BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION

INNENSTADT

Im Interview erläutert Oberbürgermeister Melf Grantz, wie Bremerhavens Zentrum nach dem Ankauf des Karstadt-Gebäudes neu belebt werden soll. **Seite 3**

FISCHEREIHAFEN

Bremerhavens Fischbahnhof wuchs zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur Groß-Verladeanlage. Ex-FBG-Geschäftsführer Reinhard Meiners erinnert sich. **Seite 8**

HANDWERK

Die Bremer Restauratorin Karen Melching widmet sich betagten Holzobjekten, um aus ihnen wieder echte Schmuckstücke zu machen. **Seite 20**

Sonderseiten „Nachhaltige Mobilität“

Die Diskussion darüber, wie sich der Klimawandel eindämmen lässt, hat längst auch den Verkehrssektor erfasst. Derzeit konzentriert sich die Diskussion beim Thema „Nachhaltige Mobilität“ vor allem auf Elektro-Fahrzeuge, während Brennstoffzellen noch ein Nischendasein führen. Die Debatte beschäftigt auch zahlreiche Unternehmen, denn immer mehr Nutzfahrzeuge sind mit unterschiedlichen Antriebstechnologien zu bekommen. Interessant wird der Umstieg auf Elektro-Autos besonders dann, wenn Firmen auf dem Betriebsgelände selbst Sonnenstrom produzieren. Foto: Heske

Seite 11-14

ANZEIGE

Zukunftszentrum berät zur künstlichen Intelligenz

Norddeutsche Anlaufstelle soll kleine und mittlere Unternehmen unterstützen

Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein erhalten vom Bund 5,5 Millionen Euro Fördermittel für den Start des gemeinsamen Regionalen Zukunftszentrums Nord (RZZ Nord) zur Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen bei der Anwendung künstlicher Intelligenz (KI). Gemeinsam mit dem Bildungswerk der Niedersächsischen Wirtschaft (BNW) und weiteren zwölf Konsortialpartnern bauen die vier Nordländer das RZZ Nord auf. Damit entsteht für die mehr als 500 000 kleinen und mittelständischen Unternehmen im Norden eine erste Anlaufstelle für alle Beratungs- und Unterstützungsangebote zum Einsatz menschenzentrierter KI und zu neuen Weiterbildungsformaten.

Künstliche Intelligenz wird zum Treiber des digitalen Umbruchs, beeinflusst daher Unternehmensstrukturen sowie -prozesse und damit den Qualifizierungsbedarf der Beschäftigten. Dank seines sozialpartnerschaftlichen Ansatzes soll das RZZ Nord Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen in den Blick nehmen. So haben die Unternehmen mit ihren Beschäftigten einen kompetenten Partner an der Seite, mit dem sie den technologischen Wandel erfolgreich für sich gestalten können, um sich besser für die Zukunft aufzustellen. Dahinter steht die Erwartung, dass viele norddeutsche Unternehmen mit Unterstützung des RZZ Nord ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ihre internationale Anschlussfähigkeit sichern können.

Das RZZ Nord will der Wirtschaft in Norddeutschland praxiserprobte Expertise zur Verfügung stellen und berät Unternehmen bei der Einführung und Anwendung von menschenzentrierter KI. Ferner lautet der Auftrag, die Unterstützungsbedarfe der verschiedenen Regionen und Branchen zur technologischen Innovation zu identifizieren und mit innovativen Lehr- und Lernformaten zu beantworten. Allen klein- und mittelständischen Unternehmen steht eine kostenlose Einstiegs- und Lotsenberatung rund um Fragen zu Digitalisierung und KI offen. Darauf aufbauend können die Unternehmen bis zu fünf Tage kostenfreie Expertenberatung in Anspruch nehmen. Das vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales geförderte Projekt läuft zunächst bis zum 31. Dezember 2022.

Die Nachhaltigkeit seiner Aktivitäten ist ein zentrales Anliegen aller Beteiligten des RZZ Nord. Es geht um tragfähige Strukturen und Netzwerke, mittels derer sich Unternehmen und Beschäftigte entwickeln können. Ein Kernstück ist der Aufbau einer sogenannten Community of Practice. Wissensträger in den Unternehmen, Experten aus der Forschung, Lernexperten, politische Institutionen und weitere Initiativen, die sich mit dem Strukturwandel beschäftigen, werden zusammengeführt und bilden ein lernendes Netzwerk.

Mit dieser länderübergreifenden Allianz sei ein sozialpartnerschaftlicher Schulterschluss gelungen, der mit anwendungsorientierter KI-Forschungsexpertise Know-how in Sachen Digitalisierung und KI in die norddeutsche Wirtschaft bringe. „Der enge Austausch von Wissenschaft und Praxis zur bestmöglichen Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen ist ein vielversprechender Ansatz“, ist Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann (CDU, Foto: Scheer) überzeugt. Denn die Arbeitswelt und die Kompetenzanforderungen an die Beschäftigten würden sich durch die Integration von künstlicher Intelligenz massiv verändern. „Und nicht zuletzt ist der länderübergreifende Ansatz für uns spannend – mit dieser vereinten Kraft machen wir auch auf anderen Gebieten sehr gute Erfahrungen.“

» Der enge Austausch von Wissenschaft und Praxis zur bestmöglichen Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen ist ein vielversprechender Ansatz. «

Bernd Althusmann (CDU), Niedersachsens Wirtschaftsminister

» Es geht nicht nur um neue Produkte, Geschäftsmodelle und Arbeitsprozesse – es bedarf veränderter Kompetenzen bei den Beschäftigten. «

Kristina Vogt (Linke), Wirtschaftssenatorin des Landes Bremen

Sozialpartnerschaftlicher Ansatz

„Wenn wir die Potenziale der KI nutzen wollen, brauchen wir eine innovative, betriebliche Weiterbildungskultur. Denn es geht nicht nur um neue Produkte, Geschäftsmodelle und erleichterte Arbeitsprozesse – es bedarf veränderter Kompetenzen bei den Beschäftigten in den Unternehmen“, sagt Kristina Vogt (Linke, Foto: Scheschonka), Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa. „Hier sehe ich den größten Gewinn des RZZ Nord: Es kann die erforderlichen Veränderungsprozesse auf den verschiedenen Ebenen sozialpartnerschaftlich mitgestalten und dabei die bisherigen Erfahrungen länderübergreifend zusammenführen.“

In allen Bereichen der Wirtschaft biete die Nutzung von KI großes Potenzial, sagt auch Tobias Lohmann, Sprecher der Geschäftsführung des Bildungswerks der Niedersächsischen Wirtschaft. Es sei davon auszugehen, dass die Investitionen in diese Technologie in den kommenden Jahren rasant steigen werden. „Ohne die Entwicklung menschlicher Fähigkeiten wird aber die Breite technisch nicht ausgeschöpft werden“, betont Lohmann. Die norddeutschen Sozialpartner brächten mit ihren Bildungswerken der Arbeitgeber und den Qualifizierungspartnern der Gewerkschaften Kompetenzen aus den Bereichen Strukturwandel und Arbeitsmarkttransformation, Qualifizierung und KI zusammen.

Wettbewerb für Talente der Robotik

Das Niedersächsische Wirtschafts- und Digitalisierungsministerium vergibt zum ersten Mal den „Robotik Talente Preis“ für Promotionen sowie Master- und Bachelorarbeiten im Bereich Robotik. Als Sonderpreis soll ein herausragendes Schulprojekt ausgezeichnet werden. Der Preis für Schulen würdigt die Ausbildung von Kindern und Jugendlichen im Bereich Robotik, die besonders geeignet ist, soziale Barrieren und tradierte Rollenbilder zu überwinden und darüber hinaus ohne freiwilliges Engagement von Lehrerinnen und Lehrern sowie Eltern kaum möglich ist.

„Robotik, Künstliche Intelligenz und Digitalisierung haben sich zu einer agilen Herausforderung für die deutsche Wirtschaft entwickelt“, sagt Niedersachsens Digitalisierungsstaatssekretär Stefan Muhle. Roboter und Mensch-Maschine-Kollaboration veränderten die Arbeitswelt immer schneller. „Unsere regionalen Hochschulen verfügen über anerkannte Forschungskompetenzen, niedersächsische Robotikunternehmen behaupten sich erfolgreich im Markt“, sagt Muhle. Startups hätten sich in diesem Feld etabliert. „Um den Nachwuchs fit für die robotergestützten Veränderungen zu machen und junge Wissenschaftler weiterhin in ihrer Arbeit zu motivieren sowie um die Zukunftsfähigkeit des niedersächsischen Wirtschaftsraums zu stärken, haben wir den Wettbewerb ins Leben gerufen.“

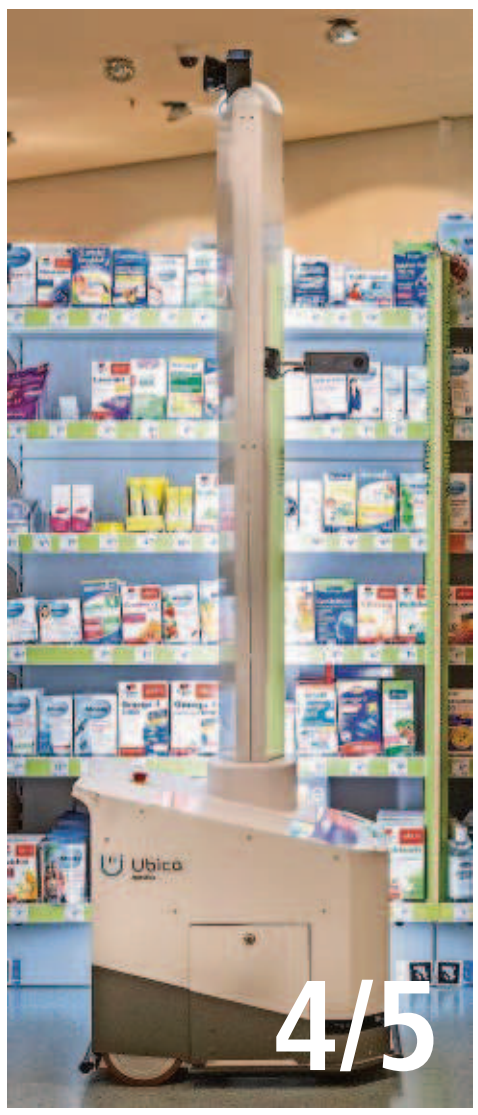
Bewerbung bis zum 15. Oktober

Bis zum 15. Oktober können Wettbewerbsbewerbungen eingereicht werden (E-Mail: christina.blume@mw.niedersachsen.de). Eine Jury aus Robotikexperten wird die Auswahl treffen. Die Auszeichnungen werden auf der Digitalkonferenz „Techtide 2021“ am 1. und 2. Dezember übergeben. Insgesamt beträgt das Preisgeld 10 000 Euro: Der „Robotik Talente Preis“ in der Kategorie „Promotion“ ist mit 3000 Euro, in der Kategorie „Masterarbeit“ mit 2500 Euro sowie in der Kategorie „Bachelorarbeit“ mit 1500 Euro dotiert. Beim Sonderpreis für Schulen winkt ein Preisgeld von 3000 Euro.

Editorial

Bei der Wahl zum 20. Deutschen Bundestag am 26. September werden nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamtes im Bundesgebiet etwa 60,4 Millionen Deutsche wahlberechtigt sein. Ein Themenfeld nimmt bei fast allen Parteien inzwischen breiten Raum ein: Die Frage lautet, welche Schritte zu gehen sind, um den Klimawandel noch eindämmen zu können. Die Herausforderungen „Dekarbonisierung der Wirtschaft“ und „klimaneutrale Produktion“ haben die Unternehmen längst erreicht. Auf Sonderseiten zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ beschäftigen wir uns mit Fragestellungen aus dem Verkehrssektor. Dabei führen wir allerdings keine Verzichtsdiskussion. Es geht um mehr – mehr Solarenergie, mehr Schienenverkehr, mehr Elektro-Förderung und mehr Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten. Da die regenerative Energie nicht ohne entsprechende Investitionen vom Himmel fällt, hat auch die bevorstehende 17. Windforce-Konferenz als Branchentreff der Offshore-Windindustrie und der „grünen“ Wasserstoffwirtschaft seinen Platz in dieser Ausgabe. Einen zweiten Schwerpunkt legen wir auf den Einzelhandel: Der Strukturwandel in den Innenstädten hatte bereits vor der Corona-Pandemie begonnen. Diese beschleunigte ohnehin vorhandene Trends wie den Online-Handel. Die Stadt Bremerhaven hat nun das geschlossene Karstadt-Haus von einem Investmentfonds gekauft, um durch den Abriss Raum zu schaffen für eine Neugestaltung des Zentrums. Im Interview erläutert Oberbürgermeister Melf Grantz die Pläne, die eine Markthalle einschließen. Zugleich bietet die Digitalisierung aber auch Lösungen für den stationären Handel: Roboter inventarisieren vollautomatisch Warenbestände. Ein Projekt der Hochschule Bremerhaven soll hingegen den regionalen Online-Handel stärken und die Nutzung von umweltfreundlichen Transportmitteln fördern. Hier verbinden sich die Themen Handel und Klimaschutz.

Ihr Christian Heske



4/5

8

11-14

15

Online-Handel

» Steuerliche Fallstricke

Neben dem Online-Einkauf ist auch das Verkaufen von privaten Dingen in Deutschland sehr beliebt. Doch hier ist Vorsicht geboten: Wer im Internet Waren anbietet – egal ob gewerblich oder privat –, sollte die steuerlichen Fallstricke kennen, rät die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen. Denn der Fiskus schaut genau hin.

6

Maritime Wirtschaft

» Fachmesse für Schiffbau

Firmen aus der Schiffbaubranche und der Zulieferindustrie treffen sich jedes Jahr auf der Messe Shipbuilding, Machinery & Marine Technology (SMM) in Hamburg. Kleine Firmen aus dem Land Bremen können für 2022 eine Messeförderung für eine Beteiligung beantragen.

7

Nachhaltige Mobilität

» Solarberatung für Firmen

Die Verwendung von Solarenergie kann sich für Firmen lohnen – in der Produktion, für Bürogebäude und zum Laden der eigenen Fahrzeugflotte aus E-Autos. Seit 1. September beschäftigt die Klimaagentur des Landes Bremen Energiekonsens einen Solar-Lotsen für die kostenlose Beratung.

11

Nachhaltige Mobilität

» E-Förderung für Gebrauchte

Beim Kauf eines E-Autos können Kunden staatliche Förderungen in Anspruch nehmen. Dies gilt auch für gebrauchte Stromer in den ersten zwölf Monaten nach der Erstzulassung – sofern noch kein Umweltbonus für das Auto beantragt wurde. Kraftfahrzeugsachverständiger Norbert Hardt erläutert, was zu bedenken ist.

13

Nachhaltige Mobilität

» Elektrische Nutzfahrzeuge

Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zum Verbrenner steigt stetig. Dieser Trend gilt nicht nur für private Pkw. Auch gewerbliche Nutzfahrzeuge kommen zunehmend in elektrischen Varianten auf den Markt, sagt Otto Stingl, Geschäftsführer des Bremerhavener Autohauses Schmalzried.

14

Ausbildung

» Kooperation für die Inklusion

Jugendlichen einen guten Start ins Berufsleben zu ermöglichen, gerade solchen mit gesundheitlichem Handicap – das haben sich das Berufsbildungswerks Bremen und die Fischtown Pinguins auf die Fahnen geschrieben. Sie kooperieren im Bereich Inklusion.

17

20

Gesundheit

» Achtsamkeit am Arbeitsplatz

Konzentrierter, kreativer und vor allem weniger gestresst – ein aktueller Forschungsbericht der Initiative für Gesundheit und Arbeit (iga) belegt die positiven Effekte von Achtsamkeit auf die Beschäftigten von Unternehmen und zeigt, wie Arbeitgeber gesunde Rituale im Joballtag etablieren können.

18

Industrie

» Blei- und Zinkhütte fusioniert

Die insolvente Nordenhamer Bleihütte ist Teil des Glencore-Konzerns geworden. Als Teil der Glencore-Gruppe erhält das Unternehmen einen neuen Namen: Nordenham Metall GmbH. Die Bleihütte und die Nordenhamer Zinkhütte werden unter dem Namen Glencore Nordenham zusammengeführt.

19

IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region.
Ausgabe September 2021

Herausgeber:
Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft mbH
Hafenstraße 142
27576 Bremerhaven

Anzeigenverkaufsleitung:
Jan Rathjen (verantwortlich)

Redaktion:
Christian Heske (verantwortlich)

E-Mail:
magazine@nwd-verlag.de
Telefon: 0471 5918-116

Druck: Druckzentrum Nordsee der NORDSEE-ZEITUNG GmbH, Bremerhaven

Lassen Sie uns reden über … Karstadt

Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz spricht im Interview über den Ankauf des Karstadt-Gebäudes durch die Stadt und über die Perspektiven zur Innenstadtentwicklung. Foto: Hartmann

Von Christian Heske

Die Schließung des Karstadt-Kaufhauses war eine Hiobsbotschaft für Bremerhaven. Jetzt hat die Stadt selbst die Initiative ergriffen und das leer stehende Gebäude im Zentrum der Innenstadt von einem Finanzinvestor angekauft. Im Interview erläutert Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD), wie die City der Seestadt neu belebt werden soll.

Für den Ankauf der Karstadt-Immobilie musste die Stadt mit einem internationalen Investor verhandeln. Da treffen wirtschaftliche Interessen auf den Anspruch, Stadt zu gestalten. Wie schwierig waren die Verhandlungen?

Die besondere Schwierigkeit besteht darin, dass wir es tatsächlich mit einer international agierenden Finanzgruppe zu tun hatten, deren Geschäft es im Zweifel nicht ist, eine Immobilie wie das ehemalige Karstadthaus zu entwickeln. Für derartige Fonds sind Immobilien eigentlich nur als Finanzobjekt interessant. Man kann das auch reales Monopoly nennen. Um mit solchen Unternehmen auf Augenhöhe verhandeln zu können, bedarf es international erfahrener Partner. Wir hatten das Glück, dass es über die Verbindungen des Vorstandsvorsitzenden der Weser-Elbe-Sparkasse, Peter Klett, gelungen ist, die Expertise solcher Partner nutzen zu können. Nur so konnten wir das Geschäft erfolgreich abzuschließen. Denn Sie müssen sich vorstellen, dass nach der Schließung unseres und andere Karstadthäuser als ein Portfolio an ein Investmentunternehmen verkauft wurden. Mit diesen waren wir in aussichtsreichen Verhandlungen, als von der anderen Seite plötzlich gesagt wurde: „Tut uns leid, wir konnten fast das gesamte Portfolio mit Häusern an mehreren Standorten zu einem sehr guten Preis verkaufen.“ So wanderte auch die Bremerhavener Immobilie zu einem neuen Investmentfonds. Mir war es wichtig, dass wir jetzt das Objekt erwerben, bevor es weiterveräußert würde, was den Preis für die Immobilie womöglich noch hätte steigen lassen. Dass die Verhandlungen unter größtmöglicher Verschwiegenheit zu führen waren, erleichterte für die Stadt als öffentliche Hand die Sache nicht. Ich bin froh, dass wir nun einen notariellen Kaufvertrag unterschrieben haben.

Kann die Stadt den Ankauf problemlos finanzieren?

Problemlos würde ich nicht sagen, aber wir waren und sind in einer einmaligen Konstellation. Und das war übrigens auch ein wichtiges Argument bei den Kaufverhandlungen. Durch die Corona-Pandemie haben der Senat mit dem Bremen-Fonds und der Magistrat mit dem Bremerhaven-Fonds Mittel bereitgestellt, die die Folgen der Corona-Krise finanziell abfedern sollen. Für den Ankauf und den Abriss der Liegenschaft sowie die Wiederherstellung der bisher durch Karstadt überbauten Straße Am Alten Hafen hat die Stadt Bremerhaven 25 Millionen Euro aus dem Bremen-Fonds beantragt. Davon wurden 50 Prozent, das heißt 12,5 Millionen Euro für 2021 bewilligt. Der Kaufpreis beläuft sich auf 15 Millionen Euro. Abzüglich der Mittel aus dem Bremen-Fonds sind damit noch 2,5 Millionen Euro bereitzustellen, die aus dem Bremerhaven-Fonds finanziert werden sollen. Wohlgemerkt, diese Mittel müssen noch in diesem Jahr abfließen und wären im nächsten Jahr nicht mehr verfügbar. Das hat einerseits den Druck auf uns erhöht, zu einem Vertragsabschluss zu kommen, andererseits hat es dem Verkäufer deutlich gemacht, dass ein Hinauszögern der Verhandlungen für ihn eher nicht vorteilhaft wäre.

» Für derartige Fonds sind Immobilien eigentlich nur als Finanzobjekt interessant. Man kann das auch reales Monopoly nennen. «

Melf Grantz (SPD), Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven

Die Zeit der klassischen Großkaufhäuser in Innenstädten scheint vorbei zu sein. Welche Vorstellungen haben Sie für die Entwicklung der bisherigen Karstadt-Immobilie in zentraler Lage?

Der Stadt bietet sich mit dem Erwerb der Immobilie die einmalige Chance, diese exponierte Innenstadtlage nachhaltig zu entwickeln. Voraussetzung dafür ist der Rückbau der abgängigen Immobilie. Mit der Entwicklung und Umsetzung eines zukunftsweisenden städtebaulichen Konzeptes, einhergehend mit einer nachhaltigen Architektursprache und einer anziehenden Nutzungsmischung, wird es gelingen, eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Innenstadt auch gegenüber dem „Vor-Corona-Zustand“ zu erreichen. Dazu gehört die Optimierung der schon seit Jahren bemängelten unattraktiven fußläufigen Verbindungen zwischen der Innenstadt und den touristischen Attraktionen in den Havenwelten ebenso wie die Schaffung fehlender Plätze mit Aufenthaltsqualität. Der Entwicklungsprozess für das Areal um das Karstadt- und Eulenhofgrundstück soll durch eine Gestaltungswerkstatt begleitet werden. Wir haben mit der Joachim Ditzen-Blanke GmbH schon einen potenziellen Investor bereitstehen, der mit Andreas Heller Architects & Designers erste konzeptionelle Ideen für eine multifunktionale Bebauung und Nutzung des ehemaligen Karstadt-Areals sowie des Eulenhofgrundstücks entwickelt hat. Diese konzeptionellen Ideen funktionieren sehr gut ohne eine ebenengleiche Fortführung der Oberen Bürger bis zum ehemaligen Bankhaus Neelmeyer, wie es ursprünglich geplant war, aber nie realisiert wurde. Insofern soll ausdrücklich auf eine solche bauliche Fortführung verzichtet werden. Nach dem Abriss der Karstadtgebäude soll zudem die bisher überbaute Straße Am Alten Hafen wiederhergestellt werden. So lässt sich zum Beispiel der ÖPNV neu ordnen und die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone verbessern.

Wie fügt sich die Karstadt-Fläche in den von der Stadt angestoßenen Umgestaltungsprozess für die gesamte Innenstadt ein?

Das ist ein ganz zentraler Bereich, der für den gerade angestoßenen Prozess eines integrierten Innenstadtkonzepts von großer Bedeutung ist. Wir können nun Flächen vollkommen neu ordnen, die mit neuen Qualitäten, zum Beispiel mit grünen parkähnlichen Bereichen, neuen Blickachsen und neuen Funktionen, die Attraktivität unserer Innenstadt deutlich erhöhen. Man könnte fast sagen, es sind nun auch fantasievolle Höhenflüge möglich. Mit dem Klotz der verwaisten Karstadtimmobilie waren solchen Höhenflügen doch deutlich Fesseln angelegt. Der begonnene Prozess mit Bürgerbeteiligung unter dem Motto „Innenstadt-neu-denken“ bekommt nun neuen Auftrieb.

Welche Rolle soll künftig der Einzelhandel in der Innenstadt spielen?

Er wird weiterhin eine bedeutende Rolle spielen, wenngleich es sicherlich Veränderungen geben muss. Vielleicht wird es kleinteiligeren Einzelhandel geben, sicherlich auch spezialisierter und dienstleistungsorientierter. Denn der stationäre Einzelhandel muss sich gegenüber dem Online-Handel behaupten. Das wird er nur können, wenn er den Kundinnen und Kunden ein besonderes Erlebnis und einen zugewandten Service bieten kann. Mit guten und nachhaltigen Produkten, regional und/oder fair hergestellt und gehandelt. Dazu wird es auch einen spannenden Branchenmix geben müssen, damit die Leute hier auf überschaubarem Raum nach Möglichkeit all ihre Bedürfnisse stillen können.

Als ein Problem der Innenstadt wird seit Jahren eine zu schlechte Anbindung an die Havenwelten diskutiert. Kann die Karstadt-Fläche hier einen Lösungsbeitrag leisten?

Absolut. Die ersten Planskizzen von Andreas Heller geben schon einen Anhaltspunkt für die optische Öffnung, aber auch für die tatsächliche Annäherung von City und Havenwelten. Unsere Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS hat ja gemeinsam mit der Handelskammer ein Verkehrsgutachten zur Columbus-Straße in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden wir voraussichtlich im Oktober vorstellen können. Ich erwarte mir davon belastbare Aussagen, wie die trennende Wirkung der Straße reduziert werden kann. Da sind wir noch nicht am Ende der Diskussionen angekommen. Aber klar, die bessere Anbindung von City und Havenwelten steht ganz oben auf der Agenda.

Gibt es weitere Investoren, die Interesse haben, die Karstadt-Fläche in der Innenstadt zu gestalten? Und was haben die vor?

