angekündigt hat, bleiben aber noch Fragen offen.

Einen ersten Landstrom-Anschluss gibt es in Hamburg bereits seit 2015. Die Anlage am Kreuzfahrtterminal in Hamburg-Altona wurde von Siemens entwickelt - der Elektro- und Energietechnikkonzern gilt als Vorreiter und Marktführer auf diesem Sektor. Die Versorgung von Schiffen im Hafen mit Strom ist nach Angaben von Thomas Kopel, Landstrom-Experte bei Siemens, alles andere als trivial. Je nach Schiffsgröße schwankt die notwendige Anschlussleistung. "Die Bandbreite reicht von 4 MW für ein größeres Containerschiff bis zu 14 MW für ein Kreuzfahrtschiff; entsprechend flexibel müssen die Anlagen ausgelegt sein", sagt der Fachmann. Die großen Passa-

chiffe im Hafen sind eine erhebliche Belastung für die Umwelt. Für die Energieversorgung während des Laund Löschbetriebes lassen Passagierd Frachtschiffe im Hafen ihre dieselgebenen Hilfsaggregate laufen. Ein Euzfahrtschiff stößt dabei in acht Stunnen NOX – so viel wie 10 000 Autos and 30 Kilogramm Feinstaubpartikel s. Nach Angaben des Naturschutzbung in Nähe des Hamburger Hafens die

Energieversorgung der Schiffe

Beim Bau der ersten Landstromstation in Hamburg erwiesen sich anfängliche Befürchtungen als unbegründet, der Leistungsbedarf übersteige unter Umständen die Möglichkeiten des örtlichen Netzes. Die Hafenbehörde Hamburg Das Netz hier kann die Versorgung auch eines großen Kreuzfahrtschiffes verkraften.

---- 66

Uwe Radke, Hamburg Port Authority

Port Authority (HPA) stimmte sich mit dem Stromversorger in der Stadt ab. "Das Netz hier kann die Versorgung auch eines großen Kreuzfahrtschiffes durchaus verkraften", sagt der für die Energieversorgung zuständige HPA-Abteilungsleiter Uwe Radke. Um dennoch zusätzlich auf Nummer sicher zu gehen, meldet die HPA den Einsatz der Landstromanlage in Altona bereits ein Jahr vorher beim Energieversorger an. Besonders häufig muss Radke diese Meldung derzeit allerdings nicht machen: Der Stromanschluss in Altona wird derzeit nur von dem Kreuzfahrtschiff Aida-Sol genutzt, das Hamburg in 2019 20 Mal anlief. In der Anfangszeit der Landstromversorgung gab es noch einen Wildwuchs in der Verbindungstechnik. "Mittlerweile sind die Stecker und die bordseitigen Anschlüsse aber international normiert", sagt Kopel. Dennoch ist Flexibilität im Detail gefragt: "Auf etwa 80 Prozent der Fracht- und Handelsschiffe arbeitet die Stromversorgung mit einer Frequenz von 60 Herz; auf dem Rest sind 50 Herz die Regel. Auf der Landseite der Stromübergabestation ist deswegen in den meisten Fällen ein Frequenzumrichter erforderlich. Eine kritische Phase für das ganze System ist die Umschaltung von Bord- auf Landstrom. Nachdem die Versorgung auf der Landseite vorbereitet ist, schaltet der Schiffsingenieur den Landstrom zu. "Solange das Schiff aber noch nicht zugeschaltet ist, kann es auf der unbelasteten Leitung zu Resonanzeffekten kommen. Dieses muss bei der Auslegung des Systems untersucht und berücksichtigt werden", erläutert Koppel. Nach Bereitstellung der Spannung durch den Landanschluss wird die Synchronisierung gestartet, was zum Parallelbetrieb des Land- und Bordnetz führt. "Während des Parallelbetriebes dürfen Landnetz und Bordnetzgeneratoren nicht gegeneinander arbeiten". Die Lastübergabe erfolgt danach unterbrechungsfrei von den Schiffsgeneratoren auf das Landnetz. Anschließend

können die Bordnetzgeneratoren ausgeschaltet werden. Die konzeptionellen Herausforderungen sind mittlerweile beseitigt. In Deutschland gibt es derzeit neben Hamburg-Altona noch weitere Landstromanschlüsse in Lübeck, Cuxhaven, Wismar und Kiel. Je nachdem, ob Kreuzfahrt- oder Containerschiffe versorgt werden müssen, hat Siemens unterschiedliche Übergabesysteme entwickelt. "Containerschiffe bringen ihre eigenen Kabel mit und schließen sie an Land an, bei Passagierschiffen werden die Kabel von Land zum Schiff übergeben", erläutert Kopel. Der Hintergrund sind die Platzverhältnisse auf dem Kai – auf Containerterminals wird jeder Quadratmeter für den Umschlag benötigt: "Da kann man nicht so aufwendige Übergabeanlagen hinstellen, wie wir sie in Altona installiert haben." Dort werden die vier Kabel mit den jeweils acht Kilogramm schweren Stecker mit einer Art Kran übergeben; diese Konstruktion gleicht auch den schwankenden Höhenunterschied zwischen Schiff und Land als Folge der Gezeiten aus.

Landstromanschlüsse in 20 Häfen

Anders als die technischen Voraussetzungen sind die Rahmenbedingungen für den Einsatz der Landstromtechnik nicht geklärt. Bislang verfügen nur etwa 15 Prozent der Schiffe weltweit über die notwendigen Einrichtungen für einen Landstromanschluss. Eine der größten Flotten unterhält die Hamburger Containerreederei Hapag Lloyd. Sie hat 23 Frachtschiffe ausrüsten lassen, die kalifornische Häfen anlaufen - dort müssen per Gesetz 70 Prozent aller Schiffe einer Reederei, die den US-Staat regelmäßig ansteuern, landstromfähig sein. Nach Angaben des Verbandes deutscher Reeder (VDR) scheuen die Schiffseigner die Investitionen in Millionenhöhe für die Umrüstung auch deshalb, weil es Landstromanschlüsse derzeit nur in 20 Häfen weltweit gibt. Zudem kritisieren die Reeder, dass die Stromkosten deutlich höher seien als die Energieversorgung aus den eigenen Dieselaggregaten. In Deutschland laufen Schiffe dabei Gefahr, besonders hoch belastet zu werden. In Phasen hohen Stromverbrauches steigen die Preise aufgrund von Auflagen der Bundesnetzagentur deutlich. Im Herbst 2018 musste die AidaSol den Landstromanschluss in Hamburg-Altona bereits nach zwei Stunden kappen und die eigenen Motoren wieder anlassen.



sagt der Fachmann. Die großen Passagierschiffe verbrauchen im Hafen deutschiffe verbrauchen im Hafe

Erfolgreiche Saison

Mit mehr als 250 000 Passagieren hat das Columbus Cruise Center Bremerhaven (CCCB) in diesem Jahr das beste Ergebnis seit langem erreicht. Das Cruise Gate Hamburg blieb mit rund 810 000 Fahrgästen etwa zehn Prozent unter dem Vorjahresergebnis.

as Kreuzfahrtgeschäft boomt weiter. Mit 115 Ankünften hat der Bremerhavener Passagierterminal einen neuen Rekord aufgestellt. Der misst sich nicht nur in Zahlen, sondern auch in der Qualität: "Es gab bei 250 000 Gästen so gut wie keine Beschwerde", sagt CCB-Chef Veit Hürdler.

Die Saison 2019 hatte bereits im Januar mit einem ersten Höhepunkt begonnen. Der Hannoveraner Reiseveranstalter TUICruises schickte seinen jüngsten Neubau "MeinSchiff 2" von der Columbuskaje aus zur offiziellen Indienststellung in Lissabon. Zwei weitere Taufen – die der "Vasco da Gama" und der "Amera" – rundeten das festliche Geschehen in Bremerhaven ab.

Das Beste zum Schluss

Und wie so häufig kam das Beste (fast) zum Schluss: Ende Oktober übernahm die Norwegian Cruise Line ihren jüngsten Neubau – die Norwegian Encore" am CCCB von der Meyer Werft in Papen-

+ |

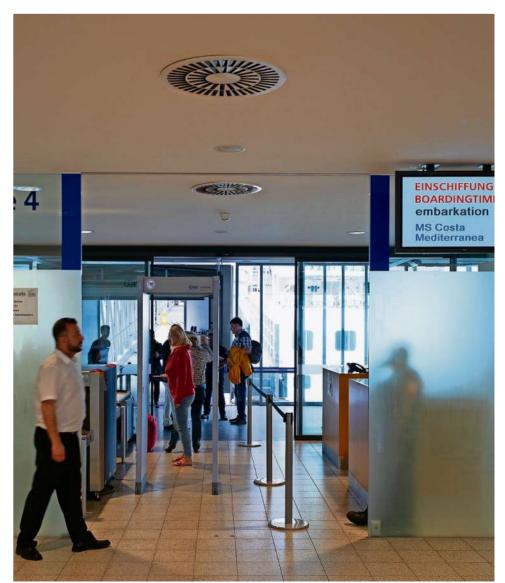
burg und schickte sie am selben Tag noch mit 2800 Gästen an Bord auf die Jungfernfahrt. Der über das ganze Jahr gesehen wichtigste Geschäftspartner war die Reederei Coast. Ihre "Costa Mediterranea" war regelmäßig Gast an der Columbuskaje – und zwar in der Mitte und nicht zum Start oder Abschluss ihrer Kreuzfahrten. Insgesamt kamen so 29 000 Passagiere nach Bremerhaven, um von hier aus zu Tagesausflügen zu starten.

Kreuzliner als Hotelschiffe

Für das kommende Jahr erwartet Hürdler zwar 124 Ankünfte am CCCB, aber mit voraussichtlich 220 000 Fahrgästen wird das Passagieraufkommen in Bremerhaven etwas zurückgehen. Unter anderem hat TUI Cruises die Zahl der Abfahrten ab Bremerhaven reduziert. Zur Sail Bremerhaven 2020 wird der Passagierterminal eine neue Rolle bekommen: Mit der "Astor" und der "Berlin" werden zwei Kreuzliner als Hotelschiffe zu dem Groß-

ereignis kommen. In absoluten Zahlen liegen die drei Terminals der Cruise Gate Hamburg GmbH naturgemäß deutlich vor Bremerhaven. Die Hanseaten registrierten 210 Anläufe von 42 verschiedenen Schiffen. Im Vorjahr waren es 212 Ankünfte. Dass die Zahl der Passagiere von 900 000 auf 810 000 sank, führen die Hamburger auf Veränderungen im Kreuzfahrtreisegeschäft zurück. Einige der großen Reedereien verlegen Schiffe von Hamburg an die Ostsee. Kiel hat drei Liegeplätze.

Um das Kreuzfahrtgeschäft an der Elbe gegen den Trend zur Routenänderung zu schützen, bemüht sich die Cruise Gate Hamburg GmbH um langfristige Vereinbarungen mit den Reedereien. Ein erstes dieser "Long Term Agreements" wurde bereits mit Costa Cruises abgeschlossen. Das Kreuzfahrtgeschäft ist in Hamburg eine wichtige Säule des Städtetoruismus. Zu den jährlichen Cruise Days kommen mehrere 100 000 Besucher in die Stadt.



Erfolgreiche Saison: Rund 250 000 Passagiere starteten in 2019 ihre Seereise am Columbus Cruise Center in Bremerhaven.

(heu)

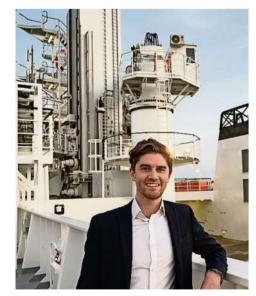
Schwimmendes Sparmodell

Die Wartung von Offshore-Windparks ist aufwendig und teuer. Um die Kosten zu senken, hat Siemens Gamesa einen zweistelligen Millionenbetrag in ein Spezialschiff investiert, das 30 Tage ununterbrochen am Einsatzort weit draußen in der Nordsee bleiben kann.

Von Wolfgang Heumer

m Vergleich zu den elegant geschwungenen Linien des Bananenfrachters "Cap San Diego" hinter ihr an den Hamburger Landungsbrücken wirkt die "Bibby Wavemaster Horizon" etwas ungelenkig. "Sie hat die Formen eines Backsteins", urteilt Kapitän Dean Spekman. Er meint es nicht böse, schließlich wird das funkelnagelneue Spezialschiff in den kommenden Monaten Seins sein. Beim Premierenbesuch in Hamburg zieht es alle Blicke auf sich. Hingucker ist vor allem die ungewöhnliche Kombination aus einem rund 30 Meter hohen Gangwayturm mit innen liegendem Fahrstuhl, einer daran angeschlagenen gut 10 Meter langen und noch weiter ausfahrbaren Gangway sowie einem Spezialkran auf dem Achterschiff. "Mit diesem Schiff setzen wir Maßstäbe für die Offshore-Windkraftindustrie", versichert der Schiffbau-Ingenieur Kenneth Coughlan, der die Entwicklung und den Bau des Schiffes für den Turbinenhersteller SiemensGamesa betreut hat. Der deutsch-spanische Spezialist für Windkraftanlagen und das baden-württembergische Energieunternehmen EnBW wollen den 89,6 Meter langen Neubau in den nächsten zehn Jahren zur Wartung von zwei großen Windparks rund 100 Kilometern nördlich von Borkum einsetzen. "Mit Hilfe der ,Horizon' und ihrer eigens entwickelten technischen Ausstattung werden deutlich reduzierte Servicekosten erzielt", ist Andreas Halske überzeugt, der als Senior Operations Manager bei SiemensGamesa die Zusammenarbeit mit EnBW koordiniert und die Wartungsaktivitäten von Siemens Gamesa im Windpark leitet.

Der graue Himmel über Hamburg zum Premierenbesuch des Neubaus ist kennzeichnend für die derzeitige Lage in der deutschen Offshore-Windkraftindustrie. "In den kommenden drei Jahren wird keine einzige neue Turbine vor der deutschen Küste installiert", sagt Marc Becker, Deutschland-Chef von Siemens-Gamesa, "das ist eine einzige Katastrophe." (Siehe Interview auf Seite 12). Der von der Bundesregierung gebremste Aus-



Ausgeklügelte Technik: Schiffbau-Ingenieur Kenneth Coughlan.

bau der Offshore-Windenergie hat deutliche Spuren in der Industrie an der Küste hinterlassen. Mehrere 1000 Arbeitsplätze gingen in den vergangenen Jahren in den Küstenländern verloren. Die Vorstellung der "Horizon" ist deshalb für Hamburgs parteilosen Wirtschaftssenator (und einstigen Windkraft-Manager) Michael Westhagemann eine willkommene Gelegenheit, die krisengeschüttelte Industrie in ein positives Licht zu rücken: "Das Schiff ist großartig und ein bestes Beispiel für den technologischen Fortschritt, den die Branche erreicht hat."



Selbst in Hamburg ein "Hingucker": Gleich hinter dem Brückenhaus der "Bibby Wavemaster Horizon" überragt der innovative Gangwayturm mitsamt Brücke und Kran das Spezialschiff.

Fotos: W. Heumer

Knapp 1400 Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 6658 MW stehen derzeit in den deutschen Bereichen von Nord- und Ostsee. Sie zu warten und zu reparieren, ist ein teures Thema. Doch die Park-Betreiber stehen unter einem enormen Kostendruck, seitdem die Bundesregierung die Subventionen für die Stromerzeugung auf See praktisch auf Null zurückgefahren hat. EnBW ist überzeugt, künftig ohne staatliche Hilfe auszukommen - als erster Anbieter in Deutschland, haben die Schwaben mit einem sogenannten Zero-Bit den Zuschlag für den geplanten Windpark "He Dreiht" (Betriebsbeginn 2025) 100 Kilometer westlich von Helgoland bekommen. Ende dieses Jahres nimmt EnBW die beiden Parks Hohe See und Albatros vor Borkum in Betrieb, die mit insgesamt 87 Siemens-Windkraftanlagen und einer Gesamtleistung von 609 MW so viel Strom erzeugen können wie ein mittelgroßes Kohlekraftwerk. Die Parks mit einer Gesamtfläche von 53 Quadratkilometer sind zwar noch kein Zero-Bit-Projekt; EnBW will aber auch hier zeigen, dass die Stromversorgung für 710 000 Haushalte auf hoher See nicht teurer ist als an Land.

Komfort für das Team

Beim Rundgang mit dem Senator erweckt die "Bibby Wavemaster Horizon" zunächst nicht den Eindruck, ein Sparmodell zu sein. Bis zu 40 Techniker können mit ihr 30 Tage lang im Windpark für reguläre Wartungsarbeiten und notwendige Reparaturen von Turbine zu Turbine fahren. Stolz präsentiert Siemens Gamesa den Komfort für die Teams an Bord einschließlich geräumigen Einzelkabinen, Fitness-Studio, Bordkantine und Kino. Selbst ein kleines Bordhospital gibt es, in das sich im Notfall ein Mediziner vom Festland aus per Video-Konferenz und Datenübertragung einschalten kann. Aber nicht wegen des Komforts an Bord hat das Schiff einen nicht näher bezifferten zweistelligen Millionenbetrag gekostet - vor allem schlug die technische Ausstattung kräftig zu Buche. Basis waren die Erfahrungen, die die britische Reederei Bibby Marine Services als Betreiber der "Horizon" seit 2017 mit der "Bibby Wavemaster 1" gesammelt hat.

Die Herausforderung beim Offshore-Einsatz besteht im sicheren Übergang für Menschen und Material vom Schiff auf den Turm einer Windkraftanlage. Eine

Gangway, die den Mindestabstand von 10 Meter zwischen Schiff und Turm überbrücken kann, und ein Kran für den Transport der benötigten Ersatzteile, gehören zum Standard auch auf einfacheren Serviceschiffen. "Aber diese Konstruktion hier ist schon etwas Besonderes", sagt Mike Troughton, Chef-Ingenieur der "Horizon". Unmittelbar hinter dem Brückenhaus ragt ein gut 30 Meter hoher Turm in den Himmel. Auf der einen Seite ist er mit der ausfahrbaren Gangway verbunden; auf der anderen Seite ist der klappbare Ausleger eines Kranes montiert, der voll auf 26,5 Meter Weite ausgefahren noch eine Last von zwei Tonnen tragen kann. "Der Kran kann automatisch die Bewegungen des



Perfekt geplant: Andreas Halske, Projektmanager der "Bibby Wavemaster"

Schiffes ausgleichen", erläutert der "Chief", "die Last wird immer ruhig am Haken hängen und kann sanft auf der Turmbasis abgesetzt werden."

Noch ausgeklügelter ist die Gangway, die den stufenlosen Übergang von Menschen und Material zum Turm ermöglichen soll. Die Brücke wird stets waagerecht den Abstand zwischen Schiff und Turm überspannen. Dafür sorgt eine ähnlich komplexe Hydraulik und Software, mit deren Hilfe sich die Gangway wie der Kran um drei Achsen bewegen kann. Weil sich die Zugangspunkte zu verschiedenen Umspannstationen und sowie Turbinen in unterschiedlichen Höhen befinden, lässt sich die Einstiegshöhe stufenlos zwischen 9,5 und 28,5 Meter variieren. "Die Mitarbeiter und das Material gelangen mit einem Fahrstuhl zum Anschlagpunkt der Gangway, die stufenlos in jeder Höhe halten kann", erklärt der Chef-Ingenieur.

