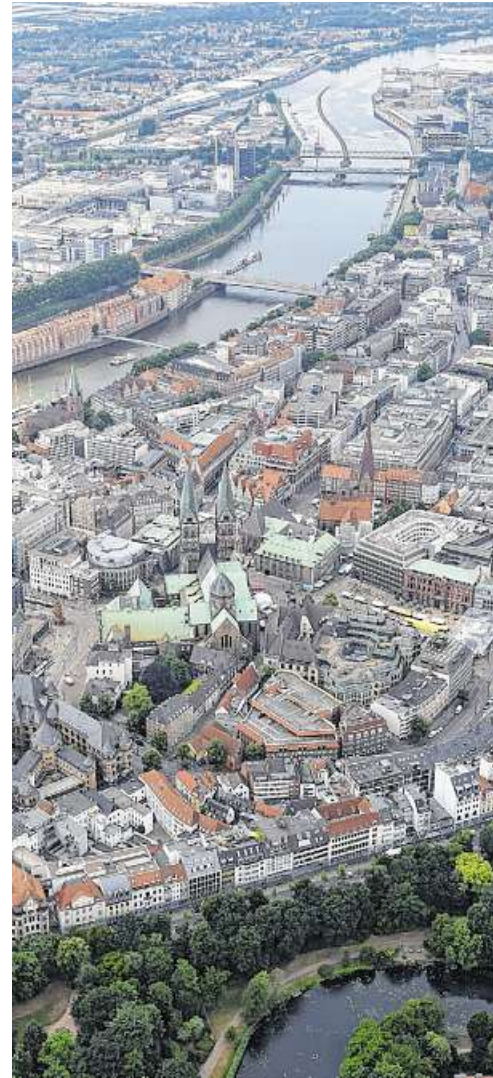
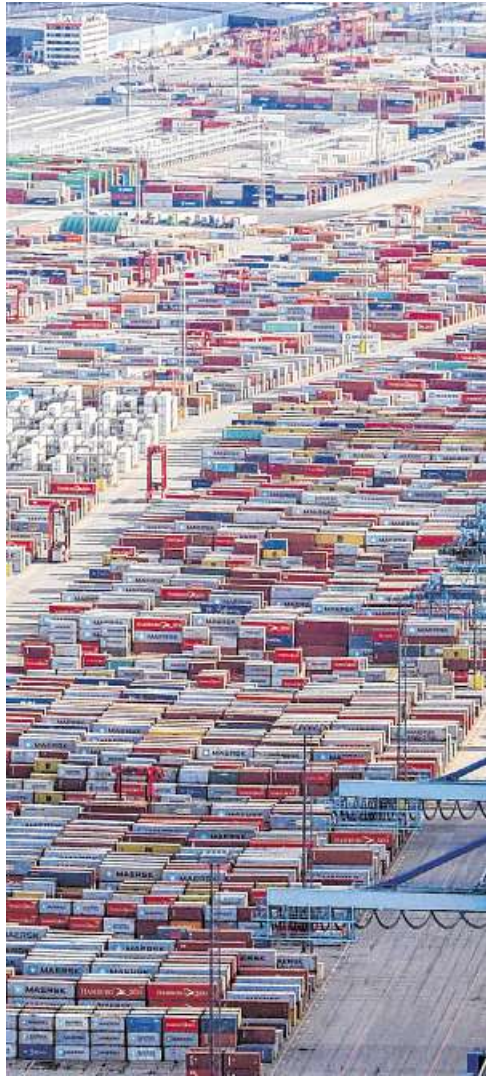


Konjunktur und Klima

HWWI schlägt Ideen für Bremens Wirtschaftspolitik vor – und für mehr Nachhaltigkeit



Mehr Nähe von Wohnort und Arbeitsplatz, mehr erneuerbare Energien: Vier Handlungsfelder haben die Forscher ausgemacht.