Wie gesagt, steht mit der Joachim Ditzen-Blanke GmbH ein potenzieller Investor bereit, der an dieser Stelle ein Medienhaus bauen will, übrigens genau an dem Standort, an dem der Verlag bei seiner Gründung seinen Sitz hatte. Die Verbindung von Tradition und Moderne kann damit gelingen. Und ja, ich bin im Gespräch mit weiteren Investoren, die ein ernsthaftes Interesse am Standort haben. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang doch einmal betonen, dass die Rede von schlechten Kennzahlen und mangelnder Kaufkraft in Bremerhaven ein schiefes Bild zeichnet. Weil Bremerhaven zum Bundesland Bremen gehört und einen ziemlich zahlungskräftigen Speckgürtel hat, der zu Niedersachsen gehört, gibt es eine Verzerrung bei der Kaufkraft, bei der man eben nicht nur das Stadtgebiet, sondern auch das Umfeld mitberücksichtigen muss. Ich habe eine Studie in Auftrag gegeben, die genau dieses Ungleichgewicht benennen soll, aber ein echtes, an den Realitäten orientiertes Benchmarking darstellen wird. Wenn Bremerhaven wie vergleichbare Städte in Flächenländern in den 1970er Jahren Eingemeindungen hätte vornehmen können, würde heute Bremerhaven fast 200 000 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Investoren mit Ortskenntnis berücksichtigen diese Besonderheit. Deshalb bin ich mir sicher, dass es außer der Ditzen-Gruppe weitere Investoren für diese zentrale Lage unserer Innenstadt geben wird.

Existieren bereits konkrete Zeitpläne, was den Abriss des Karstadt-Hauses und die Neugestaltung des Areals angeht?

Jetzt müssen vorrangig die Kosten für den Rückbau der Immobilie, eine provisorische Überdachung des ebenerdigen Anschlusses der nördlichen Weser-Passage über die Mühlenstraße an die Fußgängerzone sowie für die durchgängige Wiederherstellung der Straße Am Alten Hafen eruiert werden. Die dafür erforderlichen Planungskosten werden voraussichtlich noch 2021 benötigt. Dann geht es an die gesetzlich vorgeschriebenen Ausschreibungen. Ich rechne damit, dass wir noch im kommenden Jahr zum Beginn der Abrissarbeiten kommen werden. Parallel dazu werden wir eine Gestaltungswerkstatt organisieren, für die der ehemalige Hamburger Baudirektor Prof. Jörn Walter schon zugesagt hat, dass er die Leitung übernehmen wird. Mit einer solchen Gestaltungswerkstatt können wir einen zeitlich doch aufwendigen Architekten- oder städtebaulichen Wettbewerb abkürzen, ohne jedoch bei der Qualität der städtebaulichen Lösungen Abstriche machen zu müssen. Wenn es gut läuft, könnte schon 2023 mit ersten Arbeiten an der neuen Mitte begonnen werden.

Zur Person

Melf Grantz (SPD) wurde 1962 in Bremerhaven geboren. Nach dem Abitur am Schulzentrum Bürgerpark absolvierte er von 1982 bis 1987 ein Jurastudium an der Universität Bremen. Von 1988 bis 2008 war er als Rechtsanwalt tätig. Im März 2008 übernahm er die Aufgabe des Stadtrats für den Bereich Jugend, Familie, Frauen, kommunale Arbeitsmarktpolitik und Soziales. Seit Januar 2011 ist Grantz Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven. Grantz ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.

Die Corona-Pandemie mit ihren Kontaktbeschränkungen hat den ohnehin bestehenden Trend zum Online-Handel noch weiter verstärkt. Foto: Kang Ming Teck/Colourbox

Wenn nach Feierabend die letzten Angestellten den Laden verlassen haben, fängt der Job des Roboters an: Sobald die Eingangstür verschlossen ist, verlässt der Maschinen-Kollege automatisch seine Ladestation, schaltet seine Beleuchtung und seine Kameras an und fährt zielstrebig durch die Reihen. Nacht für Nacht nimmt der Roboter auf diese Weise eine aktuelle Inventur des Warenbestandes vor. Foto: Sarbach/WFB

Nachts im Supermarkt übernimmt Kollege Roboter

Bundesweit kämpft der Einzelhandel vor Ort mit der digitalen Konkurrenz aus dem Netz. Die Corona-Pandemie mit ihren Lockdowns hat die Probleme noch verschärft. Doch kann die Digitalisierung auch für den lokalen Handel Lösungen bereit halten? Sie kann. Zumindest gibt es in der Region Ansätze. So entwickelt ein Bremer Start-up Roboter zur Stärkung des stationären Einzelhandels. Die Entwicklung einer Online-Plattform für den regionalen Handel steht hingegen im Mittelpunkt des Projektes „R3 – Resilient Regional Retail in der Metropolregion Nordwest" der Hochschule Bremerhaven.

Von Anne-Kathrin Wehrmann

Der rollende Kollege ist zwei Meter groß, schmal und wiegt nur gut 60 Kilo. Wenn nach Feierabend die letzten Angestellten den Laden verlassen haben, fängt sein Job erst an: Sobald die Eingangstür verschlossen ist, verlässt der Roboter-Kollege automatisch seine Ladestation, schaltet seine Beleuchtung und seine Kameras an und fährt zielstrebig durch die Reihen. Gang für Gang scannt er die Verkaufsregale und speichert ab, welche Produkte in welcher Menge wo stehen. Am Ende seines Einsatzes hat der Roboter mithilfe seiner Kamerasysteme und von künstlicher Intelligenz ein digitales Abbild des Warenbestands der gesamten Einzelhandelsfiliale erstellt – und das jede Nacht aufs Neue.

„Der tagesaktuelle digitale Zwilling bildet die Filiale in einem Detailgrad ab, den es heute nirgends gibt", erläutert Jonas Reiling (32), Geschäftsführer des Bremer Start-ups Ubica Robotics, das Besondere an dem Roboter. „Weil diese Daten bisher fehlen, kann der stationäre Einzelhandel viele seiner Potenziale nicht ausschöpfen. Unser Roboter wird helfen, das zu ändern, und damit die Konkurrenzfähigkeit der Filialen gegenüber dem Online-Handel stärken."

» Kein Mensch kann jeden Tag Tausende Artikel zählen und ihren genauen Standort festhalten. Das funktioniert noch nicht einmal bei der jährlichen Inventur fehlerlos. «
Georg Bartels, Ubica Robotics

An dem Tag, an dem eine Filiale eines Supermarkts oder einer Drogerie eröffnet wird, weiß der Händler oder die Händlerin noch genau, welches Produkt wo und in welcher Anzahl steht. Doch mit der Zeit entfernt sich nach Erfahrung von Reiling und seinem Co-Gründer Georg Bartels die Realität immer weiter vom Plan. „Dinge werden an der Kasse nicht korrekt abgebucht, Waren gehen kaputt, es gibt Diebstähle, Fehler bei der Lieferung oder falsch ins Regal einsortierte Artikel", erläutert der 35-jährige Geschäftsführer Georg Bartels. „Das führt dazu, dass im Schnitt 60 Prozent der Warenbestände in den Filialen nicht korrekt erfasst sind." Genau das soll die neue Technologie ändern – und damit letztlich zu einer Steigerung der Effizienz im Einzelhandel beitragen, da sich Lieferketten und interne Prozesse optimieren lassen.

Die Geschäftsführer von Ubica Robotics, Georg Bartels (links) und Jonas Reiling, führen in einer Filiale einer Drogeriekette in Bremen ihren Scanroboter vor. Foto: Sarbach/WFB

„Kein Mensch kann jeden Tag Tausende Artikel zählen und ihren genauen Standort festhalten", sagt Bartels. „Das funktioniert noch nicht einmal bei der jährlichen Inventur fehlerlos." Der Roboter sei aber nicht als Konkurrenz zu den Angestellten zu verstehen, sondern biete im Gegenteil eine Unterstützung: „Unsere Vision ist es, dass der stationäre Einzelhandel attraktiver wird, weil sich die Beschäftigten intensiver der Beratung ihrer Kundschaft widmen können. Und das geht nur, wenn aufwendige Zähl-Arbeiten von der Technik erledigt werden."

Roboter identifiziert fehlende Waren

Die Möglichkeiten seien vielfältig, die vom Roboter gesammelten Daten zu nutzen, sagen die Gründer. Ein aktuelles Beispiel dafür sei der während der Corona-Pandemie populär gewordene „Click and Collect"-Einkauf: Wenn die Angestellten durch den Laden laufen, um die zuvor von Kundinnen oder Kunden online bestellten Artikel zusammenzusuchen, lasse sich mithilfe des digitalen Filialzwillings viel Zeit sparen. „Das könnte dann so aussehen, dass der Mitarbeiter auf seinem Smartphone die Bestellliste angezeigt bekommt. Und zwar direkt in der richtigen Reihenfolge der Artikel, sodass ihm die kürzeste Route vorgeschlagen wird", erklärt Jonas Reiling.

Auch fehlende Ware, die der Roboter bei seinen nächtlichen Messungen anhand leerer Regalflächen identifiziert, könnte das System künftig automatisch nachbestellen. Und während momentan noch wöchentlich Angestellte damit beschäftigt seien, Etiketten von abgelaufenen Sonderangeboten zu finden und zu entfernen, könne auch hier die neue Technologie für genaue Informationen und optimierte Laufwege sorgen. „Es gibt da wirklich viele unterschiedliche Nutzungsszenarien, die die Prozesse in den Filialen vereinfachen können", betont der 32-jährige Reiling.

Die Idee für die Technologie des autonomen Scanroboters basiert auf den Ergebnissen eines europäischen Forschungsprojekts. Dieses hatte zum Ziel, logistische Prozesse in Supermärkten zu verbessern. An ihm war auch die Arbeitsgruppe für künstliche Intelligenz (KI) der Universität Bremen beteiligt, in der Reiling und Bartels als wissenschaftliche Mitarbeiter beschäftigt waren. Zusammen mit ihren Uni-Kollegen Ferenc Bálint-Benczédi und Alexis Maldonado gründeten sie im Mai 2020 das Unternehmen Ubica Robotics als Technologie-Ausgründung der Universität. Mithilfe finanzieller Unterstützung durch das Förderprogramm Exist des Bundeswirtschaftsministeriums erweiterten die Gründer ihr Team, das aktuell überwiegend aus Software-Entwicklern besteht, auf inzwischen sieben Mitarbeiter plus zwölf Werksstudenten. „Der Bedarf ist riesig", sagt Jonas Reiling. „Wir gehen davon aus, dass wir perspektivisch noch Dutzende weiterer Arbeitsplätze schaffen werden."

Als erster großer potenzieller Kunde ist die Drogeriemarktkette DM mit im Boot. Zur Erprobung sind bereits zwei Prototypen des Ubica-Scanroboters regelmäßig in dm-Filialen im Einsatz. „Der Roboter kann schon praktisch alles, was relevant ist", sagt Georg Bartels. „Wir befinden uns jetzt in der Langzeittestung. Ziel ist es, im kommenden Jahr in die Serienproduktion einzusteigen." Die Aussichten sind vielversprechend: Obwohl sich die Jungunternehmer bisher mit Öffentlichkeitsarbeit noch bewusst zurückgehalten haben, weil sie erst die Testphase beenden wollen, haben sie schon Anfragen von weiteren Einzelhandelsketten.

Den Wirtschaftsstandort Bremen haben die beiden, die ursprünglich nicht aus der Gegend kommen, längst schätzen gelernt. Im Rahmen der Unternehmensgründung haben sie verschiedene Programme aus dem Bremer Gründungsökosystem wahrgenommen – unter anderem eine Beratung durch das Starthaus, das zentrale Anlaufstelle für Start-ups in der Stadt ist. Für eine Entwicklung wie ihre sei der Standort Bremen ideal, meint Jonas Reiling: „Wir können hier auf kluge Köpfe in einem guten KI-Umfeld zurückgreifen", erläutert er. „Gleichzeitig ist Bremen auf der Robotik-Landkarte noch nicht so überlaufen, dass es unüberschaubar wäre. Wir können uns darum gut vernetzen und gehen davon aus, dass uns das perspektivisch auch noch weiterbringen wird."

Serienfertigung geplant

Wenn alles nach Plan läuft, soll nach den Vorstellungen der Gründer in einigen Jahren in jeder Filiale der künftig beteiligten Einzelhandelspartner ein eigener Roboter unterwegs sein. „Wir sprechen da von mehreren Tausend Geräten, für die wir auch regelmäßig Support und Software-Anpassungen liefern werden", betont der 35-Jährige. „Wenn wir in Serie gehen, wird unser Start-up für den Bereich der Service-Robotik Neuland betreten – das wird eine spannende Zeit."

Anschub für regionale Online-Plattform

Online shoppen, aber gleichzeitig regional einkaufen und von regionalen Logistikdienstleistern beliefert werden: Diese Idee steckt hinter dem Projekt „R3 – Resilient Regional Retail in der Metropolregion Nordwest" der Hochschule Bremerhaven. In Zusammenarbeit mit der Tourismus- und Marketinggesellschaft Erlebnis Bremerhaven GmbH und zahlreichen weiteren Partnern soll eine nachhaltige und wettbewerbsfähige Versorgungs- und Logistikstruktur in der Metropolregion Nordwest konzipiert werden. Das Projekt wird mit rund 125 000 Euro aus dem Förderfonds der Länder Bremen und Niedersachsen für die Metropolregion Nordwest gefördert. Es ist eines von sechs Projekten, die in diesem Jahr im Rahmen des Schwerpunktthemas „Mobilität der Zukunft" zur Förderung ausgewählt wurden.

„Eine digitale Plattform, die vor allem die Prinzipien der Nachhaltigkeit, Fairness und Regionalität berücksichtigt – das ist ganz im Sinne der Förderung der Metropolregion Nordwest", betont Dr. Anna Meincke, Geschäftsführerin der Metropolregion Nordwest. Sie überreichte den offiziellen Förderbescheid an Prof. Dr. Benjamin Wagner vom Berg, Professor Informations- und Kommunikationstechnologien in der außerbetrieblichen Logistik an der Hochschule Bremerhaven.

„Nachhaltig, fair und regional" für starke Wirtschafts- und Versorgungsstrukturen in der Metropolregion Nordwest (von links): Dr. Anna Meincke, Metropolregion Nordwest, und Prof. Dr. Benjamin Wagner vom Berg, Hochschule Bremerhaven, bei der Übergabe des Förderbescheids für das Projekt „R3 – Resilient Regional Retail in der Metropolregion Nordwest". Foto: Eitmann

Logistische Potenziale nutzen

„Die vielen Einzelhandelsunternehmen in einer Region sind wie ein großes Warenlager direkt vor der Haustür", erläutert Prof. Dr.-Ing. Benjamin Wagner vom Berg.

„Durch die regionale Zusammenarbeit von Einzelhändlern und Logistikdienstleistern wollen wir gemeinsam mit Unternehmen aus der Region das logistische Potenzial nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit durch regionalen Onlinehandel stärken." Diese Idee ist nicht grundsätzlich neu, aber bisher ist sie meist an technischen Hürden und dem logistischen Aufwand für die Einzelhändler gescheitert. „Deshalb legen wir unseren Fokus auf die Konzipierung wesentlicher Cloud-Services wie Schnittstellen, um die Nutzung für die regionalen Unternehmen effizient zu gestalten", so Wagner vom Berg. So sollen mithilfe intelligenter Algorithmen Bündelungseffekte genutzt und Waren könnten zum Beispiel innerhalb weniger Stunden geliefert werden. Zudem lassen sich durch das Projekt Emissionen reduzieren: Durch eine effiziente Organisation von Warenzustellungen und die Nutzung von umweltfreundlichen Transportmitteln wie elektrischen Lastenrädern kann der CO_2-Ausstoß deutlich reduziert werden.

Durch die Nutzung von umweltfreundlichen Transportmitteln wie elektrischen Lastenrädern kann der CO_2-Ausstoß reduziert werden. Foto: Strangmann/WFB

„Das Projekt berücksichtigt sowohl die Städte Oldenburg, Bremen und Bremerhaven als auch die ländlichen Strukturen mit ihren besonderen Anforderungen", sagt Nicole Halves-Volmer, Abteilungsleiterin Stadtmarketing bei der Erlebnis Bremerhaven, die den Förderantrag gestellt hat. Nachhaltigkeit und geografische Verbundenheit, kompetente Beratung und individuelle Lieferungen seien drei wesentliche Wettbewerbsvorteile, auf die das Projekt setze.

„Durch das Projekt werden regionale Wirtschafts- und Versorgungsstrukturen dauerhaft gestärkt und für die Zukunft erhalten", sagt Meincke. „Zudem stellt diese Verbindung zwischen lokalem Online-Einkauf und einer nachhaltigen Lieferlogistik bisher ein Alleinstellungsmerkmal dar, das über-

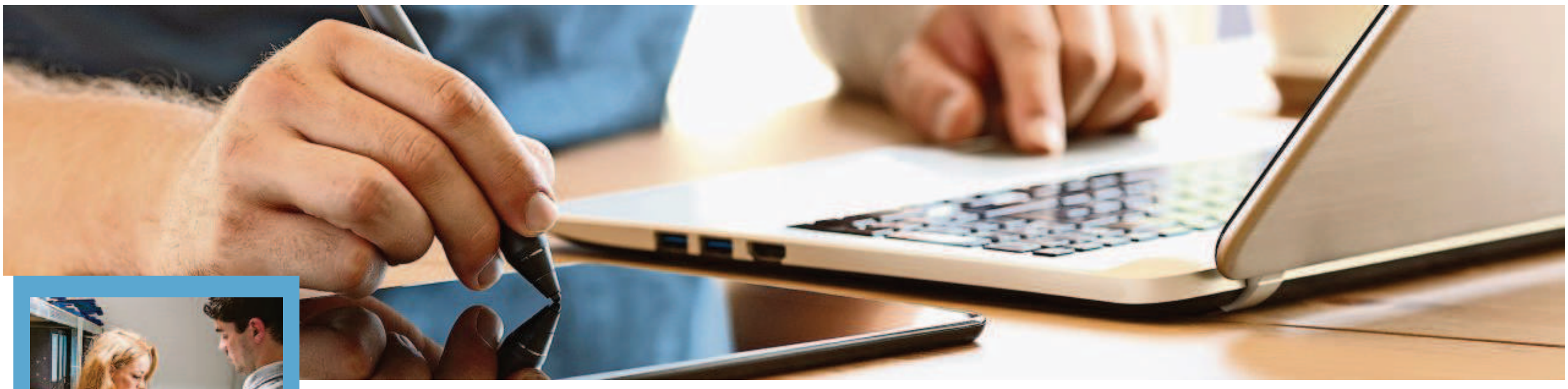
» Die vielen Einzelhandelsunternehmen in einer Region sind wie ein großes Warenlager direkt vor der Haustür. «
Prof. Dr. Benjamin Wagner vom Berg, Hochschule Bremerhaven

regional das Ansehen der Metropolregion Nordwest steigert. Somit kann die Metropolregion zur Blaupause für den Aufbau derartiger nachhaltiger Versorgungsstrukturen werden und als innovativer Digitalstandort weiter an Bedeutung gewinnen."

Das Projekt „R3 – Resilient Regional Retail" läuft noch bis zum 31. Mai 2023. Zunächst wird der Ist-Zustand des stationären Einzelhandels, der Dienstleister sowie der Versorgungslage in ausgewählten Gebieten in Stadt und Land erfasst. Anschließend werden bestehende Einzelhandelsplattformen analysiert und ein Konzept für eine digitale Einzelhandelsplattform erstellt. Die Softwareentwicklung schließt sich daran an, bevor es dann in erste Pilotanwendungen geht. Parallel dazu werden die Ergebnisse kommuniziert und mit der wissenschaftlichen Community diskutiert.

Digitale Lotsen im Land Bremen

Die technologischen Veränderungen und der damit verbundene Wandel im Kundenverhalten haben zu einem erheblichen Strukturwandel im Einzelhandel und in verschiedenen Dienstleistungsbereichen geführt. Oft ist aber unklar, ob und wie die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen sind und welche Instrumente für die jeweilige Branche am besten passen. Unterstützung kommt von einer neutralen Erstberatung durch die öffentliche Hand. In Bremerhaven und Bremen sind digitale Lotsen im Einsatz. Unter dem Dach der jeweiligen Wirtschaftsförderung sind sie in den Innenstädten, Stadtteilen und Quartieren tätig und beraten Einzelhändler, Gastronomen und Hoteliers. Zum Lotsen-Programm gehören auch digitale Schulungsmaßnahmen.
www.digitallotsen-bremen.de



Gleichzeitiges Arbeiten an Computer und Tablet sind nur ein Beispiel für die fortschreitende Digitalisierung im beruflichen und privaten Bereich. Fotos: Colourbox, Gaertner/Colourbox

Das Land Bremen treibt die Digitalisierung von Verwaltungsleistungen in Deutschland weiter voran. Im Zentrum eines neuen Projektauftrags steht die Verbesserung des Prozesses für Unternehmen bei der öffentlichen Vergabe. Eine ganze Reihe von Verwaltungsleistungen werden digitalisiert und miteinander verzahnt, mit denen Unternehmen an Ausschreibungsprozessen beteiligt und öffentliche Beschaffungen organisiert werden. Durch eine bundeseinheitliche Lösung sollen zukünftig möglichst viele Unternehmen für die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen gewonnen werden. Mit der Umsetzung des neuen Digitalisierungsprojektes knüpft Bremen an die E-Rechnung an.

Ziel: Hürden abbauen

Finanzsenator Dietmar Strehl (Grüne) betont: „Mit der Digitalisierung und Standardisierung der Vergabe erleichtern wir den Zugang zu Ausschreibungen für Unternehmen und stärken den Wettbewerb bei öffentlichen Aufträgen. Unser Ziel ist es, durch die Digitalisierung bürokratische Hürden im Beschaffungs- und Vergabeprozess abzubauen."

Und Staatsrat Dr. Martin Hagen ergänzt: „Damit untermauert Bremen seine Spitzenstellung bei der Verwaltungsdigitalisierung von Unternehmensleistungen in Deutschland."

Finanziert wird das Projekt aus dem Programm des Bundes „Onlinezugangsgesetz-Föderal". Im Juni wurde der Bremer Projektantrag (etwa 30 Millionen Euro) vom Bundesinnenministerium bewilligt.

Steuerliche Regeln gelten auch beim Internethandel

Das Online-Einkaufen ist in Deutschland beliebt, doch viele Bundesbürger nutzen diesen Weg auch, um zu verkaufen. Doch egal, ob es gebrauchte oder gewerbliche Dinge sind, auch im Netz schaut der Fiskus genau hin.

Ob Zalando oder Amazon – die Corona-Pandemie treibt die Umsatzzahlen des ohnehin boomenden Onlinehandels weiter in die Höhe. Allein von April bis Juni stiegen sie laut Statistischem Bundesamt im Vergleich zum Vorjahresquartal um 32 Prozent. Über 18 Millionen Bundesbürger nutzen regelmäßig allein das Portal von Ebay, um dort ihre gewerblichen Waren, aber auch privates Hab und Gut anzubieten. „Aber ob privater oder gewerblicher Handel – wer im Internet verkauft, sollte auch die steuerlichen Gegebenheiten kennen, um Fallstricke zu umgehen", so die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen.

Grundsätzlich sind Verkäufe von sogenannten Gegenständen des täglichen Gebrauchs steuerfrei. Davon erfasst sind diejenigen Gegenstände, die durch eine private Nutzung (voraussichtlich) mit Verlust veräußert werden wie gebrauchte Elektrogeräte, Kleidungsstücke oder Möbel. Etwas anderes gilt jedoch für Wertgegenstände. Darunter fallen Gegenstände mit Wertsteigerungspotenzial wie Schmuck und Edelmetalle, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Oldtimer sowie Sammlerobjekte wie beispielsweise Briefmarken oder Münzen. Werden solche Wertgegenstände innerhalb eines Jahres seit ihrer Anschaffung mit einem Gewinn veräußert, muss der Gewinn in der Einkommensteuererklärung angegeben werden, wenn er nach Abzug der angefallenen Kosten und nach Verrechnung mit eventuell ebenfalls entstandenen Verlusten mindestens 600 Euro betragen hat. Der gesamte Gewinn unterliegt als „sonstige Einkünfte" dem persönlichen Einkommensteuersatz.

Wer seinen Keller entrümpelt und überflüssige Gegenstände verkauft oder versteigert, hat in aller Regel also keine steuerlichen Konsequenzen zu befürchten. Anders verhält es sich jedoch, wenn jemand öfter und gezielt Gegenstände mit Gewinn verkauft. Die Grenze zwischen steuerfreien Privatverkäufen und steuerpflichtigem gewerblichen Handel ist dabei fließend. Bei mehreren Verkäufen, auch über einen längeren Zeitraum, kann aus steuerlicher Sicht ein gewerblicher Handel vorliegen. Ob dies von dem Verkäufer beabsichtigt war oder nicht, ist dabei nebensächlich. Eine zahlenmäßig

Auch der Verkauf von gebrauchten Waren im Internet boomt. Doch Vorsicht: Hier kann durchaus eine Steuerpflicht bestehen. Foto: Staerk/Colourbox

exakte Bestimmung, ab wann Verkäufe nicht mehr als privat, sondern als gewerblich einzustufen sind, gibt es nicht. Als Anhaltspunkte für eine Einordnung als Gewerbe können insbesondere folgende Kriterien herangezogen werden:

▷ Dauer und Intensität der Verkaufsaktivitäten,
▷ Höhe der erzielten Entgelte,
▷ regelmäßige Verkäufe (durchschnittlich 30 Verkäufe im Monat) über längere Zeiträume,
▷ planmäßiges Tätigwerden, zum Beispiel durch Ankauf von Gegenständen für den gezielten Verkauf,
▷ Anbieten von Neuware oder vielen gleichartigen Gegenständen,
▷ professioneller Auftritt im Internet (Werbung, Shop, Powerseller) und
▷ Verkauf für Dritte (wie Familienmitglieder).

