

Seestadt im Wandel

Zwei Jahrzehnte Wirtschaftsförderung Bremerhaven: Ausstellung mit Luftaufnahmen von damals und heute



Die Ausstellung „Zwei Jahrzehnte Wirtschaftsstrukturentwicklung in Luftbildern“ zeigt unter anderem die Havenwelten in Bremerhaven – früher und heute.

FOTO: WOLFHARD SCHEER

VON PETER HANUSCHKE

Bremerhaven. Die Seestadt hat in den vergangenen Jahrzehnten einen enormen strukturellen wirtschaftlichen Wandel vollzogen. Bremerhaven musste sich nach der Wertekrise neu erfinden – das zeigt sich an vielen Stellen. Ein Beispiel: Wo einst jahrelang ein schmuckloses Parkareal eine Großfläche direkt am Deich in exponierter Lage beanspruchte, wurde 2009 das Klimahaus eröffnet. Realisiert werden solche Veränderungen in der Regel mithilfe von öffentlichen Mitteln, deren Verwendung von Wirtschaftsförderungsgesellschaften koordiniert werden – so auch in Bremerhaven. Was sich alles verändert hat, das zeigt ab diesem Sonnabend eine Fotoausstellung, die Aufnahmen von früher und heute gegenüberstellt – aus der Vogelperspektive.

Für strukturelle Veränderungen ist in der Seestadt die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) verantwortlich – und das seit 20 Jahren. Der Geburtstag der BIS ist der Anlass für die Ausstellung, die um 11 Uhr im Deutschen Schifffahrtsmuseum eröffnet wird. „Die Fotos, die Wolhard Scheer über Jahrzehnte gemacht hat und zur Verfügung stellt, zeigen eindrucksvoll, wo sich Bremerhaven verändert und entwickelt hat“, so BIS-Geschäftsführer Nils Schnorrenberger.

Wie sich der Bereich der Havenwelten durch das Auswanderer- und Klimahaus, den Zoo samt Erweiterung, das Schifffahrtsmuseum und auch die Wohnbebauung zu einem Besuchermagnet verändert hat, sei ein hervorragendes Beispiel für eine positive Stadtentwicklung, so Schnorrenberger. Aber auch an vielen anderen Stellen habe es keinen Stillstand gegeben.

Dazu zählt der BIS-Geschäftsführer unter anderem den Ausbau der wissenschaftlichen Einrichtungen, gleiches gelte für den Bereich Kreuzfahrt oder den Containerumschlag. „Auch die Lebensmittelwirtschaft hat sich entgegen anderslautender Prognosen positiv in Bremerhaven entwickelt. Wir haben sogar mehr Arbeitsplätze als noch vor 20 Jahren.“ Schnorrenberger geht davon aus, dass es in diesem Segment weiterhin eine stabile Entwicklung gibt. Auch in der Offshore-Industrie habe es über Jahre Erfolge gegeben. Schnorrenberger ist überzeugt davon, dass dieser Bereich künftig wieder eine tragende Rolle in Bremerhaven spielen wird. Dafür werde allein

„Es gibt Aufgaben, die auch nur von öffentlicher Hand gesteuert werden können.“

BIS-Geschäftsführer Nils Schnorrenberger

schon die Energiewende sorgen. Deshalb hat er auch noch nicht den Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) abgeschlossen – auch wenn der rot-grüne Senat dieses Vorhaben in dieser Legislaturperiode auf Eis gelegt hat.

Was sich in Bremerhaven entwickelt habe, sei nicht allein auf die BIS zurückzuführen, so Schnorrenberger. Daran seien viele Akteure beteiligt. Aber die BIS Sorge dafür, dass Projekte überhaupt in Gang gesetzt würden, und sie sei kompetenter Ansprechpartner für diejenigen, die sich in Bremerhaven engagieren wollen. „Es gibt Aufgaben, die auch nur von öffentlicher Hand gesteuert werden können. Etwa, wenn es um die Erschließung von Ge-

werbeflächen geht.“ Das sei für private Investoren als Rendite-Modell auch nicht interessant. Es sei bei der Entwicklung großer Infrastrukturaareale auch von Vorteil, dass die öffentliche Seite einen guten Zugang zum notwendigen Planungsrecht habe.

