

## Radlager, Raupen und Tablet

Seit 150 Jahren gibt es das Bauunternehmen Stehneke – heute tüftelt die Firma an neuen Arbeitsabläufen

VON LISA BOEKHOFF

**Osterholz-Scharmbeck/Bremen.** Im Büro der Geschäftsführung fällt der Blick auf die Ahnengalerie. Drei Porträts an der Wand und – tatsächlich – die drei Männer in Schwarz und Weiß heißen Johann Gottfried Stehneke. Denn im Bauunternehmen aus Osterholz-Scharmbeck gibt es seit genau 150 Jahren eine Tradition. Von ihr konnte der Gründer, Maurermeister Johann Gottfried Stehneke, damals noch nichts ahnen. Alle Nachfolger tragen seinen Namen. Die Geschäfte führt heute sein Ururgroßenkel: Johann Gottfried Stehneke.

Gerade sind dafür gute Zeiten. Die Branche läuft auf Hochtouren. „Wir können diese Erholung ganz gut gebrauchen“, sagt Stehneke. Die Bauwirtschaft komme von einem ziemlich tiefen Niveau. Das zeige sich an der Umsatzrendite, die nun auf drei bis vier Prozent steige. Das sei „immer noch sehr moderat“ im Vergleich zu anderen Branchen.

In seinem Unternehmen lassen sich Schwankungen leichter nehmen, weil es drei Standbeine hat. Stehneke baut Straßen und Brücken, Wohnhäuser sowie Hallen, aber auch Rohr- und Kabelleitungen in der Tiefe. Relativ konstant kämen dabei Aufträge zum Ausbau oder der Erneuerung der Netze der Energieunternehmen. Stehneke ist oft für die EWE aus Oldenburg und dessen Bremer Tochtergesellschaft SWB im Einsatz. Hier ist derzeit ebenfalls besonders viel zu tun. Denn mit dem Breitbandausbau steht eine weitere Mammutaufgabe an, von der die Branche profitiert. Im Landkreis Osterholz gibt es für Stehnekes im Moment einen nächsten Glasfaserauftrag der EWE. „Da gibt es einen sehr großen Nachholbedarf in Deutschland beim Ausbau der digitalen Infrastruktur.“

Ob Straße oder Reihenhaus – die Konkurrenz spielt in der Industrie eine Rolle. „Es geht immer um den Preis. Alle Aufträge, die wir haben, sind wettbewerbsabhängig. Das wird sich auch nie ändern“, sagt der bisherige Seniorchef Gottfried Stehneke. Sein Name tanzt nur etwas aus der Reihe. Im vergangenen Jahr hat er sich aus dem Unternehmen zurückgezogen. Stolz ist er, dass es in der Geschichte seit 1868 keine betriebsbedingten Kündigungen gegeben habe. „Auch wenn es hier und da ein wenig eng wurde.“ Durch die Breite des Geschäfts hätten sich selbst in schwierigeren Zeiten Nischen gefunden.

### Zurückhaltung in der Wirtschaft

Derzeit ist der Aufschwung dagegen überall zu spüren: Die niedrigen Zinsen beflügeln den Immobilienbau. Zudem sind die Jahre des harten Sparens des Bundes in Zeiten von Rekordsteuereinnahmen vorbei. Das ist für die Branche wichtig, denn der größte Auftraggeber für sie ist die öffentliche Hand. Der Bund habe erkannt, dass die Infrastruktur nun erneuert werden müsse, sagt Geschäftsführer Stehneke. In der Vergangenheit seien allerdings die Bauverwaltungen zurückgefahren worden, was bis heute Folgen habe. „Die Länder, die das umsetzen müssen, haben das Problem, dass sie nicht mehr ausreichend Personal haben, um das Geld tatsächlich auf die Straße zu bringen.“

Etwas zurückhaltender verhält sich nach seiner Einschätzung der Wirtschaftsbau. Unternehmen investierten derzeit weniger. Doch auch den Boom im Häuserbau relativiert der Geschäftsführer etwas. Die Preise seien gestiegen, ja, das liege aber auch an gestiegenen energetischen Anforderungen, höheren Materialkosten und angezogenen Löhnen nach dem jüngsten Tarifabschluss. Teilweise



Geschäftsführer aus zwei Generationen: Johann Gottfried Stehneke (von links), Gottfried Stehneke und Christoph Zeidler.

