



Die Mitarbeiter im Bremer Mercedes-Werk legen auf dem Weg in die Hallen teils mehrere Hundert Meter zurück. Auch daher plädiert der Betriebsrat für die Option, mit dem eigenen Fahrrad bis zur Halle fahren zu können. Das ist bisher in Bremen noch nicht möglich, aber bereits an anderen Standorten. Nun soll es jedoch ein Pilotprojekt dazu geben.

FOTO: KARSTEN KLAMA

Radeln durchs Werkstor

Mercedes will ein Pilotprojekt starten, um etwas gegen die Parkplatznot beim Bremer Werk zu unternehmen

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN
UND LISA BOEKHOFF

Bremen. In der Produktion ist genau geregelt, wo welches Auto von welchem Band läuft. C-Klasse oder EQC, Kombi oder Cabrio. Ganz anders draußen in freier Wildbahn: Auf dem Parkplatz von Mercedes in Sebaldsbrück wissen die Mitarbeiter oft nicht: Wohin mit meinem Auto? Die Situation sei angespannt, sagt Betriebsratschef Michael Peters. „Da gibt es Unzufriedenheit bei uns im Werk.“

Viele Kolleginnen und Kollegen kämen aus dem Bremer Umland hergefahren. Morgens sei die Lage zwar noch in Ordnung. Doch der Wechsel am Mittag, wenn auch viele aus anderen Bereichen als der Produktion da seien, bedeute volles Haus. „Das Schlimmste ist die Zeit zwischen Frühschicht und Spätschicht.“ Die Belegschaft habe für die Platznot wenig Verständnis: „Wir sind Automobilhersteller. Da sagen sie natürlich: Es kann doch nicht angehen, dass wir nicht genügend Parkplätze haben für uns.“ Es passe nicht, wenn Mitarbeiter vor Beginn der Schicht erst eine halbe Stunde ums Werk herumkreisen müssten auf der Suche nach einer Lücke. Ein Experiment mit einem Parkleitsystem war auch erfolglos.

Doch nun sollen die Mitarbeiter neue Wege gehen können – oder vielmehr radeln. In Zukunft soll es erlaubt sein, mit dem eigenen Fahrrad aufs Werksgelände zu kommen. „Wir versprechen uns davon, dass es noch mal attraktiver wird, das Fahrrad zu nehmen. Ich kann durchs Tor zur Halle fahren. Das Werksgelände ist nicht klein.“ Zwar gebe es schon Firmenräder, aber der Anreiz dürfe noch größer sein, wenn von der Haustür bis zur Halle nicht gewechselt werden muss. Peters lebt in Oytzen und ist selbst viele Jahre mit dem Rad zur Arbeit gefahren.

Nicht nur wegen der Parksituation ist das Projekt Peters zufolge wichtig. Im Unterneh-

men, Betriebsrat und der Belegschaft sei zudem das Klima ein Thema. Die Kollegen fragten nun bereits: „Wann geht’s endlich los?“ In Sindelfingen und Berlin-Ludwigsfelde gibt es die Option schon. „Es wäre prima, wenn wir unsere Fahrräder auf dem Werksgelände nutzen dürfen. Denn dort stehen sie auch sicher als vor dem Werksgelände“, sagt ein Mitarbeiter, der in Osterholz wohnt und das Fahrrad zur Arbeit nimmt. „Gerade in den Nachtschichten wurden hier schon so einige Fahrräder geklaut. Deshalb mag hier keiner gern mit seinem E-Bike herfahren.“ Er habe sich sofort beim Betriebsrat für das Pilotprojekt gemeldet. Generell müssten bei den Parkplät-

„Das Schlimmste ist die Zeit zwischen Frühschicht und Spätschicht.“

Betriebsratschef Michael Peters

zen auch mehr Ladesäulen entstehen, weil in Zukunft auch immer mehr Werksmitarbeiter zu einem E-Auto greifen werden. „Wenn wir mit unseren Rädern aufs Gelände können, wird hier vorn vor Tor 7 vielleicht die Parkfläche für Räder abgerissen – dann vielleicht zugunsten neuer Parkplätze mit E-Ladesäulen.“

Für Peters und seine Kollegen ist darüber hinaus ein Punkt, dass das Angebot des ÖPNV sich verbessert. „Das ist eine Botschaft an die Politik“, sagt er. Heute sorgten die Abfahrzeiten zum Werk für Frust. Müsse die Arbeitszeit verändert werden, gebe es von der BSAG kein Entgegenkommen, die Pläne für Bus und Bahn entsprechend anzupassen. Das sei dann nur, wenn überhaupt, mit großem Vorlauf möglich. „Das ist für uns ein Riesenproblem.“