Je mehr der genannten Kriterien erfüllt sind, umso wahrscheinlicher ist es, dass ein gewerblicher Handel vorliegt. In diesem Fall ist die gewerbliche Tätigkeit dem Finanzamt zu melden. Durch den gewerblichen Handel werden drei Steuerarten mit unterschiedlichen Konsequenzen berührt. Aus umsatzsteuerlicher Sicht ist es zunächst einmal egal, ob tatsächlich Gewinn erwirtschaftet wird. Denn anders als bei der Einkommensteuer kommt es für die Unternehmereigenschaft nicht auf die Gewinn-, sondern auf die Einnahmeerzielungsabsicht an. Hat ein Verkäufer im zurückliegenden Jahr Umsätze von mehr als 22 000 Euro brutto erzielt oder werden die Bruttoumsätze im laufenden Jahr voraussichtlich 50 000 Euro übersteigen, wird Umsatzsteuer fällig. Auch wenn diese bei den Verkäufen nicht von den Kunden bezahlt wurden, ist sie von dem gewerblichen Händler an das Finanzamt zu entrichten. Liegen die jährlichen Umsätze (nicht der Gewinn) unter den vorgenannten Grenzen, kommt hingegen die sogenannte Kleinunternehmerregelung zum Tragen. Verkäufer können dann ihre Ware ohne Umsatzsteuer anbieten. Allerdings bleibt ihnen dann auch der Vorsteuerabzug verwehrt.

Steuer bei Gewinn über mehrere Jahre

Einkommensteuer fällt nur dann an, wenn über einen Zeitraum von mehreren Jahren betrachtet, Gewinne anfallen. Die Einnahmen müssen also die Ausgaben übersteigen. Sofern das gesamte Jahreseinkommen den Grundfreibetrag von 9744 Euro im Jahr 2021 überschreitet, fällt grundsätzlich auf jeden Euro zusätzlichen Gewinns aus gewerblichem Internethandel Einkommensteuer an. Bei zusammenveranlagten Ehepaaren verdoppelt sich der Grundfreibetrag. Ein besonderer Freibetrag gilt jedoch für Arbeitnehmern. Liegen alle Nebeneinkünfte einschließlich des Gewinns aus dem Internethandel pro Jahr unter 410 Euro, bleiben sie steuerfrei. Im Unterschied zu vielen anderen Beträgen, verdoppelt sich bei der Zusammenveranlagung von Ehepaaren die Freigrenze von 410 Euro nicht. Die Nebeneinkünfte beider Ehepartner werden aber zusammengerechnet – das kann zu einem Steuernachteil führen. Bei Nebeneinkünften, die über dem Grenzwert von 410 Euro, aber noch unter 820 Euro liegen, wird die Besteuerung abgemildert. Gewerbesteuer fällt erst an, wenn der jährliche Gewinn 24 500 Euro übersteigt.

Anzeige

ADVENT... ADVENT...
IM KLIMAHAUS BREMERHAVEN

Sie suchen eine außergewöhnliche Location für Ihre Weihnachtsfeier? Die einzigartigen Kulissen im Klimahaus bieten Ihnen vielfältige und individuelle Möglichkeiten: Kochen Sie beispielsweise mit Ihren Kollegen oder Freunden weihnachtliche Leckereien in unserer Eventküche oder gehen Sie auf eine „Reise um die Welt". Im Anschluss lassen Sie sich unser festliches Buffet an adventlich gedeckten Tischen schmecken.

Erleben Sie eine Weihnachtsfeier, die Ihnen und Ihren Gästen lange in Erinnerung bleibt. Wir beraten Sie gerne!

Telefon: 0471 902030-58 oder -59
E-Mail: veranstaltungen@klimahaus-bremerhaven.de

BREMERHAVEN MEER ERLEBEN!
www.klimahaus-bremerhaven.de

Klimahaus® Bremerhaven 8° Ost

Land Bremen fördert KMU

Bis Ende 2020 gibt es Geld für Digitalisierungsprojekte

Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen (KMU), freiberuflich Tätige und Soloselbstständige können noch bis Jahresende bis zu 17 000 Euro Förderung beantragen für Digitalisierungsvorhaben, die im Land Bremen umgesetzt werden. Mit dem Förderprogramm „Digitaler Re-START – Förderung von Digitalisierungsvorhaben in KMU" will Kristina Vogt (Linke), Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, KMU dabei unterstützen, durch verstärkte Digitalisierung sich wettbewerbs- und zukunftsfähig aufzustellen und neue Wachstumspotenziale zu erschließen.

„Mir ist es wichtig, dass gerade kleine Unternehmen und Soloselbstständige die Chance haben, in der digitalen Geschäftswelt anzukommen", sagt Vogt. „Hier helfen oft kleine Anpassungen in den Prozessen und dem Geschäftsmodell, um langfristig erfolgreich auf eigenen Füßen zu stehen. Das Ziel ist, sich jetzt digital fit zu machen, um aus der Coronakrise heraus neue Perspektiven entwickeln zu können."

Insgesamt ist das Programm mit fünf Millionen Euro aus dem Bremen-Fonds ausgestattet. Förderanträge können bei der Förderbank BAB und bei der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) eingereicht werden.

www.bab-bremen.de
www.bis-bremerhaven.de

Bremen und Bremerhaven betreiben auf der SMM 2022 wieder einen Gemeinschaftsstand mit Unternehmen.
Foto: BIS

Schiffbaubranche trifft sich auf der SMM

Die SMM ist die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft und findet alle zwei Jahre auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress (HMC) statt. Unter dem Leitmotiv „Driving the maritime transition" bringt sie vom 6. bis 9. September 2022 die maritime Community in Hamburg zusammen. Unternehmen aus Bremen und Bremerhaven können sich an einem Gemeinschaftsstand des Bundeslandes Bremen präsentieren.

Die Messe Shipbuilding, Machinery & Marine Technology (SMM) zählt zu den größten Messen der Schiffbaubranche und ihrer Zulieferindustrie. Bereits zahlreiche Bremerhavener und Bremer Unternehmen waren in den vergangenen Jahren auf dieser Messe in Hamburg vertreten. Nachdem die Messe in Präsenz in diesem Jahr pandemiebedingt abgesagt werden musste, ist nun ein neuer Termin in 2022 vorgesehen.

Für den Gemeinschaftsstand des Landes Bremen ist eine Fläche von rund 100 Quadratmetern reserviert. Sie wird sich voraussichtlich erneut im zentralen Bereich der Halle B7 befinden. Unternehmen können sich als Standpartner oder als Logopartner beteiligen. Die Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass kleine Unternehmen im Land Bremen wieder eine Messeförderung für die Beteiligung an internationalen Fachmessen im In- und Ausland beantragen können.

Schwerpunkt: Grüne Technologie

Ein Schwerpunktbereich ist die grüne Technologie, insbesondere der Wasserstoff. Die Entwicklung kohlenstofffreier Antriebssysteme leistet einen wichtigen Beitrag, um die Klimaschutzziele der Branche zu erreichen. Die Wasserstofftechnologie bietet vielversprechende Lösungen, wobei erste Anwendungen auf kleineren Schiffen bereits zum Einsatz kommen. Die SMM ist stolz darauf, Halle A5 ausschließlich Herstellern, Zulieferern, Beratungsunternehmen und anderen Dienstleistungen in diesem innovativen Segment zu widmen. Zudem haben die Messeorganisatoren die sogenannte Green Route entwickelt – eine Strecke, entlang der innovative Anbieter umweltfreundlicher Antriebstechniken, Lösungen zur Emissionsreduzierung oder anderer Systeme zur Bekämpfung mariner Verschmutzung zu finden sind.

Seit vielen Jahren stellt das Segment Innenausstattung von Passagierschiffen einen wichtigen Bestandteil der SMM dar und wird 2022 mehr Aufmerksamkeit denn je erhalten. Bereits auf der SMM 2018 gab es zusätzlich zur Halle B5 einen eigenen Marine-Interiors-Bereich in der Halle B8 – dieser Trend wird sich nun auf der SMM 2022 fortsetzen. Die Halle bietet eine passende Ausstellungs- und Networking-Fläche mit einem umfangreichen Programm auf der Marine- Interiors-Bühne für die Entscheidungsträger der Branche. Mehr als 120 Aussteller sind in diesem Bereich zu finden. Im jährlichen Wechsel mit der Marine Interiors Cruise & Ferry Global Expo bietet Hamburg Innenarchitekten, Architekten und Herstellern eine kontinuierliche Präsenz auf dem europäischen und globalen Markt.

Ebenfalls einen eigenen Bereich bekommt wieder der Bereich „Maritime 3D Printing". In der Sonderschau wird die innovative Produktionstechnologie präsentiert, die nach Ansicht von Experten die globalen Warenströme verändern und die Schifffahrt in vielen Bereichen revolutionieren wird. Massive Zeiteinsparungen, die Senkung von Bau- und Materialkosten sowie erhebliche Gewichtsreduktionen zählen zu den ökonomischen und ökologischen Vorteilen des 3D-Drucks, dessen Potenzial von der Just-in-time-Ersatzteilversorgung bis hin zur Fertigung ganzer Schiffe reicht.

Für Start-ups hat die SMM ein eigenes Konzept entwickelt. So gibt es ein Stand-Sharing mit großen Ausstellern, einen eigenen Bereich und ein eigenes Programm. Vorträge und Networking runden die Messe ab. In gleichzeitig drei Hallen erwarten die Besucher Redner zu zentralen Themen.

› **Interessenten** für den Gemeinschaftsstand auf der Messe SMM können sich an die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS wenden. E-Mail: standortmarketing@bis-bremerhaven.de. Fragen beantwortet Simone Reimann (BIS) auch unter Tel. 0471/94646-625.

Förderung für die Messeteilnahme

Kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) erhalten bei ihrer Teilnahme als Aussteller auf deutschen internationalen Messen in diesem Jahr finanzielle Unterstützung. In Zusammenarbeit mit dem Auma – Verband der deutschen Messewirtschaft hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ein entsprechendes Förderprogramm aufgesetzt. Damit will die Bundesregierung gezielt das Exportmarketing der Unternehmen stärken und fördern. Das Programm startet im Oktober und soll bis Ende 2022 laufen. „Die Förderung kleiner und mittelständischer Aussteller ist ein wichtiges Signal für den Neustart in unserer Branche, die seit März 2020 mit Ausnahmen im Lockdown ist. Es unterstützt gezielt das Messemarketing der Unternehmen, um neue Kunden zu gewinnen, neue Märkte zu erschließen und bestehende Geschäftskontakte zu festigen", betont Auma-Geschäftsführer Jörn Holtmeier. Gerade nach dem langen coronabedingten Stillstand seien kleine und mittelständische Unternehmen dringend auf Impulse durch Messen angewiesen, weil sie hier ihre Innovationen direkt präsentieren und Kunden persönlich ansprechen könnten. Das Programm fördert Einzelbeteiligungen von Ausstellern an ausgewählten Messen. Teilnehmen können Unternehmen mit Sitz in Deutschland, die nach der EU-Definition zu den KMU gehören, weniger als 250 Mitarbeiter haben und höchstens 50 Millionen Euro Jahresumsatz erwirtschaften. Die Förderung umfasst einen Zuschuss bei den Kosten für Standmiete und Standbau von bis zu 12 500 Euro. Informationen zur Beantragung der Förderung gibt es beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle www.bafa.de.

Zentrum für Luft- und Schifffahrt

In Norddeutschland wird ein auf die Wasserstofftechnologie ausgerichtetes Innovations- und Technologiezentrum (ITZ) für die Luftfahrt und die Schifffahrt errichtet. Das hat das Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entschieden. Dieses ITZ Nord soll als ein neuartiges Dienstleistungszentrum im künftigen Netzwerk des Deutschen Zentrums für die Mobilität der Zukunft aufgebaut werden. Es ist für die Luftfahrt und für die Schifffahrt konzipiert und soll sein Leistungsangebot an den Standorten Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Stade erbringen. Mit seiner Unterstützung will der Bund ein entscheidendes Zeichen für den Ausbau Norddeutschlands zu einer Wasserstoffhochburg setzen.

„Das gemeinsame Innovations- und Technologiezentrum an den drei Standorten ist ein großartiger Erfolg der norddeutschen Zusammenarbeit und wird auch ein Leuchtturm im Rahmen der Norddeutschen Wasserstoffstrategie werden", ist sich Kristina Vogt (Linke), Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, sicher. Langjährige Erfahrung mit Wasserstoff, sehr gute Voraussetzungen bei der Infrastruktur und mutige Ideen für die Zukunft erhielten mit dem ITZ Nord einen Ort, um zielgerichteter an einer nachhaltigen Mobilität auf dem Meer und in der Luft zu arbeiten.

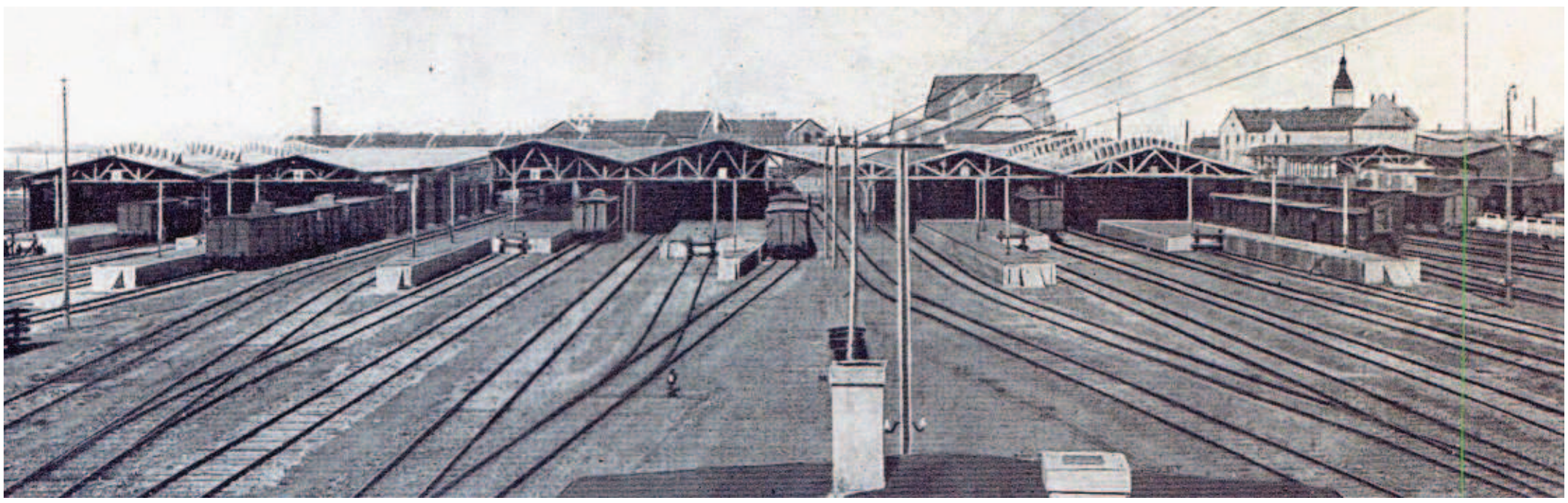
Angebote für KMU

Und Dr. Bernd Althusmann (CDU), Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, betont: „Wir wollen mit dem ITZ Nord ein Dienstleistungsangebot für Industrie, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sowie für Gründer schaffen und Norddeutschland als Zentrum der Luftfahrt und Schifffahrt stärken. Die Standorte Stade, Hamburg und Bremen erhalten so die große Chance, ihre besonderen Kompetenzen in den Bereichen Wasserstoff- und Brennstoffzellensystemen entlang der Wertschöpfungskette einzubringen und weiterzuentwickeln."

Für Michael Westhagemann (parteilos), Hamburger Senator für Wirtschaft und Innovation, ist klar: „Das neue ITZ Nord wird eine enorme Schubkraft für den Einsatz von Wasserstoff zur Dekarbonisierung von Luftfahrt und Schifffahrt bewirken."

Wasserstoff sei für die Mobilität der Zukunft unerlässlich, erläutert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU): Deswegen werde das ITZ über ganz Deutschland gespannt:. Chemnitz, Duisburg, Pfeffenhausen und Norddeutschland.

Anzeige

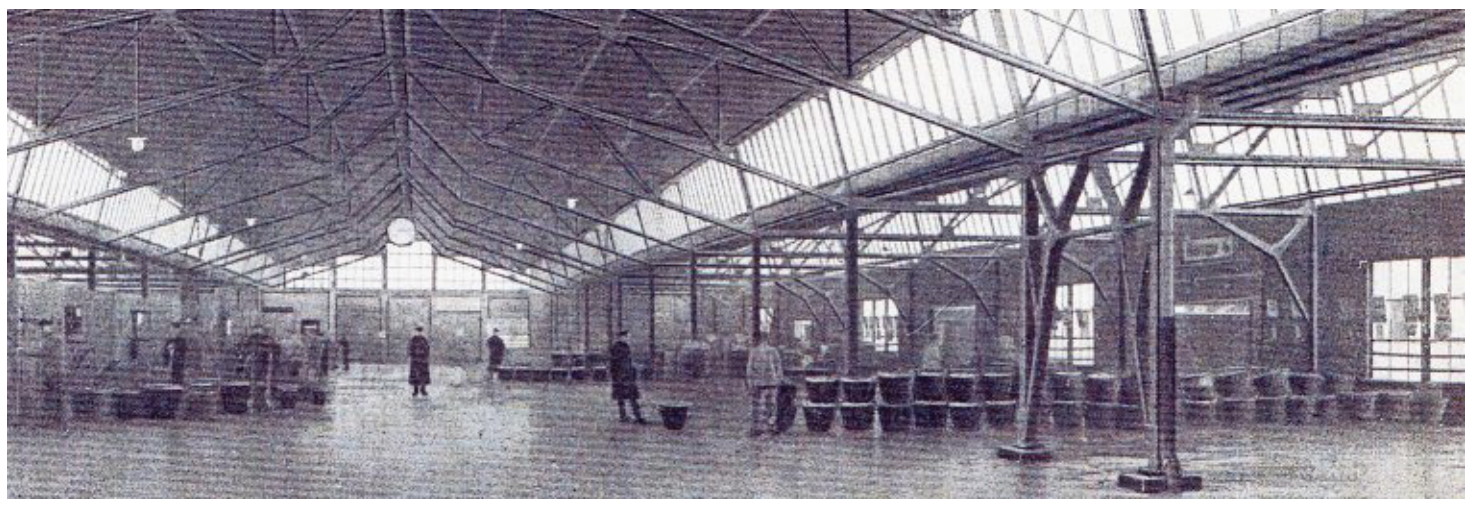


Der Bremerhavener Fischbahnhof mit seinen Laderampen. An jedem Gleis war der Bestimmungsort angegeben wie Frankfurt oder München. Das Foto stammt aus dem Jahr 1925. Foto: FBG-Archiv

Von Klaus Mündelein

Die Fischrampe für deutsche Großstädte

Es muss ein riesiges Gewusel gewesen sein. Mit Hunderten von Arbeitern, fauchenden Rangierloks, kreischenden Eisenrädern und Unmengen an Weidenkörben, die die Händler voll beladen mit Fisch und Eis an die Bahnsteige des Fischbahnhofs brachten, um die Waggons zu beladen. Dieser Bahnhof im Fischereihafen wuchs zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur größten Verladeanlage im norddeutschen Raum. Von hier aus kam der Fisch auf die Tische der wuchernden Großstädte.



Die An- und Auslieferungshalle im Jahr 1925. Von hier aus ging es zu den Eisenbahnwaggons. Gut zu erkennen sind die Weidenkörbe, mit denen der Fisch transportiert wurde. Fotos: FBG-Archiv, Scheschonka

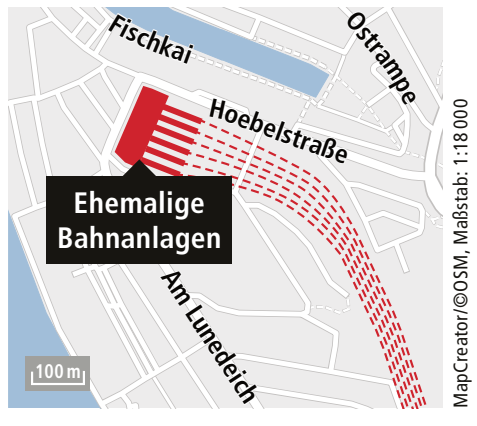
Die Glanzzeiten der Eisenbahn im Fischereihafen sind längst vorbei. Reinhard Meiners kennt noch die Erzählungen der Älteren von den Hochzeiten der Bahn. Wie die Geschichte von Sonderwaggons mit Fisch, die im Ersten Weltkrieg an die Front rollten als „Liebesgaben-Sendung“ für die kronprinzliche Armee. Das war in den 60er Jahren, als er seine Arbeit bei der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft (FBG) aufgenommen hatte. Damals war die Bahn aber ebenso wie die Hochseefischerei in Richtung Abstellgleis unterwegs. Beide waren auch gemeinsam aufgestiegen am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Und das hing eng mit den schnaufenden Dampfmaschinen zusammen, die gleichermaßen die Trawler antrieben wie die Loks, die den Fisch nach Süden in die Industriemetropolen brachten. „Beides muss zusammengedacht werden“, sagt Meiners. „Die expandierende Hochseefischerei und der Aufbau der Fischverarbeitung im Fischereihafen wäre nicht möglich gewesen, wenn es nicht die Eisenbahn gegeben hätte, die den Fisch ins Binnenland schnell weitertransportierte“, sagt der ehemalige FBG-Geschäftsführer. Mit den bis dahin üblichen Pferdewagen, die über schlechte Straßen rumpelten, wäre das nicht möglich gewesen. „Als die Preußen den Fischereihafen planten, planten sie auch gleich die Eisenbahn und den Bahnhof im Fischereihafen mit“, sagt er.

Der Fischereihafen feiert in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen. 1896 wurde auch sein Bahnhof eröffnet. Über den Geestemünder Bahnhof war er ans Bahnnetz angeschlossen. Sie bildeten eine Einheit, verbunden über die Wulsdorfer Rampe, wo die Züge zusammengestellt wurden, nachdem die Waggons im Fischbahnhof beladen worden waren. Der Bahnhof lag südlich des Fischereihafens 1/Hoebelstraße und grenzte mit der Anlieferungshalle ans Seemannsheim. Er hatte mehrere Gleispaare mit überdachten Rampen und war als Kopfbahnhof konzipiert worden. Durch weiteren Ausbau gab es schließlich 17 Gleise. „Jedes Gleis war mit dem Bestimmungsort wie Frankfurt, München oder Köln gekennzeichnet“, sagt Meiners. Unter den Schutzdächern wurden die Waggons beladen. Rund 150 Großhändler waren im Fischereihafen seinerzeit ansässig. Mit Plattwagen wurden Fisch und Fischkonserven angeliefert. Gängiges Transportmittel waren Weidenkörbe. Unmengen wurden damals hergestellt. Im Umland lebten ganze Familien vom Anbau und von der Korbflechterei, erzählt Meiners. Außerdem waren alle Packhallen im Fischereihafen dezentral mit einem eigenen Gleisanschluss versehen worden.

Exakt 19 Züge, in der Spitze bis zu 40 Züge mit 40 Waggons voll beladen mit Fisch verließen täglich den Fischbahnhof. Unter den Nationalsozialisten mit ihrer Selbstversorger-Wirtschaft rollten immer mehr Fischzüge ins Binnenland. 280 000 Tonnen Frischfisch wurden 1938 verladen. „Eine Menge, die nach dem Krieg nie wieder erreicht wurde“, weiß Meiners. Obwohl der Bedarf nach dem Krieg auch groß war. 1955 wurde mit 253 000 Tonnen mengenmäßig der Höchststand in der Nachkriegszeit erreicht. Danach ging es bergab. Ende der 50er Jahre ging der Fischkonsum in Deutschland wieder zurück. Das Wirtschaftswunder sorgte dafür, dass die Geschäfte Spezialitäten aus der ganzen Welt anbieten konnten, das Interesse am Fisch erlahmte.

Aber auch der Druck auf die Bahn erhöhte sich. Bislang brachten die Züge den Fisch in die Bahnstationen der großen Städte, wo sich dann Groß- und Einzelhändler eindeckten. Die Lkw-Speditionen sahen ihre Chancen und boten Fischlieferungen aus dem Fischereihafen direkt bis vor die Haustür an, erzählt Meiners. Und dann musterte die Bahn Ende der 70er Jahre auch noch die Weidenkörbe als Fischbehälter aus. In den Waggons nahm die andere Expressgutfracht den Fischgeruch an – sehr zum Ärger der Kunden. „Das Verbot der Körbe sorgte für einen Aufschrei in der Region“, erinnert sich der Zeitzeuge, der in diesem Jahr 90 Jahre alt wird. Die Lkw-Speditionen hatte diese Probleme nicht und sprangen ein. Auch wenn sich dann in der Tat die Transportbehältnisse änderten. Es kam die Zeit der Styroporkisten.

Die Bahn im Fischereihafen



Der nächste große Nackenschlag war dann der Fischkrieg um die Fangrechte. Die 200-Meilen-Fangzonen rund um Island, Norwegen, Grönland und England schnitten die deutschen Trawler von den Fanggründen ab.

Die Nordsee unternahm noch einen Versuch, die Bahn wieder zur alten Größe zur verhelfen, erzählt Meiners. „Sie baute den Fischbahnhof auf ihrem Gelände quasi neu auf.“ Eine Fehlinvestition, sagt er, die sich nicht auszahlte. Meiners selbst hat dann die Demontage der Bahngleise im Fischereihafen mitgestaltet. Weil die Kosten für die Dienstleistungen der Deutschen Bahn zu hoch waren angesichts der geringen Nutzung der Gleise, kündigte das Land Bremen den Dienstleistungsvertrag mit der Bahn und kümmerte sich selbst um die Gleisanlagen. Das bedeutete in erster Linie Rückbau. „Wir brauchten die Flächen“, sagt Meiners. Etwa für die Erweiterung von Frosta. Und für die anderen Betriebe, die die Fischverarbeitung immer mehr durch breitere Produktpaletten und Tiefkühlwaren erweiterten. Seit 1976 wurden die Gleise demontiert. In den 90er Jahren war dann der Tiefpunkt des Bahnverkehrs im Fischereihafen erreicht. 2018 mussten die restlichen Gleise wegen ihres schlechten Zustands gesperrt werden.