FOTOS: ASSANIMOGHADDAM/PLEUL/JASPERSEN (ALLE DPA)/KUHHAUPT

VON LISA BOEKHOFF

Bremen. Warum hat Bremen seine Klimaziele zur Reduzierung von CO₂ bisher nicht erreicht? Das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) ist dieser Frage nachgegangen. Doch der Rückblick dient viel mehr einem Ausblick, um in dieser Ausnahmesituation Impulse für das Bundesland zu setzen. Denn in der Krise könne „paradoxe Weise“ eine Chance stecken – fürs Ankurbeln der Wirtschaft in Bremen und zugleich mehr Nachhaltigkeit. Die Autoren des HWWI, Mirko Kruse und Jan Wedemeier, verstehen ihr Papier als Beitrag zur Debatte nach dem „Schock“ durch Corona vor dem Hintergrund milliardenschwerer Konjunkturprogramme.

Alte Ziele

Zunächst ziehen Kruse und Wedemeier für Bremen Bilanz: Im Vergleich zu 1990 sollte das Bundesland 40 Prozent weniger CO₂-Emissionen bis 2020 erreichen. Dieses Ziel werde jedoch deutlich verfehlt mit einer Reduktion von voraussichtlich 16 bis 20 Prozent. Durch den Koalitionsvertrag von SPD, Linken und Grünen zöge sich darum das „Bestreben nach einer nachhaltigen Politik wie ein grüner Faden“. Wie das HWWI schreibt, wird in diesem Jahr in keinem der Sektoren das Ziel des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes (KEP) erreicht. Die Bürgerschaft habe den „Mangel an kohärenten und zielgerichteten Politikstrategien erkannt“ und deshalb die Enquete-Kommission eingesetzt.

Warum gibt es die Differenz? Joachim Lohse, bis 2019 Umweltsenator, habe begründet, dass die Zielwerte ambitionierter gewählt worden seien, zitiert die Autoren ein Interview im WESER-KURIER. Dieses Argument sei insofern gültig, als dass selbst die Umsetzung aller Maßnahmen nicht für das Ziel gereicht hätte. Bremens Wirtschaftswachstum seien laut Lohse zudem stärker ausgefallen, als 2009 mitten in der Finanz- und Wirtschaftskrise erwartet. Ebenso habe es einen Anstieg der Bevölkerung gegeben.

Kruse und Wedemeier reicht das als Erklärung nicht aus. Die beiden schauen sich deshalb in ihrem Papier die Sektoren genauer an und entwickeln anschließend Empfehlungen für vier Handlungsfelder. Mechthild Schroo-

ten, Wirtschaftswissenschaftlerin an der Hochschule Bremen, stützt den Debattenbeitrag: „Es ist gut, Nachhaltigkeitsziele und Investitionen zu verbinden. Dazu gibt es viele Ansätze in dem Papier.“ Schrooten sieht am Standort einen Vorsprung, weil man hier längst erkannt habe, „dass Nachhaltigkeit nicht nur ökologische und ökonomische Aspekte, sondern auch eine gesellschaftliche Komponente umfasst“.

Der größte Verursacher von CO₂ wird dabei in der Rechnung wegen seiner überregionalen Bedeutung nicht einbezogen: das Stahlwerk von Arcelor-Mittal. Die Hütte ist derzeit für rund 60 Prozent der Emissionen verantwortlich. Auch die Abfallverbrennung in Bremen, die stark zugenommen hat, trägt mit 10,4 Prozent ebenfalls viel zum Ausstoß bei. Müll aus anderen Regionen wird hier verarbeitet. Sollte die Abfallverbrennung darum auch rausgerechnet werden? Das regt das Papier an. Das Umweltressort halte sich beim Vergleich derzeit „sklavisch“ an die Vorgehensweise in der Vergangenheit, sagt Staatsrat Ronny Meyer dazu, selbst wenn auf dem Papier eine Verbesserung damit verbunden

wäre: „Wir wollen uns keine Taschenspielertricks vorwerfen lassen.“

In diesem Jahr dürfte Corona auf die Bilanz einen Effekt haben. Schließlich stand wegen der Pandemie in Betrieben die Produktion ganz still. Weniger Menschen pendelten zur Arbeit. „Das hat einen extremen Einfluss auf die CO₂-Emissionen“, sagt Staatsrat Meyer. Allerdings gebe es zwei widerstrebende Kräfte: Wenn die Energiepreise fielen, seien Effizienzmaßnahmen und Energiesparen weniger reizvoll. Wie groß der Effekt ausfällt? Das lässt sich mit einer Verzögerung von drei Jahren sagen, wenn die Zahlen genau vorliegen.