Die für die Wartungsarbeit erforderlichen Materialien sind auf Trolleys oder auf Paletten im Lagerraum vorgepackt und auf dem Wetterdeck untergebracht, die beide direkt mit dem Fahrstuhl erreichbar sind. "Das verkürzt die Abläufe an Bord, man muss weder umpacken noch umstauen", sagt Kenneth Coughlan. Die Einrichtung des ersten Schiffes sei schon nicht schlecht, meint der Schiffbau-Ingenieur: "Aber das hier ist State of the Art." Der "Bibby Wavemaster Horizon" liegt ein Standarddesign des niederländischen Schiffbaunternehmens Damen zu Grunde – das finale Konzept entstand in enger Kooperation vorn Siemens Gamesa, EnBW, Reederei, Werft und dem niederländischen Kran- und Brückenhersteller SMS-T. ..Wir haben der Werft und SMS-T unsere Daten über die spezifischen Wind- und Wellenverhältnisse in den Windparks zur Verfügung gestellt", erläutert Halske, "im Ergebnis haben wir Ausrüstungsdetails bekommen, die speziell auf das Einsatzgebiet zugeschnitten sind. Bis zu einer signifikanten Wellenhöhe von 2,5 Metern ist der Übergang uneingeschränkt möglich, unter Umständen sind sogar 3,5 Meter "drin". Bei einer Windstärke von acht bis neun Beaufort ist aber endgültig Schluss. Mit Hilfe von GPS-Daten und zusätzli-

cher Unterstützung durch Laser-Peilungen zu Reflektoren an den Türmen kann die "Horizon" ihre Position auf einen Meter genau halten. Die notwendigen Steuerimpulse kommen zum einen von den beiden diesel-elektrischen Schottel Azimuth Thrustern mit je 1800 Kilowatt Leistung. Die Steuer-Ruder-Propeller können um 360 Grad gedreht werden und so das gesamte Schiff in jede beliebige Richtung drücken. Zusätzlich ist eines der drei jeweils 860 Kilowatt starken Bugstrahlruder ebenfalls als Azimuth-Antrieb ausgelegt, der die exakte Positionierung des Schiffes unterstützt. Dass die Horizon auch bei starkem Seegang vergleichsweise stabil im Wasser liegt, ist ihrer Rumpfform zu verdanken. Durch die vom Kapitän beschriebene Backsteinform mit einem flachen Rumpf ist zwar die Dienstgeschwindigkeit auf 13,8 Knoten (zirka 25 Kilometer pro Stunde) begrenzt: "Mit dem flachen Kiel dämpft diese Form aber hervorragend die Rollund Stampfbewegungen des Schiffes", erläutert Dean Spekman.

bremenports verstärkt Werbung im Binnenland

Die bremischen Häfen verstärken ihre Lobbyarbeit im Westen und im Süden Deutschlands. Die Hafenmanagementgesellschaft bremenports hat jetzt entsprechende Verträge mit zwei Repräsentanten abgeschlossen, die künftig in diesen wichtigen Zielgebieten der Häfen die bremischen Interessen vertreten werden. In einer Veranstaltung der Bremischen Hafenvertretung haben sich die neuen Repräsentanten Hartwig Weidt und Christoph Kernen der Hafenwirtschaft vorgestellt.

Teil des aktuellen Marketingkonzeptes ist es, die Aktivitäten im Hinterland zu verstärken. Bislang sind Repräsentanten in Wien und in Prag unterwegs, um in Österreich und Tschechien zu werben. Künftig werden im Auftrag von bremenports auch Repräsentanten insbesondere in den starken Märkten Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg unterwegs sein.

Für den Westen der Republik ist künftig Hartwig Weidt zuständig. "Die bremischen Häfen haben ein starkes Angebot für die Wirtschaft im bevölkerungsreichsten Bundesland. Es ist eine wichtige Aufgabe, dies bei den Unternehmen wieder stärker in das Bewusstsein zu rücken", betont Weidt. Im Südwesten ist Christoph Kernen als Repräsentant der Bremischen Häfen unterwegs. "Bremerhaven hat beim Automobiltransport in Baden-Württemberg eine starke Stellung. Auch beim Container ist Bremen gut positioniert. Aber insbesondere im Osten des Bundeslandes ist die Position ausbaufähig", so Kernen.

Aufgabe der Repräsentanten ist es, Kontakt zu den Verladern, Bahnoperatoren, Verbänden sowie Terminals zu halten, Vorträge an Berufsschulen sowie anderen Bildungseinrichtungen zu halten, an Diskussionsrunden in der Region teilzunehmen und bremenports bei der Organisation von Kundenveranstaltungen zu unterstützen.

Ziel ist es, damit einen Beitrag zu leisten, neue Ladungsströme für die Häfen zu generieren, die derzeitigen Ladungsströme abzusichern, die Aktivitäten der anderen Häfen zu beobachten und damit neue Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Auch am Vorabend des 36. Deutschen Logistok-Kongresses in Berlin rührte bremenports kräftig die Werbetrommel für die Hafengruppe an der Weser. Rund 200 Besucher waren der bremenports-Einladung in die Landesvertretung des kleinsten Bundeslandes in Berlin gefolgt, um sich über die aktuellen Entwicklungen in der Branche auszutauschen. Howe hob in seiner Ansprache hervor, dass Bremerhaven im vergangenen Monat von allen MSC-Containerschiffen der neuen Generation angelaufen worden ist: "Das hat noch einmal bewiesen: Alles, was auf den Weltmeeren unterwegs ist, kann in unseren Häfen abgefertigt werden." Der bremenports-Manager erinnerte daran, dass sein Unternehmen in den kommenden Jahren mehrere anspruchsvolle Großvorhaben planen und umsetzen werde. Howe: "Wir planen große Investitionen in die Kajenanlagen, die dem Fischereihafen, der Kreuzfahrt und der Containerschifffahrt nutzen werden."

Der neue Staatsrat im Ressort für Wissenschaft und Häfen, Tim Cordßen, nutzte den Abend, um Schwerpunkte der künftigen Hafenpolitik vorzustellen. Cordßen: "Die Kombination von Wissenschaft und Häfen hat viele überrascht. Ich bin sicher, dass sich daraus spannende neue Sichtweisen ergeben." Cordßen betonte zudem die Bedeutung der Weservertiefung für die Hafenwirtschaft. "Wir können uns Restriktionen, wie sie sich aus fehlender Wassertiefe ergeben, nicht leisten, da unsere Häfen im Wettbewerb ansonsten abgehängt werden." Doch auch den Bund nahm Cordßen in seiner Rede in die Pflicht. Besonders beim Ausbau des Eisenbahnnetzes müsse man auf das Tempo drücken.

+



LOGISTIK PARTNER, FÜNF GUTE GRUNDE.

Sie suchen einen guten Grund für BLG LOGISTICS?
Wir geben Ihnen 5.



GUTE GRÜNDE FÜR BLG LOGISTICS



+

Der Fadenriss ist da

Einst war die Windkraftindustrie der Hoffnungsträger im strukturschwachen Nordwesten – jetzt ist sie das Sorgenkind. Mit Siemens Gamesa in Cuxhaven ist ein einziger Hersteller von Offshore-Anlagen übrig geblieben. Dessen Deutschland-Chef Marc Becker bewertet im Gespräch mit Wolfgang Heumer die Chancen und Risiken des Marktes und des Standortes Cuxhaven.

ie haben gerade für einen zweistelligen Millionen-Betrag ein Service-Schiff für zwei Offshore-Windparks des baden-württembergischen Energieunternehmens EnBW Dienst gestellt. Was hat Sie zu dieser gewaltigen Investition in Zeiten bewogen, in denen aus der Windkraftbranche nur Hiobsbotschaften kommen?

Das Servicegeschäft ist eine der tragenden Säulen für Siemens Gamesa. Große Serviceschiffe werden erst seit relativ kurzer Zeit für die Wartung von Offshore-Windparks eingesetzt. Sie helfen, die Kosten der Offshore-Windenergie zu senden. Bislang hat man die Service-Techniker per Hubschrauber zu den Parks geflogen oder in einem Tagestripp mit dem Schiff dorthin gebracht und abends wieder zurück. Sie verlieren jedoch sehr viel Arbeitszeit durch den Transfer. Mit unserem neuen Serviceschiff sind die Leute 14 Tage komplett im Windpark und können auch 14 Tage am Stück Service leisten. Bei einem Windpark mit mehr als 600 Megawatt Leistung rechnet sich das, weil viele Aufgaben zu erfüllen sind.

Zu Beginn ist die Gewährleistung ein wichtiger Aspekt; aber beim Einsatz der Schiffe geht es in erster Linie um den Service. Die Offshore-Windkraft hat sich technisch so weiter entwickelt, dass die Techniker weniger den generellen Betrieb der Turbinen sicherstellen, sondern in erster Linie die Verfügbarkeit der Anlagen optimieren. Über die Verfügbarkeit unserer Anlagen veröffentlichen wir zwar keine Angaben, aber wir sind mit den erreichten Werten sehr zufrieden.

b die Anlagen auf hoher See reibungslos funktionieren, war ja eine der großen Sorgen am Anfang der Offshore-Windkraft. Wie steht es heute darum?

Die Verlässlichkeit ist längst enorm. An

ders lassen sich die Kostensenkungen, die wir gesehen haben, nicht realisieren. Mit unserem Werk in Cuxhaven sind wir der Vorreiter in der Branche. Jede Turbine, die das Werk verlässt, ist komplett getestet. Das können andere erst nach der Installation draußen auf See. Diese Sorgfalt ist wichtig, denn auf dem Meer benötigt man deutlich mehr Zeit für die gleichen Aufgaben. Teilweise liegen wir offshore beim Faktor 10 gegenüber der Arbeit im Werk was die reinen Arbeitsstunden anbelangt. Das wirkt sich auch auf die Kosten aus.

Einer der Gründe für unser Werk in Cuxhaven ist unser Augenmerk auf das Qualitätsmanagement. Unsere Fertigung war vorher auf mehrere Standorte verteilt und wir haben die Großkomponenten nicht immer unter optimalen Bedingungen testen können. In Cuxhaven haben wir alles unter einem Dach, inklusive unserer umfassenden Prüfroutinen. Das gibt es sonst nirgendwo in der Branche.

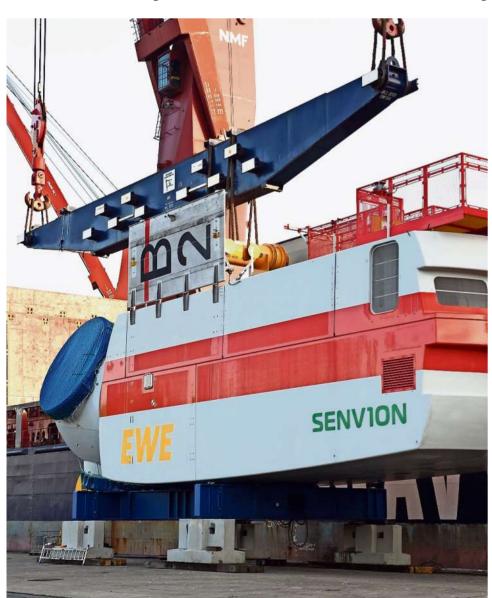
Es muss ein klares Ziel definiert werden, an dem sich dann alle ausrichten.

......99

Dr. Marc Becker, Siemens Gamesa

Sie das Werk in Cuxhaven nicht gebaut hätten, wenn die politische Entwicklung in der Windkraft absehbar gewesen wäre.

Wir haben damals auf den deutschen Markt gesetzt, Siemens ist ein deutsches Unternehmen. Wenn man sieht, was aus dem Markt geworden ist und was die Politik daraus gemacht hat ... Es gibt Märkte, in denen würden wir mehr Unterstützung



Ende einer Ära: Der Windkraftanlagenhersteller Senvion hat seine letzte Turbine verladen

bekommen als in Deutschland. Und damit meine ich nicht Subventionen, sondern die Marktsituation insgesamt. Mir geht es nicht allein um Siemens Gamesa, sondern um die gesamte Industrie. Wir brauchen Zulieferer, wir brauchen Partner, mit denen wir die Anlagen, die Parks und deren Betrieb weiterentwickeln können. Es ist eine Stärke des Standortes Deutschland und des deutschen Maschinenbaus, dass diese Firmen alle im selben Land sitzen. Wir könnten natürlich auch mit Firmen zusammenarbeiten, die irgendwo in Taiwan oder in den USA sitzen. Aber das funktioniert eben nicht so einfach und dauert häufig zu lange. Aber unsere deutschen Partner haben hierzulande derzeit keine Perspektive.

ie viel Luft hat die Branche noch, bevor diese Partner und Zulieferer wegsterben?

Es sind ja nicht mehr viele übrig. Der Fadenriss, den die Politik vermeiden wollte, ist längst da. Es wird in den nächsten drei Jahre Jahr keine einzige Offshore-Turbine in Deutschland aufgestellt. Und das ist eine einzige Katastrophe.

omit füllen Sie das Loch? Mit dem Export. Wir haben Projekte in Taiwan, in den USA, in den Niederlanden und in Großbritannien. Global betrachtet hat der Offshore-Markt eine große Dynamik. Das Werk in Cuxhaven kann dank seiner Lage direkt am Meer auch internationale Märkte bedienen. Die Beschäftigung in Cuxhaven ist also gesichert. Wenn wir wider Erwarten doch gewisse Zeiten überbrücken müssen, werden wir frei werdende Stellen vielleicht vorübergehend nicht besetzen. Unser Werk in Cuxhaven ist das klare Bekenntnis unseres Unternehmens, dass wir an den Markt für Offshore-Windenergie und an die Rolle der Erneuerbaren Energien im Energiemix glauben. Das Werk Cuxhaven ist nicht nur für heute gebaut. Es ist für die nächsten Turbinengrößen und für den Export konzipiert. Trotzdem ist es natürlich einfacher, wenn man einen starken Heimatmarkt hat. Unser Partner, der Energieversorger EnBW, hat bewiesen, dass man Offshore-Windparks auch ohne Subventionen planen kann.

ie politische Situation in Deutschland betrifft Sie also weniger. Wer leidet denn darunter?

Mir geht es insbesondere auch um die Zulieferer. Wir brauchen Partner, um Innovation und Kostensenkung zu realisieren. Das setzen wir nicht alles im eigenen Unternehmen um. Diese Zuliefererunternehmen fragen sich mittlerweile: Setze ich meine begrenzten Mittel weiter für Innovationen in der Offshore-Industrie ein oder widme ich mich vielleicht doch lieber stärkeren Branchen wie beispielsweise der Automobilindustrie? Für unsere Zulieferer ist die Offshore-Windkraft ja nur ein Segment, zum Teil sogar ein kleines Segment.

is wann brauchen Sie konkrete Entscheidungen der Bundesregierung? Wir bewegen uns ja immer noch im Bereich der Willenserklärungen ohne verbindliche Beschlüsse.

Es wäre wichtig, die jetzigen Absichtserklärungen in den kommenden sechs Monaten festzuschreiben und damit die Zuversicht zu stärken, dass die Deckelung für die Offshore-Windkraft tatsächlich gelockert wird. Nach der Ankündigung, die Deckel wieder anzuheben, habe ich das erste Mal das Gefühl gehabt, dass es einen politischen Willen gibt und es jetzt in die richtige Richtung geht. Jetzt müssen die nächsten Schritte folgen.



Dr. Marc Becker, Deutschland-Chef des Windanlagen-Herstellers Siemens Gamesa.

Foto: Heumei

rotzdem haben Sie ein Loch von zwei bis drei Jahren zu überbrücken. Was bedeutet dies für die Arbeitsplätze in Cuxhaven?

Wir haben ja zum Glück eine gute Auslastung durch die internationalen Aufträge. Und bei unseren Zulieferern ist es wie gesagt eher so, dass die Windkraft nur einen kleinen Teil des Gesamtportfolios ausmacht. Uns würde allerdings der Verlust an Know-how schmerzen, wenn sich die Partner umorientieren.

nwieweit ist die Branche selbst für die jetzige Situation mitverantwortlich? Es hat ja sehr lange gedauert, bis die Kosten für Offshore-Windenergie so weit gesunken sind, dass Subventionen nicht mehr notwendig sind. Der Energiemarkt ist in seiner Struktur nicht gerade einfach. Die Erzeugung und der Transport, also die Windparks und die Netze müssen geplant werden. Dann musste auch noch die Kernkraft und jetzt bald auch die Kohlekraft ersetzt werden. So etwas bedarf einer ganzheitlichen Systemplanung. Deutschland sind wir stattdessen sogar noch weiter von der Systemplanung weggegangen und haben die Netze liberalisiert. Der größte Teil des Netzes für die Offshore-Anbindung ist an ein Unternehmen gegangen, das dem niederländischen Staat gehört. Das macht es nicht einfach; es erfordert eine andere Herangehensweise. Von selbst setzt sich das Puzzle nicht zusammen. Nun will man es aber auch nicht staatlich lenken - aber man muss ein klares Ziel definieren, an dem sich dann alle ausrichten. Wenn der Anreiz nicht da ist, kann es nicht funktionieren. Jetzt scheint sich das zu ändern. Beim jüngsten Windgipfel mit dem niedersächsischen Umweltminister Olaf Lies saßen alle Beteiligten an einem Tisch: Die Windparkbetreiber, die Netzbetreiber, die Anlagenhersteller und ihre Zulieferer, die Politik aus den Ländern und dem Bund – das ist genau das, was wir brauchen und was wir als Branche wol-

st die Entwicklung letztlich auch eine Art Flurbereinigung? Einige Ihrer Mitbewerber gibt es ja nun nicht mehr...

Ja, aber es ist ja auch zumindest ein Wettbewerber wieder hinzugekommen. Auch der Onshore-Markt konsolidiert sich, auch da kommt es auf eine gewisse Größe an. Die notwendigen Innovationen erfordern schon eine gewisse Schlagkraft und vor allem eine starke Kapitaldecke.

st Offshore-Windenergie wirklich so unverzichtbar, wie es immer gesagt wird?

Offshore muss ein fundamentaler Bestandteil eines Erzeugungs-Mixes mit Onshore, Solar und den anderen Quellen sein. Offshore-Windkraft hat einige sehr bedeutende Vorteile gegenüber den anderen Bestandteilen. Es gibt zum Beispiel nicht die Standortfrage, die eines der wesentlichen Hemmnisse bei Onshore-Windanlagen ist. Zudem ist die Kapazität auf See höher, schon allein weil ein stetiger Wind weht und offshore damit eine planbare Energiequelle ist. Wir können sicherlich nicht ganz Deutschland mit Offshore-Windenergie versorgen. Onshore wird die größte Last der Energiewende tragen. Allerdings haben wir da im Moment noch eine ähnliche Situation wie auf See: An Land sind derzeit 800 Megawatt vorgesehen, aber nur 235 Megawatt sind vergeben. Das liegt ausschließlich an den aktuellen Genehmigungswegen. Es gab Jahre, da wurden in kurzer Zeit acht Gigawatt genehmigt. Aktuell gibt es viel mehr Einsprüche als noch vor ein paar Jahren. Und es bedarf auch hier einer kla ren politischen Aussage, dass die Windenergie notwendig und gewollt ist. Wir können nicht aus der Kernkraft aussteigen und die Kohlekraft nicht mehr wollen und gleichzeitig den Artenschutz so dogmatisch anwenden, dass keine neuen Planungen möglich sind. Das liegt nicht an den Behörden, es fehlt das klare politische Bekenntnis.

och mal zu Cuxhaven – Sie liefern jetzt nach Taiwan, in die USA, nach Großbritannien und in die Niederlande. Sichert das den Standort oder folgen Sie irgendwann den Märkten?

Cuxhaven ist unser Hauptwerk. Unser Ziel ist es, dass jede Turbine aus Cuxhaven kommt. Wenn wir Probleme haben, weil zum Beispiel die Fertigungsschritte komplizierter werden, haben wir zusätzlich die Möglichkeit, Kapazitäten in Dänemark zu nutzen. Wir bauen auch in Frankreich eine Fertigung, um bestehende Verträge zu erfüllen. In Taiwan haben wir eine kleine Fertigung, in der wir Komponenten aus Cuxhaven zusammensetzen.

rgendwann geraten Sie unter Kostendruck, dass Sie sich die langen Wege und komplizierten Logistikprozesse nicht mehr leisten können ...

Einer der Vorteile von Cuxhaven ist die gute logistische Anbindung. Letztlich muss natürlich die Effizienz so hoch sein, dass es sich rechnet. Aber genau das ist ja unser Anspruch für Cuxhaven.

In die Zukunft der Mobilität investiert

Beim Autofahren etwas für den Schutz des Klimas zu tun, kann sich für Fahrer von Geschäftsfahrzeugen bezahlt machen. Denn für Hybrid- und Elektrofahrzeuge halbiert sich die Steuerlast für die private Nutzung. "Wir sind darauf vorbereitet und haben unser gesamtes Niederlassungsnetz mit Stromtankstellen ausgerüstet.", sagt Manfred de Vries, Geschäftsführer der Bobrink Gruppe, die acht Standorte zwischen Bremen und Cuxhaven hat.