»Als die Preußen den Fischereihafen planten, planten sie auch gleich die Eisenbahn und den Bahnhof im Fischereihafen mit.«

Reinhard Meiners, ehemaliger FBG-Geschäftsführer

Heute wissen viele nichts mehr von der einstigen Eisenbahnpracht im Fischereihafen. Die Gebäudeteile des Forums Fischbahnhof im Schaufenster gehörten tatsächlich zum früheren Fischbahnhof. Sie waren abgerissen worden und hier an neuer Stelle im Schaufenster verbaut. Aber Totgesagte leben länger. Angesichts der Diskussionen um CO_2-Ausstoß und Umweltschutz wollen wieder mehr Betriebe im Fischereihafen auf die Bahn als Transportmittel setzen.

Land Bremen will Bahn sanieren

Acht Kilometer Gleise gibt es noch im Fischereihafen. Sie sind in einem maroden Zustand. Sie sollen in den kommenden Jahren saniert werden. Acht Millionen Euro will das Land Bremen dafür in den kommenden Jahren bis 2025 investieren. Langfristig hält die Hafengesellschaft Bremenports bis zu 600 Güterzüge pro Jahr im Fischereihafen für möglich.

Ein Foto aus den 30er Jahren. Das Beladen der Waggons war früher Handarbeit. Mit der Sackkarre wurden die Fischkörbe transportiert. Foto: Historisches Museum Bremerhaven

Noch in den 60er Jahren waren Weidenkörbe die gängigen Fischtransportkisten. Sie wurden mit Fisch und Eis gefüllt. Tausende waren im Einsatz. Foto: Historisches Museum

Dienstleistungsplattform für Maschinenhersteller

Service für Geräte an jedem Ort rund um den Globus

Eine internetgestützte Anwendung soll es Herstellern von Industrie- und Fertigungsmaschinen ermöglichen, den Zustand ihrer verkauften Geräte zu überwachen – egal, wo auf der Welt sie auch stehen. Daran arbeitet der Bremerhavener Markus Joachim mit seiner Firma MSVH.

Firmenchef Markus Joachim
Foto: Markus Münch Photographie

Von Christoph Bohn

Sein Ziel: Eine künstliche Intelligenz (KI) erkennt Störungen, bevor sie das Gerät stilllegen. Und auch im Bereich Wartung sind Anwendungen möglich: „Die Plattform könnte den Maschinenherstellern bei der Auswahl alternativer Bauteile helfen, wenn es immer wieder zu Problemen kommt“, sagt der Firmenchef. Auf Grundlage gesammelter Daten könnte beispielsweise ein Einbau dieser Bauteile simuliert und getestet werden. „Doch das ist noch Zukunftsmusik“, betont er.

Allerdings wohl nicht allzu ferne Zukunft, denn die Digitalisierung in der Industrie, auch als Industrie 4.0 bezeichnet, geht mit großen Schritten voran. Und die Grundlagen hat das 2018 gegründete Bremerhavener Unternehmen mit seinen insgesamt 14 Mitarbeitern, das seinen Hauptsitz im Bremerhavener Innovations- und Gründerzentrum (Brig) hat und mittlerweile über eine Außenstelle mit vier Spezialisten im thüringischen Ilmenau verfügt, längst gelegt. Die junge Firma ist spezialisiert auf Softwarelösungen für Maschinenbau und Fertigungsfirmen. Und sie hat bereits ein cloudbasiertes Portal am Markt, welches derzeit das größte Geschäftsfeld darstellt. „Wir stellen Maschinenherstellern unsere Customer Service Platform zur Verfügung, die sie dann mit ihrem eigenen Branding versehen. So können sie digitale Dienstleistungen unter ihrem Namen ihren eigenen Kunden anbieten“, erläutert Joachim.

Derzeit seien das hauptsächlich die Bereitstellung von aktueller technischer Dokumentation sowie die automatische Benachrichtigung über den Fertigungsstand einer Bestellung. „Letzteres kann man sich vorstellen, wie die Lieferverfolgung einer Bestellung im Internet“, verdeutlicht Joachim. Die Cloudlösung wird bereits von einem weltweit agierenden Konzern mit knapp 500 Maschinen genutzt (Foto: Selz/Bystronic Maschinenbau GmbH). Die Endanwender kommen aus Asien, Europa und Amerika. Diese können sich mit dem QR-Code ihrer jeweiligen Maschine und ihren Benutzerdaten in die Plattform einwählen und dort auf die einzelnen Funktionen zugreifen.

Außerdem können MSVH-Kunden jetzt schon die Lösung nicht nur für ihre Kunden, sondern auch zur cloudbasierten Dokumentenverwaltung standort- und länderübergreifend im eigenen Unternehmen nutzen.

Server stehen in Deutschland

„Die Server und Datenbanken stehen in Deutschland, wir achten sehr stark auf Datensicherheit“, betont Joachim. Deshalb ist seine Firma zudem intensiv mit der Hochschule Bremerhaven im Bereich IT-Security im Austausch. Auch im Bereich Maschinenbau setzt Joachim auf Kooperation mit der Wissenschaft, nämlich mit der TU Ilmenau, die zu den Top 10 Universitäten in Europa in diesem Bereich gehört. Zudem besteht eine strategische Partnerschaft mit einem anderen Unternehmen im Brig: die auf SAP-Anwendungen spezialisierte Firma Init. „Wir brauchen Schnittstellen zu SAP“, erläutert Joachim. Schließlich sei es das Standardprogramm vieler Unternehmen weltweit von kaufmännischen Bereichen über Vertrieb bis zur Lagerhaltung.

Joachim blickt er auf mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Softwareentwicklung sowie in der Prozessoptimierung im Maschinenbau und in Fertigungen zurück.

› **Weitere Informationen:**
www.MSVHSoftware.de

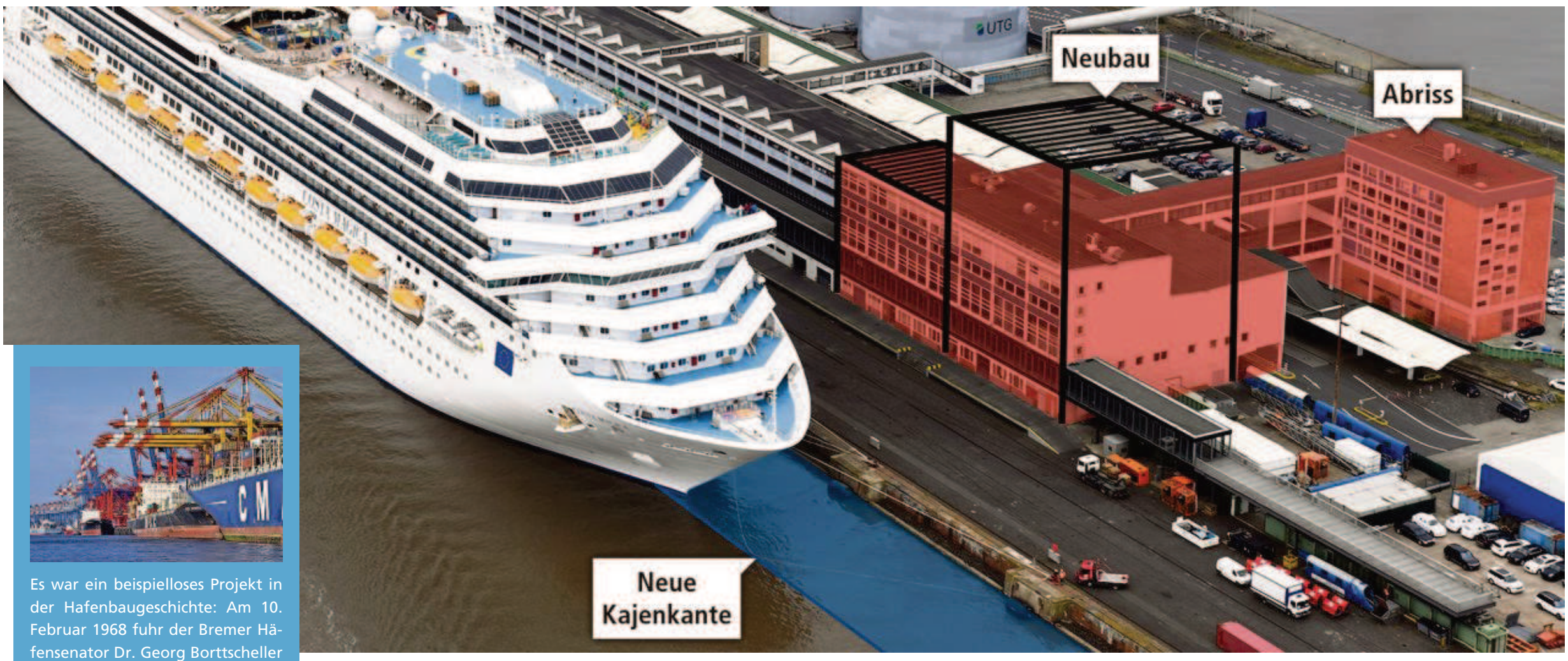
Anzeige

bremenports
Bremen Bremerhaven

+ Fernweh inklusive – die Columbuskaje wird modernisiert

bremenports bereitet zwei Projekte vor, damit die Erfolgsgeschichte der Kreuzfahrt in Bremerhaven fortgeschrieben werden kann. Die Kaje, an der die Schiffe festmachen, wird in den kommenden Jahren komplett neu gebaut. 20 Meter vor der 100 Jahre alten Pier wird das neue Bauwerk in die Weser geschlagen. Zudem wird der alte, nicht mehr nutzbare Mittelbau des Kreuzfahrt-Terminals einem multifunktionalen Neubau weichen.

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de



Der Kreuzfahrtterminal ist in die Jahre gekommen. Als Erstes soll jetzt die Columbuskaje neu gebaut werden. Und auch an Land wird gearbeitet. Fotos: Scheer

Ein neuer Terminal für die Kreuzfahrttouristen

Kaum ist die eine Kaje fertig, kommt auch schon die nächste an die Reihe: Wenn alles gut geht, verfügt Bremerhaven zur Saison 2025 über eine moderne Infrastruktur mit neuer Kaje, neuem Terminalgebäude am Columbus Cruise Center und einer neuen Drehbrücke als Verbindung zur Columbusinsel.

Von Christoph Bohn

Derzeit laufen die Restarbeiten an der sogenannten Kaje 66. Diese stellt die Verbindung zwischen Columbuskaje und der Einfahrt Nordschleuse her und ist ein kritischer Punkt im Hafen. Das 220 Meter lange Bauwerk musste nach mehreren Havarien für 17,7 Millionen Euro neu gebaut werden. „Wir werden pünktlich im Oktober fertig“, berichtet Ralf Meyer von der Bauüberwachung der Hafengesellschaft Bremenports.

Wie notwendig der Neubau der Kaje 66 war, zeigt sich im nördlichen Teil der Baustelle. Dort sind gerade die Kajenbauwerke von 1924 und 1965 für die Verlegung der Horizontalanker freigelegt. „Hierbei wurde festgestellt, dass einige Anker gerissen sind“, erläutert Ralf Meyer. Ab Oktober ist die Kaje 66 dann wieder in einem erstklassigen Zustand. „Wir hoffen, dass es dann auch so bleibt“, sagt Ralf Meyer. Doch passieren könne immer etwas, meint er mit Blick darauf, wie eng es manchmal werden kann, wenn ein großer Autotransporter durch die Nordschleuse fährt. Doch auch hier haben die Planer vorgesorgt: „Wir haben jetzt alles so konzipiert, dass es im Falle einer Havarie schnell zu reparieren ist“, betont die stellvertretende Projektleiterin Sabrina Müller. Die beiden Bremenports-Mitarbeiter sind jedenfalls sehr zufrieden mit dem Verlauf der Arbeiten und dem eingesetzten Fachpersonal. „Schade nur, dass man später die Ingenieurskunst nicht mehr sieht, weil ein Großteil unter der Erde liegt“, bedauern die beiden.

Planfeststellungsbeschluss liegt vor

Doch gleich im Anschluss an die Arbeiten an der Kaje 66 geht es südlich davon weiter. Dann beginnen die Arbeiten an der Columbuskaje. „Hier liegt uns jetzt der Planfeststellungsbeschluss vor“, berichtet Bremenports-Chef Robert Howe auf Nachfrage. Die Genehmigung von der zuständigen Behörde bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsgebäude kommt genau zum richtigen Zeitpunkt: „Wir haben vor einem Jahr den Antrag auf Planfeststellung eingereicht, jetzt haben wir die Genehmigung. Das passt sehr gut in unseren Zeitplan“, sagt Howe. Denn parallel zum Antrag wurde auch der Auftrag für den Bau ausgeschrieben. Hier hat bereits eine Bietergemeinschaft unter Führung der Züblin AG den Zuschlag erhalten.

Rund 1000 Meter Kaje von der Südspitze der Columbusinsel bis zur Kaje 66 sollen in drei Abschnitten neu gebaut werden. Eine dringend notwendige Maßnahme, wie auch die Planfeststellungsbehörde betont: „Die Nullvariante würde eine Aufgabe der Kaje und der Nutzung bedeuten.“ Und auch eine Sanierung stelle keine realistische Alternative dar.

An der offenen Baugrube im nördlichen Teil der Kaje 66 sieht man die die alten Horizontalankerungen aus den Jahren 1924 und 1965.

» Wir denken, dass die Kreuzfahrtbranche wieder in Schwung kommen wird. Darauf sind wir dann vorbereitet. «
Robert Howe, Bremenports

Für den Neubau wird eine neue Kaje vor der alten gerammt und der Zwischenraum verfüllt – also anders als an der sogenannten Bananenpier im Kaiserhafen, wo eine neue Spundwand auf der Landseite gerammt wurde und die alte Kaje davor danach abgerissen wurde. „Das geht bei der Columbuskaje nicht, dazu ist der Untergrund zu unsicher“, sagt Howe. Deswegen werde die neue Kaje 20 Meter vor der alten in der Weser entstehen. „Das hat zur Folge, dass das Bundesland etwa 1,7 Hektar größer wird“, meint Howe und lächelt.

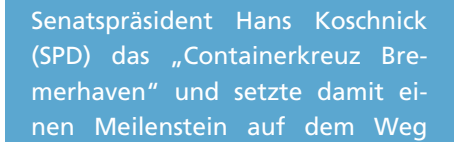
Die Zeit drängt. Ursprünglich sollte alle zwei Jahre ein Bauabschnitt angegangen werden. Nach der neuen Planung sollen die Abschnitte eins und zwei von der Kaje 66 südwärts nun in 24 Monaten fertiggestellt werden – immerhin mehr als 600 Meter Kaje. „Das ist sehr ambitioniert“, gibt Howe zu, ist sich aber sicher, dass es gelingen werde. Während der Bauzeit soll das Kreuzfahrtgeschehen so wenig wie möglich behindert werden. Deswegen finden die Rammarbeiten schon im Spätherbst dieses Jahres sowie im frühen Frühjahr 2022 statt – noch vor der neuen Kreuzfahrtsaison.

„Außerdem haben wir ein Agreement mit der Firma Heuer, dass während der Bauarbeiten die Kreuzfahrtschiffe auch deren Kaje mitnutzen können“, erzählt der Bremenports-Geschäftsführer. So könnte dann neben einem 320-Meter-Kreuzfahrtschiff auch noch ein zweites, kleineres anlegen. Ende September 2023 sollen die Bauabschnitte eins und zwei fertig sein. Dann kann der dritte Abschnitt mit 215 Meter Länge folgen. Bauzeit hier: etwa ein Jahr.

„Zur Kreuzfahrtsaison 2025 haben wir dann eine moderne Universalkaje, an der große Schiffe auch bei Sturm anlegen können“, sagt Howe. 80 Millionen Euro Baukosten sind dafür veranschlagt. Die neue Kaje ist dann auch für Kreuzfahrtschiffe der neuesten Generation vorbereitet. „Wir denken, dass die Kreuzfahrtbranche wieder in Schwung kommen wird. Darauf sind wir dann vorbereitet“, meint Howe.

Modern soll aber nicht nur die Kaje sein, sondern auch das Terminal an Land. Hier ist ebenfalls ein Neubau geplant. Allerdings müssen erst die genauen Kosten ermittelt werden. Zudem muss auch die Politik noch zustimmen. „Wenn alles gut läuft, könnte auch das neue Terminal pünktlich zur Saison 2025 fertig sein“, schätzt Howe. Am Ende habe man in Bremerhaven eine moderne Infrastruktur für mindestens weitere 40 Jahre.

Als Sahnehäubchen könnte zur Kreuzfahrtsaison 2025 auch der Ersatz für die alte Drehbrücke fertig sein. Diese wird bis zum Neubau übergangsweise durch eine Fähre als Pontonlösung ersetzt. „Die neue Brücke wäre dann quasi der Schluss-Stein des gesamten Ensembles“, sagt der Bremenports-Chef.



Es war ein beispielloses Projekt in der Hafenbaugeschichte: Am 10. Februar 1968 fuhr der Bremer Hafensenator Dr. Georg Borttscheller (FDP) nördlich der Nordschleuse mit einem Raupenbagger vor, um symbolisch den Bau des Containerterminals Bremerhaven zu beginnen. „Container-Schorsch“ hatte im Senat die Entscheidung durchgesetzt. Ein solches Projekt am offenen Gezeitenstrom war in der Welt ohne Vorbild. Die geplante Kaje musste ganz andere Lasten verkraften können als bislang für Passagierverkehr und Stückgutumschlag gebaute Kajen. Am 14. September 1971 eröffnete Senatspräsident Hans Koschnick (SPD) das „Containerkreuz Bremerhaven“ und setzte damit einen Meilenstein auf dem Weg Bremerhavens zu einem der führenden europäischen Häfen.

Zukunft liegt in Bremerhaven

Nur fünf Jahre zuvor war im Bremer Überseehafen der erste Container in Deutschland an Land gesetzt worden. Und schnell war klar: Die Zukunft eines erfolgreichen Containerhafens liegt nicht in Bremen, sondern die Häfen müssen sich nahe an der Küste auf die anstehende Revolution im Seeverkehr vorbereiten, also im Überseehafen in Bremerhaven.

In Bremerhaven waren die Hafenanlagen im Kaiserhafen und an der Columbuskaje aber für den Containerumschlag nicht geeignet. Deshalb entschied die Hafendeputation bereits 1967, den Schwerpunkt der Investitionen von Bremen nach Bremerhaven zu legen und eine 750 Meter lange Seekaje nördlich der Nordschleuse zu bauen. Größte Probleme bereitete beim Bau der schlickige Boden. Ende 1969 stand fest, dass 13 Millionen Mark buchstäblich im Schlick versackt waren, da es nicht gelungen war, die langen Pfähle im Untergrund festzubekommen. Im Senat mobilisierte man zusätzliches Geld: insgesamt 208 Millionen Mark. Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft als Betreiberin war mit etwa 69 Millionen Mark dabei.

Eine personelle Entscheidung trug dazu bei, das Projekt zu einem guten Ende zu bringen. Prof. Arnold Agatz, der frühere Hafenbaudirektor der Seestadt, der 40 Jahre zuvor die Nordschleuse erbaut hatte, löste im Alter von 80 Jahren die bautechnischen Probleme. Nur fünf Jahre nach dem politischen Beschluss wurde der Containerterminal fristgerecht fertiggestellt.

BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION

NACHHALTIGE MOBILITÄT-Spezial

Mobil mit der Sonne im Tank

Er kann es nicht verbergen: Horst Zöller schwärmt für Solarenergie. Nicht umsonst betreibt der 59-Jährige seit Jahrzehnten zu Hause eine eigene Anlage – und mit der lädt er auch sein eigenes E-Auto. Seit dem 1. September ist er Solar-Lotse bei Energiekonsens, der gemeinnützigen Klimaschutzagentur für das Land Bremen. Seine Aufgabe: Unternehmen beraten.

Von Christoph Bohn

Solar-Lotse Horst Zöller (links) fährt selber ein Elektro-Auto. Dieses lädt er mit Solarstrom. Energiekonsens-Leiter Heinfried Becker zeigt passend dazu ein modernes Photovoltaik-Modul. Foto: Bohn

Auf Solarenergie zu setzen, lohnt sich für Unternehmen“, ist Zöller überzeugt. „Und zwar nicht nur aus Kostengründen, denn der CO_2-Ausstoß für die Erzeugung der Energie wird ja nun besteuert, sondern auch aus Nachhaltigkeits- und Klimaschutzgedanken.“ Denn Letzterer werde heute immer wichtiger. Viele Produzenten erwarteten mittlerweile von ihren Lieferanten, dass sie dies berücksichtigten. Und noch einen weiteren Grund kann der Solar-Lotse anführen: die eigene Ressource. „Es ist eine schöne Sache, den Strom auf seinen eigenen Flächen und Gebäuden selber zu erzeugen und für die Produktion oder auch den Betrieb der eigenen Elektrofahrzeug-Flotte zu nutzen.“

Die Technik der Solarenergie sei ausgereift, die Module mittlerweile kostengünstig, zählt Zöller auf. Nicht ohne Grund nutzten bereits viele Unternehmen die Möglichkeit, Strom per Photovoltaik zu erzeugen. „Doch davon brauchen wir noch eine ganze Menge mehr, wenn wir die Klimawende schaffen wollen. Die Photovoltaik ist neben der Windkraft die zweite große Säule bei der Energieerzeugung“, betont der Solarlotse.

Zöller kennt die Unternehmen gut

Mit Solarenergie kennt sich Zöller aus. Denn neben seiner halben Stelle als Solarlotse bei Energiekonsens ist er auch noch Energieberater Solar im Land Bremen und Unternehmensberater Solar bei der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen. Dabei kennt er die Unternehmen im Nordwesten und insbesondere in der Stadt Bremen und in Bremerhaven sehr gut. Immerhin hat er lange bei einem Unternehmen gearbeitet, das Industriegase vertreibt, und war danach bei einem Ingenieurbüro für den Bereich Energiemanagement tätig.

„Technikbegeistert war ich immer schon“, verrät Zöller. Deshalb habe er damals Radio- und Fernsehtechniker gelernt. Später entschied er sich dann aber noch für ein Studium der Betriebs- und Versorgungstechnik an der Hochschule Bremerhaven – mit Schwerpunkt Ver- und Entsorgung, Heizungs- und Umwelttechnik. „Damals habe ich gemerkt, dass ich gerne in Form von Projekten arbeite“, sagt er.

Nichts anderes ist seine Tätigkeit als Solar-Lotse – denn jede Firma ist anders. „Als Erstes muss ich mir einen Überblick verschaffen“, erzählt Zöller. Dazu gehörten der Energieverbrauch, die Arbeitsweisen und Schichten in der Firma, was produziert wird und natürlich, welche Möglichkeiten es gibt, Solarmodule aufzustellen. Daraus kann der Solarlotse feststellen, ob sich eine Solaranlage lohnen würde und wie sie aussehen könnte. „Ich helfe auch bei eventuellen Förderanträgen und bei weiteren Fragen“, sagt Zöller. Allerdings: Um den Bau der Anlage muss sich die Firma selber kümmern.

Und auch auf einen weiteren Aspekt will der Solar-Lotse einen Blick haben: auf die Elektromobilität. Dafür bildet er sich derzeit fort – zum geprüften Mobilitätsberater bei der Deutschen Gesellschaft für Sonnenenergie. „Schließlich fahre ich selber ein E-Auto, das ich zu Hause mit eigenem Solarstrom lade“, sagt Zöller. Das sei auch gut für den Firmenfuhrpark. Zudem gebe es ja einen Zukunftsaspekt: „Auf längere Sicht können E-Autos auch als Stromspeicher genutzt werden, die den auf dem Dach erzeugten Solarstrom zwischenspeichern und bei Bedarf an das Gebäude oder die Produktionsanlage zurückgeben.“

Auch Solarthermie hat Zöller im Blick: „Wenn es beispielsweise um Prozesswärme geht.“ Doch das sei nur ein Nebenaspekt. Im Vordergrund stehe die Photovoltaik.

» Ich helfe auch bei Förderanträgen und weiteren Fragen. «
Solarlotse Horst Zöller, Energiekonsens

Heinfried Becker, Leiter von Energiekonsens in Bremerhaven, ist jedenfalls froh, dass die Stelle des Solar-Lotsen geschaffen werden konnte. „Die war dringend nötig. Es braucht jemanden, der sich nicht nur um Beratung, sondern auch um Vor- und Nachbereitung kümmert“, sagt er. Zu Anfang sei die Stelle noch bis Jahresende befristet gewesen. Doch nun sehe es so aus, dass sie wohl für mehrere Jahre gesichert sei, freut sich Becker.

Die Arbeit des Solar-Lotsen erfolgt über das Programm „energievisite:solar“ und ist für die zu beratenden Unternehmen kostenlos. Die Anmeldung für das Programm erfolgt über die Webseite von Energiekonsens.

Kontakt: Energiekonsens, Tel. 0471/30947370 und per E-Mail: bremerhaven@energiekonsens.de
www.solar-in-bhv.de

Experten analysieren die Logistik

Speziell zum Thema Mobilität bietet Energiekonsens Unternehmen die kostenlose Energievisite Mobilität plus an. Gezeigt werden soll, wie sie mit innovativen und passgenauen Konzepten nachhaltiger und effizienter unterwegs sein können. Denn die betriebliche Mobilität mit Fuhrpark, Dienstreisen, Arbeitswegen, Liefer- und Kundenverkehren verursacht klimaschädliche Emissionen und hohe Kosten. Bei der Visite analysieren Experten unter anderem Dienstreisen, Pendelverkehre sowie die Logistik und leiten daraus Maßnahmen ab, die die Bilanz und das Klima schonen. Außerdem nehmen sie das Umfeld der Unternehmen in den Blick, um Synergiepotenziale durch Kooperationen mit anderen Firmen zu identifizieren.