Den Weg für die BIS hat 1998 der Bremerhavener Magistrat geebnet. Vorher gab es elf Gesellschaften, die sich um Förderungsaktivitäten kümmerten. Außerdem wurde durch deren Bündelung in eine Gesellschaft Bremerhaven komplett allein verantwortlich für die Wirtschaftsförderung. Bis dahin war auf diesem Feld mit der Entwicklungsgesellschaft Bremerhaven eine reine Landesgesellschaft aktiv. Und laut der Beratungsgesellschaft McKinsey ist diese Gesellschaft bei der Anwerbung neuer Unternehmen nicht gerade erfolgreich gewesen.

Aus Sicht von Claudia Schilling (SPD), Häfen- und Wissenschaftssenatorin, hat die BIS einen großen Anteil an der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Bremerhaven. „Besonders die wirtschaftsstrukturellen Veränderungen im Hafengebiet, die Bremerhaven zu einem der wichtigsten Häfen in Europa gemacht haben, fallen einem visuell sofort auf.“ Doch auch die Entwicklung Bremerhavens zu einem bedeutenden Wissenschaftsstandort durch die Ansiedlung vieler Institute werde deutlich. Kurzum: Bremerhaven sei auf einem sehr guten Weg. „Ich freue mich, dass die großartige Entwicklung der Seestadt jetzt in einer Ausstellung für jedermann sichtbar präsentiert wird.“

Ob es künftig weiter große strukturelle Veränderungen in der Seestadt geben wird? BIS-Geschäftsführer Schnorrenberger geht davon aus: Allein die Entwicklung des Gewerbegebiets Lüne Delta, das sich durch eine Verknüpfung von wirtschaftlichen, ökologischen

und sozialen Aspekten auszeichnen soll, stehe dafür. Das 150 Hektar große, als CO₂-neutral geplante Gewerbegebiet im Süden Bremerhavens biete ein enormes Potenzial für Green Economy. Auch das Zukunftsthema grüner Wasserstoff als Energieträger werde in dieses Projekt integriert.

Neben der Weiterentwicklung gehe es künftig vor allem auch um den Erhalt. „Wir müssen das Erreichte auch bewahren“, so Schnorrenberger. „Wir müssen unsere Einrichtungen pflegen und in sie investieren, um nicht Jahre später vor einem Sanierungsberg zu stehen.“

Dass er immer noch von der Realisierung des OTB überzeugt ist, hat einfache Gründe:

„Die Veränderungen im Hafengebiet fallen einem visuell sofort auf.“

Häfen-Senatorin Claudia Schilling (SPD)

„Ziel ist die Energiewende. Das bedeutet weg von fossilen Brennstoffen hin zu erneuerbaren Energien.“ Und das sei nur über einen größeren Ausbau von Offshore-Windenergie möglich. Technisch und von der Kostenseite her habe die Offshore-Industrie gezeigt, dass es funktioniere. „Über das Ziel Energiewende hat man sich schnell verständigt, aber vergessen, den Weg dorthin zu definieren.“ Allein der Mehrbedarf der vielen Elektroautos, die kommen sollen, sei nur durch einen umfangreicheren Zubau von Offshore-Windenergie zu decken. Diese Erkenntnis werde sich irgendwann durchsetzen, und „deshalb glaube ich an die Sinnhaftigkeit des OTB.“

Ryanair erwartet Milliardenprofit

Trotz des Preiskampfs in der Branche läuft es für den irischen Billigflieger wieder besser

VON STEFFEN WEYER

Dublin. Europas größter Billigflieger Ryanair steuert nach einem überraschend guten Weihnachtsgeschäft auf einen Milliardenprofit zu. Trotz des Preiskampfs in der Branche und des Flugverbots für die Boeing 737 Max soll der Überschuss im laufenden Geschäftsjahr bis Ende März jetzt 950 Millionen bis 1,05 Milliarden Euro erreichen, wie das irische Unternehmen am Freitag in Dublin mitteilte. Zuletzt hatte Ryanair-Chef Michael O'Leary 800 bis 900 Millionen Euro in Aussicht gestellt, nachdem das Ergebnis im Vorjahr auf 885 Millionen Euro eingebrochen war.