Hier arbeiten 12 000 Menschen. Ein Großteil könnte den ÖPNV nutzen.“

Schichtwechsel bei Mercedes. Ein Mitarbeiter, der in den Bus in Richtung Sebaldsbrück einsteigt, bestätigt: „Es wäre gut, wenn die Busse in einem besseren Takt fahren. Momentan kommen die Linien 21 und 29 im Abstand von drei Minuten, und dann muss man erst mal wieder fast eine halbe Stunde warten.“ Ein anderer, der ebenfalls in Richtung Sebaldsbrück fährt, sieht auch Verbesserungsbedarf: „Morgens vor der Frühschicht ist für diejenigen, die am Bahnhof Hemelingen mit dem Zug ankommen, nur fünf Minuten Zeit, um den Bus zum Werk zu kriegen.“ Immer wieder habe der Zug Verspätung, sodass man den Bus verpasse. „Dann laufen einige 20 Minuten zu Fuß zum Werk rüber.“

Andreas Holling, der Sprecher der BSAG, betont: „Wir wollen eine Alternative zum Auto anbieten.“ Doch etwas am Fahrplan zu ändern, sei komplex, weil Busse und Bahnen auch anderswo vertaktet seien, sie teils große Distanzen quer durch die ganze Stadt zurücklegten und es Wende- und Liegezeiten gebe. Anpassungen hätten Auswirkungen auf das ganze Netz. Sicher sei es nicht ideal, wenn die Züge nicht rechtzeitig kämen und Busse dann schon weg seien. Doch über die Verspätungen werde die BSAG nicht informiert. Und selbst wenn, könne man wegen der anderen Fahrgäste nicht warten. „Wir haben hier keinen reinen Shuttle-Service.“ Die BSAG sei immer bereit, über Veränderungen zu sprechen, so Holling. Die Zeiten habe man so gut es geht an die Schichten angepasst. Der Fahrplan verändere sich dabei jedes Jahr im März und April. Ausnahmen gebe es sonst nur in der Adventszeit und den Sommerferien: „Änderungen sind immer mit einem Vorlauf verbunden.“

„Morgens könnte ich es noch mit Zug und Bus zum Werk schaffen“, sagt einer der Mitarbeiter. „Aber zum Feierabend nach der Früh-

schicht wäre ich mit Bus und Zug mindestens eine Stunde länger unterwegs.“ Darum setze er sich doch ans Steuer. Und selbst wer eine kurze Strecke habe, tue das: „Ich kenne Kollegen, die wohnen nur drei Kilometer vom Werk entfernt. Für die wäre das vielleicht eine gute Möglichkeit mit dem Fahrrad.“ Kollegen aus dem Umland, erzählt der Mann, bildeten auch Fahrgemeinschaften. Jeder sei mit der Parkplatzzuuche mal dran, während die Mitarbeiter bereits ins Werk liefen. „Wegen der angespannten Parksituation nehmen manche aber auch ein Knöllchen in Kauf, indem sie auf dem Gehweg zwischen Parkhaus und Parkplatz gegenüber von Tor 7 parken.“ Um eine der begehrten Lücken zu bekommen, gebe es verschiedene Strategien: Einige kämen schon gegen 12 Uhr an, andere nach 14 Uhr. „Dann haben schon einige aus der Verwaltung Schluss, und die Chance auf einen Parkplatz steigt.“

Betriebsrat fordert Haltung

Im Werk standen die Bänder am Mittwochmittag für einen Moment still. Denn die Belegschaft von Mercedes kam für eine Gedenkminute und Ansprachen für die Opfer der Morde in Hanau zusammen. Die IG Metall Küste und Nordmetall hatten dazu aufgerufen. „Es war uns wichtig, jetzt ein klares Signal zu setzen“, sagte der Betriebsratschef des Standorts, Michael Peters. Ob es derzeit die Diskussion in Deutschland sei oder die Übergriffe gegen Menschen: Es gehe darum, klare Kante zu zeigen: „Hier arbeiten Menschen mit unterschiedlichen Kulturen und Religionen wunderbar zusammen mit Respekt und Toleranz. Diese Werte sind uns wichtig.“ Die Kolleginnen und Kollegen habe er in seiner Rede aufgefordert, im Betrieb und im Privaten Haltung zu zeigen. Zur Gedenkminute bei Daimler kam auch Bürgerschaftspräsident Frank Imhoff. LB