FOTO: CHRISTIAN KOSAK

sei von einer „Explosion der Preise“ die Rede, von „Mondpreisen“, sagt Stehneke. „Dem muss man ganz klar widersprechen.“

Obwohl es in der Branche brummt, seien die Auftragsbücher zudem nicht komplett gefüllt. „Es ist nicht so, dass die Kapazitäten der Bauwirtschaft nun total ausgelastet wären.“ Nur ein kurzfristiger Baubeginn in zwei oder drei Wochen sei aufgrund der Auslastung derzeit schwer. Die Geschwindigkeit ist bis auf wenige Großaufträge aber weiter hoch. Verträge über Jahre wie im Maschinenbau gebe es nicht. „Das geht bei uns nicht. Es gibt keine Aufträge für den Juni 2019. Das ist alles kurzfristig“, sagt Christoph Zeidler, der seit fünf Jahren ebenfalls Geschäftsführer im Haus ist.

Wie es in der Branche weitergeht? Zeidler blickt aufgrund des Investitionsbedarfs der Infrastruktur positiv in die Zukunft. „Da ist in den letzten Jahrzehnten einfach zu wenig gemacht worden.“ In diesem Jahr rechnet der Betrieb mit einem Umsatz von mehr als 45 Millionen Euro. Das sei eine gute Entwicklung. 400 Mitarbeiter, Facharbeiter im Hochbau, Maurer, Betonarbeiter, sind im Einsatz. Viele Mitarbeiter halten Stehnekes die Treue. Derzeit sind sieben Mitarbeiter länger als 40 Jahre im Betrieb und 28 länger als 25 Jahre.

Vorsichtiger ist Stehneke mit Blick auf die Bereiche, die von der Gesamtwirtschaft abhängig sind. Schließlich könne es sein, dass die positive Konjunktur schon bald zu Ende sei. Schon jetzt sei die Zahl der Baugenehmigungen wieder rückläufig. Derzeit gebe es im Bauhauptgewerbe in Deutschland rund

800 000 Beschäftigte. Im Bauboom nach der Einheit lag die Zahl schon mal bei 1,4 Millionen und fiel innerhalb von zehn Jahren auf 700 000, als das Auftragsvolumen zurückging. „Die Bauwirtschaft hat ganz harte Jahre hinter sich“, sagt der Geschäftsführer in fünfter Generation. Nun gerade stiegen aber auch die Ausbildungszahlen wieder. Das Bauunternehmen selbst hat zehn Azubis.

Die Digitalisierung macht dabei vor der Baustelle nicht halt. Längst haben die Kolonnen Tablets dabei. Aufträge gehen darauf ein, der Fortschritt der Arbeiten lässt sich mit dem Computer dokumentieren, Skizzen können auf die Unterlagen gezeichnet werden. „Der ganze Auftragsprozess ist im Grunde digitalisiert. Das spart uns wahnsinnig viel Zeit und Papier“, sagt Zeidler. Der Polier stehe eben nicht mehr mit den Plänen in der Hand auf der Baustelle. Statt einer Stechuhr erfassen Smartphones die Arbeitszeit.