Neue Ziele

Das Umweltressort und die Enquete-Kommission beschäftigen sich derzeit parallel mit der Frage: Wie stark müssen die Emissionen bis 2030 zurückgehen? Das Ressort hat dazu eine Studie in Auftrag gegeben. Staatsrat Meyer hält bei den geplanten Konjunkturprogrammen eins ebenfalls für unabdingbar: „Es ist wichtig, dass die Projekte zum Klimaschutz beitragen und nicht dagegen laufen.“ Deshalb sei es richtig, dass es keine Abwrackprämie

gebe, wie die Industrie sie gefordert hatte.

„Wir wissen, dass die Bremer Wirtschaft sowohl besonders energieintensiv ist, als auch in hohem Maße Dinge produziert, die viel CO₂ ausstoßen“, sagt Kristin Viezens, Sprecherin des Wirtschaftsressorts, ob nun Flugzeuge, Autos oder Schiffe. Bremen stehe deshalb vor großen Herausforderungen bei der Energiewende. Das Ressort begleite darum schon lange Projekte wie das Wasserstoffvorhaben bei Arcelor-Mittal oder das Forschungs- und Technologiezentrum Ecomat.

Im Koalitionsvertrag ist ein neues Ziel genannt: Das Klimaschutzabkommen von Paris bedeute für Bremen eine Reduktion der Emissionen um 80 Prozent. Während das Papier entstand, habe es eine „Nachhilfestunde“ mit zwei Klimawissenschaftlern gegeben, erinnert sich Staatsrat Meyer. Die rechneten den Bremer Politikern vor, dass Deutschland 2030 sein Budget an Emissionen aufgebraucht habe, wenn es wie bisher weitergehe. Es drohe eine stärkere Erwärmung als angesetzt. „Das will keiner. Das bedeutet, dass wir uns sehr dramatisch umstellen müssen. Je länger wir warten, desto schwieriger wird.“

Vier Handlungsfelder

Wirtschaftssektoren: Die Autoren empfehlen eine Strategie dazu, welche Spezialisierungskluster und Innovationsexzellenzen zukünftig die Wirtschaftsstruktur des Landes prägen sollen. Die Politik könne eine Spezialisierung durch eine „entsprechende Anreizpolitik“ forcieren. Eine weitere Idee: Lässt sich industrielle Fertigung in die Hafennähe verlagern durch entsprechende Gewerbegebiete? Das verkürze Transportwege und sei positiv auch für die Häfen. Model sei hier das „Grüne Gewerbegebiet“ in Bremerhaven.

Energie: Seit 20 Jahren gibt es in Bremen laut Kruse/Wedemeier keinen deutlichen Trend weg von fossilen Energieträgern. Die Autoren plädieren einerseits für mehr Fernwärme mit Energie aus der Verbrennung von Abfall. Zudem seien auch bei der Stromerzeugung die Emissionen gestiegen. Für Wärme- und Stromerzeugung ließe sich stärker auf erneuerbare Energien setzen: Die neue Pflicht

für Solaranlagen bei Neubauten könnten Förderprogramme des Landes flankieren und Bremen sich als „solar city“ profilieren. „Dachflächen öffentlicher Gebäude wären als Optionen für entsprechende Anlagen zu prüfen, um auf diese Weise einen Vorbildeffekt auch für gewerbliche Nutzer größerer Fabrik- und Lagerhallen zu setzen.“

Mobilität: Der Straßenverkehr hat mit 20 Prozent hohen Anteil an den Emissionen in Bremen. Zentral sei, mehr Fracht von der Straße auf die Schiene zu bringen. Außerdem liege Bremen beim ÖPNV im Vergleich hinten. Naheliegend sei hier, das Streckennetz auszuweiten, die Kapazitäten zu erhöhen und neue Ticketinstrumente einzusetzen. Die Autoren fordern auch, mehr alternative Antriebe zu nutzen. „Auf Ebene der städtischen Unternehmen und der Verwaltung wäre beispielsweise darauf hinzuwirken, zunehmend Autos mit Elektroantrieb anzuschaffen und die entspre-

chenden Ladeinfrastrukturen aufzubauen.“ Die Elektrifizierung der Busflotte der BSAG müsse vorangetrieben werden. Trotz Förderzusage habe Bremen sich gegen die Anschaffung von E-Bussen entschieden. Auch die Erprobung etwa von Wasserstofffahrzeugen sei sinnvoll: „Die wirtschafstrukturellen Branchen Bremens mit einem hohen Anteil an Kraftfahrzeugfertigung, Zulieferindustrie, Logistik und Forschung (zum Beispiel zu autonomen Fahren an der Universität Bremen) wären prädestiniert, um entsprechende Pilotprojekte und Reallabore am Standort Bremen und Bremerhaven zu etablieren.“