Zudem zeigt Energiekonsens mit einer ganzen Veranstaltungsreihe „Kooperationen für nachhaltige Mobilität“, in welchen Bereichen sich ein genauerer Blick lohnt und welche Konzepte und Kooperationen bereits umgesetzt werden. Beispielsweise wie Unternehmen durch einen gemeinsamen Fuhrpark die Auslastung der Fahrzeuge erhöhen und sich so Kosten und Ressourcen sparen können; oder wie Mitarbeiter gemeinsam besser zur Arbeit kommen und dabei Zeit, Kosten und Ressourcen einsparen.

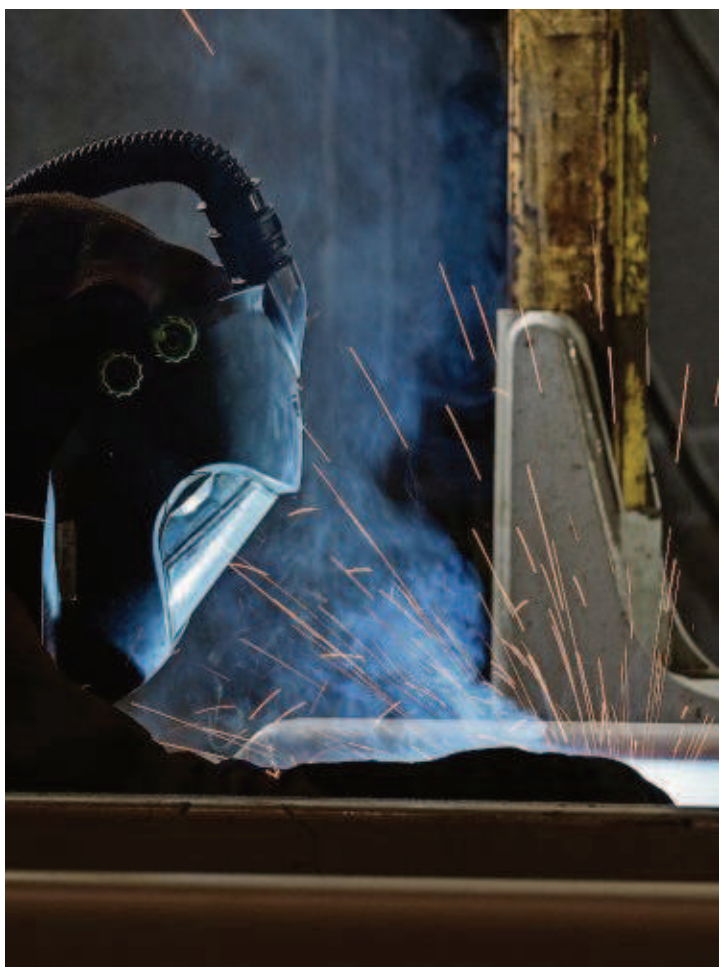
Auch eine Zusammenarbeit in der Logistik lohnt sich: Die Logistik sorgt für viel Verkehr auf den Straßen, emittiert klimaschädliches CO_2 und verursacht häufig vermeidbare Kosten. Gezeigt werden Alternativen. Eine zusammenarbeit lohnt sich auch bei der Ladeinfrastruktur für E-Mobile. Zu bedenken dabei sind allerdings auch noch rechtliche Hindernisse.

Für einige Veranstaltungen ist noch eine Anmeldung möglich. Die bereits stattgefundenen Online-Seminare wurden aufgezeichnet und können im Internet abgerufen werden.

Die Energievisite Mobilität plus ist Teil des Projekts „Bremer Unternehmen sparen CO_2“, gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (Efre) sowie aus Mitteln der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Projektträger ist Energiekonsens. Kooperationspartner sind die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS).

www.energiekonsens.de/unternehmen/mobilitaet

Die Luftaufnahme zeigt, wie gut sich die Dachfläche eines Gewerbebetriebes für aufgeständerte Photovoltaikmodule nutzen lässt. Foto: Petzold/Energiekonsens



Schiene ist bedeutsam für Klimaschutzziele

Für das Erreichen von Klimaschutzzielen ist das Thema Schiene entscheidend. Das sagt Andrea Eck, Vorstand des Geschäftsbereichs Automobile der BLG Logistics aus Anlass des zehnjährigen Bestehens der BLG Railtec GmbH in Falkenberg/Uebigau. Jedes Jahr durchlaufen Bahnwaggons mit rund 300 000 Pkw auf ihrem Weg zum Kunden Falkenberg.

Der Eisenbahnknotenpunkt der BLG im Süden von Brandenburg ermöglicht mit rund 100 Mitarbeitern die internationale Anbindung von und nach Osteuropa. Aus mehreren osteuropäischen Automobilherstellerwerken erreichen gemischte Ganzzüge mit 13 verschiedenen Zielorten Falkenberg, um sie dort zu zielortreinen Zügen unter anderem für die BLG-Standorte Bremerhaven, Hamburg und Cuxhaven zusammenzustellen. Aus der Slowakei beispielsweise übernimmt die Railtec wöchentlich mehr als 500 Waggons mit Neufahrzeugen und stellt daraus Züge für nationale und internationale Zielorte auf der eigenen Rangieranlage zusammen.

„Ich danke den engagierten Mitarbeitenden, die diesen Standort in den vergangenen zehn Jahren europaweit zu einem zuverlässigen Partner entwickelt haben“, sagt Andrea Eck. „In der Automobillogistik werden Streckenverkehre vermehrt auf die Schiene gebracht. Wir blicken optimistisch in die Zukunft.“

Umrüstung auf digitale Kupplungen

Im Güterverkehr sorgt beispielsweise zukünftig die Digitale Automatische Kupplung (DAK) dafür, dass Güterzüge schneller gebildet werden können. Die Railtec GmbH bereitet sich gerade mit ihrer eigenen Werkstatt darauf vor, entsprechende Umrüstungen für Waggons anbieten zu können. „Wir sind davon überzeugt, dass wir nur durch technische Innovationen und die Schaffung systemrelevanter Vorteile den ökologischen Verkehrsträger Schiene nach vorne bringen können“, führt Eck weiter aus.

Mitarbeiter der BLG Railtec neben Waggonrädern in Falkenberg. In dem Eisenbahnknotenpunkt stellt die BLG Railtec zielortreine Autozüge zusammen, kümmert sich aber auch um die Instandhaltung von Bahnwaggons. Fotos: Lang/BLG

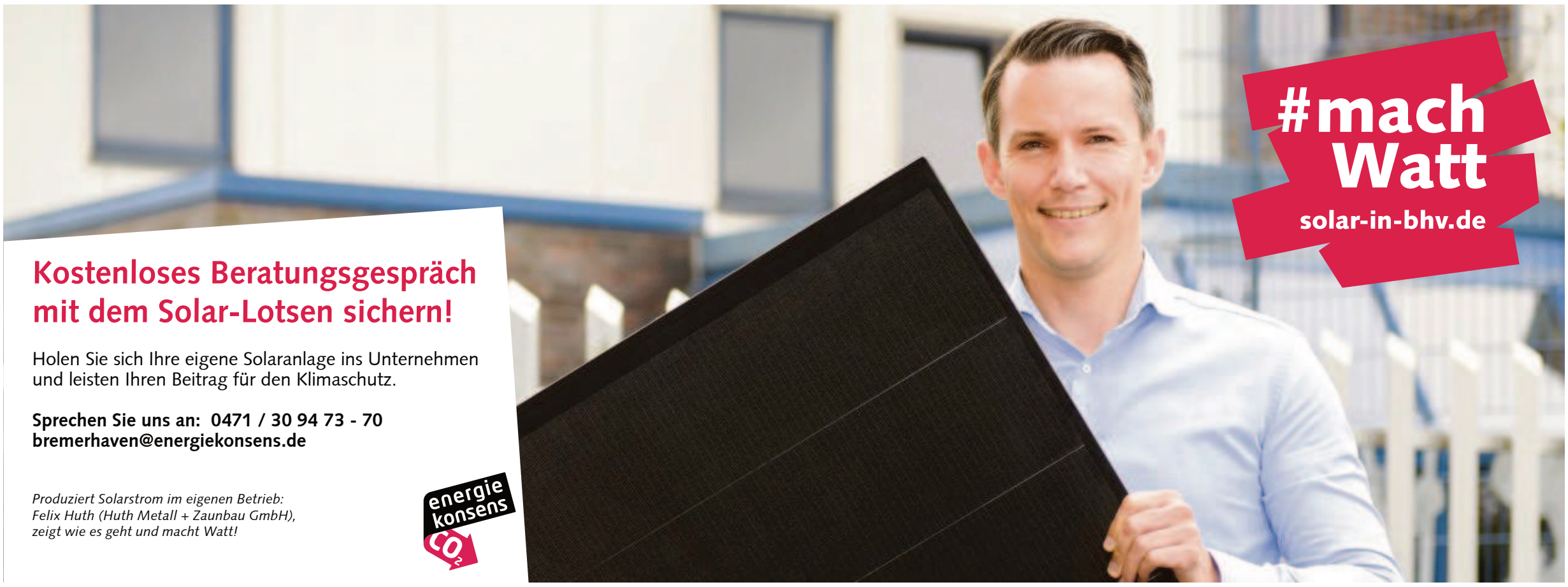
2011 hatte die BLG Autorail GmbH den stillgelegten Rangierbahnhof Falkenberg/Uebigau gekauft und mit der Gründung des hundertprozentigen Tochterunternehmens BLG Railtec für die Wiederinbetriebnahme der Anlage 71 Weichen erneuert, 25 Kilometer Gleise umfangreich saniert und das eigene Stellwerk reaktiviert. 2014 folgte der Bau einer 25 000 Quadratmeter großen Güterwagenwerkstatt. Präventive Instandhaltung an Güterwagen, sowie Revisionsarbeiten und Umbauten an Güterwagen zählen zu den Dienstleistungen. Die BLG Railtec GmbH übernimmt unter anderem auch die Umrüstung von Bremsanlagen unter Beachtung der Lärmemissionswerte. Ein mobiles Instandhaltungsteam sichert den verlässlichen Waggoneinsatz in ganz Europa. Komplettiert wird das Leistungsspektrum durch eine hochmoderne Strahl- und Farbgebungsanlage. Alle Dienstleistungen werden nicht nur für die eigenen BLG-Autorail-Waggons, sondern auch für andere Waggonhalter erbracht.

Mit eigenen Zügen unterwegs

Die BLG Railtec GmbH ist ein Tochterunternehmen der BLG Autorail GmbH, die mit eigenen Zügen auf der Schiene unterwegs ist. Die BLG Autorail GmbH verfügt mit 1500 Waggons über eine moderne und homogene Waggonflotte in Europa. Rund 730 000 Autos transportierte das Unternehmen 2019 umweltfreundlich auf der Schiene.

BLG Logistics mit Hauptsitz in Bremen zählt zu den führenden Automobillogistikern in Europa. Das Unternehmen bietet auf sämtlichen Verkehrswegen – Schiene, Straße und Wasser – die komplette Leistungskette vom Hersteller bis zum Endkunden an. Die BLG hat 2020 fast fünf Millionen Fahrzeuge im gesamten Netzwerk umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet. Am größten Umschlagsstandort, dem BLG Autoterminal Bremerhaven, wurden 1,7 Millionen Fahrzeugen umgeschlagen.

Anzeige



Kfz-Sachverständiger Norbert Hardt (hier mit Büroleiterin Hasret Erdem) begutachtet ein Elektro-Fahrzeug. Foto: Heske

E-Fördergeld gibt es auch für Gebrauchte

Beim Kauf eines E-Autos können Kunden staatliche Förderungen in Anspruch nehmen. Dies gilt auch für gebrauchte Stromer in den ersten zwölf Monaten nach der Erstzulassung – sofern noch kein Umweltbonus für das Auto beantragt wurde und das Fahrzeug nicht mehr als 15 000 Kilometer gelaufen ist. „Notwendig ist außerdem ein Zertifikat eines DAT-Gutachters“, gibt Kraftfahrzeugsachverständiger Norbert Hardt zu bedenken.

Von Christian Heske

Ausgezahlt wird der Umweltbonus für Elektrofahrzeuge vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa). Allerdings müssen Antragsteller eine Reihe von Formalien einhalten. Für den Nachweis des ehemaligen Listenneupreises (brutto und inklusive der Sonderausstattung) ist die ehemalige Rechnung über den Neuwagen zugelassen. Liegt die Neuwagen-Rechnung jedoch nicht vor, geht es nicht ohne Besichtigung und Zertifikat durch einen Gutachter der Deutschen Automobil Treuhand (DAT).

Die DAT mit Hauptsitz in Stuttgart ist spezialisiert auf die Erhebung und Aufbereitung umfangreicher Kraftfahrzeugdaten und außerdem als Bewertungsgesellschaft für Gebrauchtwagen tätig. „Die DAT ist von der Bafa mit der Kriterienprüfung zur Förderung von neuen und gebrauchten Elektro-Fahrzeugen beauftragt“, erläutert Norbert Hardt, Inhaber der Gutachter und Internetservice GmbH mit Sitz in Bremerhaven. Nur die DAT-Expert-Partner sind berechtigt, dieses Gutachten auszustellen. „Im Moment sind wir der einzige offizielle DAT-Vertragspartner zwischen Bremen, Cuxhaven und Stade“, sagt Hardt.

Bafa schreibt die Gutachtenform vor

Von der Bafa ist die Form des Gutachtens vorgeschrieben. „Es gibt dafür eine spezielle Urkunde“, berichtet Hardt. „Festgeschrieben sind auch die Zertifikatsgebühren, die zwischen 40 und 50 Euro liegen“, ergänzt Büroleiterin Hasret Erdem. Nicht zu verwechseln seien die DAT-Fördergutachten mit anderen Kurzgutachten, die zu Gebrauchtfahrzeugbewertungen dienen oder für Wertdiskussionen mit Versicherungen, dem Finanzamt oder Gerichten notwendig sind.

An der Steckdose: Das Angebot an Elektro-Fahrzeugen ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Foto: Heske

„Derartige Kurzgutachten werden von zahlreichen Gutachtern angeboten und kosten schnell 200 bis 250 Euro, sie sind aber für die E-Förderung nicht verwendbar – es wäre also herausgeschmissenes Geld“, warnt die Büroleiterin. „Wir hatten schon einmal eine Kundin hier, die vorher sogar 330 Euro für so ein Gutachten bezahlt hat, ohne nachher etwas damit anfangen zu können.“

Dass auch für gebrauchte E-Fahrzeuge noch eine Bundesförderung beantragt werden soll, komme durchaus häufiger vor. „Wir haben bereits einige von diesen Zertifikaten ausgestellt“, berichtet Hardt – und das, obwohl er erst seit dem 1. Juli 2021 offizieller DAT-Partner ist. „Nicht jeder Neuwagenkäufer weiß von der Förderung, nicht jeder beantragt sie“, nennt er Gründe. Bearbeitet werde der Förderantrag durch die Bafa allerdings auch nur, wenn zuvor noch kein Antrag bei der Bundesbehörde eingegangen sei. „Ist die Fahrgestellnummer bereits bei der Bafa gelistet, dann ist keine Förderung mehr möglich“, sagt Hardt.

» Nicht jeder Neuwagenkäufer weiß von der Förderung, nicht jeder beantragt sie. «
Norbert Hardt, Kfz-Sachverständiger

Er selbst ist seit mehr als drei Jahrzehnten als Gutachter tätig. „Ich hatte früher ein Büro in Langen und dann überlegt, in den Ruhestand zu gehen“, sagt der 67-Jährige. Der Ruhestand sei ihm jedoch schnell zu ruhig geworden. Nach einer Tätigkeit bei einem großen Prüfunternehmen machte er sich erneut selbstständig und eröffnete im November sein Gutachterbüro an der Wurster Straße in Bremerhaven.

Kein geschützter Berufszweig

Die Schwierigkeit bei Kfz-Sachverständigen: Theoretisch kann sich hinter der Bezeichnung vieles verbergen. „Das ist kein Lehrberuf und kein geschützter Berufszweig“, gibt Hardt zu bedenken. Man kann sich allerdings Berufsverbänden anschließen und von denen prüfen lassen. „Danach darf man sich geprüfter Sachverständiger nennen.“ Vorher sind von den Bewerbern fachliche Kriterien zu erfüllen. „Mindestvoraussetzung sind eine Meisterprüfung im Kfz-Bereich und Weiterbildungen. Hardt war Mitglied im Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen (BVSK). Später wurde er vereidigt und öffentlich bestellt über die Handwerkskammer Bremen. „Von 100 Gutachtern wird nur einer öffentlich bestellt“, sagt er. Gerichte seien gehalten, nur öffentlich bestellte Gutachter zu nehmen, weil diese bestimmte Kriterien der Zivilprozessordnung erfüllen.

› **Gutachter und Internetservice GmbH**, Wurster Straße 62, 27580 Bremerhaven, Tel. 0471/41839659 www.gutachter-hardt.de

Lademöglichkeit bleibt für viele entscheidend

Mit weiteren 300 Millionen Euro hat der Bund den ausgeschöpften Fördertopf für die Errichtung privater Wallboxen aufgefüllt, teilte Hans Jörg Kossmann, Obermeister der Kfz-Innung Bremen, mit. Dies sei auch eine Forderung des Kfz-Gewerbes gewesen. Ohne diese erneute Subvention der Elektromobilität hätte die Nachfrage nach E-Fahrzeugen ins Stocken geraten können. Neben einer leistungsfähigen öffentlichen Ladeinfrastruktur ist es für Käufer von Elektrofahrzeugen nämlich entscheidend, möglichst oft zu Hause laden zu können.

Mit einem leichten Rückgang um 6,7 Prozent auf 291 (Vormonat: 312) Elektro-Prämien ist der Automarkt an der Weser ins zweite Halbjahr gestartet. Insgesamt 3987 Boni und Innovationsprämien meldete das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) seit Start der Subventionen im Juni 2016 für Bremen und Bremerhaven. Dies entspricht einem Landesanteil von 0,5 Prozent, sagte Kossmann. Allein die Zwischenbilanz des Jahres 2021 weise allerdings bereits 1772 Prämien aus. Die Juli-Bilanz gliedere sich in 128 (Vormonat: 154) Subventionsanträge für reine batteriebetriebene Pkw (BEV) und 163 (Vormonat: 158) Prämien für Plug-in-Hybride (PHEV). Dieser Anstieg der Hybride um 3,2 Prozent ist nach Kossmanns Angaben auf eine stärkere Nachfrage nach gewerblichen Pkw zurückzuführen.

Anzeige

Für die „letzte Meile“ und noch weit darüber hinaus: Der neue Vivaro-e bringt Ihr Business mit voller elektrischer Kraft nach vorne ohne Einschränkungen von Nutzwert und Komfort. Denn wir verstehen die Bedürfnisse unserer gewerblichen Kunden - von höchster Zuverlässigkeit bis zu niedrigen Betriebskosten.

- Emissionsfreier Antrieb
- Einfach und schnell aufladen
- Nutzlast von bis zu 1.200 kg[2]
- Ladevolumen von bis zu 6,6 m³[3(3)]

Jetzt umsteigen!

FREE2MOVE LEASE **UNSER FREE2MOVE LEASE-ANGEBOT FÜR FIRMENKUNDEN**

für den Vivaro-e Cargo Elegance M, Elektromotor, 100 kW, mit 50 kWh Batterie

Monatliche Rate* **229,90 €**
inkl. Technik-Service** (zzgl. MwSt.)

Leasingsonderzahlung (exkl. MwSt.): 6.000,– €, **Laufzeit:** 48 Monate, **Laufleistung:** 10.000 km/Jahr. Angebot zzgl. 672,27 € Überführungskosten (zzgl. MwSt.).

*Ein Kilometerleasing-Angebot (Bonität vorausgesetzt) der Opel Bank S.A. Niederlassung Deutschland, Mainzer Str. 190, 65428 Rüsselsheim, unter Verwendung der Marke „Free2Move Lease“, für die Schmalzried GmbH als ungebundener Vermittler tätig ist. Nach Vertragsende werden Schäden sowie Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) gesondert abgerechnet. Angebot für Gewerbekunden und nur gültig bei Vertragseingang beim Leasinggeber bis 31.10.2021.

**Gilt bei einer Laufzeit von 48 Monaten und einer Laufleistung von 10.000 km p. a. und beinhaltet alle vom Hersteller vorgeschriebenen Inspektionen und Wartungsarbeiten inkl. Ersatzteilen und Ölen, Beseitigung verschleißbedingter Schäden inkl. Lohn und benötigten Materials. Nur gültig in Verbindung mit dem Abschluss eines Leasingvertrags für ein Neufahrzeug bei der Opel Bank S.A. Niederlassung Deutschland.

Der Herstelleranteil am Umweltbonus in Höhe von 3.000,- € netto ist in der Kalkulation berücksichtigt. Sie haben zusätzlich die Möglichkeit, die staatliche Förderung (BAFA-Anteil) in Höhe von 6.000,- € beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Referat 422, Frankfurter Straße 29–35, 65760 Eschborn, www.BAFA.de, zu beantragen. Die Auszahlung des BAFA-Anteils erfolgt bei Erfüllung der Voraussetzungen und nach Zulassung des Fahrzeugs. Der Umweltbonus endet mit Erschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31.12.2025. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Nähere Informationen erhalten Sie bei uns.

Stromverbrauch[1] in kWh/100 km, kombiniert: 26,1-21,7; CO_2-Emission, kombiniert 0 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151). Effizienzklasse A+

[1] Die angegebenen Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) gemäß VO (EG) Nr. 715/2007 und VO (EU) Nr. 2017/1151 ermittelt. Die Typgenehmigung für diese Fahrzeuge erfolgte nach dem 31.12.2020 und es stehen keine rückgerechneten Werte nach NEFZ mehr zur Verfügung. Für Neuzulassungen ab dem 1. September 2018 wird für die Berechnung des CO_2-emissionsabhängigen Elements der Kfz-Steuer der nach dem WLTP-Messverfahren bestimmte Wert der CO_2-Emission herangezogen.

[2] Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar. Die Standardnutzlast beträgt 1.000 kg.

[3] Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar. Wählen Sie den Vivaro-e Cargo L mit Multifunktionsbeifahrerdoppelsitzbank mit Durchladefunktion für ein maximales Ladevolumen von bis zu 6,6m³.

SCHMALZRIED
AUTOMOBILE VIELFALT

Schmalzried GmbH
Stresemannstr. 37
27570 Bremerhaven
Tel.: 0471-92465-0

Schmalzried-Geschäftsführer Otto Stingl übergibt Jens Knauer, Inhaber des E-Centers Roter Sand, einen elektrisch angetriebenen Opel Vivaro. Knauer setzt Elektro-Fahrzeuge bereits seit Jahren erfolgreich zum Ausliefern von Lebensmitteln ein. Foto: Heske

Elektro-Trend erreicht die Nutzfahrzeuge

Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zum Verbrenner steigt stetig. Dieser Trend gilt nicht nur für private Pkw. Auch gewerbliche Nutzfahrzeuge kommen zunehmend in elektrischen Varianten auf den Markt, sagt Otto Stingl, Geschäftsführer des Bremerhavener Autohauses Schmalzried. Einer seiner Kunden setzt bereits seit Jahren E-Transporter für die Auslieferung von Lebensmitteln ein: Jens Knauer, Inhaber des Edeka-Centers Roter Sand. Sein Fazit: Gerade im Kurzstreckenbetrieb bewähren sich die Stromer.

Von Christian Heske

Aktuell lässt Knauer mit zwei Elektro-Transportern Kunden in Bremerhaven und in umliegenden Gemeinden von seinen Mitarbeitern mit Lebensmitteln beliefern. Umweltschutzgründe hätten bei der Anschaffung eine Rolle gespielt, allerdings gebe es auch wirtschaftliche Argumente: „Wir fahren unheimlich viel Kurzstrecken, was für einen Diesel tödlich ist“, sagt Knauer. Die Folge wären ein höherer Fahrzeugverschleiß und höhere Wartungskosten beim Einsatz eines Verbrenners. Zwar sei die Anschaffung eines E-Fahrzeuges immer noch teurer. „Dem steht aber eine attraktive Förderung gegenüber.“

Das E-Center Roter Sand verfügt über eine Doppel-Ladestation des Energieversorgers SWB auf dem Parkplatz. „Tagsüber wird die zunehmend von Kunden genutzt“, beobachtet Knauer. Nachts kommen die E-Center-Autos an die Steckdose. „Beim Elektrofahren muss man die Standzeiten eben zum Laden nutzen“, berichtet Knauer. „Das funktioniert.“

Zufriedene Mitarbeiter

Überaus zufrieden seien die Marktmitarbeiter mit den elektrischen Auslieferungsfahrzeugen. „Die sind sehr einfach bedienbar, kommen ohne Schaltung aus und verfügen über ein hohes Drehmoment“, sagt der E-Center-Inhaber. Auch die Innenraumheizung inklusive Klimaanlage, die bei bestimmten Wetterlagen die Scheiben frei bläst, funktioniere hervorragend.

Der Lebensmittelhandel sei derweil nicht die einzige Branche, die Interesse an elektrischen Nutzfahrzeugen zeige, sagt Stingl. „Handwerker, die selbst gewerblich mit Photovoltaik-Anlagen zu tun haben, leben das Thema auch bei der Mobilität“, erzählt der Schmalzried-Geschäftsführer. Interessant seien die elektrischen Nutzfahrzeuge gerade auch für Kunden, die im Betrieb bereits Solaranlagen installiert haben oder dies planen.

Durch steigende Reichweiten, breitere Angebote und sinkende Preise werde die Attraktivität der Elektro-Fahrzeuge aber grundsätzlich zunehmen. „Man kann im Vergleich zu einem Verbrenner mit um 50 Prozent geringeren Wartungskosten kalkulieren“, rechnet Stingl vor. „Bei einem Elektro-Auto müssen weder das Motoröl noch Zündkerzen, Zahnriemen oder Luftfilter gewechselt werden.“ Vom Hersteller Opel soll bis Ende des Jahres die gesamte Nutzfahrzeug-Palette auch elektrisch zu bekommen sein. Bei Ford sieht das ähnlich aus. Suzuki produziert alle Fahrzeuge entweder als Mild-Hybrid mit elektrischer Unterstützung des Verbrenner-Motors oder als Plug-in-Hybrid.

