

Berner Projekt Innovationshaus

Netzwerk für kurze Produktionswege
VON BARBARA WENKE

Berne. Lebensmittel aus der Region für die Region. „Ein alter Hut“, wird so mancher sagen. Ökobauern, die für die Kundschaft aus dem Dorf und umzu wirtschaften. Hofcafés und Hofläden. „Alles nichts Neues“, weiß auch Reinhard B. Pommerel. „Aber wir fügen alle zu einer neuen Wertschöpfungskette zusammen“, betont der Vorstand der Dorfgemeinschaft Berne 2020.

Die Fäden für das neue Netzwerk laufen in Berne (Landkreis Wesermarsch) zusammen. Die Genossenschaft hat dort ein „Innovationshaus“ eingerichtet. Gemeinsam mit drei Partnern aus der Region, dem Diakonischen Werk Oldenburg-Land, dem Grünlandzentrum Niedersachsen/Bremen und den Berufsbildenden Schulen in der Wesermarsch, wollen die Berner regionale klein- und mittelständische Unternehmen aus der Lebensmittelbranche mit regionalen Großabnehmern vernetzen. Produkte, die in der Region erzeugt werden, sollen fortan auch dort verarbeitet und konsumiert werden – ohne lange Transportwege.

Für die Idee erhält das Bündnis in den kommenden vier Jahren 500.000 Euro von der EU. Es ist Teil des internationalen Projektes „Reframe“, für das die EU 2,5 Millionen Euro zur Verfügung stellt. 216.000 Euro fließen nach Berne. Für die Gegenfinanzierung hat die Genossenschaft bereits 93.000 Euro von der Metropolregion Bremen-Oldenburg und vom Amt für Regionale Landentwicklung eingeworben.

Sobald sich ausreichend Landwirte, Verarbeiter und Verbraucher gefunden haben, wird das Innovationshaus einen neuen Job kreieren und einen „Food Agent“, einen Lebensmittel-Makler einstellen. Zudem soll in dem Innovationshaus geforscht werden. Pommerel: „Das geplante Foodlab wird ein Universum auf Lebensmittelbasis.“

Taucher stirbt im Kreidesee

Hemmoor. Erneut ist ein Taucher im 60 Meter tiefen Kreidesee Hemmoor im Landkreis Cuxhaven ums Leben gekommen. Der 55-Jährige starb am Sonnabend, teilte die Polizei in Cuxhaven mit. Der Mann war mit einem Tauchpartner unterwegs gewesen. Wie er ums Leben kam, dazu konnte die Polizei am Sonntag noch nichts sagen. „Die Ermittlungen laufen“, sagte Sven Reimer von der Polizei Cuxhaven.

In der ehemaligen Kreidegrube im Kreis Cuxhaven gab es immer wieder Tote, zuletzt 2012, davor waren dort 2011 gleich zwei Taucher gestorben. Warum es dort so oft zu tödlichen Unfällen kommt, konnte der Polizeisprecher am Sonntag nicht sagen.

Bis 1976 wurde in der Kreidegrube Hemmoor Kalk für die Zementherstellung abgebaut. Als die Pumpen stoppten, füllte sich die Grube 60 Meter tief mit Grundwasser. Wegen des hohen Kalkgehalts des Sees wachsen kaum Pflanzen, das Wasser ist kristallklar und bietet Sichtbedingungen von mehr als 20 Metern. Der See Kreidesee ist selbst im Sommer sehr kalt, acht Grad Wassertemperatur sind keine Seltenheit. Bei Tauchern ist das Gewässer beliebt, weil unter Wasser noch Reste des alten Tagebaus zu entdecken sind, etwa Gebäude, Straßen, Laternen oder Brücken. Außerdem wurden dort Bootswracks und Flugzeuge versenkt, um den See für Freizeitsportler attraktiver zu machen. DPA

Land und Bahn machen Tempo

Planung der Alpha-Variante – Niedersachsen schießt zehn Millionen Euro vor

VON MICHAEL LAMBEK

Hannover. Deutlich mehr als 20 Jahre war über die Y-Trasse diskutiert worden, bevor sie vom Dialogforum in Celle Ende 2015 endgültig begraben wurde. Der seit Anfang der 90er-Jahre geplante Schienenneubau im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover war nicht nur politisch undurchsetzbar – es war auch die Zeit über ihn hinweggegangen: Ursprünglich war die Strecke als Verlängerung der ICE-Linie aus Würzburg über Hannover verzweigend nach Bremen und Hamburg konzipiert. Allerdings wurde mit den Jahren immer deutlicher, dass der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, die Zu- und Abflüsse der Güter zunehmend ins Gedränge kamen. In nicht allzu ferner Zukunft würde die Verkehrsinfrastruktur den Transportverkehr nicht mehr aufnehmen können. Dies stellte sich perspektivisch als sehr viel drängender dar als eine nagelneue Verbindung zwischen den norddeutschen Großstädten allein für den Personenverkehr.