Einer für alle

Noch in diesem Jahr könnte die EU-Kommission festlegen, dass Smartphones künftig einheitliche Ladebuchsen haben sollen

VON ANDREJ SOKOLOV
UND MICHEL WINDE

Brüssel. Die EU-Kommission brütet gerade über einen Eingriff in den Elektronik-Markt mit weltweiter Wirkung – und möglichen Auswirkungen für fast jeden Haushalt in Deutschland. Soll sie strikt vorschreiben, dass Smartphones künftig eine einheitliche Ladebuchse haben müssen? Oder doch lieber eine weichere Lösung wählen? Ein harter Kurs hätte zwei Dinge zur Folge: Die schnelle Dominanz des USB-C-Steckers, der sich gerade ohnehin in neuen Android-Telefonen ausbreitet – und einen Konflikt mit Apple. Der iPhone-Konzern will seinen hauseigenen Lightning-Anschluss behalten und hält die heutige Lösung, dass man Kabel mit verschiedenen Steckern in die Standardbuchsen der Ladegeräte stecken kann, für völlig ausreichend.

Die Ladegeräte-Frage schwelt in EU-Institutionen schon lange. Vor mehr als zehn Jahren brachte die Kommission das Thema erstmals auf den Plan. 14 Hersteller – unter ihnen auch Apple – einigten sich in einer Selbstver-

pflichtung auf einen einheitlichen Standard für Handy-Netzteile. Bei den Buchsen in Smartphones und Tablet-Computern blieben von einst mehreren Dutzend Typen noch drei übrig: USB-C, Apples Lightning sowie Micro-USB, das in Android-Smartphones früher Standard war, jetzt aber eher nur noch in günstigen Geräten vorkommt.

Das Europaparlament forderte die EU-Kommission nun auf, bis Ende Juli Vorgaben für einheitliche Ladetechnik in Handys, Tablets, E-Book-Readern und ähnlichen Geräten zu machen. Das solle für weniger Elektroschrott sorgen – und zugleich Nutzern das Leben erleichtern. Der freiwillige Ansatz habe die Erwartungen nicht erfüllt, heißt es auch aus der Kommission. Daher wolle man nun härter durchgreifen.

Zunächst einmal veröffentlichte die Kommission eine Studie, die ausführlich verschiedene Szenarien analysiert: Einheitliche Buchsen, die Koexistenz von zwei Systemen mit Adaptern, Verpflichtung lediglich zu kompatiblen Ladegeräten. Statt einer Handlungsempfehlung wird ein Pro-und-Contra-Laby-

rinth präsentiert. „Es gibt keine optimale Lösung, alle Optionen haben ihre Nachteile“, schränken die Autoren ein. Am Ende laufe es auf eine „politische Entscheidung“ hinaus, die auch Risiken und Unsicherheiten in Betracht ziehen müsse.

In der Studie heißt es, dass die Kombination aus einheitlichen Buchsen an den Handys und kompatiblen Ladegeräten den meisten Komfort für Verbraucher biete. Doch das Ausmaß der positiven Umwelt-Effekte sei unklar. Zu-



Kleiner Stecker, großer Wirkung: Ladebuchsen sollen einheitlich werden. FOTO: STEIN/DPA

dem gebe es das Risiko, dass die Vorschriften künftige Innovationen bei der Entwicklung von Ladesystemen abwürgen könnte. Das EU-Parlament verwies darauf, dass durch Ladegeräte 51 000 Tonnen Elektroschrott jährlich entstünden. Bisherige Absichtserklärungen rütteln allerdings nicht daran, dass neue Geräte stets mit Ladegerät und Kabel verkauft werden – obwohl sich in den Haushalten immer mehr davon türmen.

Rein technisch gesehen bietet USB-C tatsächlich die Chance, erstmals mit einem einzigen Ladegerät und Kabel alle möglichen Geräte von Handys und Kameras über Smarthome-Technik bis hin zu Notebooks zu laden. Dafür müssen allerdings Chips an den Akkus und in den Ladegeräten untereinander abstimmen, wie stark der Ladestrom ist.

Was also wird die EU-Kommission tun? Die Brüsseler Behörde will im dritten Quartal 2020 einen Vorschlag vorlegen. Dabei könnte es auf einen sogenannten delegierten Rechtsakt hinauslaufen, über den die EU-Staaten und das Parlament anschließend nicht mehr verhandeln müssten.