Gruppe gilt als einer der Pioniere in der Entwicklung und dem Bau von E-Fahrzeugen. Bereits vor knapp zehn Jahren gründeten die Bayern mit BMWi eine eigene Submarke für zukunftsweisende Mobilitätssysteme. 2013 kam der BMW i3 auf den Markt, der das erste Serienfahrzeug mit einer Karbonfaser-Karosserie war. Mittlerweile sind mehr als 150 000 Exemplare dieses vollelektrischen Kleinwagens verkauft worden. Anfang des Jahres bringt die BMW Gruppe

MW als Hausmarke der Bobrink mit dem Mini E in zwei Varianten ein weiteres vollelektrisches Fahrzeug auf den Markt. "BMW hat sehr frühzeitig die Weichen für die Entwicklung der Elektromobilität gestellt und für praktisch jede Modellreihe auch Plug-in-Hybride im Angebot", sagt Manfred de Vries.

Für ein großes Autohaus wie Bobrink mit 4200 bis 4500 verkauften Fahrzeugen im Jahr zieht der wachsende Trend zur Elektromobilität einiges nach sich. "Unsere gesamten Standorte mit Elektro-Zapfsäulen auszustatten, war zwar eine

kräftige, aber angesichts der wachsenden Bedeutung der E-Mobilität auch eine zukunftsweisende Investition", ist de Vries überzeugt, "unsere Kunden brauchen sich keine Gedanken zu machen, ob und wo sie die nächste Stromtankstelle finden." Neben den freizugänglichen Zapfsäulen im Außenbereich hat Bobrink auch in den Hallen Ladestellen installiert - "so können wir Arbeiten an dem jeweiligen Fahrzeug sofort mit einem Ladevorgang verbinden", erläutert de Vries. Ein weiteres Service-Angebot greift die Sorge

mancher E-Fahrzeugnutzer auf, auf der Langstrecke nicht genügend Elektrotankstellen zu finden: "Wir bieten unseren Käufern und Leasing-Kunden die Möglichkeit, bis zu 20 Tage im Jahr ein Verbrennerfahrzeug der gleichen Klasse kostenlos für Langstrecken zu nutzen." Zusätzlich hat die Bobrink Gruppe mit

Blick auf die E-Mobilität kräftig in ihren Werkstattbereich investiert. An allen Standorten wurden spezielle Arbeitsplätze für die Wartung und Reparatur von Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen eingerichtet. "Hier geht es nicht nur um die notwendigen teuren Werkzeuge, sondern auch um umfassende Sicherheitsmaßnahmen", betont de Vries: "Schließlich handelt es sich um Hochvolt-Anlagen, die besondere Schutzmaßahmen erfordern." Auch die Mitarbeiter mussten eine Zusatzausbildung als Hochvolttechniker absolvieren. Bobrink erkannte den kommenden Bedarf rechtzeitig und startete sehr früh mit der Fortbildung der Beschäftigten: "Dadurch sind wir bestens auf den aktuellen Trend vorbereitet."

Mit ähnlicher Weitsicht hat Bobrink bereits vor vielen Jahren den südkoreanischen Autohersteller Hyundai in sein Portfolio aufgenommen. "Damals hat Fahrzeuge gar nicht zu BMW zu passen schienen", erinnert sich de Vries. Aber: "Hyundai ist in seinem Segment mittlerweile ein ähnlicher Technologieführer wie BMW", betont de Vries. Die Koreaner haben nicht nur eine ganze Palette von E-Mobilen und Hybridfahrzeugen



Manfred de Vries, Geschäfstführer der Bobrink-Gruppe.

im Programm, sondern bieten auch ein Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb an. "Das rundet unser Programm perfekt ab", betont de Vries.

Der Umsatz an E-Fahrzeugen insbesondere für den Geschäftsbetrieb könnte in nächster Zeit noch deutlich zunehmen. Der Gesetzgeber hat eine Steuerrechtsänderung für E-Fahrzeuge in der Plamancher darüber gelächelt, weil die nung, wonach die Eigennutzung von Elektromobilen mit einem Listenpreis unter 40 000 Euro nur noch mit 0,25 Prozent des Wagenwertes versteuert wird. "Mit dem i3, dem Mini E und den Hyundai-Modellen haben wir die größte Bandbreite an solchen Fahrzeugen im gesamten Markt", freut sich de Vries.



Sicherheit und Zuverlässigkeit für den Kunden: Geschäftsführer Manfred de Vries hat alle acht Standorte der Bobrink-Gruppe mit Elektro-Zahpfsäulen auf dem Außengelände und in den Hallen ausstatten lassen.

Höchstes Lob für Lune Delta

Die Planungen für das "Lune-Delta" in Bremerhaven finden bundesweit Anerkennung. Während der führenden deutschen Immobilienmesse ExpoReal in München erhielt die BIS Wirtschaftsförderung Bremerhaven für ihre nachhaltige Erschlie-Bungsplanung des ersten deutschen grünen Gewerbegebiets das Vorzertifikat mit der höchsten Auszeichnungsstufe (Platin) der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). "Lune Delta ist eines der ersten Gewerbegebiete mit der höchsten DGNB Auszeichnung. In allen Themenfeldern unseres umfangreichen Kriterienkatalogs konnte das Projekt sehr gute Ergebnisse erzielen. Wir freuen uns, dass Bremerhaven bei diesem Vorhaben die Nachhaltigkeitsgualität so aktiv vorantreibt", erklärte Dr. Anders bei der Übergabe der Urkunde. Mit diesem Vorhaben betrete Bremerhaven Neuland und eröffne sowohl jungen als auch etablierten Unternehmen der Green Economy einen Heimathafen, der auf Grund seiner nachhaltigen Erschließung und Infrastruktur passende Rahmenbedingungen für zukunftsfähiges Wirtschaften bietet.

Mit dem Projekt Lune Delta soll ein Stück Land am südlichen Rand Bremerhavens unter besonderen ökologischen Aspekten zum Gewerbegebiet für die "green economy" entwickelt werden. Zu den besonderen Rahmenbedingungen des geplanten, 150 Hektar großen Industrie- und Gewerbegebietes zählt ein Versorgungskonzept, das zu 100 Prozent auf den "Erneuerbaren" beruht und Pilotprojekte mit Bezug zum Energiesystem der Zukunft möglich macht. Außerdem sind "sharing"-Projekte im Bereich Arbeitsstätten, Mobilität und auch in der Kinderbetreuung geplant.

Lesumbrücke: Hoffnungsträger aus Stahl

Das Ende des Nadelöhrs auf der Autobahn A27 in Bremen-Nord ist in Sicht. Zusätzliche Stahlträger sollen die Lesumbrücke stabilisieren und Ende 2020 wieder voll befahrbar machen.

Von Wolfgang Heumer

eit mehr als einem Jahr sehen Autofahrer auf der Autobahn A27 in Höhe Bremen Nord rot. Morgens leuchten vor ihnen die Bremslichter im Stau Richtung Süden; spätnachmittags und abends wiederholt sich das Spiel in Fahrtrichtung Norden. Jetzt grünt die Hoffnung, dass das Dauerärgernis auf der Lesumbrücke bald ein Ende hat. Bis Ende 2020 soll das marode Bauwerk so weit wieder hergestellt werden, dass in jeder Fahrtichtung drei Spuren zur Verfügung stehen. Dann werde auch der Bau einer komplett neuen Brücke beginnen, die bis 2028 fertig werden soll. Das verspricht die für Verkehrsthemen zuständige Senatorin Dr. Maike Schäfer.

Die Lesumbrücke leidet wie hunderte anderer Bauwerke dieser Art in Deutschland unter der Korrission ihrer Stahlbetonbauteile. In einem ersten Gutachten waren Fachleute sogar davon ausgegangen, dass die Brücke gar nicht mehr zu retten ist und abgerissen werden muss. Seit Bekanntwerden der Baumängel wurde die Fahrbahn Richtung Süden komplett gesperrt und der Verkehr auf die gegenüberliegende Seite der Brücke verlagert.

Statt drei Fahrstreifen pro Rich-

tung stehen seitdem nur noch zwei zur Verfügung, die zudem der Breite erheblich eingeschränkt sind. Wegen der Schäden wurde zudem das Maximalgewicht von Schwertransporten auf 99 Tonnen beschränkt. Kilometerlange Staus und erhebliche Beeinträchtigungen der Zufahrt zum zweitgrößten Schwerlastterminal in Europa.

Zeit für Neubau gewonnen

Dass sich das Bremer Amt für Straßen und Verkehr mit dem ersten Gutachten nicht zufrieden geben wollte und ein zweites beauftragten, zahlt sich jetzt aus. Die Brückenbau-Experten kamen zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Bauwerk zumindest für ein paar Jahre soweit wieder hergestellt werden kann, dass die Stadt Bremen Zeit für einen Neubau gewinnt. Zusätzliche Stahlträger sollen der Lesumbrücke so viel Stabilität geben, dass beide Richtungsfahrbahnen wieder komplett nutzbar sind.

Sobald die Lesumbrücke wieder vollbefahrbar ist, sollen die Vorbereitungen für einen kompletten Neubau beginnen. Damit dann nicht ein neuer Engpass entsteht, ist ein schrittweiser Neubau geplant, bei der zu-

nächst eine und dann die ande- schland. Insbesondere die in und Spezialtransport-Speditiore Seite der Brücke erneuert den 1970er Jahren gebauten nen in Bremen und Bremerhawird. Der Verkehr soll in der Zeit über eine Behelfsbrücke geführt werden, so dass die Zahl der Fahrstreifen pro Richtung nicht reduziert werden muss. Das Projekt soll nach dem jetzigen Stand der Planungen bis 2028 abgeschlossen sein.

Marode Autobahnbrücken gelten derzeit als eines der größten Infrastrukturprobleme in DeutStahlbetonbrücken sind größten Teil in einem weitaus schlechteren Zustand als bislang angenommen. Für die Kontrolle und die Instandhaltung der Brücken ist der Bund verantwortlich. Ähnlich wie in Bremen werden die Brücken in ganz Deutschland überprüft und ihre Stabilität neu berechnet.

Umschlagsunternehmen

ven bekommen die Auswirkungen bereits seit langem zu spüren. Schwertransporte aus Süddeutschland müssen mittlerweile einen Umweg von 300 bis 400 Kilometern fahren, um in die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven zu gelangen. Die Schwerlast-Terminals dort sind entscheidende Umschlagsplätze für die deutsche Exportwirtschaft.



Lösung in Sicht: Die Lesum-Brücke soll mit einer Behelfslösung repariert und dann neu gebaut werden.

Nachhaltiger Fisch aus königlicher Quelle

Als Peterfisch ist er schon in der biblischen Geschichte über die Speisung der 5000 erwähnt, nun soll der auch die europäischen Gaumen begeistern. Das amerikanische Aquakuktur-Unternehmen Regal Springs will den in Deutschland auch als Buntbarsch bekannten Fisch nun auch in Europa etablieren. Übersetzt heißt der Firmennamen "königliche Quelle" – und das mit Grund: "Bei der Zucht in Naturgewässern befolgen wir strenge Nachhaltigkeitsregeln", betont Europa-Geschäftsführerin Petra Weigl

Ganz unbekannt ist der Tilapia in Deutschland nicht – bereits vor zehn Jahren sollte er auf dem hiesigen Markt heimisch werden. Doch damals landete er mit entsprechend schlechten Qualitäten im Billig-Segment und wurde vom Verbraucher nicht akzeptiert. "Das hat der Tilapia nicht verdient, denn wenn man ihn richtig behandelt, hat er eine sehr hohe Qualität", ver-

Qualität steckt offenbar in der DNA von Regal Springs. Das Unternehmen wurde vor 30 Jahren von einem Schweizer Entwickkungshelfer auf Java gegründet – sein Ziel war ein hochwertiges Fischzuchtprojekt, das der einheimischen Bevölkerung nutzt, gleichzeitig die natürlichen Ressourcen schont und zu einem Qualitätsprodukt führt. Der Plan hat funktioniert; mittlerweile unterhält Regal Springs nach strengen Nachhaltigkeitskriterien betriebene Aquakulturen in Indonesen, Honduras und

Hauptabnehmerland sind die USA. Dort ist Tilapia nach Lachs und Thunfisch der am meisten konsumierte Fisch und Regal Springs Marktführer für diese Art. Während er dort auch als frisches Filet in den Handel kommt, wird er in Deutschland und Europa nur tiefgefroren angeboten. "Ihn frisch mit dem Flugzeug hierher zu bringen, würde angesichts der Umweltbelastung unseren Prinzipien widersprechen", betont Petra Weigl. Tilapia verliere durch das Frosten und Auftauen nicht an Qualität, versichert die Geschäftsführerin. Der Fisch zeichnet sich demnach durch ein festes Fleisch und eine nussige Note im Geschmack aus. Regal Springs verkauft nur direkt an B2B-Kunden.

Ein Muss für die Fischwirtschaft

Neue Produkte, die seit Januar 2019 geltende Verpackungsverordnung und nachhaltiges Wirtschaften, Tierwohl in der Aquakultur: Diese und andere aktuelle Themen stehen im Zentrum der "fish international" von Sonntag bis Dienstag, 9. bis 11. Februar 2020, in der Messe Bremen.

uch in der 17. Auflage von Deutschlands einziger Fisch-Fachmesse liefern die Organisatoren den Besuchern aus Industrie, Handel und Gastronomie damit erneut Impulse und Anregungen für Austausch und Diskussion. Zum Beispiel als Schaufenster für neue Produkte hat die fish international 2020

allerhand zu bieten, zumal viele Aussteller erstmals kommen. Der größte Fischzüchter der Türkei etwa stellt in Bremen seine Japanische Flunder vor. In Asien schätzen Köche den fleischreichen Fisch für Sushi und Sashimi hoch - hierzulande ist das Premium-Produkt weitgehend unbekannt. Ein von Java stammendes Unternehmen wiederum will den deutschen Markt für seinen nachhaltig gezüchteten Tilapia und Produkte wie Tilapia-Filet in Parmesankruste gewinnen. "Tatsächlich registrieren wir einen Trend hin zu mehr Tiefkühl- und Convenience-Produkten", berichtet Sabine Wedell. Nur ein weiteres Beispiel: Eine irische Firma präsentiert neue Würzungen und Toppings für Lachs, Kabeljau, Seehecht und andere Arten.

Zu den großen Themen der Gegenwart gehört der Umweltschutz. Ein Ansatz: Laut neuer Verordnung müssen Verpackungen jetzt "besonders recyclingfähig" sein. Ingenieur Till Isensee will in einem Vortrag zum Beispiel deutlich machen, welche Verwirrung die recht vage Formulierung stiftet. "In Deutschland sind sieben Entsorger tätig, die Recyclingfähigkeit alle verschieden definieren", sagt er unter anderem. Die Produzenten wiederum nutzen vermehrt Verpackungen mit Papier, weil Verbraucher das fordern. "Diese denken vielfach, aus Rücksicht auf die Umwelt sei Papier besser als Kunststoff", weiß der Fachmann. "Papier ist aber oft beschichtet - und damit ein nicht recyclingfähiger Verbund, anders als der Becher aus einfachem Kunststoff." Isensee will Wege aufzeigen, wie Firmen mit den Forderungen aller Beteiligten umgehen können, und prüft auf Wunsch Verpackungen.



Bewährte Qualitäten, neue Produkte und die jüngsten Trends in der Branche: Sie werden auf der "fish international" in der Messe Bremen vom 9. bis 11. Februar kommenden Jahres präsentiert.

Seit bald zehn Jahren baut die fish international den Ausstellungs- und Themenbereich Aquakultur immer weiter aus. Anbieter können diesmal auch die SCO-PE Lounge nutzen, um mit ihren Kunden Themen zu diskutieren. Davon macht zum Beispiel der Initiativkreis Tierschutzstandards Aquakultur Gebrauch, der von Wissenschaft, Verbänden und großen Handelsketten getragen wird. "Er beschäftigt sich etwa mit der Betäubung von Fischen vor der Schlachtung. Diese Betäubung ist in den meisten Ländern weder vorgeschrieben noch wird sie praktiziert", sagt Sabine Wedell, Projektleiterin der Messe. Die Überlegungen der Runde werden nicht folgenlos

bleiben, glaubt sie. "Ihr Einfluss reicht Besucher können sich im Übrigen nicht Deutschland ein."

Mit Verleihung des Seafood Star

Zum Programm der Messe gehören zudem Tastings in der "Räucherkiste", die Thekensonderschau, die Verleihung des Seafood Star etwa für gute Konzepte im Fischhandel sowie die Auszeichnung von Absolventen der Fischsommelier-Ausbildung. Auch die traditionelle Schleppnetzparty ist bereits in Vorbereitung. Nach dem Essen werden die "New City Beats" mit ihrer funkig-poppigen Tanzshow zum Mittanzen einheizen.

wegen der Marktmacht der Händler nur in Halle 5, sondern auch in den weit, denn sie kaufen nicht nur in Hallen 6 und 7 umsehen. Hier findet die vierte GASTRO IVENT für Gastronomen, Gemeinschaftsverpfleger und Hoteliers statt. Die Messe bietet technische Lösungen, hochwertige Lebensmittel und Getränke sowie Ausstattung. Ein Kaffee-Special und ein Bereich für ostfriesische Produkte setzen besondere Akzente.

> Die "fish international" ist Sonntag und Montag von 10 bis 18 Uhr geöffnet, am Dienstag von 10 bis 17 Uhr. Die Eintrittspreise beginnen bei 24 Euro.

www.fishinternational.de

Eiskalt die Plastiktüte in den Ruhestand geschickt

Nach dreijähriger Entwicklungsarbeit ist Frosta der Durchbruch gelungen: Als erste Tiefkühlmarke wird das Unternehmen seine Produkte in einer reinen Papierbeutelverpackung anbieten.



Neues Erscheinungsbild und gut für die Umwelt: Für den Verzicht auf die weißen Plastikbeutel nimmt Frosta das etwas unattraktivere Aussehen der innovativen Papierverpackung in Kauf.

Plastikbeutel pro Jahr einsparen. Sie werden ab Januar 2020 sukzessive durch Papiertüten ersetzt. Während Papierverpackungen im Trockensortiment mittlerweile häufig vorkommen, gab es diese Möglichkeit im Tiefkühlbereich bisher nicht.

Die besondere Herausforderung lag darin, eine Papierverpackung zu schaffen, die trotz des feuchtkalten Milieus der Tiefkühlung einen zuverlässigen Produktschutz bietet. Frosta ist es durch einen innovativen Materialmix und eine spezielle Verarbeitung jetzt gelungen, diese Herausforderung zu lösen. Die neue Beutelverpackung besteht aus ungebleichtem und ungestrichenem Papier aus nachhaltiger, FSC-zertifizierter Forstwirtschaft. Durch eine rein physikalische Bearbeitung des Papiers wird eine wirksame Barriere gegen Fett und Feuchtigkeit hergestellt. Dieses Verfahren wurde exklusiv von Frosta selbstentwickelt und zum Patent angemeldet. Die bewusst sparsame Bedruckung erfolgt ausschließlich mit wasserbasierten Farben. Dadurch kann der Beutel im Altpapier entsorgt und problemlos recycelt werden. Durch das neue Material bekommen die

Der Bremerhavener Tiefkühlkosthersteller Frosta-Beutel ein völlig neues Erschei-Frosta wird in Zukunft rund 40 Millionen nungsbild. "Auf dem ungebleichten Papier sehen unsere Produktfotos nicht mehr so brillant aus wie vorher, aber das nehmen wir der Umwelt zuliebe gerne in Kauf", sagt Vorstandsmitglied Hinnerk Ehlers. Frosta ist schon seit vielen Jahren Vorreiter bei nachhaltigen Verpackungskonzepten. Seit 2013 sind alle Verpackungen der Marke, auch die Schale des Schlemmerfilets, aluminiumfrei. Seit 2016 verpackt Frosta seine Gerichte in einer sortenrein recycelbaren Folie aus dem Monomaterial PP, das 10 Prozent Plastik einspart und ebenfalls mit wasserbasierten Farben bedruckt wird. Diese Verpackung ist, solange sie tatsächlich recycelt wird, bereits ein großer Fortschritt gegen über den im Tiefkühlmarkt üblichen Kunststoffverpackungen und wurde dafür mit dem Deutschen Verpackungspreis 2016 ausgezeichnet.