Erfahrung mit der Elektromobilität hat Schmalzried bereits seit zehn Jahren. „Da kam der Opel Ampera“, erinnert sich Stingl. Mittlerweile verfügt das Autohaus über acht Ladestationen auf dem Gelände, sechs eigene und zwei öffentliche von der SWB. „Außerdem mussten wir die Herausforderung meistern, das Personal auf den Hochvoltbereich umzuschulen“, berichtet Stingl.

Die Brennstoffzelle schon im Blick

E-Center-Inhaber Knauer blickt derweil bereits auf die nächste Antriebstechnik, die er testen will: Zum Jahreswechsel soll auch ein Opel Vivaro Hybrid mit elektrischem Antrieb und Wasserstoff-Brennstoffzelle den Lieferdienst übernehmen. Geplant ist, den bei der Wasserstofftankstelle der Verkehrsbetriebe Bremerhaven zu betanken. „Ich persönlich glaube, dass Wasserstoff die Zukunft sein wird“, sagt Knauer.

› **Autohaus Schmalzried:** Stresemannstraße 37-39, Bremerhaven, Tel. 0471/924650, E-Mail: info@ah-schmalzried.de www.ah-schmalzried.de

Experten arbeiten an Ladeinfrastruktur

Einen Expertenprozess „Netzorientierte Ladeinfrastruktur“ hat das Niedersächsische Umweltministerium gestartet. Gemeinsam mit Experten von Automobilherstellern und -zulieferern, Netzbetreibern, Energieversorgern, Bauwirtschaft und kommunalen Spitzenverbänden soll bis Ende Oktober ein Handlungskatalog erarbeitet werden, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Mobilitätswende hin zur Elektromobilität zu beschleunigen. „Der Absatz von E-Autos zieht an in Deutschland, die Automobilindustrie hat hier einen Transformationsprozess eingeleitet, der seinesgleichen sucht. Für Akzeptanz und Erfolg der E-Mobilität wird dabei auch die Beantwortung der Frage sein, wann und wo die Autos aufgetankt werden“, meinte Minister Olaf Lies (SPD).

Größter Umbruch in Geschichte des Autobranche

Studie: Zuliefer-Unternehmen setzen auf Elektro-Technik, rechnen aber nicht vor 2030 mit einer Ablösung der Verbrenner

Die Automobilbranche steht vor dem wohl größten Umbruch ihrer Geschichte: vom fossilen Verbrennungsmotor hin zu neuen nachhaltigeren Antriebstechnologien. Insbesondere die Elektromobilität steht derzeit im Fokus des Wandels und des öffentlichen Interesses. Die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft Deloitte und der Verband der Automobilindustrie (VDA) haben in einer Studie im Frühjahr 2021 untersucht, wie es um die Transformation bei den deutschen Automobilzulieferern steht.

Das Ergebnis: Die große Mehrheit der befragten Zulieferer setzt auf Elektromobilität. Mehr als 80 Prozent gehen davon aus, dass sich diese Antriebstechnik als Technologiestandard durchsetzen wird. Zudem gibt ein Großteil der Befragten (über 80 Prozent) an, bereits mit der Umstellung auf Elektromobilität begonnen zu haben. Mit einer vollständigen Ablösung des Verbrennungsmotors durch die Elektromobilität rechnen 88 Prozent jedoch erst im Jahr 2030 oder später. Ein Teil der befragten Zulieferer nimmt an, dass Brennstoffzellen (rund 30 Prozent) oder synthetische Kraftstoffe (40 Prozent) es ebenfalls noch zum (zusätzlichen) Standard schaffen können.

Die elektrische Antriebstechnik steht daher klar im Fokus der Aktivitäten. Die befragten Automobilzulieferer investieren über 30 Prozent ihrer Forschungs- und Entwicklungsausgaben in diese Technologie. Ihr Anteil am Gesamtumsatz fällt dagegen mit 15 Prozent noch deutlich geringer aus. 85 Prozent nutzen die Gewinne aus der traditionellen Verbrennertechnologie, um parallel Kompetenzen in der Elektromobilität aufzubauen. Lediglich fünf Prozent der Zulieferer planen zu gleichen Teilen, sich entweder über Fusionen mit anderen Unternehmen zu konsolidieren oder die Automotive-Branche gänzlich zu verlassen.

Die große Mehrheit der für eine Studie befragten deutschen Automobilzulieferer setzt auf Elektromobilität als die Technologie der Zukunft. Foto: Heske

Harvest-Strategie ist verbreitet

„Wie das Investitionsverhalten der Automobilzulieferer zeigt, gehen sie davon aus, dass der Absatz von Elektroautos weiterhin deutlich steigen wird“, sagt Dr. Harald Proff, Partner und Leiter Automobilindustrie bei Deloitte Deutschland und Global. „Es zeigt sich zudem, dass die Unternehmen strategisch auf Augenmaß setzen.“ Ein Großteil verfolge eine Harvest-Strategie, also einen kontrollierten, langsamen Rückzug aus dem Markt für Verbrennungstechnologien bei gleichzeitigem Aufbau des Geschäftsbereichs Elektromobilität.

Deloitte und der VDA haben auch untersucht, in welcher Phase der Transformation sich die Automobilzulieferer gegenwärtig befinden. Das Ergebnis: Ein Großteil hat die Hälfte des Weges ins elektrische Zeitalter bereits zurückgelegt. Rund 65 Prozent befinden sich auf den mittleren drei Stufen der siebenstufigen Transformationsskala. Lediglich fünf Prozent der befragten Zulieferer befinden sich vor dem Sprung in ein Geschäftsmodell, das nur auf Elektromobilität basiert. Die Corona-Pandemie hat den Transformationsprozess eher vorangetrieben. So gaben mehr als zwei Drittel der Befragten an, dass sie die Pandemie als Beschleuniger der Transformation wahrnehmen. Nur für 13 Prozent bremst die Pandemie die eigene Transformation, weil hier mutmaßlich die finanziellen Mittel für die notwendigen Investitionen weggebrochen sind.

Anzeige

Gutachter- und Internetservice GmbH

Kfz. Sachverständiger NORBERT HARDT
Öffentlich bestellt und vereidigt

Wurster Str. 62
27580 Bremerhaven
Geschäftsführer: Norbert Hardt
Mobil 0171 266 4154
www.gutachter-hardt.de

Sachverständiger Norbert Hardt in seinem Büro

Ruben Allenstein studiert Wirtschaftsinformatik und pflegt die Datenbanken des Gutachter- und Internetservices

Büroleiterin Hasret Erdem ist für die kaufmännische Büroabwicklung zuständig.

Offshore-Wind als klimaschützende Wertschöpfung

Das Korrosionsschutz-Unternehmen Rupertus-Strako im Bremerhavener Fischereihafen ist am 5. und 6. Oktober Tagungsort der 17. Windforce-Konferenz. Im Mittelpunkt der Veranstaltung steht der internationale Austausch von Experten aus der Offshore-Windindustrie und der aufstrebenden „grünen" Wasserstoffwirtschaft. Als Partner der Konferenz präsentiert sich Schottland bei dem Branchentreff.

Das Motto der diesjährigen Konferenz lautet „Offshore-Wind: Klimaschützende Wertschöpfung". Partnerland der Konferenz ist in diesem Jahr Schottland. „Wir sind zwar derzeit nicht führend beim Ausbau der Offshore-Windkraft, aber noch mit führend, was unser Know-how und unsere Technologien betrifft. Zahlreiche kleinere und größere Mittelständler sind derzeit dabei, sich neu zu positionieren, um weiter wachsen zu können", sagt Jens Assheuer, Vorstandsvorsitzender des Offshore-Branchenverbandes WAB.

„Eine Internationalisierung des Geschäfts ist für zahlreiche unserer Mitgliedsunternehmen eine gute Möglichkeit, den noch bis Ende 2024 sehr schwachen Ausbau im Heimatmarkt zumindest teilweise abzufedern", sagt Heike Winkler, Geschäftsführerin des WAB. „Gleichzeitig wird immer deutlicher, dass die Bundesregierung auch kurzfristig beim Ausbau der Offshore-Windenergie nachsteuern sollte", fordert sie. „Die Lieferkette benötigt schneller vermehrte Bauaktivitäten in Nord- und Ostsee, um auf den steigenden Strombedarf und die Sektorenkopplung hinzuarbeiten." Immer deutlicher werde: Der Bedarf an „grünem" Wasserstoff werde mittel- und langfristig sehr groß sein und die aktuellen Planungen übertreffen. „Wir freuen uns auf einen weiteren Meilenstein in der sehr guten Zusammenarbeit mit unserem Partnercluster Deep Wind bei der 17. Windforce", sagt Winkler.

„Perspektiven für Bremerhaven"

„Der Rückbau und das Recycling von Windkraftanlagen auf See könnte eine Perspektive für Bremerhaven bieten", sagt Torsten von Haaren (SPD), Stadtverordnetenvorsteher in Bremerhaven. Die Unternehmen benötigten dabei Planungssicherheit, damit sich das erneute Investieren und der Aufbau des jeweiligen Standortes lohnten. „Sollte es in Bremerhaven nicht zum Bau des geplanten, aber juristisch umstrittenen Offshore Terminals kommen, sollte geprüft werden, ob andere in Bremerhaven liegende Hafenareale den logistischen Anforderungen der Branche entsprechen", betont von Haaren.

„Der Ausbau der Windkraftenergie insbesondere im Offshore-Bereich ist extrem wichtig für die Entwicklung und Fertigung von ‚grünem' Wasserstoff. Hier wollen wir ein Cluster in Bremerhaven ansiedeln, was klima- und wirtschaftspolitisch für Bremerhaven von hoher Bedeutung ist", sagt Dr. Maike Schaefer (Grüne), Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Zugleich sei die Entwicklung von „grünem" Wasserstoff insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr und den Lastverkehr eminent wichtig, um von der Verbrennung fossiler Brennstoffe wegzukommen.

Das Foto zeigt den Bau des Offshore-Windparks Beatrice vor der Küste Schottlands. Foto: WAB

» Die Nachfrage aus der Industrie nach klimafreundlichem Strom hat in jüngster Zeit deutlich zugenommen. «
Christian Schnibbe, WPD AG Bremen

„Die Nachfrage aus der Industrie nach klimafreundlichem Strom hat in jüngster Zeit deutlich zugenommen. Dies zeigt, dass ein starker Offshore-Wind-Ausbau keine Option mehr ist, sondern ein Muss", sagt Christian Schnibbe, Kommunikationschef der Bremer WPD AG, die Windparks entwickelt und betreibt. „Nachdem die Politik zuletzt langfristige Ziele für den Ausbau verabschiedet hat, sollte sie jetzt für entsprechende Rahmenbedingungen wie Ausbauvolumina, derzeitige Hemmnisse, Netzanschluss und Refinanzierungsmöglichkeiten sorgen, um das Erreichen der Ziele auch sicherzustellen", meint er.

„Die schottische Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, Schottland zu einer führenden Wasserstoffnation und einem internationalen Centre of Excellence zu entwickeln. Laut unserer Wasserstoffstrategie soll bis 2030 eine Erzeugungskapazität von mindestens fünf Gigawatt an erneuerbarem, kohlenstoffarmem Wasserstoff aufgebaut werden, bis 2045 mindestens 25 Gigawatt", erläutert Dr. Alexandra Stein, Leiterin der schottischen Regierungsvertretung in Berlin. „Und unser Hydrogen Assessment Report zeigt ein Szenario auf, in dem Schottland bis 2045 bis zu 126 Terawattstunden ‚grünen' Wasserstoff pro Jahr herstellen könnte, davon bis zu 96 Terawattstunden für den Export. So könnten bis zu 300 000 Arbeitsplätze entstehen", sagt Stein. „Unser Zusammenkommen auf der Windforce ist eine ideale Gelegenheit, gemeinsam mit WAB, Scottish Development International, Deep Wind und einer Delegation schottischer Unternehmen die Beziehungen zu stärken und den Austausch sowohl auf strategischer Ebene als auch entlang unserer Lieferketten zu vertiefen."

› **Weitere Informationen:** www.windforce.info

Im Hubschrauber-Simulator zum Windpark

Ob Tagungsformat oder Weihnachtsfeier: Das Klimahaus Bremerhaven lockt als Veranstaltungsort mit Erlebnischarakter

Wer Kunden, Partnern oder Mitarbeitern Besonderes bieten will, der ist im Klimahaus Bremerhaven an der richtigen Adresse. Die Kombination aus klassischen Tagungsformaten und der Möglichkeit, diese mit einem Rahmenprogramm in der außergewöhnlichen Ausstellung zu kombinieren, macht den Reiz der Wissens- und Erlebniswelt aus. Neben verschiedenen Räumlichkeiten und Kulissenlandschaften punktet das Veranstaltungsteam mit eigener Gastronomie und individueller Beratung. Dabei werden die Veranstaltungsräume den derzeitigen Hygieneanforderungen angepasst.

Auch zur Adventszeit bietet das Klimahaus individuelle und vielfältige Ideen: Ob die klassische Variante mit Sektempfang und Weihnachtsbuffet an festlich gedeckten Tischen oder mit vorheriger Reise um die Welt: immer entlang des achten Längengrads, auf fünf Kontinente und an neun ganz unterschiedliche Orte.

Nach kurzer Einweisung können die Fluggäste im Klimahaus den Steuerknüppel eines Hubschraubers selbst in die Hand nehmen. Foto: Farcas/Klimahaus

Wenn man den Nervenkitzel – auch zur besinnlichen Zeit – sucht, kann man mit dem Hubschrauber-Simulator in luftige Höhe steigen. Nach kurzer Einweisung nehmen die Fluggäste das Steuer selbst in die Hand und wagen sich über die tosende Nordsee bis hin zu den großen Offshore-Windparkanlagen.

Oder Team-Building am Herd: Auch das ist eine Option, die das Klimahaus bietet. In der Eventküche können sich Gruppen von bis zu 20 Personen selbst der Herstellung kulinarischer Genüsse widmen. Ob klimafreundliche Ernährung oder Kochduell – an den Kochinseln bieten sich etliche Möglichkeiten. Kollegen können zum Beispiel gemeinsam weihnachtliche Leckereien in der Eventküche zubereiten. Im Anschluss lassen sie sich dann ein festliches Buffet an adventlich gedeckten Tischen schmecken.

› **Kontakt:** Klimahaus Bremerhaven, Am Längengrad 8, Tel. 0471/902030-59
www.klimahaus-bremerhaven.de/events

Projekt Eco-KI unterstützt kleine Firmen

Die Digitalisierung und Methoden der künstlichen Intelligenz (KI) bieten vielfältige Optionen, die Energieeffizienz zu steigern. Über eine Plattform sollen kleine und mittlere Unternehmen künftig Werkzeuge, Wissen und eine Infrastruktur zur Unterstützung bei Integration und Nutzung der neuen Technologien erhalten. Das ist Ziel der Forschungen im neuen Verbundprojekt Eco-KI unter Leitung des Biba – Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität Bremen.

Der Weg vom Prototypen aus dem Forschungslabor auf den Markt ist beschwerlich und dauert lange. Der Schritt in die betriebliche Anwendung vor allem kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) wird nach Ansicht der Organisatoren noch zu selten vollzogen. Die Forschungs- und Technologieplattform Eco-KI soll hier Hürden abbauen und die Prozesse beschleunigen. Das Projekt hat den Transfer von Erkenntnissen und Entwicklungen aus öffentlich geförderter Forschung im Blick.

Das Ziel der Partner: Wissen zu Digitalisierung und KI-Methoden speziell zum maschinellen Lernen zusammentragen und es einfach sowie übersichtlich zugänglich machen, weiteres Wissen aufbauen und Fachleute mit Anwendern vernetzen, um so einen schnellen Einstieg in den Nutzen der neuen Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz zu ermöglichen.

Dauerhaft verfügbare Lösungen

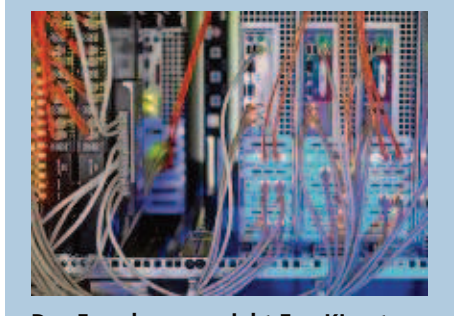
Es sollen dauerhaft verfügbare, ausbaufähige Lösungen entstehen – mit der Plattform selbst wie auch durch die somit generierte Umsetzung einzelner Projekte in den Unternehmen mit dem Ziel einer gesteigerten Energieeffizienz. Zudem erwarten die Verbundpartner durch ihre Forschungen auch neue Fragestellungen und weitere Erkenntnisse zu den Bedarfen der Industrie.

Eine zentrale Aufgabe im Eco-KI-Projekt ist der Aufbau und die Organisation der Plattform als Grundlage für ein langfristiges, funktionsfähiges Geschäftsmodell. Die zweite wesentliche Arbeit ist die Entwicklung von Standard-Bausteinen für die Plattform. Diese sollen den Anwendern als Wissensbasis dienen und für neue Aufgabenstellungen zu nutzen sein. Die in die Plattform implementierten, wiederverwendbaren Module sollen Unternehmen Unterstützung dabei bieten, ihre Prozesse kostengünstig und effizient durch den Einsatz von KI-Methoden weiterzuentwickeln.

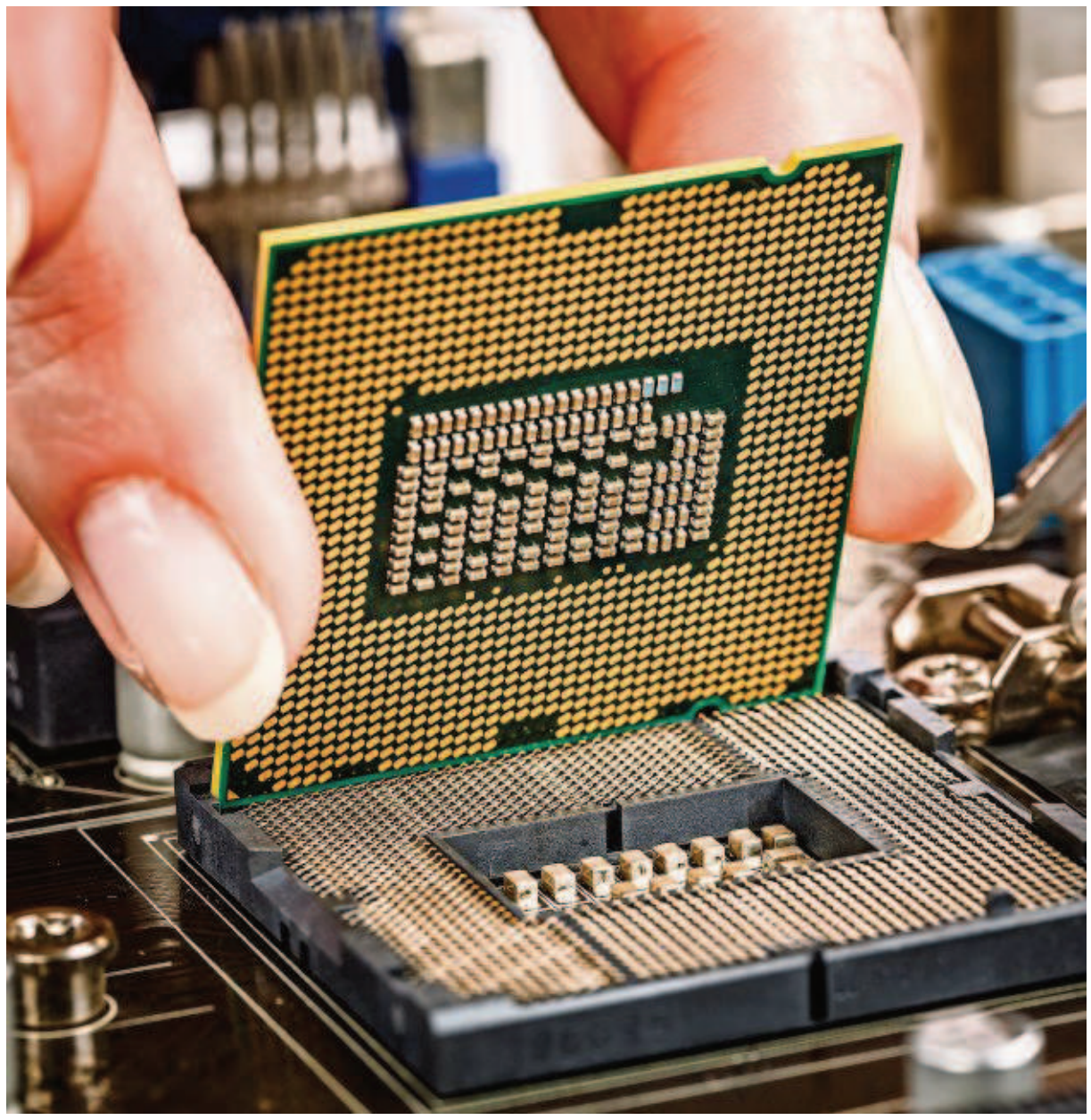
Langfristig ausgerichtet

Die wirtschaftlichen Verwertungsperspektiven des Vorhabens sind langfristig-strategisch ausgerichtet und gründen vor allem in der künftig durch Eco-KI verbesserten Kooperation zwischen Entwicklern und den Anwendern innovativer KI-Technologien in der betrieblichen Praxis. Bei der Sammlung, Verarbeitung und Nutzung der Daten setzen die Projektpartner auf die Methode des CRISP-DM (Cross Industry Standard Process for Data Mining). Das ist ein bewährtes, standardisiertes Prozessmodell, mit dessen Hilfe eine einheitliche Vorgehensweise bei der Entwicklung von Data Mining-Prozessen erreicht wird.

www.ecoki.de



Das Forschungsprojekt Eco-KI unter Leitung des Biba läuft über vier Jahre. Foto: Schumacher/BIBA



Chiplets statt Chips (Bild): Das ITEM setzt im Projekt VE-REWAL auf eine neuartige Systempartitionierung und ein neues Systempackaging.
Foto: Armyagov/Colourbox

Elektronik mit installiertem Know-how-Schutz

Unser Alltag wird zunehmend von moderner Mikroelektronik beeinflusst. Der muss man vertrauen können: Ob bei selbstfahrenden Autos oder Servicerobotern – es muss sicher sein, dass alles funktioniert und keine Manipulationen oder unbekannte Zusatzfunktionen möglich sind. In einem Projekt des Bundes forscht das Institut für Theoretische Elektrotechnik und Mikroelektronik der Universität Bremen gemeinsam mit weiteren Partnern nun am Know-how-Schutz für vertrauenswürdige heterogene Elektroniksysteme.

Elektronik wird heute nicht mehr in einem Land und an einem Ort, sondern in vielen Teilschritten rund um den Globus entwickelt und produziert. Wer weiß schon, ob dabei alles mit rechten Dingen zugeht, ob einwandfreie Qualität produziert und keine versteckten Funktionen in der Soft- und Hardware eingebaut werden? Die Endkunden und Anwender erwarten genau das: vertrauenswürdige Elektronikprodukte. Um diese in Deutschland bereitstellen zu können, fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit der Leitinitiative „Vertrauenswürdige Elektronik“ wissenschaftliche Projekte zur Erforschung und Entwicklung neuer Methoden für Entwurf und Herstellung solcher Komponenten. Eines dieser Projekte – das mit sechs Millionen Euro geförderte Verbundvorhaben „Know-how-Schutz für vertrauenswürdige heterogene Elektroniksysteme mit Chiplets“ („VE-REWAL“) – wird vom Institut für Theoretische Elektrotechnik und Mikroelektronik (ITEM) der Universität Bremen koordiniert.

„Ziel von ‚VE-REWAL‘ ist es, Methoden und Technologien für die Realisierung von Plattformlösungen für vertrauenswürdige vielschichtige Elektroniksysteme zu erforschen. Dabei setzten wir auf eine neuartige Systempartitionierung und ein neues Systempackaging“, erläutert Professor Steffen Paul, Leiter des ITEM. Die Funktionen einzelner Chips werden auf mehrere einfachere Bauteile – sogenannte Chiplets – verteilt. Diese werden erst für das Endprodukt wieder zusammengefügt.

Schutz vor Angreifern

„Vereinfacht gesagt: Wir splitten das elektronische Produkt für die Herstellung auf und bauen die Einzelteile es erst am Ende zusammen“, verdeutlicht der Elektrotechniker und Mikroelektroniker. „Der Vorteil ist, dass so sowohl die Funktionsweise als auch das geistige Eigentum gegenüber Dritten verschleiert werden. Die Funktionen der Signalverarbeitung werden auf verschiedene Chiplets so verteilt, dass einzelne Chiplets für Angreifer wertlos sind. So kann das Gesamtsystem geschützt und gleichzeitig auf unterschiedliche Lieferanten zurückgegriffen werden.“

Im Package werden die Chiplets der Signalverarbeitung dann zusammen mit Hochfrequenzschaltungen, gefertigt in der Millimeter-Wellen-Sige-Hochfrequenztechnologie von Infineon, und Antennen zusammengefügt. Dazu werden Technologien auf ihre Eignung für Hochfrequenzschaltungen untersucht und neue Prozessschritte entwickelt.

Zusätzlich werden in dem Projekt neue Richtlinien für das Elektronikdesign sowie neue Konzepte für die Integration und Kommunikation erarbeitet. „Die Funktionalität unserer Entwicklungen soll an einem hochmodernen Radarsystem für die Automobilindustrie demonstriert werden“, erläutert Steffen Paul die Vorgehensweise. „Dabei setzen wir zum Beispiel auch auf eine zusätzliche Verschlüsselung der Kommunikation zwischen den Chiplets, um Datenmanipulation zu verhindern.“ Für das Gesamtkonzept werden umfangreiche Testmethoden aufgebaut. Sie werden sowohl im Herstellungsprozess als auch beim Betrieb des Systems eingesetzt, um etwaige Manipulationen zu entdecken.