Es war Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD), der das „Dialogforum Schiene Nord“ initiierte. Kommunen und das Land Niedersachsen, Organisationen, Verbände sowie Bund und Bahn selbst soll-

„Wenn aber jemand
Geld zur Verfügung stellt,
kann es losgehen.“

Armin Skierlo, Bahnsprecher

ten hier die Alternativen zur Y-Trasse bewerten, die von der Bahn seit 2010 entwickelt worden waren.

Der Tempogewinn war beträchtlich. Gerade ein knappes Jahr brauchte das Forum, bis es sein Ergebnis vorlegte. Danach war „das Y tot“, wie Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) feststellte. An Stelle der Trasse war mit der überwältigenden Mehrheit des Forums die Alpha-Variante gesetzt worden – der Ausbau und die Ertüchtigung einer Reihe bereits bestehenden Strecken, über die die wachsenden Hafenhinterlandverkehre rollen sollen. Ferlemann versprach noch in Celle während der letzten Sitzung des Forums, die Ausbauvariante komplett in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Erneut ist es Olaf Lies, der aufs Tempo drückt. „Wir wollen, dass es los geht“, hatte er zum Abschluss des Forums gesagt. Es sollten endlich die Bauarbeiten beginnen, anstatt immer weitere Diskussionen über denkbare Trassen zu führen. Jetzt legt er Geld auf den Tisch. „Niedersachsen wird für die Planung zehn Millionen Euro als Vorfinanzierung zur Verfügung stellen“, sagte der Wirtschafts- und Verkehrsminister Ende der Woche.

Als erstes soll der zweigleisige Ausbau der Strecke von Rotenburg nach Verden in Angriff genommen werden. Die 27 Kilometer lange Verbindung gilt als Nadelöhr für die Güterzüge, die aus Hamburg kommend in Richtung Hannover oder Ruhrgebiet fahren. Der zweigleisige Ausbau steht nach Darstellung des Verkehrsministeriums und der Deutschen Bahn bereits seit 30 Jahren im Bundesverkehrswegeplan.

Allerdings kostet auch die jetzt anstehende Planung Geld, das vom Bund bewilligt und in den Etat der Bahn eingestellt werden muss. Das kann dauern. „Wenn aber jemand Geld zur Verfügung stellt,



Ein Containerzug in Bremerhaven. Der möglichst zügige Ausbau bestehender Strecken soll den Schienenverkehr von und zu den Seehäfen erleichtern. FOTO: DPA

kann es losgehen“, sagte Armin Skierlo, Sprecher des Großprojekts Hamburg/Bremen-Hannover der Deutschen Bahn. Genau das passiert jetzt. „Wir leihen der Bahn Geld in der Erwartung, dass die ersten Planungsaufträge noch in diesem Jahr vergeben werden können“, sagte der Sprecher des Verkehrsministeriums, Stefan Wittke dem WESER-KURIER.

Trotzdem werde das Projekt noch eine gute Weile in Anspruch nehmen, „auch wenn wir vielleicht beim Ausbau bestehender Anlagen weder ein neues Raumordnungsprogramm noch am Ende ein Planfeststellungsverfahren brauchen“, sagte Wittke weiter.

Außer der Strecke Rotenburg-Verden, die für Hannover laut Lies absolute Priorität hat, gehören der Ausbau der Strecke Nienburg-Minden sowie die Amerika-Linie von Bremen nach Uelzen zur Alpha-Variante. „Planerisch am schwierigsten“ nannte Wittke den Bau eines dritten Gleises zwischen Uelzen und Lüneburg.

Unterdessen trifft auch die Bahn organisatorische Vorbereitungen. Die technische Projektleitung „für die Neuausrichtung des Großprojekts Hamburg/Bremen-Hannover“ übernahm Matthias Hudaff. „Ziel ist es, die Finanzierung schnell sicherzustellen, damit wir noch 2016 erste Planungsaufträge vergeben können“, sagte er.