Papierbeutel für Tiefkühlprodukte

Die Tatsache, dass heute viel zu wenige Plastikverpackungen recycelt werden, war jedoch Anlass für Frosta, sich mit dieser Verpackung nicht zufrieden zu geben, sondern an dem ersten Papierbeutel für Tiefkühlprodukte zu arbeiten.

Qualifizierung als Chance

Seit Jahresanfang gilt das Qualifizierungschancen-Gesetz. Damit wird die Weiterbildung von Mitarbeitern in Betrieben umfassender gefördert als bislang.

Von Janina Berger

ährend früher nur kleine und mittelständische Betriebe eine Unterstützung bei der Qualifizierung von Mitarbeitern beantragen konnten, ist die nun auch für Großbetriebe und auch für qualifizierte Beschäftigte möglich, die sich zusätzlich weiterbilden möchten. Das ist zum Beispiel sinnvoll, um sich zusätzlich zum erlernten Beruf für den digitalen Wandel in den Unternehmen gerüstet zu sein. Deniz Zeytünlü und Tatjana Gutjahr haben bereits von einer innerbetrieblichen Umschulung profitiert. Wenn keine Fachkräfte auf dem Markt sind, können die Unternehmer in ihren Betrieben nach geeigneten Mitarbeitern suchen, die das Potenzial für die Aufgaben mitbringen", erklärt Frank Westphal, Leiter des gemeinsamen Arbeitgeberservices bei der Agentur für Arbeit. Eine Möglichkeit von mehreren ist die betriebliche Umschulung, die ähnlich einer Ausbildung innerhalb eines Betriebes mit zusätzlichem Schulunterricht stattfindet. Eine Erschwernis: Die betriebliche Umschulung ist um ein Drittel verkürzt. Bei einer Ausbildungsdauer von drei Jahren muss der Umschüler also nach zwei Jahren fertig sein. Zwei Umschüler, die noch im alten Programm gestartet sind, haben ihren Abschluss im Juni erhalten.



Tatjana Gutjahr, hier mit ihrem Kollegen Rouven Hartmann, arbeitete als ungelernte Kraft bei der Firma E.I.S. Electronics, die Kabelbünde für Luft- und Raumfahrt fertigt. Die heute 48-Jährige hat sich, unterstützt von der Agentur für Arbeit, zur Fachkraft Lagerlogistik ausbilden lassen.

Schon während seiner medizinischen Ausbildung hat Deniz Zeytünlü im Bremerhavener Fitnessstudio Corpu Sana gearbeitet, damals mit einer Trainerlizenz. Auf Grund seiner Prüfungsangst bestand er die Abschlussprüfung der Ausbildung nicht und da Trainerlizenzen immer nur einige Jahre gültig sind, bilden sie keine stabile Grundlage für eine berufliche Zukunft. "Wir haben einen Weg

für einen vernünftigen Abschluss gesucht", sagt Valentin Kluge, Inhaber des Fitnessstudios.

So wandten die beiden sich an die Agentur für Arbeit. "Es gibt sehr viele Möglichkeiten, deshalb ist die Agentur ein guter Ansprechpartner, um sich beraten zu lassen", so Kluge. Denn obwohl er sich wünsche, dass seine Angestellten lange bei ihm bleiben, sei ihm bewusst, dass es vielleicht auch ein Leben nach Corpu Sana gibt, und so war es ihm ein Anliegen, seinem Mitarbeiter einen Abschluss zu ermöglichen.

Zeytünlü entschied sich für eine betriebliche Umschulung zum Sport- und Fitnesskaufmann. Die verkürzte Dauer machte ihm keine Sorgen, da er durch die vorherige Ausbildung über Vorwissen verfügte. Doch für ihn ging es nicht nur darum, den Lernstoff in zwei Jahren zu erlernen, sondern er musste auch seine Prüfungsangst in den Griff bekommen, um nicht wieder daran zu scheitern. "Das habe ich mit Psychotherapie und Hypnose geschafft", berichtet er. "Ich habe eine ganz neue Denkweise erlernt und konnte mich besser konzentrieren." So bestand er die Prüfung und ist nun Sport- und Fitnesskaufmann. Das bedeu-

Wer aus der Masse heraustritt und mehr will, wird auch bemerkt.

Etzrodt, Personalleiterin

tet nicht nur mehr Gehalt für ihn, mit der abgeschlossenen Ausbildung eröffnen ihm sich auch neue Wege. "Jetzt ist er gut ihr zu wenig: "Da wusste ich, dass ich aufgestellt", schließt Kluge zufrieden.

Betriebliche Umschulung

Tatiana Gutiahr hat bereits bei E.I.S. Electronics gearbeitet, wo in Handarbeit Kabelbündel für die Luft- und Raumfahrt gefertigt werden. Als eine Kollegin einen Abschluss zur Fachkraft Lagerlogistik machte, weckte sie bei der ungelernten hat", erklärt sie. "Jetzt verstehe ich auch Mitarbeiterin den Wunsch: "Das will ich die Zusammenhänge." Und weil sie wähauch!" Gutjahrs nächster Gedanke war: "Und warum mache ich es dann nicht?" Ihre Kinder waren bereits groß genug, mussten nicht mehr rund um die Uhr beaufsichtigt werden, und so erkundigte sich die heute 48-Jährige nach Möglichkeiten und stieß auf die betriebliche Um-

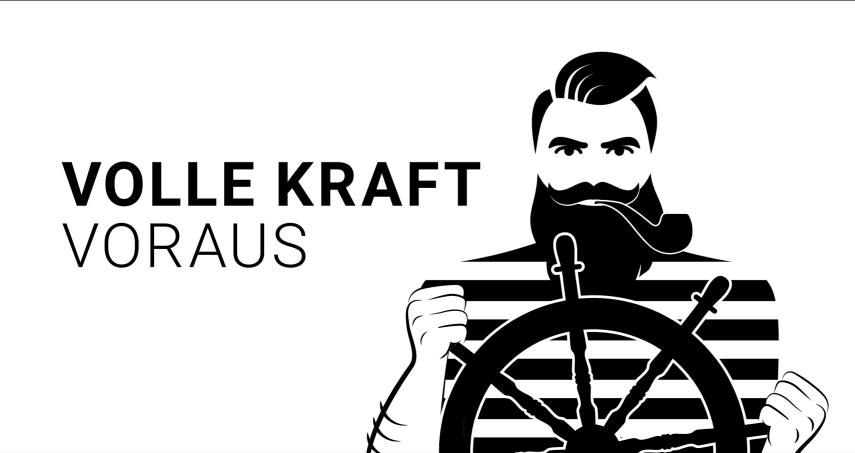
schulung. "Es gab einige Zweifel, ob sie das in dem Alter noch schafft und ob wir genug Kapazität haben, die zwei Schultage pro Woche auszugleichen", erinnert sich Dr. Dörte Etzrodt, Personalleiterin von E.I.S.

Die Zweifel verspürte Gutjahr auch in sich, doch nach dem psychologischen Test bei der Agentur für Arbeit fühlte sie sich bestärkt, und auch der Betrieb stimmte zu. Für ihre ersten beiden Arbeiten erhielt sie "nur" eine Drei, das war mehr machen muss", sagt sie. Ihr Mann richtete ihr ein Arbeitszimmer ein und die Familie unterstützte sie, indem sie ihr die Zeit zum Lernen ließ und sich auch mal selbst versorgte.

Mit einem sehr guten Zeugnis bestand Tatjana Gutjahr die Ausbildung. "Früher habe ich gemacht, was man mir gesagt rend der Umschulung gemerkt hat, dass es ihr leicht fiel, einen Draht zu den viel jüngeren Auszubildenden zu finden, hat sie nun auch deren Betreuung übernommen. "Wer aus der Masse heraustritt und mehr will, wird auch bemerkt", erklärt Personalleiterin Etzrodt.



Deniz Zeytünlü (links) und sein Chef Valentin Kluge, hier am Beckenbodentrainingsgerät. freuen sich über die innerbetriebliche Umschulungsmöglichkeit.



Müllerditzen

Individuelle Druckprodukte in Manufakturqualität.

Wir von müllerditzen, der Qualitätsdruckerei im Norden, arbeiten mit Hingabe zum Detail. Wir drucken, veredeln und versenden Ihre Kataloge, Broschüren, Zeitschriften, Mailings oder Flyer. Wir beraten Sie umfassend, damit Ihr Druckprodukt besonders erfolgreich wird.

www.muellerditzen.de Telefon +49 471 97 98 99

info@muellerditzen.de

Druckerei. Veredelung. Lettershop.

16 /17 Innovation Dezember 2019 Wirtschaftszeitung

Wasserstoff verbindet die Küstenländer

stoff-Wirtschaft als Säule der Energie- und Verkehrs- lyse-Leistung in Norddeutschland zu realisieren die für Wirtschaft und Verkehr zuständigen Minis-Norddeutsche Wasserstoffstrategie" verahschiedet grünem Wasserstoff versorgt werden

Zugleich forderten die Ressortschefs die Bundesregierung auf, ihren Vorstoß zu unterstützen und in Bei einer Steigerung auf fünf Gigawatt wären das die vom Bund für Ende des Jahres angekündigte nationale Wasserstoff-Strategie einfließen zu lassen.

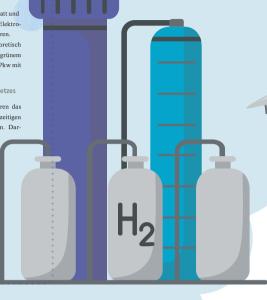
Klimaschutzziele realisieren

Mit unserer Strategie zeigen wir einen Weg auf wie eines Wasserstoff-Tankstellennetzes die Wasserstoffpotenziale insbesondere im Bereich nötig. Hierfür erachten die Ressortchefs der Industrie und der Mobilität gehoben werden köneine Größenordnung von rund 250 Tanknen Gerade unsere windreichen Küstenländer sind stellen in Norddeutschland für nötig hervorragend für dieses industriepolitische Projekt geeignet, mit dem gleichzeitig Klimaschutzziele rea lisiert werden können", sagte Konferenz-Gastgeber Dr. Bernd Buchholz (FDP), Wirtschaftsminister in Schleswig-Holstein Ein erster wichtiger Schritt sei der Aufbau ausreichender Kapazitäten für Elektro lyse. Mit diesem technischen Verfahren kann Strom in Wasserstoff verwandelt werden. Die Strategie sieht

vor, bis zum Jahr 2025 mindestens 500 Megawatt und länder für den Aufbau einer grünen Wasser- bis zum Jahr 2030 mindestens fünf Gigawatt Elektrowende: Bei ihrem Herbst-Treffen in Lübeck haben Nach den Worten von Buchholz könnten theoretisch allein mit den 500 Megawatt hei Einsatz von grünem ter, Senatoren und Senatorinnen eine gemeinsame Strom aus Windparks an Land rund 151.000 Pkw mit

Aufbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes

Zulassung aller Pkw in Schleswig-Holstein. Darüber hinaus sei parallel zum derzeitigen Aufbau von E-Ladesäulen der Aufbau



Sauber Gas geben

Erdgas ist gestern. Der Brennstoff von morgen Jahren entwickelt. Aber erst jetzt bekommt das Thema betrieben. Die Anlage mit einer Aufnahmeleistung von könnte "Wassergas" heißen. In einer weltweit einmaligen Anlage produziert der Autohersteller Audi im Emsland seit 2013 synthetisches Gas aus

liche Kohlendioxid (CO.) gehen eine energiereiche Ver-

barer Energien aus Wasser und Kohlendioxid produziert allem aus Windenergie, wenn ein Überangebot vorliegt werden kann rückt es angesichts der aktuellen Klima- Dieser Strom wird dann zunächst mittels Elektrolyse in schutznotwendigkeiten als alternativer Brennstoff in den regenerativ erzeugten Wasserstoff umgewandelt mit dem

Nachhaltiger Kraftstoff

hindung ein die als Treibstoff geeignet ist und. Bereits seit 2013 erforscht Audi mit der eigenen e.gas zugleich noch das Klima und die Umwelt Betreibergesellschaft mbH gemeinsam mit externen Spezialisten, wie Energie aus regenerativen Quellen sinnvoll genutzt, gespeichert und eingesteuert werden kann. Audi e-gas, Audi lässt das e-Gas, das chemisch mit fossitischem Gas - heute e-Gas genannt Die Power-to-Gas-Anlage im niedersächsischen Wertte lem Methan identisch ist über das Gasnetz an die deutsteht, ist die weltweit erste Anlage, die im industriellen ziert sie etwa 1000 Tonnen e-gas und bindet dabei mit mehrals 220 000 Buchen im

> Jahr aufnimmt Die Pilotanlage im

zum Beispiel die Modelle der Brennstoffzellen-Fahrzeuge aus der Audi-Modellreihe h-tron" fahren

Klimafreundliches Gas

In einem zweiten Produktionsschritt reagiert der Wasse echan Tanketallan vartailant Pachnarisch areatzt das Strom nachhaltigen Kraftstoff erzeugt. Pro Jahr produdie Gas-Betriebenen Audi-Modelle der g-tron-Reibe in Deutschland verbrauchen

Synthetisches Renzin und Diesel

Ähnliche Modellprojekte entwickelt Audi derzeit an verschiedenen europäischen Standorten für die Produktion von synthetischem Benzin und Diesel. Der Haken aller Verfahren ist noch der hohe Preis: der deutlich über dem für barem Strom herkömmlichen Kraftstoffen liegt. (heu)

"Grünes" Gas mit Zukunft

Wasserstoff gilt als vielseitiger Energieträger der Zukunft. Das Land müssen wir die Produktionskosten deutlich sen-Bremen hat deswegen ein Modellprojekt beschlossen, in dem sowohl die Produktion des Elementes mit Hilfe der Windenergie as auch die Nutzung von Wasserstoff vorangetrieben werden sollen. 20 Millionen Euro aus den Kassen der EU und des Landes stehen dafür ehemaligen Flugplatz Luneort installieren und dort und umweltfreundlichen Energieträgers befasst. Die bereit

Von Wolfgang Heume

einer der Väter des Projektes ist. Ziel ist es für ins- braucher mit dem Stromsektor zu konneln " gesamt vier Anwendungsfelder eine CO. neutrale VerDie Technologien, um die es in dem Forschungs

interessant, Windenergie zu speichern", ist Fichter stoff eine Zukunft als Energieträger haben soll, lagen in Wohngebieten genutzt werden kann.

die Basis für klimaneutrale Treib, und Brennstoff Delta" zum Testgebiet für verschiedene Anwendungen den Finsatz als Treibstoff für Van Carrier auf dem sein, ist zudem auch als Prozessgas für die chemials Standort für die Nutzung von Windkraft sche Industrie geeignet. Weil sich aus Wasserstoff ein als Basis für die Wasserstoff-Produktion synthetisches Erdgas erzeugen lässt, hat das Element in Verbindung gebracht. Tatsächlich lässt sich das rem gibt es derzeit ein Projekt mit einer Werft aus der - in der Nähe der Nordseeküste sowie im Emsland auch eine politische Komponente. "Die Abhängigkeit Gas auf vielfältige Weise zu anderen Energieträgern Nähe von Bremen, einen neuen "Ausflugsdampfer" für wird schon heute mehr Strom aus Windkraft pro- von russischem Erdgas kann verringert werden" so wandeln - in der Verbindung mit Kohlendioxid ent- Geeste-Flussfahrten mit Wasserstoffantrieb zu bauen duziert als verbraucht. Wasserstoff birgt vielfältige Fichter. Im Ergebnis kommt der Wissenschaftler mit steht beispielsweise synthetisches Erdgas (SNG), das Selbst im Flugzeugverkehr sind "grüne" Treibstoffe Nutzen in sich argumentiert Prof. Carsten Fichter vielfältigen Erfahrungen in der Energiewirtschaft zu dem natürlichen Original in nichts nachsteht, eben denkhar die auf der Basis Wasserstoff beruhen der sich an der Hochschule Bremerhaven mit Winddem Schluss: "Wasserstoff ist die multifunktionale dank der neutralen Kohlendioxid-Bilanz umwelt- und Das Modellvorhaben soll nicht nur den Weg zu neuen energietechnik und Energiewirtschaft befasst und Basis, um die Sektoren Industrie, Verkehr und Ver-klimafreundlich ist.

sorgung mittels Wasserstoff zu erreichen. Wir wollen vorhaben gehen soll, sind vielfältig. Zunächst beispielsweise durch die Kopplung von Windstrom geht es um die Verfahren und Kosten der Wasserund Wasserstoff alternative Kraftstoffe für die maritime Wirtschaft und Schifffahrt nutzbar machen.". Variante mit Strom aus fossilen Brennstoffen ist nicht gerade preiswert, bei "grünem" Wasserstoff wird es Als Speichermedium für überschüssigen Strom aus der derzeit aber noch teurer. "Herkömmliche Elektrolyse-Windkraft oder der Photovoltaik kann Wasserstoff verfahren sind mit erneuerbaren Energien nicht optidazu beitragen, die Energieversorgung in Deutsch- mal zu betreiben", erläutert Fichter. Windkraft und einen Lastwagen mit Wasserstoff-Antrieb im regelland zu 100 Prozent auf die "Erneuerbaren" umzu- Photovoltaik haben Leistungsschwankungen - die stellen, ist Fichter überzeugt. Nicht genutzten Strom klassische alkalische Elektrolysetechnik (AEL) ist aus den Windparks "einfach so" zu speichern, sei jedoch für eine möglichst gleichmäßige Auslastung werden die dortigen Backexperten mit einem Backwenig sinnvall und nicht wirtschaftlich - Speicher. ausgelegt Die moderne Variante mit Hilfe einer Pro. ofen experimentieren der statt mit Erdgas mit SNG medien sind ineffizient und teuer. Wird überschüssige tone Exchange Membrane" kann man auch mit tem-Energie aber in Wasserstoff verwandelt, ergeben sich porären Teillasten umgehen – ist aber derzeit noch stab ein Versorgungsnetz für Wasserstoff aufgebaut zahlreiche neue Anwendungsmöglichkeiten und um ein vielfaches teurer, auch weil der Wirkungs- werden. Insbesondere geht es darum, wie über-Geschäftsmodelle: "Dann wird es auch wirtschaftlich grad noch zu wünschen übrig lässt. "Wenn Wasser-

ken", definiert Fichter eines der wichtigsten Ziele nicht. Das Technologie Transferzentrum der Hochdes Modellprojektes. Für den Modellversuch wollen schule (ttz Bremerhaven) das wesentliche Teile des die Windenergiespezialisten des Forschungsinstituts Modellprojektes übernimmt, hat sich in den ver-Fraunhofer IWES Elektrolyse-Anlagen auf einem Test gangenen Jahren bereits in verschiedenen Projekin der Nähe der 8-Megawatt-Windkraftanlage auf dem ten und Untersuchungen mit der Nutzung des klima-Optimierungsmöglichkeiten erforschen.