Bei der irischen Fluggesellschaft lief der Ticketverkauf für die Flüge rund um Weihnachten und Neujahr insgesamt besser als gedacht. Dadurch habe das Unternehmen auch höhere Preise erzielt. Zudem lägen die Vorausbuchungen für Januar bis April ein Prozent höher als im Vorjahr. Die durchschnittlichen Ticketpreise dürften somit etwas höher ausfallen, hieß es. Für das Geschäftsjahr bis Ende März rechnet die Ryanair-Führung jetzt mit 154 Millionen Fluggästen, eine Million mehr als zuletzt erwartet. Allerdings scheint sich die Preisschlacht bei den Flugtickets in

Deutschland und Österreich fortzusetzen. Die österreichische Ryanair-Tochter Lauda steckt daher noch tiefer in den roten Zahlen als erwartet. Das Management rechnet mit einem Jahresverlust von ungefähr 90 Millionen Euro. Bisher hatte der Verlust unter 80 Millionen Euro bleiben sollen.

Ryanair warf der Lufthansa vor, die Tickets ihrer Töchter in Deutschland und Österreich zu nicht kostendeckenden Preisen zu verschleudern. Die Airbus-Jets von Lauda seien zwar gut gefüllt, und die Zahl der Fluggäste werde voraussichtlich auf 6,5 Millionen steigen. Allerdings geht das auf Kosten der Ticket-

preise. Diese lägen im Schnitt 15 Euro zu niedrig, schrieb Ryanair.

Der Preiskampf auf vielen Europastrecken liegt vor allem an einem Überangebot an Flügen. Allerdings dampft die Lufthansa-Billigtochter Eurowings ihren Flugplan ein und will auch ihre Flotte schrittweise auf 120 Airbus-Maschinen verkleinern. Wegen des Flugverbots für Boeings Mittelstreckenjet 737 Max musste Ryanair zudem die eigenen Wachstumspläne eindampfen.

Die irische Gesellschaft hat mehr als 450 herkömmliche Boeing 737. Zudem hat sie 135 Exemplare der Neuausgabe 737 Max bestellt, aber noch kein einziges Exemplar erhalten. Nach dem Absturz von zwei Flugzeugen des Typs bei Airlines in Indonesien und Äthiopien mit 346 Toten hatten Behörden in aller Welt ein Startverbot für den Typ verhängt. Ob und wann die Maschinen wieder abheben dürfen, ist offen.

O'Leary hält es inzwischen für denkbar, dass Ryanair bis Oktober nur fünf Exemplare der Max erhält, wie er dem Magazin „Wirtschaftswoche“ sagte. Anfang Dezember hatte der Ryanair-Chef noch mit zehn Maschinen bis zum Sommer gerechnet. Ursprünglich hätten es 58 sein sollen.



Bei Ryanair lief der Ticketverkauf für die Flüge rund um Weihnachten und Neujahr insgesamt besser als gedacht. Für das Geschäftsjahr bis Ende März rechnet die Konzernführung mit 154 Millionen Fluggästen, eine Million mehr als zuletzt erwartet.

FOTO: MARGAIS/DPA

Betty Barclay übernimmt Zero

Bremer Modekette soll wachsen

VON LISA BOEKHOFF

Bremen/Nußloch. Die Bremer Modekette Zero gehört seit Anfang des Jahres zur Betty Barclay Group. Die bisherigen Eigentümer, Urs-Stefan Kinting und Victor Seuwen, bleiben am Unternehmen jedoch beteiligt. Das teilte die Betty Barclay Group mit Sitz in Nußloch bei Heidelberg nun mit. Man verspreche sich von der Übernahme den Zugang zu einer „deutlich jüngeren Zielgruppe im Segment des femininen, mittelpreisigen Mainstreams innerhalb der Damenoberbekleidung“, wie es in der Mitteilung heißt. Der Chef der Betty Barclay Group, Robert Küper, sieht Zero als „sehr wertvolle Marke mit großem Potenzial“. Auch die finanzielle und kaufmännische Solidität seiner Gruppe werde einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung von Zero leisten.