Streit über die letzte Asche

Kritiker: Urnen gefährden den Boden
VON ELMAR STEPHAN

Osnabrück. Im Jahr 2001 wurde in Deutschland der erste Friedwald im Reinhardswald bei Kassel eingerichtet. Seitdem hat die Bestattung unter Bäumen in Deutschland viele Freunde gefunden: Experten zufolge wurden in den vergangenen 15 Jahren mehr als 100 solcher Bestattungswälder eingerichtet. Träger sind private Betreiber, aber auch Kommunen. In der Debatte, ob Waldstücke für Bestattungszwecke freigegeben werden sollen, kommt es mittlerweile zu hitzigen Streitigkeiten. Kritiker sagen, die Totenasche sei ökologisch bedenklich, Giftstoffe würden freigesetzt, die Grundwasser und Boden belasten.

Die Debatte um diese Frage wird zum Teil so emotional geführt, dass die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) das Thema aufgegriffen hat: Für Montag lädt sie Wissenschaftler, Befürworter und Kritiker zu einer Tagung nach Osnabrück ein. „Es soll ein Beitrag zur Versachlichung sein“, sagt der Wasserwirtschafts- und Bodenschutz-Experte der DBU, Franz-Peter Heidenreich.

Forschungsbedarf bestehe tatsächlich, sagt Bodenkundler Rainer Horn von der Uni Kiel, der bei der Tagung über die Auswirkungen der Urnenasche auf Boden und Grundwasser reden soll. „Das ist eine hochkomplexe Angelegenheit“, sagt er zur Feuerbestattung. Was nämlich mit der Urne und der Asche im Boden passiert, wisse man noch nicht genau. Eine Urne, die sich auflöse, sei eine „konzentrierte Masse“, deren Stoffe irgendwann im Grundwasser landen. Die Frage nach den langfristigen Folgen sei durchaus berechtigt. Bei der Verbrennung von Leichnamen können etliche Schadstoffe anfallen – etwa Schwermetalle aus Zahnplomben oder Prothesen. Auch andere Giftstoffe kann der Mensch im Lauf seines Lebens aufgenommen haben. Und beim Verbrennungsprozess im Krematorium entstehen ebenfalls Giftstoffe, wobei die meisten vom Filtersystem aufgefangen und als Sondermüll entsorgt werden.

Auch wenn viele Fragen wissenschaftlich noch nicht geklärt sind, erklärt das nicht die Emotionalität der erbittert geführten Debatte für und gegen Bestattungswälder. „Es gibt unfassbar viele Interessen, die da hineinspielen“, sagt Alexander Helbach, Sprecher des Vereins Aeternitas, einer Verbraucherinitiative für Bestattungskultur. Sollte sich herausstellen, dass Urnen wirklich schädlich sind für die Umwelt, wäre das Geschäftsmodell der Bestattungswald-Anbieter in Gefahr. Immerhin werben sie mit einer Bestattung in der Natur, mit biologisch abbaubaren Urnen zu Füßen der Bäume.

Auf der anderen Seite stehen Friedhofsgärtner, Steinmetze und die Betreiber der kommunalen und kirchlichen Friedhöfe. Sie erleben, dass das Interesse an einer konventionellen Bestattung im Erdgrab immer stärker zurückgeht. „Man spricht zurzeit von mehr als 60 Prozent Feuerbestattungen in Deutschland“, sagt Helbach. Anfang der 1990er-Jahre seien es noch ein Drittel gewesen. Laut Schätzungen werden fünf Prozent aller Verstorbenen unter Bäumen beigesetzt – 45.000 Bestattungen im Jahr 2013.

REDAKTION NORDDEUTSCHLAND
Telefon 0421/36 71 32 05
Fax 0421/36 71 10 28
E-Mail:
norddeutschland@weser-kurier.de

ANZEIGE

Alles Theater – Tickets erhalten Sie bei uns!

Rigoletto
Oper von Giuseppe Verdi
TIPP!
Termine von Januar bis Mai 2016
Theater am Goetheplatz

Der Sturm
von William Shakespeare
Fr., 15. Januar 2016, 19.30 Uhr
Theater am Leibnizplatz

Mensch, Puppe!