überzeugt. So genannter "grüner" Wasserstoff kann "green economy" ausgelegten Gewerbegebiet "Lune erzeugung und zur Klärmschlammtrocknung über werden. Landläufig wird die Nutzung von Wasser- Containerterminal bis zur Integration von Brennstoff zunächst mit dem Einsatz in Brennstoffzellen stoffzellen in verschiedene Bootstypen. Unter ande-

Konkrete Ideen für Projekte

Wasserstoff vorantreiben. Die konkreten Ideen für stoff als Rohstoff in der Produktion einsetzt", sagt er. Projekte sind vielfältig: Im Labormaßstab soll die Aber das Modellvorhaben wäre die Chance, solche den. Ein Partner aus der Lebensmittelindustrie will mäßigen Werksverkehr zwischen Bremerhaven und hetriehen wird. Zudem soll im Lahor im Modellmaß. schüssige Energie beispielsweise aus Photovoltaik-An-

Bandbreite reicht von der Nutzung von Klärgas aus Zugleich soll Bremerhaven vor allem mit dem auf die der Bremerhavener Zentralkläranlage für die Strom-

Technologien weisen, sondern auch einen neuen Weg in die wirtschaftliche Zukunft Bremerhavens. Fichter denkt dabei nicht nur an die Ansiedlung von Unterber nicht nur die Produktion selbst soll nehmen, die Produkte und Dienstleistungen rund um erforscht werden, vielmehr will das Modell- die Herstellung von Wasserstoff anbieten. "Derzeit rorhaben die Nutzung von "grünem" gibt er hier kein Industrie-Unternehmen, das Wasser

Mit Wasserstoff über die Weltmeere

Containerschiff WES Amelie wird erneut zum Vorzeigenroiekt. Der Motorenspezialist MAN Energy Solutions und die Reederei Wessels Marine wollen auf dem 151 Meter langen Frachter im Frühiahr 2020 erstmalig verflüssigtes synthetisches Erdgas (SNG) als Brennstoff einsetzen. Das verwendete SNG wird aus erneuerbarer Energie gewonnen und ist klimaneutral.

In einem ersten Demonstrationsprojekt sollen 20 der insgesamt 120 Tonnen LNG die das Schiff üblicherweise pro Einsatz verbraucht, durch klimaneutrales SNG ersetzt und so CO.-Emissionen während des ter reduzieren können." Törns um 56 Tonnen reduziert werden. Das synthetische Erdgas wird in der Power-to-Gas-Anlage von Audi im norddeutschen Werlte aus Windenergie erzeugt und ist zu 100 % klimaneutral. Eine Gas-Verflüssigungsanlage zur Gewinnung von LNG befindet sich derzeit im Bau und wird Anfang des kommenden der Anlage kann die Fahrt durchgeführt werden.

Nachdem die WES Amelie vor zwei Jahren bereits das erste Containerschiff weltweit war, das auf Flüssiggas-Betrieb umgerüstet wurde, feiert die Reederei Wessels ietzt erneut eine Premiere, Nach Angaben von Stefan Eefting, Leiter von MAN Prime-Serv in Augsburg ist das Projekt "ein weiterer wichti-Wasserstoff und Kohlendioxid erzeugtes Erdgas ein geeigneter Brennstoff für den Schiffshetrieh ist

"Beim Projekt Wes Amelie ging es schon immer darum, das technologisch Machbare zu demonstrieren und zugleich aufzuzeigen, welche Maßnahmen auf der es darum gehen, diese Technologie im industriellen stoffen wie LNG und LPG betrieben werden, (heu)

regulatorischen und politischen Ebene getroffen werden müssen, damit daraus eine Lösung für die tian Hoepfner, geschäftsführender Gesellschafter stellen. von Wessels Marine, Hamburg. Für die Umrüstungskosten benötigte Wessels die Unterstützung des Bundie klimaschädlichen Emissionen teils drastisch senken", betont Hoepfner, "jetzt gehen wir den nächsten den Einsatz eines klimaneutralen Brennstoffs wei-

Praktikable und verfügbare Optionen

Allerdings bestätigt der Reeder, dass die Kosten noch viel zu hoch für einen dauerhaften Einsatz sind. Zudem gäbe noch gar nicht genug SNG am Markt. Deshalb müssen Regierungen und Regulierungsder aus dieser technischen Möglichkeit eine praktime Organisation (IMO). Politik und Industrie zur tikable und verfügbare Option für die Schifffahrt

Synthetisches Erdgas hat aber großes Potenzial für den Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz, erläutert MAN-Experte Stefan Eefting: Insbesondere in der sen ietzt Anstrengungen unternehmen und in die Schifffahrt ist die Verwendung von Batterien als LNG-Infrastruktur investieren, um so den Weg für will den Nachweis erbringen, dass synthetisch aus reiche Dekarbonisierung kann deshalb nur über den morgen zu ebnen. Jedes auf LNG umgerüstete Schiff Brennstoff erreicht werden Die Power-to-X-Techno- kann später klimaneutral mit SNG betrieben werden logie ermöglicht die Erzeugung von 100 Prozent - das wollen wir zeigen." MAN Energy Solutions hat klimaneutralem Erdgas aus erneuerbaren Energien bislang in rund 400 Projekten Schiffe mit Dual-Fuel und verfügt über ein enormes Potenzial. Jetzt muss Motoren ausgestattet, die mit emissionsarmen Kraft-

Maßstab zu entwickeln und in die Lage zu versetzen Schifffahrts-Branche werden kann" ergänzt Chris- stoffe zu wirtschaftlichen Preisen zur Verfügung zu

MAN Energy Solutions ist ein Pionier der Power-to-Gas- Technologie und hat die Methanisierungsandes: "Mit Blick auf die Umweltbelastung war die lage in Werlte in Partnerschaft mit Audi im Jahr 2013 Umrüstung aber ein Riesenerfolg, denn wir konnten in Betrieb genommen. Die 6-MW-Anlage ist bis heute die größte in Europa. Inzwischen bietet MAN aber schlüsselfertige Power-to-X-Lösungen in industriel-Schritt und wollen mit einer weiteren Weltpremiere der 50 MW-Skalierung an: "Wir müssen die Powerzeigen dass wir die Schadstoffemissionen durch to-X-Technologie aus den Laboren beraus und in bewerbsfähig zu produzieren", so Eefting.

MAN Energy Solutions setzt sich bereits seit 2016

aktiv für eine "Maritime Energiewende" ein. Das Unternehmen fördert dabei vor allem die Etablierung von erst klimaschonenden und später klimaneutralen Gasen als Schiffstreibstoffe. Voraussetzung für eine so gestaltete globale Wende der Schiffahrt ist ein Realisierung der notwendigen Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur und zur Schaffung der regulatorischen Voraussetzungen, Eefting: "Industrie und Regierung müs-

Mit Brennstoffzelle auf Kreuzfahrt

In U-Booten aus der Kieler Werft Thyssen Krupp Marine Systems haben sich Brennstoffzellen als Energiesystem bereits bewährt. Nun sollen die relativ kleinen Zellen auch fit für den Einsatz auf großen Schiffen gemacht werden. Das Forschungsprojekt Pa-X-ell2 aus einem Konsortium mit acht Projektpartnern rund um die Meyer Werft in Papenburg will ein dezentrales Energienetzwerk und ein hybrides Energie. system mit einer neuen Generation von Brennstoffzellen für den Einsatz auf Hochsee-Passagierschiffen entwickeln. Vereinfacht gesagt wird in Brennstoffzellen mit Hilfe von Wasserstoff elektrische Energie erzeugt.

Bereits 2014 hat die Meyer Werft innerhalb des Vorgängerprojekts Pa-X-ell einen Brennstoffzellen-Demonstrator an Land in Betrieb genommen und seit 2016 einen ersten Test von Brennstoffzellen an Bord der Ostseefähre Mariella durchgeführt. In der neuen Projektphase sollen auf dem Kreuzfahrtschiff AIDAnova die neuen Brennstoffzellen getestet werden AIDAnova wird als erstes Kreuzfahrtschiff welt-(LNG) betrieben und wurde Ende 2018 von der Meyer Werft an AIDA Cruises

Die Brennstoffzelle bietet die Möglich keit einer noch emissionsärmeren Energieerzeugung an Bord als dies mit LNG derzeit möglich ist. Sie arbeitet emissions-, geräusch- und vibrationsarm. Die Brennstoffzelle wird mit Wasserstoff hetrieben, der aus Methanol reformiert wird. Dieses kann langfristig mit regenerativen Energien erzeugt und somit die Brennstoffzelle emissionsneutral betrieben werden.

Nach intensiven Erprobungen an Land sollen die Brennstoffzellen des Herstellers Freudenberg ab 2021 erstmals an Bord von AIDAnova im Realbetrieb getestet werden. Deshalb werden die Brennstoffzellen von Freudenberg Sealing Technologies auch auf deutlich höhere Haltbarkeit ausgelegt. Erste Tests haben gezeigt, dass eine Lebensdauer von mehr als 35.000 Betriehsstunden erreichbar ist.





Innovation Dezember 2019, Wirtschaftszeitung

Das Essen der Zukunft

Das Lebensmittelforum Bremerhaven entwickelt sich zum unverzichtbaren Treffpunkt der Branche. Der Name ist Programm: Im Mittelpunkt der diesjährigen Veranstaltung mit dem Titel FUTURE OF FOOD standen Trends und Innovationen der Branche. Hochkarätige Referenten spannten in ihren 30-minütigen Impulsreferaten einen weiten Bogen von den Erzeugern bis hin zur Verwertung und begeisterten das überregionale Fachpublikum.

um Auftakt des Kongresses begeisterte der in Berlin und Kopenhagen ansässige Futorologe Max Thinius. Der Visionär gab Einblicke in die Trends in Sachen Konsumentenverhalten und Ernährung. In seinem Vortrag mit dem Titel "Shift happens" gab Thinius zunächst Entwarnung: "Heute sind alle fokussiert auf die Schlagwörter 3-D-Druck, Algorithmus und Insekten. Aber wenn Zukunft auf Technik und Insektenessen reduziert wird, wundert es nicht, dass 60 Prozent der Deutschen keinen Bock auf Zukunft haben. Alles, was sich auf dem Nahrungsmittelsektor digitalisieren lässt. wird bis 2025 digitalisiert werden. Aber wir werden Lösungen entwickeln und nicht alles Technische wird sich durchsetzen und unsere Zukunft bestimmen." Als Beispiel nannte Thinius die rasante Entstehung von lokalen Craftbier-Brauereien. In urbanen Bereichen erreichen sie

machen. Die Vertreter der Industrie forderte er auf: "Entwickeln und produzieren Sie Lebensmittel, auf die die Menschen auch Bock haben!"

Erfolgreich reduzieren

Im Anschluss gab Prof. Dr. Frederike Reimold einen Einblick in die Möglichkeiten des lokalen Wissenschaftstransfers. An der Hochschule Bremerhaven hat Reimold einen Lehrstuhl für Lebensmitteltechnologie tierischer Erzeugnisse. Aktuelle Herausforderung für die Industrie sei die von Politik und Konsumenten geforderte Reduktion von Zucker, Kalorien und Fett. Am Beispiel der Entwicklung eines Fettaustauschstoffes für die Wurstherstellung berichtete Reimold über eine erfolgreiche Kooperation zwischen Wissenschaft und Industrie. "In Bremerhaven arbeiten wir als Hochschule mit nahezu allen Unternehmen der



Schritt in die Zukunft: Max Thinius, Futurologe und Berater aus Berlin, zeigte auf dem Lebensmittelforum die großen Trends der Branche auf.

bereits einen Marktanteil von 13 Prozent (20 Prozent in den USA). Hier ermöglicht die Digitalisierung kleinen Brauereien Chancen in der direkten Vermarktung. Getränkegroßhändler werden zunehmend weniger gebraucht. Gleiche Strukturen sieht Thinius bei Produkten wie Kaffee und Burgern. "Da erleben wir eine Demokratisierung des Lebensmittelhandels. Vor allem die Gruppe der sogenannten Millennials sehnt sich nach Authentizität und Transparenz beim Konsum. Nachhaltigkeit und Regionalität sind ihnen wichtig. Längst hat Food Mode und Lifestyle an der Spitze der rasant wachsenden Branchen abgelöst."

Der Futorologe ging besonders auf die Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz (KI) im Bereich der personalisierten Ernährung ein. Persönliche Algorithmen und auf den Einzelnen zugeschnittene Produkte werden künftig unser Leben, Wohnen und Essen bestimmen, so der Zukunftsforscher. Wer KI richtig nutze, könne länger gesünder leben. Thinius hat dabei besonders die gesellschaftliche Relevanz im Blick: Ziel müsse es sein, die Möglichkeiten künftiger Entwicklungen möglichst allen Menschen zugänglich zu

Branche zusammen. Für viele Anforderungen, die für die Lebensmittelindustrie eine Hürde in der Umsetzung darstellen, finden wir in der Kooperation gangbare Lösungen. Das Miteinander am Standort Bremerhaven ist sehr eng: Fast 90 Prozent unserer Studierenden gehen für ihre Bachelorarbeiten in ansässige Unternehmen", so die Professorin.

Sprungbrett für FOOD-Gründer

Von einer besonderen Innovationsplattform für Start-ups in der Lebensmittelbranche berichtete Lukas Neuß von KitchenTown. Direkt am Alexanderplatz gelegen, bietet KitchenTown mitten in Berlin Gründern ideale Bedingungen für die Entwicklung und Erprobung ihrer Konzepte. "Wir stellen auf 1000 Quadratmetern Industrieküchen und Lebensmittellabore für die Entwicklung von Kleinserien zur Verfügung. Gleichzeitig scouten wir erfolgversprechende Start-ups und machen sie fit, damit sie sich auf dem Markt etablieren können. Dazu gehört auch die Unterstützung bei einem komplexen Thema wie die Deklaration von Inhaltsstoffen." KitchenTown kooperiere zudem mit Industrie und Handel, denn

Fische unter Beobachtung



Lebhafte Diskussionsrunde (v.l.): Fabio Ziemßen, Daniel Kranz (Projektmanager IBM iX Berlin), Lars Ketelsen (Direktor IT und Digitalisierung Deutsche See), Julia Köhn (Gründerin von Pielers) und Max Thinius (Berater und Futurologe) im Austausch über Branchentrends.

immer mehr namhafte Unternehmen der Lebensmittelbranche nutzten das innovative Potenzial, das in Start-ups stecke, so Neuß. Damit senkt das 2014 in den USA gegründete Unternehmen die Markteinzugsbarrieren für Gründer. Ein Beispiel für die erfolgreiche Arbeit von KitchenTown ist Foodspring, ein Hersteller von Fitnessprodukten, der soeben vom Riegelhersteller Mars gekauft wur-

Exquisiter Saftladen

KALE&ME heißt das von Annemarie Heyl gegründete Saftunternehmen. Inzwischen vertreibt die Unternehmerin mit 26 Mitarbeitern 25 000 Einheiten kaltgepresste Obst- und Gemüsesäfte in der Woche - fast ausschließlich im Onlinehandel! Die Säfte werden gekühlt direkt an den Endkunden geschickt. "Wir wollen unsere Geschichte selbst erzählen und uns unabhängig vom stationären Handel machen", berichtete Heyl. Die Idee für ihr Start-up kam Heyl auf einer Reise nach Kapstadt im November 2014. Im Mai 2015 war sie mit den ersten Saftkuren am Markt. KALE&ME setzen auf Premium-Qualität, Regionalität und Funktionalität. Auftrieb bekam das Unternehmen durch einen Auftritt in der Sendung "Höhle des Löwen" und durch ein Joint Venture mit der Erzeugerorganisation Elbe-Obst

Original oder Fälschung?

700 000 000 Millionen Euro Schaden entstehen der Lebensmittelindustrie weltweit jährlich durch gefälschte Qualitätsprodukte. Lebensmittel wie Rum oder Reis, aber auch Medikamente werden in großem Umfang kopiert und in den Markt "gespült". Daniel Kranz, Projektmanager bei IBM iX in Berlin, stellte in Bremerhaven das Programm IBM Watson vor. Applikationen wie der IBM Crypto Anchor Verifier erkennen anhand der Produktstruktur, ob es sich um ein Plagiat handelt oder nicht. Kranz machte am Beispiel von IBM Food Trust deutlich, wie auf Basis einer Blockchain-Technologie die Transparenz und Verantwortlichkeit in der gesamten Lebensmittellieferkette verbessert werden kann. IBM Food Trust ist ein kooperatives Netzwerk von Landwirten, Verarbeitungsunternehmen, Großhändlern, Distributoren, Herstellern und Einzelhändlern. "Die Plattform wird unter anderem von den vier größten Retailern weltweit eingesetzt", so Kranz. "Unsere Lösung verbindet die Teilnehmer über eine autorisierte unveränderliche und gemeinsame Dokumentation der Herkunft von Lebensmitteln, Transaktionsdaten und vieles mehr", erläuterte Kranz.

Dass einmal generierte Datensätze unterschiedlich genutzt und weiterverarbeitet

werden können, zeigte im Anschluss Dominik Ewald von MonitorFish aus Berlin. Als Ausgründung des Fraunhofer Institutes für Graphische Datenverarbeitung in Rostock bietet MonitorFish Aquakulturbetreibern Monitoring an. Mit Sensoren versehene Kameras in den Fischbecken liefern rund um die Uhr exakte Daten zu Gesundheit oder Appetit der Tiere. "Die gemessenen Werte sind auch interessant für andere Kunden, zum Beispiel für Futtermittelhersteller. Zudem wird die vom Kunden gefragte Transparenz von der Aufzucht bis zur Verarbeitung durch unsere Technologie garantiert", erläuterte Ewald.

"Enable the farmer!"

Mehr Transparenz und Gerechtigkeit im Lebensmittelhandel sowie ein wertschätzender Umgang mit den Landwirten, das sind die Ziele des Online-Marktplatzes PIELERS. In Bremerhaven stellte Gründerin Dr. Julia Köhn das Konzept vor: "Der Konsument will heute günstige, sichere und leckere Lebensmittel. Aber die Produzenten müssen auch davon leben können", führte sie aus. "PIELERS bietet hochwertige Lebensmittel: Obst, Gemüse, Fleischwaren, Milchprodukte und vieles mehr direkt vom Erzeuger. All unsere Produkte zeichnen sich durch besten Geschmack, eine unverwechselbare Qualität und eine nachhaltige Produktion aus." Grundlage ist eine digitale Infrastruktur, in deren Mitte PIELERS eine Schnittstellenfunktion zwischen Erzeuger und Verbraucher einnimmt. "Der stationäre Einzelhandel ist heute zu teuer und ineffizient", so Köhn. PIELERS setzt auf sogenanntes Storytelling: Der Konsument erfährt jeweils die Geschichte, die hinter einem Produkt steht.

Personalized Nutrition

Auf den Einzelnen zugeschnittene Ernährung stand im Mittelpunkt der Ausführungen von Simone Frey. Die Grün-

derin des Start-ups NUTRITION HUB war ebenfalls aus Berlin in die Seestadt gekommen. NUTRITION HUB ist ein Netzwerk, das Start-ups aus dem Bereich personalisierte Ernährung mit Unternehmen, Investoren und anderen Gründern vernetzt. "Ieder Stoffwechsel ist anders. Deshalb brauchen wir diagnostische Lösungen, um jedem Konsumenten das zu bieten, was er braucht, um länger gesund zu leben. Personalisierte Ernährung wird kommen und sie wird zu ganz individuellen Wertschöpfungsketten führen", prophezeite Frey. Für die Unternehmen stelle sich vor allem die Frage, mit wem sie sich zusammentun, um von diesem Trend profitieren.

Zu gut für die Tonne

Zum Abschluss stellte Laure Berment die Plattform Too Good To Go vor. Das erfolgreiche Start-up ist mittlerweile der größte B2C-Marktplatz im Kampf gegen Lebensmittelverschwendung. 16 Millionen Nutzer und 30 000 Partnerbetriebe in 13 Ländern sind inzwischen auf Too Good To Go registriert. Jedes Jahr werden in Deutschland 18 Millionen Tonnen Lebensmittel vernichtet, berichtete Laure Berment. Davon seien allein 10 Millionen Tonnen vermeidbar. Das entspricht etwa einer landwirtschaftlichen Fläche des Saarlandes, auf der ausschließlich Nahrungsmittel angebaut würden, die in der Tonne landen! 235 Euro pro Person werfen die deutschen Konsumenten damit jährlich in den Müll. "Wir verbinden Restaurants und Supermärkte mit den Verbrauchern. Die App zeigt an, wo ich mir in meinem Umfeld leckere Speisen abholen kann, die sonst vernichtet würden. Ich bezahle im Voraus direkt in der App. Dann kann ich meine Tüte – häufig mit leckeren Überraschungen - direkt abholen", erläuterte Berment. Das Konzept kommt so gut an, dass die Gründer nun eine Kampagne zum Mindesthaltbarkeitsdatum angestoßen haben.