Stadtentwicklung: Generell könne eine nachhaltige Stadtentwicklung Auswirkungen auf Mobilität und Energie haben: Die gezielte Entwicklung und Nachverdichtung von Wohngebieten in der Nähe von Arbeitsorten in Bremen könne das tägliche Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren. LB

Flächenumsatz trotz Corona

Stabile Entwicklung

VON STEFAN LAKEBAND

Bremen. Der Markt für Logistik- und Industrieflächen ist in den ersten sechs Monaten des Jahres in Bremen stabil geblieben. Der Flächenumsatz lag bei rund 138 000 Quadratmetern und damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (134 000 Quadratmeter). Das teilte das Immobilienunternehmen Robert C. Spies am Montag mit. „Die Corona-Krise war spürbar, hatte jedoch eher geringfügigen Einfluss auf die Flächenumsätze auf dem hiesigen Logistikimmobilienmarkt“, sagte Björn Sundermann, Bereichsleiter für Industrie- und Logistikimmobilien bei Robert C. Spies. Besonders Logistikimmobilien hätten sich in der Krise als Stabilitätsanker bewiesen.

Der größte Einzelposten im ersten Halbjahr war der Mietvertrag über eine 23 000 Quadratmeter große Neubaufäche für den Logistikdienstleister Duvenbeck Logistics Europe an der Hansalinie in der Nähe des Mercedes-Werks. Am zweiten Stelle folgte der Umsatz durch die Firma Friedrich Bähr, ein Produktionsunternehmen für Verpackungen, mit 16 500 Quadratmetern am Arsterdamm.

Insgesamt entfielen 29 Prozent des Flächenumsatzes auf die Logistikbranche. Auf den zweiten Platz kam der Automotivsektor mit einem Marktanteil von 19 Prozent, auf den dritten Produktionsunternehmen mit 16 Prozent.

Leerstand wird zum Problem

Was auffällt: Lediglich acht Prozent der von Robert C. Spies registrierten Flächenumsätze wurden im Umland getätigt. Laut dem Immobilienunternehmen liegt das daran, dass auch dort das Angebot deutlich knapper geworden sei und viele Großflächen bereits vom Markt verschwunden seien.

Für das restliche Jahr geht Björn Sundermann davon aus, dass sich der Umsatz weniger dynamisch als 2019 entwickeln wird. Problematisch werde weiterhin die „sehr geringe Leerstandsquote“ sein. „Der Leerstand entwickelt sich gegenwärtig jedoch mit ganz leichter Tendenz nach oben, da sich das Neubauvolumen durch einige anstehende Projektentwicklungen geringfügig erhöht – das könnte sich auch in der Mietpreisentwicklung widerspiegeln“, sagt er.

Streit über Tarifierhöhungen

Bremer Wohnungswirtschaft



Verdi und IG Bau hatten zu einer Kundgebung aufgerufen. FOTO: KUHHAUPT

Bremen. Noch liegen die Gewerkschaften IG Bau und Verdi auf der einen und der GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen auf der anderen Seite mit ihren Vorstellungen weit auseinander: Über drei Tarifverhandlungen konnten sich die jeweiligen Vertreter in den Gesprächen nicht auf ein Ergebnis einigen. Daher haben Beschäftigte der Bremer Wohnungswirtschaft am Montag vor den Firmensitzen der Gewoba und der Brebau mit Kundgebungen auf ihre Situation aufmerksam gemacht.

Der GdW begründet seinen Vorschlag einer Einmalzahlung für 2020 mit den Auswirkungen der Pandemie. „Einmalzahlungen sind weder nachhaltig, noch verschaffen sie den Kolleginnen und Kollegen Sicherheit“, sagt dagegen Maren Bullermann, die für die IG Bau als Vertreterin in der Tarifkommission sitzt.