Stahlindustrie soll Hilfen erhalten

Altmaier einig mit Branche



Für Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier ist die Stahlbranche eine Schlüsselindustrie. FOTO: STACHE/DPA

VON ANDREAS HOENIG

Berlin/Bremen. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier will die angeschlagene deutsche Stahlindustrie unterstützen. Der CDU-Politiker verständigte sich dazu mit Produzenten und Gewerkschaften auf ein Maßnahmenpapier. „Die Stahlindustrie ist eine Schlüsselindustrie, die wir auch in Zukunft in Deutschland brauchen“, sagte Altmaier am Mittwoch. Vorausgegangen war ein Treffen am Dienstagabend. Das Maßnahmenpapier solle innerhalb der Bundesregierung zügig abgestimmt und umgesetzt werden, insbesondere auf Ebene der Europäischen Union, die in vielen Fällen zuständig sei.

In einem „Handlungskonzept“ heißt es, eine langfristig starke, international wettbewerbsfähige und klimafreundliche Stahlindustrie sei für die Zukunft des Landes von „herausragender Bedeutung“. Die Erreichung dieses Ziels werde durch eine andauernde weltweite Überproduktion in großen Industrie- und Schwellenländern, aufgrund von Dumpingpreisen einzelner Hersteller sowie durch protektionistische Maßnahmen in einigen Ländern infrage gestellt. „Die Europäische Union und die Bundesrepublik Deutschland müssen deshalb auf internationaler Ebene wirksame Maßnahmen ergreifen und gemeinsam mit der Stahlindustrie die Weichen für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit stelle“, heißt es.

Konkret wurde vereinbart, dass Deutschland in der EU und in ebenfalls betroffenen Drittstaaten auf ein „entschlüsseneres Vorgehen“ dringen soll gegen globale Überkapazitäten, Dumpingpreise, WTO-widrige Subventionen, eine protektionistische Handelspolitik und andere Formen staatlicher Hilfe. Wichtiges Ziel sei auch, klima- und energiepolitische Rahmenbedingungen beim Wandel der Stahlindustrie zu schaffen – insbesondere durch wettbewerbsfähige Preise für Strom, Gas und Wasserstoff. Das Stahlwerk von Arcelor-Mittal in Bremen fordert vom Bund und der EU schon seit langer Zeit eine bessere Unterstützung wegen der schwierigen Situation. Anfang des Jahres drohte auf der Hütte sogar Kurzarbeit, die aber durch unverhoffte Aufträge abgewendet werden konnte.

VOLKSWAGEN

Sitzhersteller Sitech schließt Werk in Hannover

Hannover. Der VW-Sitzhersteller Sitech macht wegen zweier geplatzter Großaufträge aus dem eigenen Konzern seinen Standort in Hannover dicht. Betroffen von der geplanten Schließung sind rund 450 Arbeitsplätze, wie das Unternehmen am Mittwoch mitteilte. Zuvor hatte es Streit mit dem örtlichen Betriebsrat über Preise und Bedingungen der weiteren Zusammenarbeit gegeben. Auf etwaige betriebsbedingte Kündigungen soll nach Möglichkeit verzichtet werden. „Der Abbau wird durch zahlreiche sozial verträgliche Maßnahmen begleitet“, so Sitech. Das Unternehmen gehört zum Komponenten-Bereich der VW-Gruppe und beliefert die Konzernmarken mit Sitztechnik. Dabei muss sich der Hersteller – wie andere interne Zulieferer auch – gegen Angebote externer Wettbewerber behaupten. DPA

JAHRESBILANZ

Vonovia rechnet mit steigender Dividende

Bochum. Deutschlands größter Wohnungskonzern Vonovia legt am Donnerstag seine Jahresbilanz vor. Der Dax-Konzern, dem fast 400 000 Wohnungen gehören, profitiert von steigenden Mieten in Großstädten, Zukäufen und gesunkenen Finanzierungskosten. Prognosen gehen für 2019 bei den Mieteinnahmen 2019 von gut zwei Milliarden Euro aus. Das wäre ein Plus von acht Prozent. Die Dividende soll erneut steigen. Mit Blick auf die Proteste von Mietern wegen teils kräftiger Mieterhöhungen hatte Konzernchef Rolf Buch einen Strategiewechsel angekündigt. Vonovia steckt jetzt weniger Geld in die energetische Modernisierung deutscher Wohnungen. Das Unternehmen besitzt in Bremen rund 11 000 Wohnungen. FLS