Wortgewandter Fachmann: Fabio Ziemßen moderierte das Lebensmittelforum der BIS Bremerhaven im Fischbahnhof. Fotos: BIS/David Farcas

Neu und bewährt zugleich

Mit Uwe Flickenschild und Arne Linkiewicz übernehmen zwei erfahrene Manager die Geschäftsführung des Autohauses Schmidt + Koch in Bremerhaven. Der bisherige Geschäftsführer Günter Reinecke steht ihnen mit seinem Erfahrungsschatz zur Seite – und führt zugleich Seat als neue Marke ins Programm des größten Autohändlers im Elbe-Weser-Raum ein.

ie Gesichter dürften den Kunden seit langem vertraut sein. Schließlich sorgen Uwe Flickenschild und Arne Linkiewicz schon seit Jahren als Verkaufsleiter für VW (Flickenschild) und Audi (Linkiewicz) dafür, dass Autokäufer und Leasingnehmer bei Schmidt + Koch (S+K) bestens betreut werden. Und Günter Reinecke? Den kennt erst recht jeder, der mit dem Autohaus an der Bremerhavener Stresemannstraße zu tun hat oder hatte – schließlich hat er 16 Jahre lang als Geschäftsführer die Verantwortung für das Unternehmen und seine 140

man jedoch auf die Aktivitäten von Schmidt + Koch in Bremerhaven, sieht die Welt ganz anders aus: Rund eine Million Euro investiert die im ganzen Nordwesten vertretene Gruppe in den Standort an der Stresemannstraße. Auf dem bisherigen Gelände für die "Welt-Autos" die geprüften Jahreswagen und Gebrauchten aus dem VW-Konzerns - entsteht das neue Seat-Zentrum. "Wir füllen damit eine Marktlücke", betont Günter Reinecke, "denn bislang gab es in der Region noch keinen Händler für diese Produktpalette." Der in Spanien ansässige

Uwe Flickenschild

Beschäftigten getragen. Zu Beginn des neuen Jahres werden Flickenschild und Linkiewicz in Reineckes Fußstapfen treten und die Geschäftsführung bei S+K für ihre jeweilige Stammmarke übernehmen. Auf Reineckes Rat und Unterstützung können die beiden dabei fest vertrauen: Auf seinem schrittweisen Weg in den Ruhestand bleit er nicht nur mit seinem Erfahrungsschatz an der Seite seiner Nachfolger – gleichzeitig führt er Seat als vierte große Marke der Volkswagen-Gruppe am S+K-Standort Bremerhaven

Glaubt man den aktuellen Medienberichten, steuert die Automobilbranche

Autobauer gehört wie Skoda zu den Marken, mit dem der VW-Konzern sein eigenes Portfolio abrundet und mit demselben Qualitätsniveau wie bei den Autos aus Wolfsburg Kunden mit einem besonderen Preisbewusstsein anspricht. Im Vergleich zu Skoda hat Seat die etwas sportlicheren Fahrzeuge im Programm: "Das ist so ähnlich wie das Verhältnis zwischen VW und Audi", verdeutlicht

Die Integration von Seat ist der vorläufige Abschluss eines gezielten und von Reinecke behutsam gesteuerten Expansionskurses von Schmidt + Koch in Bremerhaven. Das neue Audi-Zentrum, das derzeit durch schwierige Zeiten. Schaut Skoda-Zentrum gleich nebenan, die Stär- breite Fahrzeugtypen und Marken bei Arne Linkiewicz

kung des Welt-Auto-Handels sowie der Ausbau des Werkstatt- und Service-Bereiches einschließlich der umfangreichen technischen und personellen Vorbereitungen für das Thema Elektromobilität kennzeichnen diesen Kurs. "Wir sind für die zukünftigen Herausforderungen gut gerüstet", bilanziert Reinecke, der 1984 zu Schmidt + Koch kam und seit 2003 die Niederlassung in Bremerhaven leitet. Uwe Flickenschild und Arne Linkiewicz haben den Expansionskurs über viele Jahre begleitet und unterstützt. Mit 30 Jahren im Autohandel - davon 25 Jahre bei Volkswagen - ist Flickenschild das, was einen "alten Hasen" nennt: "Ich habe Benzin im Blut" lacht er. Als Verkaufsleiter für die Marke VW lebt er täglich den besonderen Service-Gedanken, der den Umgang mit den Kunden in dem modernen Autozentrum an der Stresemannstraße prägt. Auch wenn Arne Linkiewicz nicht ganz so lange im Geschäft ist wie seine Kollegen, teilt er mit ihnen die Kompetenz in Sachen Automobile und im persönlichen Umgang mit den Kunden. Bevor er Verkaufsleiter im Audi-Zentrum von S+K in Bremerhaven wurde, war er unter anderem persönlicher Assistent von Reinecke: "Das hat mir natürlich sehr gute Einblicke in sämtliche Abläufe hier gegeben", betont er.

Grundlegender Wandel

Die markenorientierte Schwerpunktsetzung in der künftigen Geschäftsführung trägt dieser spezifischen Kompetenz von Flickenschild und Linkiewicz Rechnung. "Das Thema Mobilität befindet sich in einem grundlegenden Wandel, der natürlich auch den Automobilhandel berührt", sagt Flickenschild. Mit der bewussten Markenorientierung und dem beruflichen Hintergrund von Flickenschild und Linkiewicz sowie der langen Erfahrung von Reinecke kann sich Schmidt + Koch viel besser und markenspezifisch auf die kommenden Veränderungen einstellen. Die individuellen Kompetenzen der Geschäftsführer gehen eine für die Kunden sehr hilfreiche Verbindung mit der Band-



Günter Reinecke

Fotos: W. Heumer

Schmidt + Koch in Bremerhaven ein. "Die Kunden von heute erwarten von uns neben der Markenkompetenz vor allem, dass wir ihnen alltagstaugliche und zukunftssichere Mobilitätskonzepte anbieten", sagt Flickenschild. Mit dem breiten Markenspektrum und der ebenso

breiten Modellpalette sieht sich Schmidt + Koch gut gerüstet. Bei allen Neuerungen im eigenen Haus und in der Fahrzeugtechnologie ist bei Schmidt + Koch eines jedoch beim alten geblieben: "Wir halten unsere Kunden mobil", verspricht das neue Führungsteam.



Führungswechsel bei der IG Metall

Nach 47 Jahren in der Gewerkschaftsarbeit ist der langjährige Bezirksleiter der IG Metall Küste, Meinhard Geiken, in den Ruhestand gegangen.

Sein Nachfolger ist Daniel Friedrich, der zuletzt Geschäftsführer der IG Metall Lübeck-Wismar war. Geiken wurde vor 200 Gästen aus Betrieben, Verbänden, Politik und anderen Gewerkschaften von Jörg Hofmann, Erster Vorsitzender der IG Metall, verabschiedet. Als einen der "großen Verdienste" Geikens bezeichnete Hofmann die gute Mitgliederentwicklung im Bezirk Küste. Seit 2011 ist die Zahl der Mitglieder von 176.000 auf 182.000 gestiegen.

Erneuerbare Energien

Auch die politische Bühne und die Vernetzung in Norddeutschland sei für Geiken sicheres Terrain geworden. So habe er dazu beigetragen, dass der Norden beim Thema Erneuerbare Energien gemeinsam für den Ausbau der Windkraft eintrete. Hofmann erinnerte an den Kampf um die Schiffbau-Standorte: "Ohne die IG Metall würde es manche Werft heute nicht mehr geben. Die aktuell gute Entwicklung, der Beschäftigungsaufbau gibt ihm Recht", sagt der IG Metall-Chef.

DR. SCHMEL

Vorsorge im dritten Lebensabschnitt

- 1. Testament, Vorsorgevollmacht, Patientenverfügung
- 2. Vermögensverhältnisse ordnen
- 3. Geben mit warmer Hand?

Im dritten Lebensabschnitt muss man verschiedene Punkte klären. Dazu gehören zunächst die Fragen, ist das Vermögen, was ich angelegt habe richtig verteilt, muss ich eventuell die Vermögensverhältnisse ändern? Gibt es Pflichtteilsansprüche, die ich besonders berücksichtigen muss? Kann ich die Pflichtteilsansprüche reduzieren oder ausschließen? Habe ich für mein Alter und eine mögliche Erkrankung ausreichende Vorsorge getroffen? Liegt eine Patientenverfügung und Vorsorgevollmacht vor? In welcher Form muss sie erstellt werden? Muss ich diese eventuell noch einmal überarbeiten lassen?

Was ist mit Erbschaftsteuern? Fallen diese bei mir an? Was kann ich tun, um das zu vermeiden sollte ich zu Lebzeiten noch Vermögen übertragen? Sind die Grundbücher in Ordnung? Sind dort noch Eintragungen, die gelöscht werden müssen? Sind die Grundbücher auf ihren Inhalt zeitnah untersucht worden?

Für all diese Fragen stehen wir zur Verfügung.

Kanzleigespräche im Januar 2020

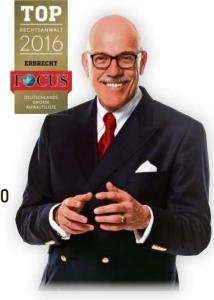
- Mo., 6. Januar 2020
- Di., 7. Januar 2020
- Mo., 13. Januar 2020

jeweils 18 Uhr in unserem Büro Grashoffstraße 7, Bremerhaven

Referent Dr. Schmel

Die Teilnahme ist kostenlos.

Wir bitten um vorherige Anmeldung unter Ø 0471 95200 -133 oder per E-Mail kanzlei@schmel.de



Rechtsanwalt und Notar Dr. Walter Schmel Fachanwalt für Erbrecht



WIR SIND FÜR SIE DA. IMMER.

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

Interessant und vielseitig

"Am schönsten sind die Beziehungen, die man zu den Bewohnern aufbaut". Darin sind sich Abdul Rahman Alhalabi (23), Elma Ziharovic (20), Dana Lea Metz (19) und Emely Venditto (20) arbeiten im Senioren-Wohnpark "Astorpark" in Geestland-Langen und im Amarita Bremerhaven.

Von Beate Ulich

Ima und Dana Lea sind in der Ausbildung zum Altenpfleger, Emely Venditto und Abdul Rahman Alhalabi arbeitet als Pflegehilfskraft. Schon jetzt sind sie sich sicher, dass sich ihr Berufsleben lang in diesem Bereich bewegen wird. Früh- und Spätschicht, die Körperpflege der alten Menschen, Krankheit und Tod sind zwar im Beruf belastend. Das alles werde durch die Dankbarkeit und schönen Momente im Zusammensein mit den Senioren mehr als ausgeglichen, sind sich alle vier einig. Abdul Rahman Alhalabi ist aus Syrien geflohen und seit 2016 in Bremerhaven. Im Amarita Bremerhaven zaubert er mit seiner freundlichen Art allen Bewohnern ein Lächeln ins Gesicht. Neben dem Job geht er zur Abendschule, um das Abitur nachzuholen. "Durch diese Arbeit hier hat sich auch mein Studienziel grundlegend geändert", so Abdul Rahman Alhalabi. "In der Seniorenbetreuung liegen ganz viele berufliche Chancen".

Standort seit fast zehn Jahren an der Geeste, nur 150 Meter vom Stadtzentrum entfernt. Dort arbeitet auch Emely Venditto als Pflegehilfskraft. "Zuerst hatte ich Angst jemanden anzufassen, ihm wehzutun, das sei aber ganz schnell zur Routine geworden", so die 20-jährige. Emely Venditto betreut Bewohner der Demenzstation und fühlt dort, wie sehr sie gebraucht wird. Die Pflegeeinrichtung ist baulich auf die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Demenzerkrankungen abgestimmt. "Wenn da von einem Bewohner mal ein klares Wort kommt, dann freuen wir uns alle gemeinsam", erzählt sie. Sobald sie einen Schulplatz bekommt, möchte sie die Ausbildung als Krankenschwester machen. "Ich wollte immer einen Bürojob", erzählt sie. Deswegen hätte sie auch ein einjähriges Praktikum in der Verwaltung des Amarita gemacht. Da sei ihr klar geworden, dass das absolut nichts für sie sei. Als man ihr anbot, ein Praktikum in Das Amarita Bremerhaven hat seinen der Pflege zu versuchen, hat die 20-jähri-



Fühlen sich wohl in der Altenpflege, von links: Emely Venditto (20), Elma Zahironic (20), Abdul Rahman Alhalabi (23) und Lea Metz (19).

ge schnell zugesagt. "Das war vom ersten Tag an mein Ding", sagt sie.

Jeder Tag bringt etwas anderes

Elma Ziharovic ist ebenfalls seit zweieinhalb Jahren in Deutschland. In ihrem Heimatland Bosnien hatte sie bereits eine Ausbildung zur Altenpflegerin begonnen. Hier möchte sie gerne den Abschluss erreichen. Zusätzlich zu ihrer Arbeit pflegt sie zuhause in Flögeln ihre Großeltern. "Dieser Beruf ist sehr befriedigend", betont die 20-Jährige. Jeder Tag bringe etwas anderes. Außerdem habe jeder Pflegebedürftige eine andere Lebensgeschichte, von der man eine Menge erfahre. "Wenn man frei hat, denkt man schon daran, was die Bewohner wohl gerade machen", so Elma Ziharovic.

Im Zentrum der Stadt Geestland gehört

die großzügig gestaltete Senioren-Residenz Astor Park zum Stadtbild dazu. Mit seinem besonderen Ambiente steht das Haus seit 1991 für stilvolles, gemütliches und erstklassig betreutes Wohnen im Alter. Die Wohnanlage bietet neben den Appartements des Betreuten Wohnens auch drei komfortable Pflegewohnbereiche, in denen pflegebedürftige Bewohner durch gut geschultes Fachpersonal umsorgt werden. Eine Oase der Ruhe und Entspannung bietet auch der Mittelpunkt der Wohnanlage, der japanische Garten samt Teepavillon. Der angrenzende Park Friedrichsruh lädt zu erholsamen Spaziergängen ein. Dana Lea Metz kommt aus Bremerhaven und hat bereits die einjährige Ausbildung zur Altenpflegehelferin absolviert. "Ich habe gemerkt, dass mich der Beruf interessiert", so die 19-

Jährige. Im kommenden Jahr fängt sie mit der dreijährigen Ausbildung zur Altenpflegerin an. "Menschen zu pflegen, macht mich glücklich", sagt sie leise. Außerdem sei es bewegend zu sehen, wie nahe Lebensfreude und Einschränkungen im Alter zusammenliegen.

An seinen ersten Tag in der Pflege erinnert sich Abdul Rahman Alhalabi ganz lebhaft. "Eine alte Dame, die ich ins Bett bringen sollte, hat Kanake zu mir gesagt". Er habe sich sehr sorgfältig auf den ersten Tag vorbereitet. "Da war ich ganz schön frustriert". "Seitdem sie mich besser kennengelernt hat, haben wir einen guten Kontakt zueinander", zeigt sich Abdul Rahman Alhalabi versöhnlich. "Wir mögen unseren Abdul, der hat drei Sterne verdient", loben dann auch prompt Bewohner Udo Schulze und seine Ehefrau Erika beim Kaffeetrinken. "Es gibt viele, schöne Momente", ergänzt Kollegin Lea Metz. "Wenn man bereits im letzten Schuljahr Praktika anbieten würde, könnten die Jugendlichen die Erfahrung machen, dass die Pflege lange nicht so schlimm ist, wie es oft dargestellt wird", so Abdul Rahman Alhalabi. Die Ausbildung zum Altenpfleger ist deutschlandweit einheitlich geregelt und dauert drei Jahre. Auszubildende lernen im dualen System, sodass der praktische Teil der Ausbildung in Altenpflegeeinrichtungen stattfindet. Die pflegerische Arbeit steht im Vordergrund. In der Berufsschule liegt der Fokus auf den theoretischen Grundlagen, aber auch praktische Übungen gehören zum Unterricht. Außerdem ist die persönliche Ansprache der betreuten Menschen wichtig und verlangt von den Pflegekräften viel Sensibilität. Weil es bundesweit an Pflegekräften mangelt, sind die Jobaussichten sehr gut.

+



Dezember 2019, Wirtschaftszeitung

Steuer und Finanzen

2

Ehrenamt spart Steuern

Wenn es um Steuerfragen geht, ist Kompetenz gefragt. Die Fachleute der Bremerhavener Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft CT Lloyd GmbH erläutern in Business & People deshalb regelmäßig wichtige Entscheidungen der Finanzgerichte und vermitteln grundlegende Informationen aus dem Steuerrecht. Die heutigen Themen: Ehrenamt und Sportförderung.

Von Heike Thiele-Witte

hrenamtliches Engagement ist wichtig für unsere Gesellschaft. "Deswegen wird es unter Umständen auch steuerlich gefördert", betont die Geschäftsführerin der Bremerhavener Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft CT Lloyd GmbH, Heike Thiele-Witte, in ihrem Beitrag für Business & People:

In Deutschland engagieren sich gut **40 Prozent der Bundesbürger** ab 14 Jahren ehrenamtlich. Welche steuerlichen Vergünstigungen für dieses freiwillige Engagement beansprucht werden können, hat nun die Steuerberaterkammer Stuttgart erklärt.

Für bestimmte ehrenamtliche Tätigkeiten gewährt das Finanzamt die sogenannte Übungsleiterpauschale von 2.400 Euro pro Jahr, sodass nur ein darüber hinausgehender Betrag steuer- und sozialabgabenpflichtig ist. Beanspruchen können den Freibetrag nicht nur Übungsleiter, sondern beispielsweise auch Trainer in Sportvereinen, Chorleiter oder Ausbilder bei der freiwilligen Feuerwehr. Voraussetzung ist, dass die Tätigkeit im Dienst beziehungsweise Auftrag einer öffentlichen oder öffentlich-rechtlichen Institution, eines gemeinnützigen Vereins, einer Kirche oder einer vergleichbaren Einrichtung erbracht wird. Die Tätigkeit muss zudem gemeinnützige, mildtätige oder kirchliche Zwecke fördern und darf nur im Nebenberuf ausgeübt werden.

Daneben existiert die sogenannte **Ehrenamtspauschale von 720 Euro** pro Jahr, die sich für jede Art von Tätigkeit bei ge-



Heike Thiele-Witte

meinnützigen Vereinen sowie kirchlichen und öffentlichen Einrichtungen beanspruchen lässt, beispielsweise für eine Tätigkeit als Vereinsvorstand, Schatzmeister, Platz- oder Gerätewart. Voraussetzung hierfür ist, dass das Ehrenamt im ideellen Bereich, also in der Vereinsarbeit oder in einem sogenannten Zweckbetrieb, ausgeübt wird.

Mein Tipp: Hat die ehrenamtlich tätige Person keine sonstige Anstellung, sollte die ehrenamtliche Tätigkeit im Rahmen eines regulären Arbeitsverhältnisses ausgeübt werden (dafür ist ein schriftlicher Arbeitsvertrag notwendig). Denn dann lässt sich der Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 1000 Euro und zusätzlich der Freibetrag von 720 Euro von den Einnahmen abziehen, sodass insgesamt 1720 Euro steuerfrei bleiben. Übungsleiter- und Ehrenamtspauschale können für dieselbe ehrenamtliche Tätigkeit nicht parallel geltend gemacht werden.

Ehrenamtlich Tätige dürfen selbstgetragene Kosten, die für das Ehrenamt anfallen, in begrenztem Rahmen als Werbungskosten oder Betriebsausgaben abziehen. Dies ist grundsätzlich möglich, wenn die Ausgaben den Betrag der steuerfreien Einnahmen übersteigen. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs lassen sich Verluste aus einer Übungsleitertätigkeit auch dann absetzen, wenn die Einnahmen nicht höher waren als der Freibetrag.

Übrigens: Nach den Plänen der Länder-Finanzminister sollen die steuerlichen Anreize für ein ehrenamtliches Engagement in nächster Zeit verbessert werden.