Die Prinzessin auf der Erbse
Frei nach Hans Christian Andersen
Termine im Januar und Februar 2016
Theaterkontor

St. Petersburg Festival Ballet:

Dornröschen
Ballett von Peter I. Tschaikowsky
Sa., 16. Januar 2016, 15 Uhr
Musical Theater

Nachts in Bremen
Bremen-Musical inkl. 4-Gänge Menü
Termine von Januar bis Juni 2016, 19 Uhr
Bremer Ratskeller

Tschick
nach dem Roman von Wolfgang Herrndorf
Termine im Januar und Februar 2016
Schnürschuh Theaterhaus

Die Zeit der Kirschen
Schauspiel von Samir Akika/Unusual Symptoms
Termine am 21. Januar und 24. Februar 2016, 20 Uhr
Theater Bremen – Kleines Haus

Der eingebildete Kranke
von Molière, Gastspiel der Freilichtbühne Lilienthal
am 22. und 23. Januar 2016, 20 Uhr
Music Hall Worpswede

Improtheater Bremen:

Stupid Lovers-Loop
Innovatives Improvisationstheater m. musikal. Spezialeffekten
Fr., 22. Januar 2016, 20 Uhr
Theater im City46

Doktor Faustus
Eine clowneske Tragödie mit Musik, von Christopher Marlowe
Termine im Januar und Februar 2016
Theater am Leibnizplatz

Buddenbrooks
Nach d. Roman v. Thomas Mann in einer Fassung v. John von Düffel
Di., 26. Januar 2016, 19 Uhr
Theater Bremen – Kleines Haus

Monsieur Ibrahim und die Blumen des Koran
Von Eric-Emmanuel Schmitt
Fr., 29. Januar 2016, 20 Uhr
Schnürschuh Theaterhaus

Landeier 2
Jetzt geht's zum Scheunenfest
TIPP!
Termine von Januar bis Mai 2016
Packhaustheater im Schnoor

Union-Theater von 1892:

Die Nervensäge
Komödie von Francis Veber
vom 3. bis 14. Februar 2016
Bremer Kriminal Theater

40 aufwärts
von Februar bis Juli 2016
Theaterschiff

Paarungszeit
Beziehungs Comedy Revue
am 5. Februar und 8. April 2016, 20.15 Uhr
HafenRevueTheater

bremer shakespeare company:
Wie es Will gefällt
von Jessica Swale
Sa., 6. Februar 2016, 19.30 Uhr
Theater am Leibnizplatz

Michael Feindler – Das Lachen der Ohnmächtigen
Kabarett
Sa., 13. Februar 2016, 20 Uhr
Schnürschuh Theaterhaus

Bibi Blocksberg
Das neue Musical – Hexen Hexen überall
So., 14. Februar 2016, 14 Uhr
Die Glocke

Auf der Spur des Bösen
nach dem Bestseller des Bremer Profilers Axel Petermann
Termine von Februar bis April 2016
Bremer Kriminal Theater

Aschenputtel
von Karin und Michael A. Wenz
am 20. und 21. Februar 2016
Theater 62 / Theatersaal St.-Jürgen-Straße 56

Die Tickets erhalten Sie im Pressehaus, in unseren regionalen Zeitungshäusern sowie bei Nordwest Ticket unter 0421/36 36 36.

Der AboCard Rabatt ist im Vorverkauf grundsätzlich auf max. 4 Normalpreistickets erhältlich. Bei einigen Veranstaltungen ist der AboCard Rabatt nur in ausgesuchten Preisklassen oder zu bestimmten Vorstellungsterminen buchbar.

WESER KURIER Ticket

www.weser-kurier.de/ticket

Nutzen Sie hier die Vorteile Ihrer AboCard!

Großes Interesse am Iran

Nach dem Abkommen vom Sommer könnten die Sanktionen jederzeit fallen / Bremer Unternehmer stehen bereit

VON MILAN JAEGER

Bremen. Die deutsche und auch die Bremer Wirtschaft bereiten sich auf den Tag vor, an dem die internationalen Sanktionen gegen den Iran aufgehoben werden. „Dieser Tag rückt näher und könnte vielleicht sogar schon in diesem Monat erreicht sein“, sagte ein Sprecher des Auswärtigen Amtes Anfang Januar. Da passt es ins Bild, dass Siemens offenbar kurz davor steht, Eisenbahn-Großaufträge aus dem Iran an Land zu ziehen. Ein Unternehmenssprecher erklärte nun, dass beide Seiten über die Verbesserung der Eisenbahn-Infrastruktur reden wollen, sobald die internationalen Sanktionen gegen das Land aufgehoben seien. Eine entsprechende Absichtserklärung sei vereinbart worden. Irnische Medien zufolge geht es dabei um die Bahnstrecken von Teheran nach Maschar und nach Isfahan sowie um 500 Züge für die iranische Bahn.