Kinting und Seuwen stiegen bei Zero ein, um die Marke nach der Insolvenz 2016 wieder neu aufzustellen. Die Bremer Insolvenzverwalter Malte Köster und Tim Beyer hatten die Branchenexperten als Manager für das operative Geschäft hinzugezogen. Schließlich gelang die Rettung der Marke: Kinting und Seuwen sanierten das Unternehmen und übernahmen es 2018 vollständig. Auch in Zukunft bleiben sie Gesellschafter und Geschäftsführer bei Zero. In der Mitteilung kommentiert Kinting: „Zero hat als solider, mittelgroßer Player im Markt noch erhebliches Wachstumspotenzial in allen Vertriebskanälen, welches wir zukünftig gemeinsam entwickeln und ausbauen wollen.“

Zero wurde 1967 in Bremen gegründet. Die Damenmodekette hat ihren Standort in der Oberseestadt und verkauft die Kleidung neben den eigenen Geschäften auch im Onlineshop und im Fachhandel. 2018 erzielte das Unternehmen einen Umsatz von rund 100 Millionen Euro. Betty Barclay übernimmt die zu Zero gehörenden Gesellschaften sowie die Immobilien für die Logistik und für das Outlet. Bisher sind die Objekte angemietet worden. Zur Gruppe mit Hauptsitz in Nußloch gehören die Marken Betty Barclay, Betty & Co. Carston, Gil Bret, Vera Mont und Public. Insgesamt hat sie momentan weltweit mehr als 1400 Mitarbeiter.

E-Scooter-Anbieter Lime muss sparen

Bremen. Der E-Roller-Verleiher Lime streicht rund 100 Stellen und zieht sich aus zwölf Städten weltweit zurück, berichtet die US-Nachrichtenseite „Axios“. Auf die Planungen für den deutschen Markt – unter anderem sollen die grünen Roller irgendwann in Bremen starten – habe die Entwicklung keine Auswirkungen, heißt es vom Unternehmen.

Durch die Streichungen möchte das US-Unternehmen im Jahr 2020 die Gewinnschwelle überschreiten. In Deutschland, wo E-Scooter seit rund einem halben Jahr erlaubt sind, sei das Unternehmen bereits profitabel, teilt Lime auf Anfrage mit. In Europa werden die Roller nur in der österreichischen Stadt Linz abgezogen. Deutsche Mitarbeiter sind nicht betroffen.

In Bremen wollte Lime im Herbst an den Start gehen, hat seit September eine Genehmigung. Im Oktober gab es aber den Rückzieher, weil Lime nur 500 Roller hätte stationieren dürfen. Stattdessen sind Ende November die Konkurrenten Voi und Tier an den Start gegangen. ARN

Toll Collect kostete 87 Millionen Euro

Berlin. Für die Übernahme des Lkw-Mautbetreibers Toll Collect hat der Bund rund 87 Millionen Euro als Kaufpreis gezahlt. Die Summe wurde inzwischen von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und aus dem Haushalt 2019 beglichen. Ressortchef Andreas Scheuer (CSU) hatte sich vor einem Jahr für die Verstaatlichung des Unternehmens entschieden, das die Lkw-Maut auf Bundesstraßen und Autobahnen betreibt. Der Kaufpreis war zunächst nicht genannt worden.

Der Bund hatte Toll Collect – ein Gemeinschaftsunternehmen von Daimler, Telekom und des französischen Autobahnbetreibers Cofiroute – nach Auslaufen des Betreibervertrags im Herbst 2018 übernommen. Dies war nur bis zu einem Weiterverkauf an neue private Betreiber geplant. Im Januar 2019 entschied Scheuer dann, das Unternehmen auf Dauer zu behalten, das der Betrieb in staatlicher Regie wirtschaftlicher sei. Anlagen von Toll Collect sollten beim Betrieb der gescheiterten Pkw-Maut mitgenutzt werden. DPA