Gewerbliche Einnahmen

Überraschend dürfte die Entscheidung des Finanzgerichtes Thüringen zum Thema Sportförderung sein, die Heike Thiele-Witte im weiteren Teil der CT-Lloyd-Kolumne erläutert. Zahlungen aus der Sportförderung für Profisportler können demnach vom Finanzamt als gewerbliche Einnahme gewertet werden: Wer sportlich international erfolgreich sein will, muss sehr viel Zeit in das Training und die Vorbereitung von Wettkämpfen investieren. Daneben bleibt nur selten Raum für eine berufliche (Vollzeit-) Tätigkeit. Um dennoch die Kosten des Sports und die Lebenshaltung zu finanzieren, kann die Sportförderung durch Stif-



Für bestimmte ehrenamtliche Tätigkeiten wie beispielweise Trainer in Sportvereinen oder Ausbilder bei der freiwilligen Feuerwehrgewährt das Finanzamt die sogenannte Übungsleiterpauschale von 2400 Euro pro Jahr.

Foto: Colourbox.de

tungen oder Sponsoren ein Ausweg sein. Allerdings kann das steuerlich Konsequenzen nach sich ziehen, hat das Finanzgericht Thüringen (FG) klargestellt. Der Kläger war Rennrodler und hatte mehrere Sponsoren. Außerdem erhielt er von seinem Leistungsniveau abhängige Zahlungen von einer Stiftung. Für den vierten Platz bei den Olympischen Winterspielen zahlte ihm die Stiftung zusätzlich eine Prämie. Während der Sportler von sonstigen Einkünften ausging, qualifizierte das Finanzamt die Leistungen der Sportförderung in Einkünfte aus Gewerbebetrieb um.

Das FG hielt die dagegen gerichtete Klage für unbegründet. Der Kläger habe nicht unerhebliche Einkünfte aus gewerblicher Tätigkeit im Rahmen von Sponsorenverträgen erzielt und sei als Profisportler tätig. Daher ergebe sich ein untrennbarer Zusammenhang mit seinen gewerblichen Einkünften als Sportler. Der Kläger sei als Teilnehmer an Olympischen Spielen, Europa- und Weltmeisterschaften nicht mehr als Amateur, sondern als gewerblicher Profisportler anzusehen. Dafür spreche schon die Höhe seiner Einnahmen. Auch wenn in an-

deren Sportarten höhere Vergütungen gezahlt würden, seien sportbedingte Einnahmen von mindestens 30.000 Euro pro Jahr ein deutliches Anzeichen für eine Tätigkeit als Berufssportler.

Ausreichend sei der objektive betriebliche Anlass, sodass auch Zuschüsse, Geschenke und so weiter Betriebseinnahmen darstellen könnten. Die Zuwendung der Stiftung sei sogar als nachträgliches Entgelt, als Leistungsprämie – anknüpfend an eine bestimmte Leistungserbringung – gezahlt worden. Die Stiftung habe schriftlich bestätigt, dass der Betrag "als Anerkennung für diese Leistung" gezahlt werde, mithin als Prämie für einen bestimmten Erfolg des Klägers als Profisportler.

Diese Formulierung zeigt laut Finanzgericht, dass die Zahlung im Rahmen der gewerblichen Sportlertätigkeit geleistet wurde. Die Zahlungen der Stiftung seien vergleichbar mit jenen, die der Sportler von Sponsoren erhalte. Sie seien im Rahmen des einheitlichen Gewerbebetriebs des Klägers angefallen. Sie seien betrieblich veranlasst, da sie wirtschaftlich und sachlich mit dessen gewerblicher Tätigkeit zusammenhingen.

Kompetenz in den Kanzleien stärker nutzen

"Steuerberater garantieren eine hohe Qualität, auf die sich der Verbraucher verlassen kann." Dies hat der Präsident des Deutschen Steuerberaterverbandes Harald Elster zur Eröffnung des diesjährigen Deutschen Steuerberatertages in Berlin betont. Elster verwies dabei auf die besondere fachliche Expertise, die jeder Steuerberater durch regelmäßige Fortbildungen stets auf dem neuesten Stand halten müsse.

Gleiches gelte auch für die Ausbildungsstandards der Kanzleimitarbeiter. Umso wichtiger sei es, auch die Ausbildungsordnung für Steuerfachangestellte fit für die Zukunft zu machen. Elster stellte klar: "Wir wollen Bewährtes erhalten, wo es gut funktioniert. Aber frischen Wind dort spüren, wo es in der Praxis sinnvoll ist." Nur so werde es gelingen, motivierte Jugendliche für die Ausbildung in der Steuerberatung zu begeistern. "Holen wir die Besten von ihnen in unsere Kanzleien!", appelliert Elster mit Blick auf den immer stärkeren Fachkräftemangel auch in der Steuerberaterbranche.

Rechtssichere Gesetzestexte

Die Kompetenz in den Kanzleien wird von der Politik aber möglicherweise nur unzureichend genutzt. Rechtssichere Gesetzestexte erfordern laut Elster, dass Politik und Verwaltung die Verbände - und damit die Stimmen der Praxis - anhören und ernst nehmen. "Und von ernst nehmen kann nicht die Rede sein, wenn wir Referentenentwürfe mit unrealistischen Fristen zur Stellungnahme bekommen", mahnte der Präsident des Steuerberaterverbandes. Er reagiert damit auf die bisweilen sehr kurzen Zeiträume für eine Beurteilung von Gesetzesentwürfen: "Für die Beurteilung der steuerlichen Regelungen im Referentenentwurf zum Klimaschutzprogramm 2030 hatten wir ganze 23 Stunden Zeit", kritisiert Elster.

Angemessener Schutz

Eindringlich mahnte Elster den Gesetzgeber, das Vertrauensverhältnis zwischen Beratern und Klienten nicht zu belasten: "Vertrauen im Mandatsverhältnis ist ein Eckpfeiler der Steuerrechtspflege. Für uns steht dieses hohe Gut in unserem Rechtsstaat nicht zur Disposition." Doch der DStV-Präsident sieht seinen Berufsstand zunehmend Misstrauen ausgesetzt: "Misstrauen des Gesetzgebers, der Finanzverwaltung und der Gesellschaft – das ist Gift für unser vertrauensvolles Mandantenverhältnis und unseren gesamten Berufsstand," Auch an der Whistleblower-Richtlinie, die das Europäische Parlament verabschiedet hat, lässt Elster kein gutes Haar. So fallen beispielsweise Rechtsanwälte nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie, obwohl sie als Organ der Rechtspflege den Steuerberatern gleichgestellt sind. Dies sei kein angemessener Schutz des Mandatsgeheimnisses und eine nicht nachvollziehbare Ungleichbehandlung im Verhältnis zu Rechtsanwälten.

Sportliche Unternehmen

Sportförderung als Ehrensache: Die BMW Group, die Fraport AG und das Bildungszentrum Energie GmbH sind besonders "spitzensportfreundliche Betriebe 2019" in Deutschland.

Der Präsident des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB), Alfons Hörmann, und die Vorsitzende der Sportministerkonferenz (SMK), Bremens Sportsenatorin Anja Stahmann, haben die Unternehmen in Bremerhaven ausgezeichnet. In seiner Ansprache lobte Hörmann die enge Partnerschaft zwischen Unternehmen und Sport. "Die Preisträger sind Vorbilder für einen wesentlichen Beitrag unserer Gesellschaft zum Sport und für ein Bekenntnis zur Spitzenleistung. Die soziale Absicherung durch eine spitzensportkompatible Ausbildung oder Anstellung ist für Athletinnen und Athleten heute fast genauso wichtig wie optimale Trainingsbedingungen", sagte Hörmann. "Ich bin der festen Überzeugung, dass wir künftig herausragende Talente nur noch mit der Aussicht auf eine erfolgreiche Duale Karriere für den Spitzensport gewinnen können, deshalb spielt das Thema auch in der aktuellen Reform der Spitzensportförderung eine wichtige Rolle."

Zeitliche Streckung der Ausbildung

Maßgeblich bei der Auswahl der Preisträger war die Frage, ob die Projekte langfristig sowie auch für Athletinnen und Athleten aus verschiedenen Bundesländern zugänglich angelegt sind und eine zeitliche Streckung der Ausbildung ermöglicht wird. Zu den weiteren Kriterien zählen Vereinbarungen zu notwendigen Freistellungen für Training und Wettkämpfe.



Senatorin Anja Stahmann, Oliver Ferschke, Head of HR-Marketing and Emplyer Branding BMW Group, Klaus Sarsky, Laufbahnberater und Stellvertretender Stützpunktleiter Olympiastützpunkt Bayern, DOSB-Präsident Alfons Hörmann.

+

Wichtiger Rat zu Existenzfrage

Ob jung oder alt, Arbeitnehmer oder Selbstständiger – jeder kann berufsunfähig werden. "Eine Berufsunfähigkeitsversicherung ist unter Umständen sinnvoll", sagt Rechtsanwalt und Notar Renke Havekost. Ob die wirklich zahlen muss, wird häufig erst in einem langwierigen Verfahren festgestellt, weiß Havekost aus seiner Erfahrung als Fachanwalt für Versicherungsrecht in der Bremerhavener Kanzlei Dr. Schmel: "Deswegen ist es empfehlenswert, sich schon beim Antrag auf Versicherungsleistung wegen Berufsunfähigkeit anwaltlich beraten zu lassen. "

ine körperliche Erkrankung, ein Unfall oder ein psychisches Leiden – es kann viele Gründe haben, warum jemand das Gefühl hat, nicht mehr arbeiten zu können. Aber schon zwischen den Begriffen arbeitsunfähig und berufsunfähig liegt ein gravierender Unterschied: "Berufsunfähigkeit setzt voraus, dass man tatsächlich keine Aussicht mehr hat. ins Berufsleben zurückzukehren", erläutert Havekost. Wenn jemand arbeitsunfähig ist, aber weiter die berechtigte Aussicht besteht, dass er nach der entsprechenden Behandlung wieder an den Arbeitsplatz zurückkehren kann, liegt dagegen "nur" Arbeitsunfähigkeit vor. Im Fall einer Arbeitsunfähigkeit können die Betroffenen darauf vertrauen, dass ihr Lebensunterhalt beispielsweise über die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall oder bei Selbstständigen über eine Krankentagegeld-Versicherung gesichert ist.

Im Fall der Berufsunfähigkeit kommen für die Betroffenen neben dem persönlichen Schicksalsschlag häufig schwerwiegende finanzielle Auswirkungen hinzu: "Die Zahlungen aus der Rentenversicherung richten sich nach den gezahlten Beiträgen", erläutert Havekost. Den Statistiken der Deutschen Rentenversicherung zufolge liegt das Durchschnittsalter in Fällen voller Erwerbsminderung etwas über 51 Jahren – von einer vollen Rente sind die Betroffenen weit entfernt.

Berufsunfähigkeits-Versicherung

Die drohende Versorgungslücke kann durch eine Berufsunfähigkeits-Versicherung geschlossen werden. Doch ob die wirklich leistungspflichtig ist, hängt von vielen Faktoren ab: "Letztlich geht es dabei in der Regel um zwei Fragen: Besteht überhaupt Versicherungsschutz oder ist die Versicherung wegen falscher Angaben bei Vertragsabschluss nicht zur Zahlung verpflichtet? Und, ob überhaupt Berufsunfähigkeit vorliegt." berichtet Havekost aus seiner täglichen Praxis als Fachanwalt für Versicherungsrecht. Wenn eine Versicherung die Leistung ablehnt,

sollten sich die Betroffenen auf jeden Fall Unterstützung durch einen Fachanwalt holen, rät Havekost: "Manche Unklarheit kann ein Fachanwalt schon im direkten Kontakt mit der Versicherung klären, letztlich geht es ja darum eine langwierige und aufwendige Auseinandersetzung zu vermeiden." Kommt es zu einer gerichtlichen Klärung der strittigen Fragen, müssen in der Regel Gutachter eingeschaltet und viele Detailfragen geklärt werden. Einen Anwalt oder eine Anwältin einzuschalten, ist nicht nur wegen der Komplexität des Verfahrens sinnvoll: "Wer so schwer erkrankt ist, unter psychischen Belastungen oder Unfallfolgen leidet, dass er berufsunfähig ist, hat schon genug mit sich selbst zu tun", weiß Renke Havekost.

Genauso hilfreich – und für das weitere Verfahren unter Umständen von entscheidender Bedeutung - ist es, schon beim Antrag an die Berufsunfähigkeits-Versicherung gründlich zu sein. "In der Regel müssen sehr viele Fragen beant-



Guter Rat kann Gerichtsstreit verhindern: Renke Havekost, ist Fachanwalt für Versicherungsrecht.

Foto: Heume

wortet werden, zum Teil auch solche, deren Tragweite ein juristischer Laie gar nicht erkennen kann", betont Havekost. Für die auf den Fragebogen folgende Entscheidung der Versicherung sind nicht nur die einzelnen Inhalte, sondern auch die Vollständigkeit der Auskünfte wichtig: "In einer solchen Lage übersieht man leicht etwas oder schätzt etwas als unerheblich ein, das aber hinterher tatsächlich eine Ablehnung der erwarteten Leistung auslösen kann." Aus einer Erfahrung kennt Havekost zahlreiche solcher Fälle. Einer der "Klassiker" ist es dabei, dass Vorerkrankungen nicht angegeben werden: "Wenn man als gesund aus dem Krankenhaus entlassen wurde, hakt man das Thema ja zumeist erleichtert ab", sagt Havekost - in der Regel

sieht aber die Versicherung in dem Nichtangeben einer inzwischen ausgeheilten Erkrankung einen Grund, später Leistungen zu verweigern.

Zu Offenheit rät Renke Havekost daher auch jenen, die eine Berufsunfähigkeits-Versicherung beantragen wollen. "Vollständige Angaben sind unbedingt erforderlich", unterstreicht der Fachanwalt. Sollten bei einem späteren Eintreten der Berufsunfähigkeit Lücken in der Krankengeschichte auftreten, "führt das mit großer Wahrscheinlichkeit zu Komplikationen", so Havekost. An dieser Stelle bedarf es aber keiner anwaltlichen Hilfe: "Ein guter Versicherungsvertreter achtet von sich aus darauf, dass er seine Kunden auch hierbei sorgfältig

Sicher zum Vermögen

Es gibt viele gute Gründe, bereits zu Lebzeiten Vermögen beispielsweise an Angehörige zu übertragen. Doch bei der Vermögensplanug wird nicht immer an die Lebensversicherung gedacht. "Dabei bietet sie durch ihre besondere Konstruktion und steuerliche Privilegien besondere Gestaltungsmöglichkeiten", sagt Norbert Blank, Geschäftsführer der Allianz-Generalvertretung NMS Blank OHG in Bremerhaven.

An einem Versicherungsvertrag können mehrere unterschiedliche Personen beteiligt sein - dadurch bietet eine Lebensversicherung Gestaltungsoptionen, die andere Vermögensanlagen nicht haben. Der Versicherungsnehmer, der den Vertrag abschließt, kann nicht nur sich selbst, sondern auch das Leben einer anderen Person versichern. Zudem kann er bestimmen, wer in den Genuss der Versicherungsleistung kommt. Auch die Beitragszahlung kann auf Dritte übertragen werden.

Das eigene Leben zu versichern und den Bezug der Leistung auf einen Dritten zu übertragen, eröffnet Perspektiven für die Vermögensplanung. Steuerlich wird das für den Bezugsberechtigten erst wirksam, wenn ihm die Versicherungssumme ausbezahlt wird. Im Erlebensfall unterliegt der Betrag der Einkommens- und der Schenkungssteuer; im Todesfall fällt Erbschaftssteuer an. Derjenige, der die Versicherung abgeschlossen hat, behält die Verfügungsgewalt über den Vertrag und kann jederzeit auch eine andere Person als den ursprünglich Begünstigten einsetzen. Dieses Modell ist insbesondere deshalb interessant, weil die Zahlung der Versicherungsleistung im Todesfall außerhalb des Nachlasses erfolgt und deshalb unabhängig beispielsweise von testamentarischen Bestimmungen ist.

Steuerlich attraktiv ist regelmäßig die Schenkung einer Lebensversicherung. Wenn der Begünstigte auch Inhaber des Vertrages wird. Diese Übertragung unterliegt zwar der Schenkungssteuer – Bemessungsgrundlage ist aber nicht die spätere Auszahlung sondern der Rückkaufwert zum Zeitpunkt der Übertragung. Die Auszahlung selbst ist später steuerfrei.

Hinter der Absicht, jemand als Begünstigten der eigenen Lebensversicherung einzusetzen, steht häufig der Wunsch, anderen schon zu Lebzeiten



Versicherungsexperten: Für Malte und Norbert Blank steht die Kundenberatung im Vordergrund.

etwas zu übergeben oder späteren Streit um den Nachlass zu vermeiden. Hat der Schenker die Sorge, dass der Begünstigte mit dem Vermögen nicht in seinem Sinne umgehen könnte, lässt sich unkompliziert ein Verfügungsschutz einbauen. Der Schenker behält einen Anteil - ausreichend ist schon ein Prozent – an der Leistung für sich. Damit wird sichergestellt, dass vorzeitige Verfügungen vom Begünstigten nur gemeinsam mit dem Schenker vorgenommen werden kön-

Ein wichtiger Aspekt bei der Vermögensübertragung zu Lebzeiten ist die Liquiditätsplanung für den Erbfall. Gerade bei werthaltigen Nachlässen werden kurzfristig Zahlungen wie Erbschaftssteuer oder Pflichtteilzahlungen erforderlich, ohne dass der zahlungspflichtige Erbe die notwendige Liquidität besitzt. Lebenslange Risikolebensversicherungen bieten in diesen Fällen eine ideale Absicherung, weil Erbe sehr schnell Liquidität bekommt, ohne beispielsweise eine Immobilie schnell und vielleicht sogar unter Wert verkaufen zu müssen.

Jetzt zuschlagen und € 9.355,-1 sparen! Inkl. 5 Jahre Garantie²

Der Caddy – mehr Auto für weniger Geld.

Caddy Trendline 1,4 l TSI BMT 96 kW (130 PS)

Kraftstoffverbrauch in 1/100 km: innerorts 8,1, außerorts 5,7, kombiniert 6,6. CO_2 -Emissionen in g/km: kombiniert 150.

Ausstattung: Metallic-Lackierung, Plus-Paket, Dachreling schwarz, Klimaanlage, Radio "Composition Media", Lederlenkrad, Sitzheizung vorn, ParkPilot hinten, Vorbereitung für Anhängevorrichtung, Ganzjahresreifen u. v. m.

20.241,52 €

Fahrzeugpreis: inkl. Überführungskosten Leasing-Sonderzahlung: Nettodarlehensbetrag (Anschaffungspreis) Sollzins (gebunden) p.a.:

30.299,90 € Effektiver Jahreszins: Jährliche Fahrleistung: Vertragslaufzeit: Gesamtbetrag:

2,33 % 36 monatliche Leasingraten à

36 Monate 5.370,-€

2,33 %

95,-€

 $10.000 \, km$

Ein Angebot für Privatkunden der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrags nötiger

Unterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher Angebot gültig bei gleichzeitiger Inzahlungnahme Ihres alten Fahrzeugs bei Kauf, Finanzierung oder Leasing eines neuen Caddy. Die Aktion gilt für folgende Gebrauchtwagen: alle Volkswagen Nutzfahrzeuge, Volkswagen PKW, alle Fremdfabrikate mit LKW- oder PKW-Zulassung. Ausgenommen sind die Konzernmarken der Volkswagen AG: Audi, Bentley, Bugatti, Ducati, Lamborghini, MAN, Porsche, Scania, Seat, Škoda. Abbildung zeigt Sonderausstattung gege Mehrpreis. Angebot gültig bis 31.12.2019 und solange der Vorrat reicht. ¹ Gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers für ein vergleichbar ausgestattetes Serienmode

 2 Herstellergarantie 2 Jahre plus Anschlussgarantie für 3 Jahre und bis zu $100.000\,\mathrm{km}$ Gesamtlaufleistung

Nutzfahrzeuge



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

Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Stand 11/2019.

www.schmidt-und-koch.de

Im Homeoffice die richtige Balance finden

Wer im Homeoffice arbeitet, kann selbstständiger planen und konzentrierter arbeiten als die Kollegen im Büro. Das ergab eine Umfrage des Wissenschaftlichen Instituts der AOK (WIdO). Die Befragung zeigt aber auch, dass Schlafstörungen, Konzentrationsprobleme und Gereiztheit im Homeoffice häufiger auftreten.

b im Zug, beim Projektpartner oder am heimischen Schreibtisch: Rund 40 Prozent der Beschäftigten arbeiten schon heute regelmäßig außerhalb ihres Unternehmens, unabhängig von Ort oder Zeit. Knapp die Hälfte davon arbeitet häufig von zu Hause aus. Eine aktuelle Befragung des Wissenschaftlichen Instituts der AOK (WIdO) zeigt die großen Vorteile von Homeoffice. Dazu gehört, dass die Beschäftigten ihre Arbeit selbstständiger planen können und mehr Entscheidungsfreiheit haben. Für die Umfrage wurden etwa 2.000 Beschäftigte zwischen 16 und 65 Jahren befragt.