START-UPS IN BREMEN Viele Frauen gründen

Bremen. Das Starthaus gibt mit einer Umfrage nach eigenen Angaben erstmals einen Einblick in die Struktur der Start-up-Landschaft des Bundeslandes. Laut Mitteilung befragte die Anlaufstelle gut 370 Gründer. Daraus ergab sich demnach etwa, dass es in der Hansestadt vergleichsweise viele Gründerinnen gibt. BEM

Kreuzfahrt-Branche kämpft mit Neustart

Nach Corona-Infektionen hat die Reederei Hurtigruten den Betrieb eingestellt – auch Aida und Tui Cruises starten nicht wie geplant

VON FRIEDERIKE MARX
UND STEFFEN TRUMPF

Oslo/Frankfurt. Die Corona-Krise hat die Kreuzfahrt-Branche weiter im Griff. Die norwegische Reederei Hurtigruten bietet nach einem Coronavirus-Ausbruch auf ihrem Kreuzfahrtschiff „Roald Amundsen“ vorerst keine Reisen mit ihren drei Expeditionsschiffen mehr an. Am Wochenende verschob zudem die Kreuzfahrtreederei Aida Cruises ihren Neustart nach der Corona-Zwangspause.

Die geplanten Mini-Kreuzfahrten auf der Ostsee für die erste Augushälfte wurden abgesagt, weil die letzte formale Freigabe durch den Flaggenstaat Italien noch ausstand. Hur-

tigruten teilte mit, sowohl in Norwegen als auch außerhalb norwegischer Gewässer würden bis auf Weiteres alle Kreuzfahrten mit der „Roald Amundsen“ sowie den Schiffen „Fridtjof Nansen“ und „Spitsbergen“ gestoppt. Zu vor waren 36 Besatzungsmitglieder sowie mittlerweile auch mindestens fünf Passagiere des Schiffes positiv auf das Coronavirus getestet worden.

Hurtigruten arbeite eng mit der Gesundheitsbehörde FHI, der Gemeinde Tromsø und anderen zusammen, um die Situation bestmöglich zu handhaben, erklärte Konzernchef Daniel Skjeldam. Ersten Bewertungen zufolge seien beim internen Vorgehen Mängel aufgetreten, die man nun analysiere. „Das ist eine ernste Situation für alle Beteiligten. Wir wa-

ren nicht gut genug und haben Fehler gemacht“, so Skjeldam. Ob Hurtigruten gegen die rechtlichen Bestimmungen zur Bekämpfung der Coronavirus-Erweiterung verstoßen hat, sollen nun polizeiliche Ermittlungen zeigen. Seit der erste Corona-Fall unter den Crew-Mitgliedern am vergangenen Freitag bekannt geworden war, liegt die „Roald Amundsen“ an einem Kai im nordnorwegischen Tromsø vor Anker. Auch die weiteren beiden Expeditionsschiffe werden festgemacht, wenn sie ihre derzeitigen Kreuzfahrten in den kommenden Tagen abgeschlossen haben.

Die Hurtigruten-Schiffe auf der sogenannten Postschifflinie zwischen Bergen und Kirkenes verkehren dagegen weiter. Die Kreuzfahrtreederei Aida Cruises hatte am Wochen-

ende die Mini-Kreuzfahrten auf der Ostsee für die erste Augushälfte abgesagt.

Entgegen den Erwartungen des Unternehmens stehe eine letzte formale Freigabe für den Start der Kurzreisen am 5. August durch den Flaggenstaat Italien noch aus, teilte Aida mit. Für Aida Cruises ist dies ein herber Rückschlag.

Der Reisebüro-Verband VUSR sprach sich für eine allgemeine Corona-Testpflicht auf Kreuzfahrtschiffen aus. „Es sollte für den Kreuzfahrtgast eine Testpflicht vor dem Antritt der Reise geben“, sagte Marija Linnhoff, Vorsitzende des Verbands unabhängiger selbstständiger Reisebüros, der „Rheinischen Post“. Die Kosten sollten von den Gästen selbst getragen werden.