» Die Funktionalität unserer Entwicklungen soll an einem hochmodernen Radarsystem für die Automobilindustrie demonstriert werden. «
Steffen Paul, Leiter des Instituts für Theoretische Elektrotechnik und Mikroelektronik der Universität Bremen

Der modulare Ansatz schafft auch die Basis für die Entstehung eines Marktes von Chiplet-Anbietern, etwa klein- und mittelständischen Unternehmens mit Spezial-Know-how. Die Verwendung offener Standards für die Kommunikation zwischen den Chiplets sowie die Verwendung offener Prozessorarchitekturen schaffen die Basis für einen breiten Einsatz der entwickelten Methoden.

Industrie und Wissenschaft beteiligt

Unter Leitung des ITEM gibt es in den Vorhaben eine enge Kooperation von industriellen und akademischen Forschungspartnern. Die Infineon Technologies AG und das Fraunhofer IZM arbeiten an einer Verbesserung der sogenannten Waferlevelpackagings zur Integration von Hochfrequenz-Komponenten, die von der Ruhr-Universität Bochum entwickelt werden. Das Fraunhofer FHR entwickelt die Radarsignalverarbeitung, deren Partitionierung und Implementierung auf Chiplets von der Universität Bremen vorgenommen wird. Die Physec GmbH berät zur kryptographischen Absicherung der Kommunikation. Neue Testmethoden stellt die Viconnis Test Technologie GmbH bereit. Die Conti Temic Microelectronic GmbH sowie die Technische Hochschule Ingolstadt erarbeiten Test- und Analysekonzepte für das Package.

Das Projekt „VE-REWAL“ wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Leitinitiative „Vertrauenswürdige Elektronik“ mit rund sechs Millionen Euro gefördert und läuft bis April 2024.

› **Weitere Informationen:**
www.elektronikforschung.de/projekte/ve-rewal
www.uni-bremen.de

Individuelle Trainingssteuerung von Fußballprofis

Kooperationsprojekt des Master-Studiengangs Data Engineering der Jacobs University mit dem SV Werder Bremen

Es geht darum, die Balance zu finden zwischen Belastung und Regeneration: Wie kann mithilfe der Datenanalyse das Training von Fußballprofis verbessert, ihre Leistungsfähigkeit gesteigert und ihre Verletzungsanfälligkeit minimiert werden? Um diese Fragestellung ging es in einem Kooperationsprojekt des Master-Studiengangs Data Engineering der Jacobs University mit dem SV Werder Bremen.

Sportmedizinische Daten zu Herzfrequenz, Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer, Beweglichkeit, Ernährung oder Verletzungen von Spielern gibt es inzwischen viele. Viele Fußballclubs arbeiten mit Hochdruck daran, diese Daten möglichst gewinnbringend zu nutzen. Der SV Werder Bremen hat sich dafür die Expertise der Jacobs University zunutze gemacht. Im Rahmen eines Fortgeschrittenen-Kurses ihres Data-Engineering-Studiums beschäftigten sich drei Master-Studenten in einem mehrmonatigen Projekt mit anonymisierten Datensätzen des Fußballzweitligisten. Einer von ihnen, Ishansh Gupta, entwickelte aus dem Semesterprojekt seine Masterarbeit.

Datenanalysen sollen das Fußballtraining optimieren.
Foto: Werder Bremen

„Die Aufgabe der Studierenden bestand zunächst darin, die Daten aus den unterschiedlichen Quellen und mit verschiedenen Formaten zu vereinheitlichen, sie zu verknüpfen und zu visualisieren“, erläutert Professor Dr. Stefan Kettemann, Koordinator des Studiengangs. „In einem zweiten Schritt wurden Zusammenhänge hergestellt, zum Beispiel zwischen Trainingsinhalten, der Dosierung des Trainings und Verletzungshäufigkeit.“

Kooperationen mit Unternehmen sind für den Studiengang der Jacobs University nichts Ungewöhnliches. Es ist jedoch das erste Mal, dass es zu einer Zusammenarbeit mit einem Fußballverein kam. „Daten sind eben überall, sie durchziehen sämtliche Lebensbereiche“, sagt Kettemann. „Unsere Studierenden sammeln nicht nur theoretisches Wissen, sondern sie können es vom ersten Semester an in Projekten anwenden.“

Positives Fazit gezogen

Werder Bremen bewertete die Zusammenarbeit und die erzielten Erkenntnisse ausgesprochen positiv. „Wir beschäftigen uns seit einigen Jahren mit der Analyse vieler Daten auch im Bereich der individuellen Belastungssteuerung. Wir sind daran interessiert, durch das Zusammenspiel der richtigen Belastung, einer passenden Regeneration und der Verletzungsprophylaxe die Leistung der einzelnen Spieler zu optimieren. Das Projekt mit der Jacobs Universität war dafür eine sehr spannende und hilfreiche Erfahrung“, freut sich Werders Geschäftsführer Frank Baumann. Auch aus technischer Hinsicht war die Zufriedenheit groß. „Unsere Erwartungen an das Projekt im Hinblick auf die Daten-Bereinigung, ihre Aufarbeitung und Visualisierung und dem daraus resultierenden Erkenntnisgewinn wurden übertroffen“, sagt Nico Hruby, Chief Digital Officer von Werder Bremen.

Weitergehender als in dem Semesterprojekt setzte sich Ishansh Gupta in seiner Masterarbeit mit den Daten auseinander. Seine Abschlussarbeit trägt den Titel „Enhancing Football and Athletics using Data Science“ (zu Deutsch: Verbesserung von Fußball und Leichtathletik durch Datenwissenschaft). So definierte er auf Basis der Daten „Wellnesszonen“ für einzelne Spieler, in denen sie etwa austrainiert und fit und weniger anfällig für Verletzungen sind. „Durch das Monitoring verschiedener Gesundheitsdaten kann das Training gezielter gesteuert werden. Die Datenanalyse kann dazu beitragen, Spieler besser zu machen“, so der Master-Absolvent.

Neues Zentrum für die Tiefseeforscher

Gleich neben dem Marum – Zentrum für Marine Umweltwissenschaften der Universität Bremen entsteht an der Leobener Straße/Ecke Universitätsring in Bremen ein neues 4000 Quadratmeter großes Zentrum für Tiefseeforschung. Die Bauzeit des Projekts wird etwa zwei Jahre betragen. Das Zentrum für Tiefseeforschung – gebaut nach einem Entwurf des Bremer Architekturbüros Haslob Kruse + Partner – soll an der Universität Bremen zu einem interdisziplinären Forschungszentrum werden. Organisatorisch gehört es zur sogenannten Research Faculty Marum der Universität. Hier sollen die Meereswissenschaften und die Klimaforschung langfristig weiterentwickelt werden, um so den Forschungsstandort im Land Bremen nachhaltig zu stärken. Wissenschaftlich stehen vor allem Fragen zur Klimakrise sowie der Rolle der Ozeane und der Tiefsee zur Erklärung der globalen Klimavorgänge im Mittelpunkt. Der dramatische Klimawandel, der Meeresspiegelanstieg und die Energiegewinnung aus dem Meer stellen die Forscher vor komplexe Aufgaben. Im neuen Gebäude entstehen Büro- und Seminarräume, Labore, eine Werkhalle für Tauchroboter sowie eine Erweiterung des Bohrkern-Kühllagers. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen rund 38 Millionen Euro, die sich Bund und Land teilen. Darin enthalten sind auch Mittel für die Anschaffung eines ferngesteuerten Tauchroboters, der in den Ozeanen in bis zu 5000 Metern Tiefe arbeiten kann.
www.uni-bremen.de

Darsteller und Eishockey-Profis präsentieren sich für das Projekt „Inklusion bricht das Eis“ der Filmkamera. Foto: BBW

„Die Türen in den Köpfen eintreten für die Inklusion“

Sie halten beide die Fäden von zwei wichtigen Unternehmen und Wirtschaftsfaktoren in der Region in der Hand: Dr. Torben Möller, Geschäftsführer des Berufsbildungswerks Bremen, und Alfred Prey, Manager und Urgestein der Fischtown Pinguins. Die beruflichen Schwerpunkte der beiden scheinen auf den ersten Blick weit auseinander zu liegen. Aber weit gefehlt: Sie haben einen gemeinsamen Nenner: ihre Leidenschaft für Eishockey. Im Interview erläutern sie, auf welche Weise sie jetzt unter anderem mit einem **Filmprojekt** das Eis für das Thema Inklusion brechen.

Von Rita Rendelsmann

Dr. Torben Möller (links), Geschäftsführer des Berufsbildungswerks Bremen, und Fischtown-Pinguins-Manager Alfred Prey sitzen gerne gemeinsam in einem Boot mit Kurs auf Inklusion. Foto: Rendelsmann

Wie ist es zu der Kooperation zwischen BBW und Fischtown Pinguins gekommen?

Möller: Wir haben 2018 hier unsere Zweigstelle eröffnet und suchten Partnerfirmen, in denen wir unsere Auszubildenden in realen Arbeitsumfeldern unterbringen konnten. Da kamen wir natürlich schnell auf die Fischtown Pinguins, denn sie sind sehr identitätsstiftend und ein wichtiger gesellschaftlicher Faktor in der Region. Sie verfügen über ein gutes Netzwerk, und über diese Schiene sind wir auch zusammengekommen.

Prey: Die Kontaktaufnahme durch Torben Möller war für uns ein willkommener Anlass, mit dem BBW zusammenzuarbeiten. Inklusion ist ein wichtiges, soziales Thema, das wir gerne aktiv unterstützen. Das BBW ist in diesem Bereich professionell aufgestellt und nicht zuletzt deshalb schreiben wir uns die Kooperation gerne auf die Fahne. Wir wollen integraler Bestandteil der Gesellschaft sein, deshalb engagieren wir uns auch im Kinderhospiz und kooperieren mit einer Schule gegen Rassismus in Cadenberge. Wir waren bundesweit der erste Verein in der DEL, der sich für Inklusion eingesetzt hat. Viele haben sich seitdem an uns ein Beispiel genommen und sich auch engagiert.

In welchen Bereichen sind Sie miteinander geschäftlich verbunden?

Prey: Wir haben Jugendliche und Auszubildende an neuralgischen Bereichen der Fischtown Pinguins platziert, sowohl im kaufmännischen als auch im praktischen Bereich. Generell standen und stehen für uns beide nicht primär wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund, sondern unsere soziale und gesellschaftliche Verantwortung als volksnaher Verein. Wir wollen die Bevölkerung sensibilisieren.

Möller: Wir kooperieren über das gesamte Portfolio. Im Catering, Verwaltung, Fan Shop, wo immer uns die Fischies gerade brauchen. Die Kooperation musste wegen Corona lange pausieren, aber jetzt nimmt das Ganze wieder Fahrt auf. Ich denke, beide sind ein guter Multiplikator für das Thema Inklusion. Das ist ein wachsender wirtschaftlicher Bereich, der ernst zu nehmen ist.

Wo sehen Sie besondere Synergien, und wie hat sich das Projekt wirtschaftlich für Sie ausgewirkt?

Möller: Unsere Kooperation basiert weniger auf Geld als auf Praktika bei den Fischtown Pinguins, die schon vom Image her Lust darauf machen, Teil dieser Gemeinschaft zu sein. Mit dem Management der Fischtown Pinguins sind wir uns am Ende des Tages immer darüber einig, dass es darum geht, Jugendlichen einen guten Start ins Berufsleben zu ermöglichen, das ist eine Investition in die Zukunft – sowohl in die persönliche als auch in die wirtschaftliche der Region. Wir sind in Bremen der größte Ausbildungsbetrieb und wollen etwas für Menschen mit Handicap tun. Das ist nicht immer ein leichter Job für uns und daher sind wir dankbar, die Fischtown Pinguins an unserer Seite zu wissen.

Prey: Wenn ich sehe, mit welcher Freude die Mitarbeiter und Auszubildenden von den BBW bei der Sache sind, ziehe ich sehr viel daraus. Ich hege eine sehr hohe Wertschätzung für alles, was dort von allen geleistet wird. So was ist mit Geld nicht zu bezahlen.

Der Imagefilm von „Inklusion bricht das Eis“ wird zu Beginn des letzten Drittels bei Heimspielen gezeigt. Zu einem Zeitpunkt, bei dem es auf die Zielgerade zugeht. Was wollen sie damit bewirken? Was ist die Botschaft?

Möller: Der Song „The Boys are back“ von den Dropkick Murphys sagt nach Corona eigentlich schon alles: Es geht wieder los! Die Spieler stecken viel ein, geben nicht auf, egal was bis dahin passiert. Das letzte Drittel ist das entscheidende, da kann ein Spiel noch gedreht werden, egal wie der aktuelle Spielstand ist. Deshalb passt das gut zum Thema Inklusion, denn auch im Leben mag der Start schwierig sein, aber mit einer guten Ausbildung, der richtigen Einstellung und einem starken Willen kann das Beste daraus gemacht werden. Gerade auch durch diese Mucke denken wir, dass wir mit unserem Thema hier die Türen in den Köpfen der Menschen eintreten. Und genauso ist es Zeit, dass die Leute davon wegkommen, Behinderte in einer Art Opferrolle zu sehen. Im Gegenteil, sie sind Powerpartner und Leistungsträger mit Herz. Und das ist der Weg – beim Eishockey und bei der Inklusion. Die Mannschaft zündet die Zuschauer an, und die Zuschauer entfachen die Energien bei den Spielern auf dem Eis. Das war schon bei den ersten Trainings mit Zuschauern nach der Coronapause der Hammer. Beim Powerplay im Champions-League-Spiel gegen die Schweden haben die Fans komplett hinter dem Team gestanden und ihre Fischtown Pinguins durch die Phase getragen. Keiner blieb auf den Sitzen.

Prey: Bremerhaven wird auch oft unterschätzt. Doch wenn die Menschen in der Region zu dir stehen, dann ist das für immer und das macht uns aus. Ich sage immer: Marmor, Stein und Eisen bricht, aber die Treue unserer Fans nicht.

Zur Person

Dr. Torben Möller (47) ist seit 2015 Geschäftsführer der Berufsbildungswerk Bremen gGmbH. Bis dahin war der leitender Controller im Hafenbereich des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.
Alfred Prey (67) ist Oberpfälzer und seit 1992 Manager der Fischtown Pinguins. Bis dahin war er Berufsoffzier im Fliegergeschwader der Marine.

Klimaschutz: Fachkräfte sind gefragt

Eine Studie zum Fachkräftebedarf für den Klimaschutz hat jetzt die Arbeitnehmerkammer Bremen vorgelegt. Damit will sie die von der Bremischen Bürgerschaft eingesetzten Enquetekommission unterstützen, die derzeit mit Hochdruck an einer Klimaschutzstrategie für das Land Bremen arbeitet. Der Fokus der Studie liegt dabei auf beruflich ausgebildeten Fachkräften und dem Bereich der dualen Erstausbildung.

„Heute braucht der Klimaschutz mutige politische Entscheidungen. Ab morgen braucht er die Köpfe und die Hände, die ihn erfolgreich umsetzen“, betont Elke Heyduck, Geschäftsführerin der Arbeitnehmerkammer. „Wir müssen jetzt die Weichen dafür stellen, dass uns die passenden Fachkräfte nicht fehlen.“ Im Auftrag der Arbeitnehmerkammer hat die Prognos AG den beruflich qualifizierten Fachkräftebedarf für die nötigen Klimaschutzmaßnahmen berechnet. Das Institut hat 26 klimaschutzrelevante Berufe identifiziert, auf die es dabei besonders ankommen wird. Darunter sind Metall-, Energie-, Elektro- und Bauberufe – etwa mit Blick auf den Ausbau der regenerativen Stromerzeugung oder die energetische Sanierung von Gebäuden – ebenso wie Informatikerinnen, die beispielsweise bei der Etablierung und Steuerung intelligenter Stromnetze eine entscheidende Rolle spielen, oder Fahrzeugführerinnen im Kontext des erwarteten Anstiegs von Fahrleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Studie zeigt deutlich: In nahezu allen Schlüsselberufen kann der künftige Bedarf an beruflich qualifizierten Fachkräften nicht mittels der aktuell vor Ort ausgebildeten Nachwuchskräfte gedeckt werden.

Firmen bilden zu wenig aus

„Wir haben es mit drei Sachverhalten zu tun, die sich gegenseitig verstärken“, erläutert Heyduck. „Zum einen gehen in den nächsten Jahren viele gut ausgebildete Fachkräfte in Rente, zum anderen bilden die Betriebe zu wenig Nachwuchs aus, und zum dritten werden in klimarelevanten Bereichen noch mehr qualifizierte Menschen gebraucht als heute.“ Die Studie beschreibt die Engpässe als so gravierend, dass sie die im Land Bremen geplanten Klimaschutzmaßnahmen sogar gefährden könnten. In einigen Berufen würde die Schere zwischen Fachkräftebedarf und Angebot demnach bis zum Jahr 2040 so weit auseinandergehen, dass mehr als jede zweite offene Stelle nicht mehr besetzt werden könne. Dazu gehören Berufe im Maschinenbau, in der technischen Produktionssteuerung, bei Bauplanung und Gebäudetechnik und in der Steuerung und Überwachung von Verkehren. Auch in IT-Berufen würde es zu einem eklatanten Fachkräftemangel kommen.

Studie plädiert für Strategie

Die Studie plädiert deshalb für eine Aus- und Weiterbildungsstrategie für das Land Bremen, die in sechs Handlungsfeldern beschrieben wird. An erster Stelle steht dabei die Verbesserung des Ausbildungsengagements der Bremer Betriebe. Schließlich ist die Erstausbildung das wichtigste Instrument, um ausreichend Fachkräftenachwuchs zur Verfügung zu stellen. Weitere Vorschläge sind etwa das Gewinnen von Frauen für Klimaschutzberufe oder die Nachqualifizierung von ungelernten Beschäftigten sowie Arbeitslosen in klimarelevanten Mangelberufen.

„Wir fühlen uns von den Ergebnissen doppelt bestätigt“, sagt Elke Heyduck. „Klimaschutz schafft Arbeitsplätze, und wir müssen die damit verbundene Fachkräftefrage jetzt angehen. Mit gut ausgebildeten Beschäftigten können wir die Herausforderungen der Klimakrise bewältigen.“

Achtsamkeit im Arbeitsalltag

Konzentrierter, kreativer und vor allem weniger gestresst – ein aktueller Forschungsbericht belegt die positiven Effekte von Achtsamkeit und zeigt, wie Arbeitgeber gesunde Rituale im Joballtag etablieren können.

Vor allem das persönliche Stresserleben nimmt durch praktizierte Achtsamkeit stark ab. Das ist das Ergebnis eines aktuellen Reports der Initiative für Gesundheit und Arbeit (iga). Foto: Aleksandr/Colourbox

Ein ganz normales Meeting an einem ganz normalen Freitagmorgen? Es könnte so beginnen: „Wir laden euch ein, die Augen zu schließen und euch auf euren Atem zu konzentrieren." Alle Teilnehmer schalten für zwei, drei Minuten ab, sind für einen Moment ganz bei sich. Dann ertönt ein kleiner Gong. Alle Kolleginnen und Kollegen atmen noch einmal tief durch, strecken sich und starten erfrischt und gesammelt in die Besprechung. Ein solches Miteinander im Job ist weder esoterisch noch auf hippe Start-ups begrenzt. Routinen wie diese haben sich als guter Weg erwiesen, um Achtsamkeit in den Arbeitsalltag zu integrieren. Es muss nicht unbedingt Meditation sein – Achtsamkeitstraining kommt in vielen Formen daher.

Dass Achtsamkeit sich auf den Arbeitsalltag auswirkt, zeigt der aktuelle Report der Initiative für Gesundheit und Arbeit (iga). Für diesen Bericht wurden mehr als 100 Studien und Interviews zur Wirksamkeit achtsamer Praktiken im Arbeitsumfeld ausgewertet. Das Spektrum reicht von reinem Achtsamkeitstraining über Meditation bis hin zu Yoga und Qigong. Das gesundheitliche Fazit ist positiv, stellt der „iga.Report" fest. Vor allem das persönliche Stresserleben nehme durch praktizierte Achtsamkeit stark ab. Zudem können Mitarbeiter besser schlafen, sich besser konzentrieren und kreativer arbeiten. Obendrein belegten Studien und Interviews, dass die Mitarbeiter empathischer kommunizieren – sogar über Hierarchieebenen hinweg. Das wirkt sich insgesamt positiv auf das Betriebsklima aus.

Definitionsgemäß bedeutet Achtsamkeit, die Aufmerksamkeit bewusst auf das zu lenken, was gerade ist, ohne es zu bewerten. Im Kern geht es also darum, ganz bei der Sache zu sein: bei sich. Beim Videocall. In der Pause. In der Diskussion mit den Mitarbeitern. Achtsamkeit lässt sich wie ein Muskel trainieren, damit die Gedanken nicht immer dem Tun vorauseilen oder Erlebtem hinterherhängen. Dass man in einer Diskussion nicht schon an den nächsten Kunden oder an die Präsentation vom Vortag denkt.

Standardisierte Trainings haben sich bewährt

Als sehr effektiv haben sich in den Studien achtwöchige standardisierte Achtsamkeitstrainings erwiesen. Das umso mehr, weil die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dabei Bücher und Audiodateien an die Hand bekommen, mit denen sie das Gelernte nach Abschluss des Kursus kontinuierlich fortsetzen können. Das fällt leichter, wenn das Arbeitsumfeld einen räumlichen Anker bietet, einen „Ort der Stille" etwa, der zugleich sichtbarer Beweis der Wertschätzung ist, die Arbeitgeber einer achtsamen Kultur im Unternehmen beimessen.

Fehlt es in kleinen Betrieben an Platz, können Arbeitgeber der Belegschaft beispielsweise Achtsamkeits-Apps zur Verfügung stellen, deren Funktionsweise in einem Workshop vorgestellt wird. Diese digitalen Helfer leiten durch kurze Meditationen und stehen in ihrer Wirksamkeit persönlich durchgeführten Achtsamkeitstrainings in nichts nach, wie die Studienanalyse zeigt. Die Programme lassen sich zudem im Homeoffice nutzen – in dem kein Kunde oder Kollege unverhofft auftaucht.

Damit Achtsamkeit wirkt, sollten die ausgewählten Praktiken gut zum Arbeitsumfeld und zur Branche passen. Auch sollten die in Kursen erlernten Techniken in den Alltag übertragen werden können. Wo Kundenverkehr herrscht, Lieferanten im Büro ein- und ausgehen, die Werkstatt und die Kollegen stets in Sichtweite sind, erweisen sich kleine, unauffällige Übungen als praktikabel.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können beispielsweise bei jedem Raumwechsel achtsames Gehen trainieren und sich selbst beobachten: Wie rollt der Fuß ab? Wie folgt der nächste Schritt? Wer vor dem Bildschirm sitzt, kann die Atmung zur Entspannung nutzen und beim Einatmen langsam in Gedanken bis drei zählen, beim Ausatmen bis sechs. Dabei wird der Parasympathikus aktiviert, also der Teil des vegetativen Nervensystems, der im Körper für Ruhe und Erholung sorgt.

Mit einem Kursangebot allein ist es nicht getan, stellt der „iga.Report" fest. Um langfristig von den Effekten zu profitieren, sollte Achtsamkeit im Arbeitsalltag gelebt und täglich wenige Minuten gezielt geübt werden können.

Quelle: AOK-Arbeitgebermagazin „Gesundes Unternehmen", Ausgabe 3-2021

Drei Fragen an Dr. Maren M. Michaelsen

Frau Michaelsen, wie lässt sich Achtsamkeit am besten nachhaltig im Betrieb etablieren?
Wichtig ist, eine Struktur zu schaffen, die Achtsamkeit im Arbeitsalltag langfristig zulässt und fördert. Achtsamkeit muss sichtbar und erlebbar sein. Sie kann räumlich wie organisatorisch im Unternehmen verankert werden. Hilfreich ist ein Raum und besonders auch eine Person, die offiziell verantwortlich ist, Achtsamkeit ein Gesicht gibt und sie im Betrieb vorlebt. Das können Mitarbeiter sein, aber natürlich auch eine Führungskraft.

Wie wichtig ist die Haltung des Arbeitgebers für den Erfolg?
Es ist das alles Entscheidende, ob die Führungsebene dahintersteht. Noch besser ist es, wenn Führungskräfte selbst Achtsamkeitstechniken ausüben. Das kann wie ein Magnet wirken. Der größte Fehler von Arbeitgebern ist, Achtsamkeit als Spielerei anzusehen, die den Leuten jetzt halt mal gegönnt wird. Da fehlt langfristig die Motivation für die Belegschaft, die dann schnell wieder aussteigt.

Wie verhalten sich denn Führungskräfte, die selbst mit dem Thema Achtsamkeit nichts anfangen können?
Vorbildsein funktioniert auch, wenn man gemeinsam die Skepsis überwindet und sich auf Achtsamkeit einlässt. Wer es nicht vorleben kann, zeigt seine Motivation durch Gesten und sorgt für ein achtsames Arbeitsumfeld. Wichtig ist, authentisch zu sein. Solange es offen kommuniziert wird, ist es legitim, wenn Arbeitgeber aus Gewinnorientierung oder wegen zu hoher Krankenstände Achtsamkeitstrainings initiieren. Vorgeschobene Gründe wirken auf Mitarbeiter eher demotivierend.

Dr. Maren M. Michaelsen war federführende Autorin des „iga.Reports" und forscht am Institut für Integrative Gesundheitsversorgung und Gesundheitsförderung der Universität Witten/Herdecke, geleitet von Professor Tobias Esch.