Auch Bremer Firmen sind stark an Geschäften mit dem Land interessiert. 2014 haben sie Waren im Wert von etwa 6,7 Millionen Euro in den Iran exportiert. Torsten Grünewald, Referent für den Geschäftsbe-

„Wir raten, sich gründlich auf den iranischen Markt vorzubereiten.“

Torsten Grünewald, Handelskammer Bremen

reich International bei der Handelskammer Bremen, geht davon aus, dass der Handel mit dem Iran nach der Aufhebung der Sanktionen ein ähnliches Volumen wie der Handel mit der Türkei umfassen kann. 2014 umfasste das deutsch-türkische Handelsvolumen 32,6 Milliarden Euro. Vorerst beschränkt Grünewald sich aber darauf, über die Situation zu informieren: „Wir raten unseren Unternehmen, sich gründlich auf den iranischen Markt vorzubereiten, Kontakte frühzeitig zu knüpfen und auch Vertrauen zu den iranischen Geschäftspartnern aufzubauen.“

US-Außenminister John Kerry sagte in der vergangenen Woche, dass der sogenannte Implementation Day, also der Tag, an dem die internationalen Vereinbarungen vom vergangenen Juli greifen, bereits in den nächsten Tagen eintreten könnte. Am 14. Juli 2015 hatten sich die fünf UN-Vetomächte, Deutschland und der Iran auf ein Abkommen geeinigt, dass die Aufhebung der Sanktionen vorsieht, sofern der Iran sein Atomprogramm fortan ausschließlich zu friedlichen Zwecken und nicht für die Entwicklung von Nuklearwaffen verwendet.

Bis zum heutigen Tag sind die Sanktionen allerdings unverändert in Kraft. Neben den unmittelbaren Einschränkungen für den Handel ist also vor allem die fehlende Anbindung Irans an den internationalen Zahlungsverkehr ein großes Hindernis. Dennoch hofft die deutsche Wirtschaft, dass noch im ersten Quartal dieses Jahres ein Fahrplan zum Abbau der westlichen Sanktionen vorgelegt wird, und dieser Pro-



Vom Neustädter Hafen aus wurde in der vergangenen Woche eine Holzbearbeitungsanlage verschifft.

FOTO: FR

zess dann schnell beginnt. Zwar trübte die jüngste Eskalation der Spannungen zwischen dem Iran und Saudi-Arabien nach der Hinrichtung eines prominenten schiitischen Geistlichen in dem Golf-Königreich diese Hoffnung, dennoch herrscht bei vielen Unternehmen die Einschätzung vor, dass der Iranhandel schon bald an Bedeutung gewinnen wird.

Allgemein ruhen auf dem Handel mit dem Iran große Hoffnungen. Der Außenwirtschaftsminister des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), Volker Treier, sagte kürzlich, dass nach dem Sanktionsende mit deutlich zweistelligen Zuwachsraten beim deutschen Export in den Iran zu rechnen sei. „Das deutsch-iranische Handelsvolumen könnte sich von rund 2,4 Milliarden Euro im Jahre 2014 binnen fünf bis sieben Jahren bis auf rund zehn Milliarden Euro vervierfachen“, sagte er voraus.

Torsten Grünewald von der Bremer Handelskammer rät zunächst, dass Verträge bestenfalls erst nach dem sogenannten Implementation Day geschlossen werden. „Wir rechnen mit einer schrittweisen Lockerung der Sanktionen, was unter Umständen auch noch weitere Monate dauern kann“, sagt Grünewald. Die Firmen sollten daher nicht allzu euphorisch an die Ge-

schäftsabwicklung mit dem Iran herangehen und weiter wachsam sein, unter welchen Rahmenbedingungen sie die Geschäfte anbahnen. Nichtsdestotrotz sei das Interesse in Bremen enorm: „Im vergangenen Sommer haben wir zu einer Informationsveranstaltung zum Iran eingeladen, und mehr als 130 Unternehmen aus dem bremischen Raum sind gekommen“, berichtet Grünewald. Hoffnungsvoll stimmt

„Das deutsch-iranische Handelsvolumen könnte sich vervierfachen.“

Volker Treier, DIHK

den Experten auch, dass Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) im Frühjahr erneut in den Iran reisen will. Auch die Handelskammer plant für Ende Februar eine Delegationsreise.