### Gemeinsam planen im 3-D-Modell

Außerdem hilft die digitale Vermessung eines Geländes schon jetzt, bevor Radlager, Raupen und Bagger ausrücken. Was die Branche derzeit beschäftigt, verbirgt sich hinter der Abkürzung BIM. Das steht für Building Information Modeling und meint, dass Architekten, Haustechniker, Klempner und Baufirmen alle gemeinsam an einem 3-D-Modell arbeiten. „Wir sind gerade in den Anfängen“, sagt Zeidler. Im angelsächsischen Raum sei die Entwicklung schon weiter. Stehneke verspricht sich davon in Zukunft ein effizienteres Bauen

und weniger Fehler. „Der Vorteil ist, dass man nichts mehr vergessen kann.“ Wichtige Voraussetzung sei, dass der Plan für den Bau steht. Das sei heute in der Regel nicht der Fall. „In den allermeisten Fällen wird angefangen zu bauen, und die Planung wird nebenbei fortgeschrieben.“

Christoph Zeidler hat nach Stationen in Berlin und Frankfurt Großkonzerne kennengelernt. Das Familienunternehmen, das Anfang Dezember seit 150 Jahren besteht, schätzt er wegen der schnellen Entscheidungswege. „Und man merkt, dass die Firma mit Herzensblut geführt wird; man merkt die langfristige Ausrichtung des Handelns und Tuns und die Verbundenheit zu den Mitarbeitern.“ Für Johann Gottfried Stehneke, seit 2006 in der Geschäftsführung, ist die Arbeit im Betrieb fast selbstverständlich. Da wachse man von frühster Kindheit an rein. Doch eine Verantwortung sei damit verbunden. Das Unternehmen mit Standorten in Bremen und Bremerhaven sei in der Region eng verwurzelt.

Auf den Fluren des Gebäudes sind deshalb keine Kunstwerke zu sehen, sondern das Öuvre des Bauunternehmens. Da zeigt ein Foto im Eingangsbereich etwa eine Entlastungsstraße in Lilienthal. In Zukunft könnten an den Wänden Bilder von der Gartenstadt Werdersee hängen, vom Horner Mühlenviertel oder einer neuen Kreisstraße im Landkreis. Diese Projekte laufen derzeit. „Das ist das Schöne am Bauberuf“, findet Stehneke. „Die Gebäude oder Straßen, die man gebaut hat, die sind immer sichtbar.“

## Autoverkehr stößt immer mehr Kohlendioxid aus

Obwohl die Motoren effektiver und sauberer werden, bleibt die Klimawende weiter aus

VON CHRISTIAN EBNER

**Wiesbaden.** Die vom Autoverkehr verursachte Umweltbelastung durch klimaschädliches Kohlendioxid ist 2017 weiter gewachsen. Als Gründe für den Anstieg um 6,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 nennt das Statistische Bundesamt die höhere Anzahl der Fahrzeuge, eine größere Gesamtleistung sowie stärkere Motoren. Nach den am Montag vorgestellten Erhebungen war der Autoverkehr in Deutschland im vergangenen Jahr für die Emission von 115 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verantwortlich. Die politisch gesetzten Klimaziele scheinen damit immer schwerer erreichbar.

Der deutsche Fahrzeugbestand ist in den acht Jahren um zehn Prozent auf knapp 46 Millionen Stück gewachsen. Dieser Anstieg wurde fast ausschließlich mit zusätzlichen Dieselfahrzeugen (35,1 Prozent) erreicht, während sich die Zahl der Benziner nur geringfügig um 0,7 Prozent vergrößerte, wie die Statistiker berichteten. Die Gesamtfahrleistung der Flotte stieg um neun Prozent.

In der Umweltbilanz machte die immer stärkere Motorisierung der Fahrzeuge technische Fortschritte bei Antrieb und Abgasreinigung wieder zunichte. Häufiger griffen die Kunden zu leistungsstarken Dieselmotoren in schweren

Geländewagen-Versionen (SUV). Im Schnitt hatten die im vergangenen Jahr neu zugelassenen Autos eine Motorleistung von 111 Kilowatt (151 PS), berichtete Destatis. Im Jahr 2010 waren es bei Neuwagen noch durchschnittlich 96 Kilowatt (130 PS). Am Ausstoß des Kohlendioxids durch den Autoverkehr sind Wagen mit mehr als 100 Kilowatt inzwischen zu mehr als der Hälfte beteiligt.