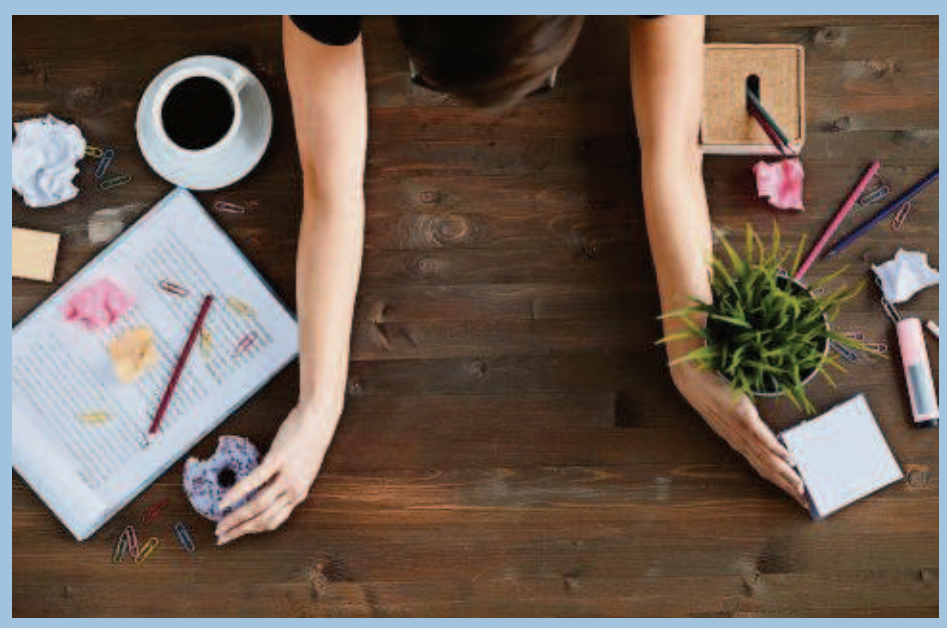
Dr. Maren M. Michaelsen
Foto: Uni Witten/Herdecke

So unterstützt die AOK

Achtsamkeit im Alltag zu verankern, dabei helfen auch Gesundheitskurse der AOK Bremen/Bremerhaven. Beim Yoga, beim Qigong oder beim Autogenen Training kommen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Ruhe und finden zu sich. Das Angebot, das die AOK mit ihren Gesundheitspartnern bereithält, ist groß und erstreckt sich über das ganze Land Bremen. AOK-Versicherte können kostenfrei an diesen Kursen teilnehmen. Alles, was sie dafür benötigen, ist der AOK-Gesundheitsgutschein, den sie anfordern können. Dann suchen sie sich einen Kursus aus, melden sich direkt vor Ort an und geben den Gutschein dort ab. Um die Abrechnung müssen sie sich nicht mehr kümmern. Voraussetzung: Teilnahme an 80 Prozent der Kurseinheiten. www.aok.de/hb/gesundheitskurse

Aufräumen kann Stress verringern

Unordnung erschwert die eigene Arbeit. Aufräumen kann hingegen helfen, Stress im Arbeitsalltag zu reduzieren. Dabei können Arbeitgeber ihre Mitarbeiter unterstützen.



Ein gut strukturiertes Arbeitsumfeld vereinfacht das Selbstmanagement, was im Homeoffice umso wichtiger ist. Foto: Pressmaster/Colourbox

Aufräumen ist lästig, und mit Blick auf vollgestopfte analoge wie digitale Ablagefächer erscheint es vielen sogar unmöglich. Beschäftigte, die ihre Unordnung trotzdem angehen, erzielen für sich und andere einen erheblichen Mehrwert. Denn im Kern ist Aufräumen gesundes Wissensmanagement – es läuft meist nur unbewusst.

Wer Papierstapel sortiert, führt sich vor Augen, wo etwas liegt und wie es zu finden ist. Der Entscheidung, ob Visitenkarten und Broschüren aufgehoben werden, geht eine Priorisierung voraus, die auch künftige Aufgaben in den Blick nimmt. Beim Ordnen der Projektunterlagen wird gleichzeitig reflektiert, was gut lief und wo es gehakt hat. Aufgeräumt wird also immer auch im Kopf. „Äußere Ordnung ist oft Ausdruck eines inneren Geordnetseins und hat eindeutig positive Effekte auf die psychische Gesundheit", sagt Arbeits- und Gesundheitspsychologin Dr. Amelie Wiedemann.

Unordnung verstärkt den ohnehin hohen Zeitdruck und vergrößert die Angst, Aufgaben nicht gewachsen zu sein. Ein gut strukturiertes Arbeitsumfeld dagegen vereinfacht das Selbstmanagement, was im Homeoffice aufgrund des häufig eingeschränkten Platzangebots und der fehlenden professionellen Struktur umso wichtiger ist.

Vor allem in Teams kommt es zu weniger Konflikten, wenn die Werkbank oder gemeinsam genutzte Laufwerke ordentlich geführt werden. Mit der Produktivität steigen die Motivation und damit der Spaß am Job. Insofern kann es für Arbeitgeber sinnvoll sein, der Frage nachzugehen, ob fehlende Ordnung, im engeren wie im weiteren Sinne, ein Stressfaktor in der Belegschaft ist.

Individuelle Bedürfnisse

Wie aufgeräumt der eigene Arbeitsbereich sein muss, damit man sich wohlfühlt und produktiv ist, hängt von jedem Mitarbeiter individuell ab. „Ordnung ist etwas höchst Individuelles, ebenso wie das Wohlbefinden in der Arbeitsumgebung", sagt Wiedemann. Allerdings zeigen neurologische Studien, dass zu viele visuelle Reize den Stresslevel erhöhen und die Konzentrationsfähigkeit schwächen, da das Gehirn permanent Energie darauf verwendet, Störfaktoren auszublenden.

Gerade bei der Zusammenarbeit in wechselnden Teams kann eine sogenannte Richtlinie für aufgeräumte Schreibtische sinnvoll sein – auch aus datenschutzrechtlichen Gründen. Abends wandern private Kleinigkeiten in den Rollcontainer.

Quelle: AOK-Arbeitgebermagazin „Gesundes Unternehmen", Ausgabe 2-2021

AOK-Programm „Gesund führen"

Wer sich wertgeschätzt fühlt und bei seinem Vorgesetzten ein offenes Ohr findet, arbeitet mit Freude und Engagement und bringt volle Leistung. Im AOK-Programm „Gesund führen" erfahren Führungskräfte, wie sich ihr Verhalten auf Mitarbeiter auswirken kann. In sechs interaktiven Modulen lernen sie, ihr eigenes Stress- und Ressourcenmanagement zu verbessern, ihre Führungskompetenzen weiterzuentwickeln, ihre Stärken zu erkennen. Das AOK-Programm „Gesund führen" basiert auf wissenschaftlich validierten und erprobten Ressourcen- und Stressmanagement-Programmen, die von der Universität Hamburg entwickelt wurden.
www.aok-gesundfuehren.de

Rechtliche Neuerungen im kommenden Jahr

Alle wichtigen sozialversicherungsrechtlichen Neuerungen für das kommende Jahr vermitteln die kostenfreien Online-Seminare der AOK „Trends & Tipps – Neues in der Sozialversicherung 2022". Die Anmeldung ist ab Dienstag, 5. Oktober, möglich. Abonnenten des kostenfreien Newsletters erfahren direkt, wenn die Anmeldung freigeschaltet wird. Darüber hinaus gibt es im AOK-Fachportal für Arbeitgeber ein digitales Themenspezial mit Informationen sowie Videos und Downloads zum Jahreswechsel. Weitere Informationen unter: www.aok.de/fk/newsletter
www.aok.de/fk/jahreswechsel

Die Nordenhamer Blei- und Zinkhütten rücken 18 Jahre nach der Trennung wieder zusammen. Die Unternehmen gehören nun beide zum Glencore-Konzern. Fotos: Heilscher/Zinkhütte, Kühnemuth

Übernahme sichert Zukunft der Bleihütte

Die insolvente Nordenhamer Bleihütte ist Teil des Glencore-Konzerns geworden. Das sogenannte Financial Closing im Übernahmeprozess ist über die Bühne. Das Verfahren hat länger als ein Jahr gedauert. Als Teil der Glencore-Gruppe erhält das Unternehmen einen neuen Namen: Nordenham Metall GmbH. Die Bleihütte und die Nordenhamer Zinkhütte werden unter dem Namen Glencore Nordenham zusammengeführt.

Von Christoph Heilscher

Mit dem Abschluss dieser Transaktion festigen wir unsere zukünftige Investition in den Standort Nordenham“, sagt Nick Popovic, Leiter der Blei- und Zinksparte bei Glencore. „Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Gemeinsam werden wir das Potenzial von Glencore Nordenham erschließen und sicherstellen, dass das Unternehmen an der Spitze des europäischen Blei- und Zinkmarktes bleibt.“

Der neue Eigentümer Glencore sichert zu, alle rund 300 Arbeitsplätze für mindestens drei Jahre zu erhalten und plant zusätzlich umfassende Investitionen in den Standort: Mit rund 25 Millionen Euro sollen der Umweltschutz und die Sicherheit verbessert und die ehemalige Bleihütte zu einem modernen Metall-Unternehmen umgebaut werden. „Ich danke allen Beteiligten und Partnern, die zum erfolgreichen Gelingen dieser Übernahme beigetragen haben“, sagt Koen Demesmaeker, Standortleiter bei Glencore Nordenham.

Projekte für besseren Umweltschutz

„Mit der jetzt schon spürbaren Unterstützung von Glencore werden wir uns neu aufstellen und in allen Bereichen besser werden“, sagt Nordenham-Metall-Geschäftsführer Dr. Ulrich Kerney. Erste Projekte für einen verbesserten Umweltschutz sind bereits vorbereitet. Mit dem Closing laufen auch die ersten Integrationsprojekte mit den Kolleginnen und Kollegen von der Zinkhütte an. „Wir haben durch die unmittelbare Nachbarschaft zur Nordenhamer Zinkhütte große Vorteile für unseren Neustart im Glencore-Konzern. Der Austausch ist bereits in der Closing-Phase sehr intensiv gewesen“, betont Ulrich Kerney.

Glencore hat für die Zukunft des Standorts ein Konzept entwickelt, das die weitgehende Integration beider Unternehmen zu einem leistungsfähigen Produktionsstandort für Zink- und Blei vorsieht. Für den langjährigen Nordenhamer Zinkhütte-Geschäftsführer Rainer Wahlers ist das eine große Chance für beide Unternehmen: „Wir werden alles tun, damit die beiden Betriebe möglichst schnell zusammenwachsen.“

Auch die Umweltsituation im Umfeld des Werks soll in Zukunft immer weiter verbessert werden. Zu diesem Zweck hat Glencore sich gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und dem Landkreis Wesermarsch auf eine Studie verständigt. Über einen Zeitraum von rund zwölf Monaten erfolgen regelmäßige Umweltmessungen. Auch Boden, Luft und Wasser in der Umgebung des Werks sollen permanent kontrolliert werden. Darüber hinaus wird der neue Eigentümer einen Grünen Sanierungsfonds einrichten und mit zehn Millionen Euro ausstatten. Das Geld soll dazu genutzt werden, behördlich angeordnete Sanierungen auszuführen, deren Ursachen aus einer Zeit vor der Übernahme durch Glencore stammen.

Glencore übernimmt auch die Zuständigkeit für die Deponien. Darüber hinaus hat sich der Konzern mit den von der Bleibelastung betroffenen Bauern im Umfeld der Hütten verständigt und will diesen helfen, die Schwermetallverfügbarkeit für die Pflanzen – beispielsweise durch Kalkung – zu reduzieren.

» Mit der jetzt schon spürbaren Unterstützung von Glencore werden wir uns neu aufstellen und in allen Bereichen besser werden. «

Dr. Ulrich Kerney, Geschäftsführer der Bleihütte

Eine der ältesten aktiven Bleihütten Europas

▷ **Mit ihrer 115-jährigen Tradition** ist die ehemalige Friedrich-August-Hütte eine der ältesten bis heute aktiven Bleihütten Europas und damit einer der wichtigsten Blei-Recycler.

*

▷ Die Hütte wurde **im Jahr 1906** unter dem Namen Metallwerke Unterweser AG **gegründet**. Rund zehn Jahre später beschäftigte das blei- und zinkverarbeitende Unternehmen bereits mehr als 750 Mitarbeiter. Trotz vieler Widrigkeiten wie Weltkriegen, Wirtschaftskrisen und Naturkatastrophen konnten die Blei- und die Zinkhütte über die Jahrzehnte bestehen bleiben und nach dem Zweiten Weltkrieg vorübergehend zum größten Arbeitgeber in Nordenham avancieren.

*

▷ **Investitionen in neue Technologien und Umweltschutzmaßnahmen** prägten die Entwicklung der Hütten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Insbesondere die Inbetriebnahme des Badschmelzofens im Jahr 1996 markierte einen Meilenstein für die Bleihütte: den Einstieg ins Blei-Recycling. Bis heute werden in Nordenham jährlich über 100 000 Tonnen Blei aus Recyclingprodukten wie alten Autobatterien gewonnen.

*

▷ Mehrfach wechselte die Hütte den Eigentümer. Den tiefsten Einschnitt markierte das Jahr 2003, als die Zinksparte an die Glencore-Tochter Xstrata verkauft und die **Hütten fortan getrennt** voneinander betrieben wurden.

*

▷ Mit der Übernahme von Weser-Metall durch Glencore sind die Blei- und Zinkhütte nun **nach fast 20 Jahren wieder unter einem Dach** vereint: Gemeinsam sind sie Glencore Nordenham.

Rohstoffmangel herrscht in fast allen Bereichen

Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertages: Engpässe treffen die deutsche Wirtschaft in der ganzen Breite

Lieferschwierigkeiten sowie deutliche Preissteigerungen bei Vorprodukten und Rohstoffen machen derzeit nicht nur der international orientieren deutschen Industrie zu schaffen – sie treffen Betriebe sämtlicher Branchen und Größenklassen. Das zeigt eine Auswertung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages unter knapp 3000 deutschen Unternehmen im In- und Ausland. Über alle Wirtschaftszweige hinweg melden demnach 83 Prozent der Unternehmen Preisanstiege oder Lieferprobleme bei Rohstoffen, Vorprodukten und Waren.

„Rohstoffmangel und Lieferkettenprobleme treffen die deutsche Wirtschaft in ihrer ganzen Breite“, kommentiert DIHK-Außenwirtschaftschef Volker Treier die Ergebnisse. „Die aktuelle Entwicklung kann den wirtschaftlichen Erholungsprozess nach der Krise merklich erschweren.“ Nur knapp ein Fünftel der Unternehmen rechnet bis zum Jahreswechsel mit einer Verbesserung der Situation.

Die Industrie ist besonders betroffen

In vielen Industriezweigen sind nahezu alle Betriebe von Rohstoffknappheiten oder Preisanstiegen betroffen. Über 90 Prozent der Unternehmen etwa aus der Gummi- und Kunststoffindustrie, Metallindustrie und Chemieindustrie berichten davon. In der Fahrzeugindustrie sind es 92 Prozent, in der Elektrotechnik 85 Prozent. Im Baugewerbe sehen sich 94 Prozent der Betriebe mit diesen Herausforderungen konfrontiert. Aber auch im Einzelhandel mit 83 Prozent, bei Transport- und Logistikbetrieben mit 67 Prozent sowie mit 48 Prozent bei sonstigen Dienstleistern machen sich Knappheiten und Verteuerungen bemerkbar. Zu spüren bekommen Unternehmen die Lieferengpässe und Preisanstiege derzeit insbesondere bei direkten Vorprodukten, Stahl, Aluminium, Kupfer und Holz. Verpackungen sind ebenfalls Mangelware, genauso wie Elektronikkomponenten. In der Fahrzeugindustrie fehlen ganz massiv Halbleiter. Der Einzelhandel berichtet von Engpässen bei Textilien.

Als Gründe für die Rohstoffengpässe nennen die Unternehmen vor allem eine gestiegene Nachfrage sowie – angesichts der unterschiedlichen Entwicklung des Pandemiegeschehens in der Welt – zu geringe Produktionskapazitäten (70 Prozent) und Transportprobleme (53 Prozent). Bei Letzteren machen sich unter anderem der aktuelle Containermangel (76 Prozent) sowie fehlende Frachtkapazitäten bei Schiffen (74 Prozent), Straßen und Schienen (27 Prozent) sowie Flugzeugen (24 Prozent) bemerkbar.

Altmaier sieht Chancen im Kleinsatelliten-Trend

Das Bundeswirtschaftsministerium will eine „New-Space-Kleinsatelliten-Initiative“ vorlegen, um gezielt die deutsche Raumfahrtindustrie zu stärken und Spitzentechnologie in die Anwendung zu bringen. Das kündigte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier anlässlich einer Veranstaltung des BDI unter dem Titel „Von der Nordsee ins All: Aufbruch in eine neue Ära der europäischen Raumfahrt“ an. „Kleinsatelliten sind Trendsetter. Ihnen gehört die Zukunft“, sagte Altmaier. „Die Chancen, dass deutsche Unternehmen bei diesen Innovationen an der Weltspitze stehen werden, sind gut.“ Laut einer vom Bundeswirtschaftsministerium initiierten Erhebung werden in dieser Dekade über 15 000 Satelliten ins All gebracht, 90 Prozent davon werden Kleinsatelliten sein, die mit innovativen Mini-Raketen (Microlauncher) gestartet werden können.

Karen Melchings Weg nach Bremen führte sie über Stationen am Victoria & Albert-Museum in London und am Rijksmuseum in Amsterdam.
Foto: Lehmkühler/WFB

Mit einem Händchen für alte Polituren

Ob Uromas Sekretär oder 130 Jahre alte Kirchentüren: Die Bremer Restauratorin Karen Melching widmet sich Holzobjekten, um aus ihnen wieder echte Schmuckstücke zu machen. Sie wird dabei immer wieder von den Besonderheiten der bremischen Gebäude überrascht.

Von Insa Lohmann

Wer die Werkstatt der Bremer Firma „Kossann und Melching restaurieren“ betritt, steht unmittelbar zwischen einer Ansammlung historischer Möbelstücke: Stühle, Tische, Kommoden und kleine Schränke aus den verschiedensten Epochen füllen den Flur. Es riecht nach Holz und Farbe, die Wände sind gespickt mit Werkzeugen und Utensilien für die Holzbearbeitung. Karen Melching zeigt auf einen Armlehnsessel des dänischen Designers Yngve Eckström. „Ein Klassiker“, sagt die Bremer Restauratorin. „Solch ein Stück haben wir schon zum dritten Mal in unserer Werkstatt.“ Bei älteren Möbeln wie diesen sei es nicht ungewöhnlich, dass sich die Leimung des Holzes irgendwann löse. Die Aufgabe von Karen Melching ist es, alte Möbel und Objekte aus Holz zu restaurieren und aufzuarbeiten: Von Uromas Kommode, die wieder zur Geltung gebracht werden soll, bis zur Wandvertäfelung im Konzerthaus Glocke, die eine Auffrischung der Politur benötigt – für den richtigen Glanz sorgt hier zum Beispiel Schellack aus der Bremer Überseestadt.

Wenn Karen Melching ein neues Möbelstück bekommt, besteht für die 49-jährige Restauratorin die größte Herausforderung darin, eine Vision zu entwickeln: Wie kann das Möbelstück restauriert werden? Wie kann ein vorhandener Überzug gerettet werden? „Man braucht bei der Arbeit vor allem Geduld“, sagt die Wahl-Bremerin. „Und ein Gefühl für die richtigen Maßnahmen, denn jedes Stück ist anders.“ Der erste Schritt sei, sich vergleichbare Möbelstücke anzuschauen, um die Authentizität des Objekts zu wahren. Dann heißt es: kreativ werden. „Man braucht immer wieder gute Ideen für die restauratorische Umsetzung“, sagt Karen Melching.

Vieles stammt aus Familienhand

Regelmäßig landen kleine Schätze aus Bremer Haushalten in der Werkstatt von Karen Melching und Roger Kossann. Viele der zu restaurierenden Stücke, die von Privatleuten beauftragt werden, stammen aus Familienhand. „Ich mag es, wenn ich merke, dass das Möbelstück für den Kunden etwas Besonderes ist“, sagt Karen Melching. Wenn sie eine Idee für die Aufarbeitung entwickelt hat, um die alten Familienstücke wieder zum Strahlen zu bringen, werden die Kunden eng miteinbezogen – schließlich geht es oft um Objekte mit emotionalem Wert. „Da ist Fingerspitzengefühl wichtig.“

Karen Melching wusste bereits früh, dass sie Restauratorin werden möchte. Schon in der 10. Klasse schaute sich die gebürtige Niedersächsin verschiedene Berufe an, ein Porträt eines Restaurators blieb ihr dabei im Gedächtnis: „Ich fand die Mischung aus Handwerk, Kunstgeschichte und Naturwissenschaften toll“, erinnert sie sich. Es gehe nicht nur darum, die Geschichte des Holzobjekts zu kennen, sondern auch darum, wie das Material reagiert. Um mehr über den Werkstoff Holz zu lernen und ein Gefühl für die Ver- und Bearbeitung zu bekommen, entschied Melching sich nach dem Abitur zunächst für eine Tischlerausbildung. „Ich habe eine gute Lehre erwischt“, sagt sie. „Ich durfte ab dem ersten Tag Möbel bauen.“

Nach der Lehre kreuzten sich 1995 erstmals die Wege von Karen Melching und Roger Kossann, ihrem heutigen Chef. Die damals angehende Restauratorin benötigte für ihr Studium an der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst in Hildesheim ein zweijähriges Vorpraktikum, das sie in Bremen absolvierte. Nach ihrem Studium der Restaurierung und Stationen am Victoria & Albert-Museum in London und am Rijksmuseum in Amsterdam kam Melching 2006 zurück nach Bremen. Hier wird sie auch bleiben: Melching ist schon heute fest im Firmennamen „Kossann und Melching restaurieren“ verankert, denn Inhaber Roger Kossann denkt bereits an die Zeit, wenn er in den Ruhestand geht.

„Die Restauratoren-Szene ist winzig“

Neben der Werkstatt ihres Chefs gibt es in der Hansestadt nur noch wenige Anlaufstellen für die Restaurierung von Möbeln und Holzobjekten. „Die Szene ist winzig“, berichtet die Restauratorin, die in Hildesheim auch schon einen Lehrauftrag für praktische Restaurierung hatte. Der Beruf, der überwiegend von Frauen ausgeübt wird, erfordere besonderes Durchhaltevermögen und Flexibilität: „Es gibt unglaublich wenig Plätze für Restauratoren.“ Lediglich acht Studienplätze habe die Hochschule in Hildesheim zu ihrer Zeit vergeben, entsprechend wenig Arbeitsstellen gebe es auch.

Karen Melching ist froh, dass sie trotz Hürden diesen Weg gegangen ist. Sie entdeckt so immer wieder Neues und Faszinierendes: „Das Tolle an dem Beruf ist, dass man immer wieder an besondere und schöne Orte kommt.“ Und davon habe Bremen viele, das mag sie an ihrer Wahlheimat. Denn nicht nur von Privatleuten wird sie beauftragt, sondern auch von Bremer Museen, der Denkmalpflege, bekannten Kultureinrichtungen wie dem Sendesaal oder der Glocke sowie von

» Es ist wichtig, dass das Gesamtbild des Objekts oder Gebäudes gewahrt wird. «
Karen Melching, Restauratorin

Kirchen – so wie kürzlich, als die Restauratorin die mehr als 130 Jahre alten, originalen Eingangstüren der evangelischen Kirche in Bremen-Hemelingen aufarbeitete. Melching kann sich gut an den Moment erinnern, als sie die um 1890 im neugotischen Stil erbaute Kirche das erste Mal betrat: „Da waren so viele schöne Überraschungen in dem Gebäude.“

Doch Nässe und Sonne hatten dem Portal der Kirche stark zugesetzt. „Die Türen waren sehr stark abgewittert“, berichtet Karen Melching. Das Holz war ausgewaschen, die alten Lackschichten hafteten kaum noch und boten wenig Schutz vor Wasser und Sonne. Um die Eingangstüren wieder herzurichten, musste sie also zunächst eine Menge Holz und die schmiedeeisernen Beschläge von den Resten der alten Lackschichten befreien, bevor sie diese weiter mit Leinöl behandeln konnte. Das Öl sorge für einen schönen Effekt und könne leicht aufgefrischt werden. So wenig wie möglich, so viel wie nötig: Nach diesem Credo arbeitet Karen Melching. „Es ist wichtig, dass das Gesamtbild des Objekts oder Gebäudes gewahrt wird“, betont sie.

Sich dem Original annähern

Restaurieren heißt für Karen Melching immer, sich dem Original anzunähern. Dafür muss man manchmal ein wenig probieren, so wie im vergangenen Jahr, als sie den Auftrag bekam, einen Windfang aus einem alten Fachwerkbau aus der Jugendstilzeit aufzuarbeiten. Das Besondere an diesem Projekt sei der Aufbau der kompletten Raumsituation mit aus Modulen aufgebauten Wänden gewesen. Das Exponat aus Holz mit Pendeltür, Malereien und Glas aus dem Braunschweiger Landesmuseum wurde schließlich in Bremen zusammengesetzt und restauriert. Da die Werkstatt von Karen Melching und Roger Kossann dafür zu klein war, wurde die Bearbeitung in Räumlichkeiten des alten Postamts 5 am Hauptbahnhof verlegt. „Das Projekt war eine riesige Herausforderung“, sagt Karen Melching. Und da schwingt viel Stolz mit. Denn künftig reist das restaurierte Schmuckstück durch die verschiedensten Museen – von Bremen in die Welt.

Diplom-Restauratorin Karen Melching steht in der Werkstatt der Firma „Kossann und Melching restaurieren“.

Farbe, Politur, Pinsel und andere Werkzeuge: Für die Restaurierung von alten Möbelstücken sind viele Utensilien nötig.