Da das Iran-Embargo kein Totalembargo ist, war der Handel seit dem Inkrafttreten der Sanktionen 2006 zwar sehr stark eingeschränkt. Dennoch war es möglich, Waren, die nicht von den Sanktionen betroffen

sind, in den Iran zu exportieren. Laut Sven Riekers, Geschäftsführer bei der BLG Cargo Logistics, gab es so auch in den zurückliegenden Jahren im Neustädter Hafen immer wieder Verladungen für den Iran bestimmter Waren. „Unsere Kontakte sitzen allerdings meist im Inland“, sagt Riekers, direkte Geschäftspartner im Iran habe das Logistik-Unternehmen nicht.

Just in der vergangenen Woche haben Mitarbeiter der Bremer Carl Gluud GmbH eine Holzverarbeitungsanlage verpackt, die in den Iran verschifft wurde. Der Geschäftsführer, Jens Dörken, berichtet, dass er in den zurückliegenden Jahren jeweils eine Anlage für den Iran verpackt habe. „Für 2016 sind zwei geplant.“ Einen leichten Zuwachs kann er also verzeichnen. Damit der Handel von Bremen aus in den Iran weiter ansteigen kann, sei es laut Sven Riekers aber nötig, dass der regelmäßige Linienverkehr wieder aufgenommen werde. Das wiederum lohne sich nur, wenn es genügend Ladungen gebe. Das Schiff, mit dem die von Dörkens Leuten verpackte Anlage verschifft wurde, war ein Charter-schiff. Die großen internationalen Reedereien beginnen erst langsam, den Iranverkehr wieder in den Fokus zu nehmen: Die zweitgrößte Reederei MSC hat vor zwei Wochen ein Schiff in den Iran geschickt.

Sprittfresser statt Benzinwunder

Amerikanische Autofahrer setzen vor allem auf SUVs und Pickup-Trucks – Kleinwagen haben kaum eine Chance

VON HANNES BREUSTEDT
UND FELIX FRIELER

Detroit. Wenn die Auto-Industrie auf der ersten wichtigen Branchenmesse des Jahres in Detroit ihre neuen Modelle vorstellt, werden einmal mehr benzinschluckende SUV-Geländewagen und Pickup-Trucks im Mittelpunkt stehen. Zwar geben sich die Hersteller – nicht zuletzt angesichts des VW-Abgasskandals – dieser Tage gerne modern und lenken den Fokus auf Innovationen wie Elektromobilität oder Roboterautos. Doch tatsächlich interessieren sich die US-Kunden vor allem für schweres Gerät.

Das harte Durchgreifen der US-Behörden in der Volkswagen-Affäre um manipu-

lierte Abgas-Messwerte könnte den Eindruck erwecken, in den Vereinigten Staaten werde beim Autogeschäft besonders penibel auf die Umweltverträglichkeit geachtet. Aber ein Blick auf die Absatzstatistik in der weltgrößten Volkswirtschaft zeigt, dass monströse Pritschen- und Geländewagen mit vergleichsweise hohem Verbrauch voll im Trend liegen. Die meistverkauften Modelle sind alles andere als energiesparende Öko-Fahrzeuge.

„2015 war ein herausragendes Jahr für die Auto-Industrie“, sagt Toyota-Topmanager Bill Fay. Das stimmt zwar, doch würde man unterscheiden zwischen gewöhnlichen Pkw auf der einen und SUVs und Pickup-Trucks auf der anderen Seite, so würde sich ein völlig anderes Bild für den

US-Markt ergeben. Nur dank eines 13-prozentigen Absatzplus in letzterer Produktkategorie hatte die Branche mit knapp 17,5 Millionen verkauften Neuwagen ein Rekordjahr. Die Nachfrage nach kleineren Fahrzeugen schrumpfte hingegen.