Mehr Arbeitszufriedenheit

Computer, E-Mails und Internet ermöglichen flexible Arbeitszeiten und Arbeitsorte. Arbeitnehmerinnen und Arbeitneh-

Fehlzeiten-Report 2019

» Der Fehlzeiten-Report wird jährlich vom Wissenschaftlichen Institut der AOK, der Universität Bielefeld und der Beuth Hochschule für Technik herausgegeben und nimmt jeweils ein aktuelles Schwerpunkt-

thema aus dem Bereich des Betrieblichen Gesundheitsmanagements in den Blick. Für den aktuellen

Report untersuchen die Autoren in 30 Fachbeiträgen, welche Chancen und Risiken die Digitalisierung

für die Arbeitswelt und für die Gesundheit der Beschäftigten birgt, wie entgrenztes Arbeiten gesund-

heitsgerecht gestaltet werden kann und welche Herausforderungen und Chancen sich daraus künftig

für das Betriebliche Gesundheitsmanagement ergeben. Zusätzlich enthält der Fehlzeiten-Report detaillierte Arbeitsunfähigkeitsanalysen auf der Grundlage der Daten von 13,9 Millionen AOK-versicher-

mer können sich ihre Arbeitszeit selbst einteilen und so legen, dass sie andere Belange wie das Familienleben oder die Pflege von Angehörigen besser integrieren können.

Neben einer höheren Autonomie gehört für mehr als zwei Drittel (67,3 Prozent) dazu, dass sie zu Hause mehr Arbeit bewältigen können, und drei Viertel (73,7 Prozent) schätzen daran, dass sie konzentrierter arbeiten können als am Arbeitsplatz. Darüber hinaus beschreibt fast jeder Zweite (45,8 Prozent) mit Homeoffice seinen Arbeitsaufwand außerhalb des Unternehmens als genau richtig.

"Doch flexibel zu arbeiten, kann auch Nachteile haben. Beispielsweise verschwimmt die Grenze zwischen Job und Privatleben stärker", sagt Helmut Schröder, stellvertretender Geschäftsführer des

WIdO und Mitherausgeber des Fehlzeiten-Reports. Fast ein Fünftel der Homeoffice-Arbeitenden berichtet, dass es schwierig ist, Arbeitszeit und Freizeit unter einen Hut zu bekommen. Auch Anrufe oder Mails des Arbeitgebers außerhalb der Arbeitszeiten sind ein Problem.

Mehr psychische Belastungen

Die psychischen Belastungen der Arbeit im Homeoffice sind daher nicht zu unterschätzen. "Erschöpfung, Konzentrationsprobleme, Schlafstörungen - wer viel im Homeoffice arbeitet, leidet häufiger unter solchen Problemen als andere Beschäftigte", sagt Helmut Schröder vom WIdO. Fast 70 Prozent der Arbeitenden im Homeoffice berichteten über Wut und Verärgerung. Bei den Beschäftigten, die im Unternehmen arbeiten, waren es nur knapp 60 Prozent. Außerdem fühlten sich 73,4 Prozent der Befragten mit Homeoffice in den letzten vier Wochen erschöpft. Demgegenüber sprachen lediglich 66 Prozent derjenigen, die nur in der Firma tätig sind, von Erschöpfungssymp-

"Es mag auf den ersten Eindruck wie ein Widerspruch klingen, dass sowohl die psychischen Belastungen als auch die Arbeitszufriedenheit im Homeoffice hö-



Die psychischen Belastungen der Arbeit im Homeoffice sind nicht zu unterschätzen.

her sind. Aber ob sich durch die Veränderungen aufgrund der Digitalisierung gesundheitsförderliche oder gesundheitsschädigende Effekte ergeben, ist wesentlich von der konkreten Gestaltung der Arbeit abhängig und von den digitalen Kompetenzen der Menschen", sagt Antje Ducki, Professorin an der Beuth Hochschule für Technik und Mitherausgeberin des Fehlzeiten-Reports.

Betriebliche Gesundheitsangebote

Um Beschäftigte zu entlasten, können Unternehmen ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch Angebote des Betrieblichen Gesundheitsmanagements unterstützen, das von Krankenkassen

durchgeführt wird. "Die AOK ist hier seit vielen Jahren sehr erfolgreich. Im Zuge der Digitalisierung verändern wir aber auch unser Betriebliches Gesundheitsmanagement und greifen digitale Techniken auf", sagt Jens Martin Hoyer, stellvertretender Vorstandsvorsitzender des AOK-Bundesverbandes.

Eines dieser Angebote ist das Onlineprogramm "Gesund führen", bei dem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in sechs individuell durchführbaren Modulen ihr Führungsverhalten reflektieren. Sie lernen dabei, die Gesundheit ihrer Mitarbeiter gezielt zu fördern und sich auch um die eigene Gesundheit zu küm-

Wintercup der Amateurfußballer

ten Arbeitnehmern.

Für Fußballfans in Bremerhaven gibt es wenige Tage nach Weihnachten eine weitere Bescherung. Am 27. und 28. Dezember treffen rund 20 Mannschaften aus Bremen und Bremerhaven in der Sporthalle am Nordsee-Stadion beim AOK-Wintercup aufeinander. Am ersten Tag tragen die Amateurmannschaften ab 17 Uhr die Vorrunde aus, die Endrunde folgt am nächsten Tag ab 15 Uhr.

Rote Blinklichter für Eishockeyfans

Gemeinsam mit den Fans der Fischtown Pinguins will die AOK Bremen/Bremerhaven am 16. Januar 2020 die Bremerhavener Eisarena zum Leuchten bringen. An diesem Tag wird auf dem Eis das Heimspiel gegen den EHC Red Bull München ausgetragen. Die AOK Bremen/Bremerhaven, Gesundheitspartner des Eishockeyclubs, ist mit dabei und hat für jeden Fan ein rotes Blinklicht parat. Wie im vergangenen Jahr sollen dann kurz vor Spielbeginn tausende Lichter die dunkle Arena aufhellen.

Kontakte knüpfen beim Karrieretag

Schüler und Erwachsene, die eine Ausbildungsstelle oder einen neuen Job suchen, sollten sich den 7. Februar vormerken. Dann geht im Maritim Hotel & Congress Centrum Bremen der 5. Bremer Karrieretag über die Bühne. Angesprochen sind Interessierte aller Branchen. Auf der Messe möchten Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen erste Kontakte knüpfen, Besucher können an Ort und Stelle ihre Bewerbungsunterlagen abgeben. Auch die AOK Bremen/Bremerhaven ist vor Ort und wird sich als Arbeitgeber präsentieren, der seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern moderne Arbeitsbedingungen, interessante Weiterbildungs- und Karrierechancen sowie große Sicherheit bietet. Bestandteil der Messe ist auch der kostenlose Bewerbungsmappen-Check. Auf einer Bühne geben Experten Karrieretipps und stellen Ausbildungs- und Studienwege vor. Der Eintritt ist kostenlos.

+

Gesund und fit in die Firma

Im Weser-Stadion wurden kürzlich die Gewinner der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" ausgezeichnet.

Keine langen Schlangen an überfüllten Kreuzungen, kein Gehupe und keine gestressten Gesichter: Wer sich aufs Rad statt ins Auto schwingt, kommt wesentlich entspannter ins Büro und tut auch noch etwas für die eigene Fitness und Gesundheit. Damit mehr Menschen diese Möglichkeit nutzen, halten die AOK und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die bundesweite Mitmachaktion "Mit dem Rad zur Arbeit" am Laufen. Im Land Bremen haben in diesem Jahr 7041 Frauen und Männer aus 912 Betrieben daran teilgenommen - ein neuer Spitzenwert.

Preisverleihung im Weser-Stadion

Die Radler traten als Einzelne an oder gehörten zu einem der 1122 gemeldeten Firmenteams. "Es ist toll, dass sich über 7000 Leute auf den Weg gemacht haben und regelmäßig Fahrrad gefahren sind, um gesund zu bleiben und das eigene Herz-Kreislauf-System zu stärken", sagte Jörg Twiefel, Stellvertreter des Vorstands der AOK Bremen/Bremerhaven, bei der Preisverleihung im Weser-Stadion. Außerdem hätten sie durch die Nutzung dieses abgasfreien Verkehrsmittels einen Beitrag zum Klimaschutz geleistet und insgesamt rund 332,52 Tonnen Kohlendioxid eingespart.

Gemeinsam mit der Vorstandsvorsitzenden des ADFC Bremen, Bonnie Fenton,



Hauptpreisgewinnerin Christiane Ludwig mit dem gewonnenen E-Bike im Wert von Foto: Jens Lehmkühler 2500 Euro.

gratulierte Jörg Twiefel den Einzelgewinnern und Teams, die zwischen drei und 36 Kilometern pro Tag auf dem Fahrrad zurückgelegt hatten. Den Hauptpreis nahm Christiane Ludwig von der Bremischen Schwesternschaft vom Roten Kreuz entgegen: ein von der Sparkasse Bremen gestiftetes E-Bike im Wert von 2500 Euro. Über eine "Donauflusskreuzfahrt Rad & Schiff" von SE Tours im Wert von 2000 Euro konnte sich Holger Diedrichsen vom Gesamthafenbetriebsverein im Lande Bremen freuen. Im Juli nächsten Jahres schippert der Bremerhavener mit seiner Frau von Passau nach Budapest auf der Donau entlang, an Land will das Paar dann Ausflüge mit dem Fahrrad unternehmen. Bis dahin werde er weiterhin jeden Tag "bei Wind und Wetter" die rund fünf Kilometer lange Strecke von

Speckenbüttel aus zu seinem Arbeitsplatz in der Franziusstraße im Überseehafen zurücklegen, versichert der 61-Jährige. "Ich hänge nicht im Stau oder an den Ampeln fest, und seit ich ein E-Bike habe, komme ich entspannt bei der Arbeit an, ohne völlig durchgeschwitzt zu sein."

In der Teamwertung sicherte sich das Team "Brasil" von Bremenports den ersten Preis. Carsten Rogge, Thorsten Döscher und Christian Stritz gewannen ein Wohlfühlwochenende im Center Park Nordseeküste, gestiftet vom Hol' ab! Getränkemarkt, und den Besuch eines Heimspiels der Eisbären Bremerhaven in der VIP-Loge für sechs Personen.

Mehr Informationen zur AOK-Mitmachaktion unter: www.mdrza.de/hb

Messe rund um **Bauen und Sanieren**

Betreten der Baustelle ausdrücklich erwünscht -Eltern sorgen für ihre Kinder: Unter diesem Motto wird die AOK Bremen/Bremerhaven vom 17. bis 19. Januar 2020 zum ersten Mal auf der Messe Hansebau/Bremer Altbautage vertreten sein. Während sich Besucher in den Bremer Messehallen 5, 6 und 7 über barrierefreies Bauen, Heizen mit Holz, Finanzierungen und viele weitere Gesichtspunkte des Bauens informieren können, informiert die Gesundheitskasse über ihre Leistungen und hält für jeden Besucher ein kleines Präsent bereit. Weitere Informationen finden Sie www.hansebau-bremen.de

Zuschüsse für Gesundheitskurse

Es braucht nicht viel, um für die eigene Gesundheit aktiv zu werden. Anleitung und Unterstützung gibt es bei Kursen, welche die Versicherten der AOK Bremen/Bremerhaven mit ihren Gesundheitsgutscheinen kostenlos oder gegen eine geringe Eigenbeteiligung zweimal im Jahr nutzen können. Kostenfrei sind Kurse bei den AOK-Gesundheitspartnern, die künftig überall im Land Bremen mit der Gesundheitskasse kooperieren.

Gesundheitsgutscheine

Eine Übersicht finden Versicherte ab Ende Dezember unter aok.de/bremen/gesundheitskurse. Dort gibt es auch Informationen zu den Gesundheitsgutscheinen. Die Teilnahme an Angeboten von Vereinen, Studios oder Praxen, die nicht Gesundheitspartner sind, erstattet die AOK mit 80 Prozent bis maximal 110 Euro. Bedingung ist jeweils, dass die Versicherten an mindestens 80 Prozent der Kursstunden teilgenommen haben. Interessierte sollten frühzeitig mit der Gesundheitskasse klären, ob eine Kostenerstattung möglich ist. (sw)

Infos unter 0421 1761 77150 und 0471 16 636 sowie unter aok.de/bremen/ gesundheitskurse

» Hamburg



Treffpunkt der maritimen Industrie aus aller Welt

Alle zwei Jahre wird Hamburg das Zentrum der internationalen maritimen Industrie. Vom 8. bis 11. September 2020 ist es wieder so weit: dann treffen sich Schiffbauer aus aller Welt zur Fachmesse Shipbuilding, Machinery and Marine Technology.

Die maritime Industrie aus Bremerha- Gruppe und des früheren Mitgesellven kann sich auf der Messe unter dem Hamburger Funkturm durchaus sehen lassen. Immerhin ist die Stadt dank ei-

schafters, der Familie Petram, zum größten Umbau und Reparaturstandort an der deutschen Küste geworden. ner geschickten Strategie der Rönner- Rund um die Docks des Familienunter-

nehmens im Fischereihafen und im Kaiserhafen sowie der "Dependance" in Cuxhaven hat sich ein breites Spektrum am kleinen und mittelständischen Unternehmen gebildet.

Stand in der Messehalle B 7

Sie haben die Möglichkeit, sich am Gemeinschaftsstand der Wirtschaftsförderung BIS Bremerhaven zu präsentieren. Der etwa 130 Quadratmeter große Stand wird sich voraussichtlich in der Messehalle B 7 befinden.

Kleine Unternehmen (KU) im Land Bremen können wieder eine Messeförderung für die Beteiligung an internationalen Fachmessen im In- und Ausland beantragen. Die Finanzierung erfolgt durch die Europäische Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und aus Landesmit-

Hannover Messe: "Industrie 4.0" kehrt zu den Wurzeln zurück

Die "Industrie 4.0" verändert auch den Ort, ar dem der Begriff vor neun Jahren geprägt wurde. Mi einem neuen Hallenkonzept rückt die Hannover Messe vom 20. bis 24. April 2020 alle wesentlichen Themen der industriellen Transformation in den Mittelpunkt. Im Zentrum steht dabei der Ausstellungsbereich "Digital Ecosystems", wo alle Softwarefragen entlang der industriellen Wertschöpfungskette beantwortet werden. "In Zeiten von Industrie 4.0 geht es um die flexible Fertigung, eigenständig miteinander kommunizierende Maschinen und Systeme sowie den autonomen Austausch von Prozessinformationen. Essentieller Bestandteil dafür ist die Software, die diese Prozesse abbildet. Auf der HANNOVER MESSE werden im stark wachsenden Ausstellungsbereich Digital Ecosystems alle relevanten Themenbereiche abgebildet", sagt Hubertus von Monschaw, Global Director Digital Ecosystems bei der Deutschen Messe AG.

"Künstliche Intelligenz"

Einen besonderen Stellenwert wird auf der kommenden Hannover Messe die "Künstliche Intelligenz" haben. Ort des Geschehens ist wiederum das Forum Industrie 4.0, in dem Forscher und Entwickler aus Industrie und Wissenschaft den neuesten Stand der Technik und der Konzepte präsen-

2019 zählte das Forum mehr als 7500 internationale Besucher. Top-Thema waren eindeutig Künstliche Intelligenz und Machine Learning.

Notiert

Ob ein neuer Fußboden im Wohnzimmer, Dämmmaterial für die Dachreparatur des Altbaus oder Fenster für den frischgebauten Bungalow – Häuslebauern und Renovierungswilligen fehlt es häufig an Zeit für Angebots- und Preisvergleiche. Abhilfe schaffen die hanseBAU und Bremer Altbautage: Von Freitag bis Sonntag, 17. bis 19. Januar 2020, versammeln sich Architekten, Zimmerer, Fensterbauer, Installateure, Gartenlandschaftsbauer und viele mehr in gleich drei Hallen der MESSE BREMEN



Chancen entwickeln

Kooperieren oder verlieren? Veränderungsdynamik und Komplexität fordern Unternehmen auch in Bremerhaven heraus. Darüber können sich die Teilnehmer des Wirtschaftsdialoges 2020 am 15. und 16. Mai austauschen und tragfähige Ideen für ihre Unternehmen entwickeln.

Im fünften Jahr bleibt der Bremerhavener Wirtschaftsdialog die Plattform für exklusive Geschäftskontakte und spannende Dialoge zwischen ansässigen Unternehmen, ihren überregionalen Partnern und den Experten, die in der Hauptveranstaltung zu den großen Themen der Zeit referieren werden.

Organisation durch BIS Bremerhaven

Die BIS Bremerhaven übernimmt wieder die Organisation und sucht dafür die Unterstützung aus der Wirtschaft. Im Gegenzug lädt sie die Gäste der Sponsoren ein und schafft eine stimmungsvolle Netzwerkveranstaltung. Der 5. Wirtschaftsdialog ist etwas anders als seine Vorläufer. Im August 2020 findet die Sail Bremerhaven statt. Das bedeutet, die traditionelle Abendausfahrt auf einem Großsegler findet erst wieder beim Wirtschaftsdialog 2021 statt. Aber die BIS wird ein adäquates neues Abendprogramm auf die Beine stellen. Der Wirtschaftsdialog bietet Raum zum Mitgestalten: Thematisch liegt der Schwerpunkt auf Unternehmen im Wandel und die Chancen, die in Vernetzung und Digitalisierung liegen. Dabei setzen die Veranstalter erstmalig ein digitales Kommunikations- und Moderationstool ein – jede Idee der Teilnehmenr steht allen im Moment der Eingabe zur Verfügung.

»Bremerhaven

Auf Kurs Sail Bremerhaven

vals vor fünf Jahren wird wohl kaum zu toppen sein. Aber die Sail Bremerhaven 2020 wird auf jeden Fall ein besonderes Ereignisfür die gesamte Region - und eine große Chance für jedes Unternehmen, sich und seinen Standort von der besten Seite zu zeigen.

Vom 19. bis 23. August 2020 soll die Sail wieder Tausende von Besuchern mit der besonderen Mischung aus Segeltradition,

Der Erfolg des Windjammer-Festi- Volksfest und maritimen Treffen anlo- schaft übernommen und wird – so sagen cken. Flaggschiff ist die Bark "Alexander von Humboldt II", deren Heimathafen Bremerhaven ist. Darüber hinaus erwarten die Veranstalter mehr als 250 Schiffe aus rund 20 Nationen, deren Besatzungen der Seestadt dann wieder internationales Flair verleihen. Viele der Schiffe unternehmen tagsüber Gästefahrten auf der Weser – dieses besondere Erlebnis ist der perfekte Rahmen für Unternehmen, wichtigen Kunden und Geschäftspartnern etwas Einzigartiges zu bieten.

> Die maritime Atmosphäre weiß auch Bundespräsident Frank Walter Steinmeier zu schätzen. Er hat die Schirmherr

die Veranstalter – die Einlaufparade am Eröffnungstag an Bord der "Alexander von Humboldt II" abnehmen.

Mit grandiosen Open-Air-Konzerten

Das bunte Geschehen auf dem Wasser findet seine nahtlose Fortsetzung an Land. Unter anderem sind grandiose Open-Air-Konzerte – darunter Auftritte von Sarah Connor, Chaka Khan und Revolverheld – geplant. Für die Sail verwandelt sich die ganze Stadt in einen Festplatz – Veranstaltungen sind sowohl rund um den Alten und den Neuen Hafen als auch im Fischereihafen geplant.