Greenpeace-Verkehrsexperte Benjamin Stephan verlangte eine rasche Verkehrswende. „Der Umstieg auf Elektroautos kann dabei nur ein Teil der Lösung sein. Nur mit kleineren und vor allem deutlich weniger Autos wird der Verkehr künftig einen Beitrag zum Schutz des Klimas leisten“, erklärte er in einer Mitteilung. Die Bundesregierung müsse für eine „Verkehrswende“ klare Zeichen hin zu sauberen Verkehrsformen setzen und über ein Ausstiegsdatum für den Verbrennungsmotor sprechen. Der Linken-Abgeordnete Lorenz Gösta Beutlin verlangte, dass ab 2030 nur noch Autos mit CO<sub>2</sub>-freien Antrieben zugelassen werden.

Innerhalb von acht Jahren bis 2017 ging lediglich der Durchschnittsverbrauch der Benziner um 4,0 Prozent auf 7,6 Liter pro 100 Kilometer leicht zurück. Die Diesel verbrauchten mit 6,8 Litern zwar etwas weniger als die Benziner, aber immer noch exakt genauso viel

wie im Flottenschnitt von 2010. Der absolute Kraftstoffverbrauch sämtlicher Autos stieg in der Frist um 5,7 Prozent auf 46,35 Milliarden Liter.

Dass im Zeichen drohender Fahrverbote der Verkauf der CO<sub>2</sub>-günstigeren Diesel zurückgeht, bereitet der Klimabilanz weitere Probleme. Steigen viele Dieselfahrer auf Benziner um, wird zwar die Luft an stark befahrenen Straßen von Stickoxiden entlastet, der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nimmt aber zu. Tatsächlich stiegen die durchschnittlichen Emissionen bei Neuwagen 2017 wohl auch wegen der Dieseldiesel erstmals wieder leicht an und lagen bei 118,5 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer, wie



Der Fahrzeugbestand in Deutschland wächst weiter an.

FOTO: TACK/DPA

die Europäische Umweltagentur berichtet. Das ist noch weit entfernt von dem für 2020 vorgeschriebenen Zielwert von 95 Gramm, den die Hersteller im Durchschnitt ihres Fahrzeugangebots erreichen müssen, wenn sie hohen Strafzahlungen entgehen wollen. Die Europäische Union hat zudem weitere Absenkungen um 35 Prozent bis 2030 beschlossen, gegen den Widerstand der deutschen Regierung und der Autoindustrie. „Ob die Ziele erreicht werden, steht und fällt mit der Frage, ob Elektroautos vom Verbraucher angenommen werden“, sagt Branchenexperte Peter Fuß von der Unternehmensberatung Ernst & Young.

Die neuen Grenzwerte werden damit begründet, dass der Transportsektor endlich seinen Beitrag zum Klimaschutz insgesamt leisten müsse. Nur so könne das EU-Klimaziel erreicht werden, bis 2030 mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgase auszustoßen als 1990.

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes verursacht die Emission einer Tonne Kohlendioxid nicht ausgleichende Schäden von rund 180 Euro beispielsweise durch Produktionsausfälle, Ernteverluste oder Schäden an Gebäuden und Infrastruktur. Für den Autoverkehr würde das 20,7 Milliarden Euro für 2017 ergeben. Weitere Umweltschäden entstehen durch Feinstaub und Stickoxide.

## Anleger und VW streiten weiter

Musterverfahren fortgesetzt

**Braunschweig.** Das Musterverfahren von VW-Anlegern gegen den Auto-Giganten ist am Montag fortgesetzt worden. Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig, die wegen der großen Teilnehmerzahl in der Stadthalle stattfindet, ging es um die Berechnung der möglichen Schäden für die Anleger. Der Vorsitzende Richter kündigte an, gegebenenfalls werde ein Sachverständiger beauftragt. Musterbeklagte sind Volkswagen und der VW-Hauptaktionär Porsche SE, Musterklägerin ist die Fondsgesellschaft Deka Investment.