Das schlägt sich in den Verbrauchswerten nieder: Dem Transportation Research Institute der Universität von Michigan zufolge verschlechtert sich die Kraftstoffbilanz der gesamten US-Neuwagenflotte seit August 2014 das erste Mal seit Jahren wieder – und zwar deutlich. Grund sei der Trend weg von effizienteren Kleinwagen hin zu Kleinlastern und SUVs, erklärte Uni-Professor Michael Sivak jüngst in der „New York Times“.

Für die deutschen Hersteller ist die Entwicklung eine Herausforderung. Bei den Pickup-Trucks sehen sie gegen die US-Hersteller ohnehin keinen Stich, und bei den SUV-Geländewagen haben die deutschen Autobauer vor allem Modelle für den dicken Geldbeutel zu bieten. „Das Wachstum wird aber im Moment eher vom mittleren Preissegment getrieben“, erklärt Commerzbank-Autoexperte Sascha Gommel. „Das hängt auch mit den niedrigen Benzinpreisen zusammen: Die Kunden gucken beim Autokauf nicht so sehr auf den Verbrauch“. In der Folge entscheiden sich viele eher für einen komfortablen SUV-Sprittfresser als für eine klassische Limousine.

Neben günstigem Benzin – der Ölpreis hat sich in den letzten zwei Jahren mehr als halbiert, was sich an den Tanksäulen bemerkbar macht – kurbeln die niedrigen Kreditzinsen, durch die sich Autokäufe jetzt finanzieren lassen, den US-Abstieg an. Auch wenn die US-Notenbank die Leitzinsen im Dezember erstmals seit 2006 mini-

mal erhöht hat, sehen Experten unverändert gute Vorzeichen für den Markt.

„Die US-Konjunktur verzeichnet weiter Wachstum, und die wichtigsten Faktoren, die die Nachfrage treiben, sind weiter gegeben – deshalb erwarten wir 2016 ein zweites Jahr mit Rekordverkäufen“, erklärt Chefökonom Mustafa Mohatarem von General Motors. Am wichtigsten sei, dass der Aufschwung am US-Arbeitsmarkt anhalte und die privaten Einkommen wüchsen.

Commerzbank-Analyst Gommel ist vorsichtiger: „2016 wird schwieriger.“ Vor allem die Arbeitslosigkeit könne in den USA nicht mehr allzu stark sinken. Er erwartet eher, dass die Verkäufe in China wieder anziehen und dass Europa den Weltmarkt weiter stützt. Am Haupttreiber des US-Verkaufsbooms – dem Billigsprit – dürfte sich aber so schnell nichts ändern. So geht die US-Investmentbank Goldman Sachs sogar davon aus, dass der Ölpreis von zuletzt rund 36 bis auf 20 Dollar fallen wird.

Die Automesse in Detroit

Die „North American International Auto Show“ in Detroit ist die erste große Automesse des Jahres und der wichtigste Branchentreff auf dem Kontinent. Zum 28. Mal öffnet die Veranstaltung diesen Montag ihre Pforten, zunächst nur für die Presse und Händler, ab 16. Januar auch für Privatbesucher. Die Veranstalter erwarten mehr als 800 000 Besucher und versprechen über 40 Welt- und Nordamerika-Premieren. Die Kaufleute der Amerikaner auf Autos ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen, 2015 konnte die Branche einen Absatzrekord aufstellen – gerade wegen niedriger Kreditzinsen und günstiger Spritpreise. DPA



Der Pickup-Truck Nissan Titan macht seinem Namen alle Ehre. Die sprittfressenden Autos erfreuen sich in den USA trotz großer Beliebtheit.

FOTO: THOMAS GEIGER

VW leistet in USA Abbitte

Technische Lösung für Dieselmotoren

Wolfsburg. VW-Chef Matthias Müller will der US-Umweltbehörde EPA nach einem Bericht eine technische Lösung für die vom Abgas-Skandal betroffenen Dieselaautos des Konzerns präsentieren. Bei seinem geplanten Treffen mit EPA-Chefin Gina McCarthy am Mittwoch in Washington wolle Müller einen neuentwickelten Katalysator vorstellen, mit dessen Einbau die Grenzwerte bei einem Großteil der betroffenen Autos eingehalten werden könnten.