Die entscheidende Frage ist: Hat VW die Märkte rechtzeitig über die Affäre rund um millionenfachen Betrug mit manipulierten Dieselmotoren informiert? Nach Bekanntwerden der Abgas-Affäre im September 2015 hatten die VW-Vorzugsaktien zwischenzeitlich fast die Hälfte ihres Werts verloren, Anleger erlitten teils hohe Verluste. Insgesamt machen die Kläger rund neun Milliarden Euro Schadenersatz geltend. Teils liegen die Klagen allerdings noch beim Landgericht Braunschweig, so dass sich der Streitwert beim Oberlandesgericht auf rund 4,3 Milliarden Euro beläuft.

## Greenpeace Energy plant Kohlerevier-Kauf

**Hamburg/Berlin.** Der Energielieferant Greenpeace Energy hat Interesse an den Braunkohle-Tagebauen und -Kraftwerken des RWE-Konzerns im Rheinischen Revier. Greenpeace wolle die Anlagen von 2020 an stufenweise übernehmen und bis 2025 stilllegen, teilte die Genossenschaft mit. Auf den stillgelegten Tagebaufeldern sollen Windkraft- und Fotovoltaik-Anlagen mit einer Gesamtleistung von rund 8,2 Gigawatt entstehen. Der Aufbau des erneuerbaren Kraftwerkparks im Revier würde Greenpeace-Berechnungen zufolge sieben Milliarden Euro kosten. Für das Gelingen seien eine Einigung mit RWE sowie eine staatliche Unterstützung des Strukturwandels wichtig, berichtete Vorstand Sönke Tangermann. Der Preis allein für die Stilllegung der Tagebaue und Kraftwerksblöcke wird laut einer Greenpeace-Mitteilung mit 384 Millionen Euro angegeben. Dies ergebe sich aus den Gewinnen, die mit den Kraftwerken noch am Strommarkt erzielt werden könnten, bis sie wegen steigender CO<sub>2</sub>-Preise unrentabel würden. DPA

## Neue Fähren für Nord-Ostsee-Kanal

**Kiel.** Drei neue umweltfreundliche Fähren sollen von 2020 an auf dem Nord-Ostsee-Kanal zwischen dem Nord- und Südufer pendeln. Der Auftrag mit einem Volumen von 21 Millionen Euro sei erteilt worden, teilte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit. Gebaut werden die 45-Tonnen-Fähren von der Werft Baltic Workboats in Estland. Mittelbis langfristig soll die gesamte Fährflotte am Kanal erneuert werden. Dort sind zwölf 45-Tonnen-Fähren und zwei 100-Tonnen-Fähren im Einsatz. Die 30 Meter langen neuen Fähren erhalten Hybridantriebe. Dadurch werden sich Brennstoffverbrauch und Schadstoffemissionen deutlich reduzieren, hieß es. Die Batterien für den Elektroantrieb können von einem Dieselgenerator an Bord und über einen Landanschluss aufgeladen werden. Radfahrer und Autos würden dann emissionsärmer und komfortabler auf die andere Seite des Kanals gebracht. DPA

## Tiefer Einschnitt bei Esprit

**Ratingen/Hongkong.** Der tief in die roten Zahlen gerutschte Modekonzern Esprit plant einen tief greifenden Umbau. Vorgehen seien etwa die Schließung unrentabler Läden und die Verschärfung der Organisation, kündigte das Unternehmen an. So sei geplant, die Zahl der Beschäftigten außerhalb der Läden um 40 Prozent zu verringern. Das Management sei bereits mehr als halbiert worden. Esprit beschäftigt in Deutschland rund 2800 Vollzeit-Mitarbeiter, davon knapp 1600 in den Geschäften und 1200 in der Verwaltung. Hierzulande betreibt der Modekonzern mit Firmensitz im nordrhein-westfälischen Ratingen und Börsennotierung in Hongkong noch 140 eigene Läden. Das Modeunternehmen, das in Europa mit Schwerpunkt in Deutschland aktiv ist, will sich künftig verstärkt auf China konzentrieren. Esprit kämpft wie viele Modehändler mit einem schwierigen Marktumfeld sowie zahlreichen hausgemachten Problemen. DPA