Demnach soll dieser Katalysator in rund 430 000 US-Fahrzeuge eingebaut werden, die mit der ersten Generation des Dieselmotors EA 189 unterwegs sind. Insgesamt waren in Amerika rund 580 000 Autos mit einer Schummel-Software zur Schöpfung der Abgaswerte ausgestattet worden. Nun müsse die EPA den neuen Katalysator genehmigen. Dann könne der Konzern die Serienproduktion starten. Überzeuge das Konzept EPA-Chefin McCarthy nicht, stehe weiter der Rückkauf der betroffenen Fahrzeuge im Raum. „Dann steht die Existenz von Volkswagen auf dem Spiel“, zitierte die Zeitung einen VW-Manager. Ein VW-Sprecher bestätigte am Sonntag lediglich, den amerikanischen Behörden seien Lösungen für das Problem vorgelegt worden. Zu Details wollte er nichts sagen: „Das sind alles Spekulationen“. Die amerikanischen Behörden wollten sich am 14. Januar äußern. Nach Informationen von „Süddeutscher Zeitung“, NDR und WDR will VW zudem eine angesehene Persönlichkeit gewinnen, die den Konzern in den USA künftig bei Politik und Behörden vertritt. Damit solle verlorenes gegangenes Vertrauen zurückgewonnen werden. „Wir brauchen einen Außenposten in den USA“, wurde aus Konzernkreisen zitiert. DPA

BP will in Deutschland Arbeitsplätze abbauen

Hamburg. Der Mineralölkonzern BP will bis zu 800 Arbeitsplätze in Deutschland abbauen. Damit sei etwa jeder sechste der rund 5000 Jobs hierzulande gefährdet. Ein BP-Sprecher sagte der Welt am Sonntag, das Management verhandele mit dem Betriebsrat über die Streichung von „mehreren Hundert Arbeitsplätzen“. BP betreibt über die Tochter Aral die größte deutsche Tankstellenkette und das zweitgrößte Raffinerie-System mit den Werken Lingen und Gelsenkirchen. Der Konzern leide wie alle Mineralölfirmen unter einem schwierigen Marktumfeld mit starkem Wettbewerb und hohen Überkapazitäten. DPA

PROJEKT „NEW START“

Alternative zum Studium

Bremen. Wer sich in seinem Studium nicht wohlfühlt, für den könnte eine Berufsausbildung eine Alternative sein. Das Projekt „New Start“ hilft bei der Neuorientierung und der Vermittlung von Jobs. Genauere Informationen über dieses Projekt gibt es auf zwei kostenfreien Infoveranstaltungen: am Mittwoch, 20. Januar, von 16 bis 18 Uhr in Raum AB08 der Hochschule Bremen, und einen Tag später von 18 bis 20 Uhr an der Universität Bremen, Raum 2.07 am Institut Technik und Bildung. STL

MANAGEMENT-FORUM

Generation Y richtig führen

Bremen. Beim FOM-Management-Forum an diesem Montag, 11. Januar, steht das Thema „Wie die Generation Y führen und geführt werden sollte“ im Fokus. FOM-Dozent und Autor Nils Schulenburg analysiert in seinem Vortrag die Besonderheiten der Generation Y aus Führungsperspektive. Die kostenfreie Veranstaltung beginnt um 18 Uhr im Bremer FOM-Hochschulzentrum, Linzer Straße 7. Anmeldungen unter der Telefonnummer 0800/1959595. STL

GRÜNDERSEMINAR

Wege in die Selbstständigkeit

Bremen. Wie gründe ich ein Unternehmen? Welche Rechte und Pflichten haben Unternehmerinnen und Unternehmer? Diese und weitere Fragen beantworten verschiedene Referenten beim Existenzgründungsseminar der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven. Das Seminar ist von Montag, 15. Februar, bis Donnerstag, 25. Februar, jeweils von 18 bis 20.30 Uhr. Die Teilnahme kostet 120 Euro. Anmeldung telefonisch bei Petra Homann-Zaller unter 36 37 267. STL

NEUJAHRSMATINEE

Treff der Medienexperten

Bremen. Kommunikationsfachleute, Kreative und Medienexperten aus der Metropolregion Nordwest treffen sich am Sonntag, 23. Januar, zur Neujahrsmatinee „Welcome“. Im Haus Schütting werden dann zwischen 11 und 14.30 Uhr bis zu 300 Gäste erwartet. Nach einem Grußwort des neuen Präses der Handelskammer Bremen wird Julia Lossau von der Universität Bremen über die Auswirkung des Flüchtlingszustroms sprechen. Anmeldung unter Telefon 379 55 96. Eintritt: zehn Euro. BEM