

Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

September 2016

7. Jahrgang



Die weltberühmte Traumkulisse in Rio begeisterte wie eh und je. Leider konnte sie die gravierenden Mängel im Umfeld der Olympiade nicht retuschieren.

© Pixabay

DESASTER FÜR OLYMPIA-PLANER IN RIO

So macht man Olympia kaputt

> James R. Finney

Die Erwartungen für Olympia 2016 wurden nicht erfüllt. Rio, die Stadt des Samba und der Lebensfreude – dies müssen doch heitere Spiele sein, die Maßstäbe setzen. So war der Erwartungshorizont. Doch daraus wurde leider nichts. Gewiss, vom 5. bis zum 21. August 2016 fanden auch sportliche Höhepunkte statt. 11.000 Athletinnen und Athleten gingen auf Medaillenjagd – aber dies war im sehr wörtlichen Sinne nur die eine Seite der Medaille.

Das grüne und ekelerregende grüne Wasser im Becken der Wasserspringer war ja

nur eines der sichtbaren Zeichen der Spiele am Zuckerhut. Kritik bei Massenveranstaltungen sind programmiert, gewiss. Aber in Rio funktionierten so viele Dinge nicht. Es ging schon los mit der umfangreichen Mängelliste im Olympischen Dorf. Die Sportler beklagten vor allem die fehlende Sauberkeit im Dorf und in den Räumlichkeiten. Putzkolonnen, so heißt es, hätten ihren Lohn nicht rechtzeitig bekommen.

Schlimmer war natürlich das gesamte politische Umfeld. Wie schon bei der Fußballweltmeisterschaft 2014 gab es zahlreiche Proteste durch die Bevölkerung, die in den Spielen eine große Maschinerie der Geldverschwendung sah. Bereits bei der Eröffnungsfeier gab es ein ohrenbe-

täubendes Pfeifkonzert für den amtierenden Staatspräsidenten Michel Temer. Das Desinteresse des brasilianischen Volkes zog sich über die gesamten Spiele fort und wurde durch die teilweise halbleeren Stadien belegt. Ungeachtet dessen, zeigten die ansonsten so lebensfrohen Menschen Brasiliens eine erstaunliche Unsportlichkeit. Gellende Pfeifkonzerte gegen ausländische Sportler waren an der Tagesordnung, wenn vor allem brasilianische Athleten Konkurrenten waren.

Die Verantwortlichen der Olympischen Spiele müssen strengere Maßstäbe bei der Vergabe anlegen.

Fortsetzung auf Seite 2

DIE DEUTSCHE UMWELTHILFE UND DIE BLAUE PLAKETTE

Fragwürdige Methoden

> Günter Spahn

Muss man Jürgen Resch kennen? Er ist Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), eine Mini- bzw. Nichtregierungsorganisation mit ca. 83 Beschäftigten, die sich in den Medien wichtig darstellt. Leider gehen viele Medien den plakativen Botschaften bei Stickstoffdioxide ungeprüft auf den Leim. Resch führt u.a. einen Kleinkrieg gegen die Automobilindustrie und die Bundesregierung. Toyota kommt allerdings bei der DUH gut weg. Die Japaner haben ja auch in-

zwischen eingeräumt, die DUH finanziell zu fördern ...

Die prozessfreudige DUH hat sich in ihrer Pressemitteilung vom 10. August 2016 selbst übertroffen. Es geht um den vorläufigen Stopp der „Blauen Plakette“ durch die Bundesregierung. Die Blaue Plakette hätte ohne ein vernünftiges Zeitfenster, Millionen Menschen bzw. Autofahrer zwangseignet, ihre Dieselfahrzeuge wären wertlos geworden. Außerdem hätten Einfahrverbote in die Städte Strukturen und somit Steueraufkommen und Arbeitsplätze (Einzelhandel, Dienstleister, Handwerker) zerstört – ein enormer volkswirtschaftlicher Gesamtschaden.

Umweltministerin Barbara Hendricks, so Jürgen Resch, sei ein „Totalausfall“ und habe „ein Herz für Dieselstinker.“ Trotz 10.400 vorzeitiger Todesfälle durch Stickstoffdioxide sei die Bundesregierung vor der Automobilindustrie in die Knie gegangen.

Abgesehen davon sind die 10.400 angeblichen deutsche Todesfälle infolge des „Dieselabgasgiftes Stickstoffdioxid“ durch Diesel-PKW so nicht wahr und in der Methodik fragwürdig. Stickstoffdioxide entstehen durch Verbrennungsprozesse in verschiedenen Bereichen: Kraftwerke, Industrie, Verkehr und Privathaushalte. Der Verkehr hat lediglich einen Anteil von 40 % inkl. Nutzfahrzeuge, schwere LKW und Omnibusse.

Die DUH bezieht sich auf eine Analyse für das Jahr 2012 der Europäischen Umweltagentur. In drei Jahren wurde die Luftqualität und Motorenentwicklung erneut verbessert. Bei der Methodik der Analyse bestehen Zweifel.

So weist die „Studie“ für das Kohleland Polen lediglich 1.600 Todesfälle durch Stickstoffdioxide aus, obwohl die Stromerzeugung in Polen zu 89% auf der Verbrennung mit Braun- und Steinkohle basiert. Selbst wenn man die Einwohneranzahl (Deutschland 81,7 Millionen, Polen 38,1 Millionen) und den unterschiedlichen Fahrzeugbestand umrechnet, ergibt sich ein schiefes Bild.

Aufgrund der hohen Kohleverstromung müssten Feinstäube bzw. Stickstoffdioxide in Polen sogar prozentual erheblich über den deutschen Werten liegen.



Viel Aktionismus auch in den Medien um die angeblich verpestete Luft in Deutschland durch Dieselfahrzeuge. Wenn nur jedes Land dieser Erde halbwegs eine so gute Luft wie Deutschland hätte, wäre die Welt besser, wenn nur an die Verhältnisse in chinesischen Städten erinnert werden darf.

© Pixabay

Fortsetzung von Seite 1:

Es geht einfach nicht, dass die Fertigstellung der Sportstätten und der dazugehörigen Infrastruktur (Logistik, Mobilität) wie in Rio zu einer Zitterpartie wurde. Bereits im April 2014 beklagte sich John Coates, Vizepräsident des IOC, über die Organisation der Spiele durch die Brasilianer. Er habe selten eine so schlechte Planung gesehen. Aber das IOC muss auch hier eigene Fehler eingestehen. Es müssen künftig

mehr Sicherheiten eingebaut werden. Auch die Zeiträume zwischen dem Zuschlag und dem Beginn der Spiele sind für manche Staaten zu lang. Als Rio am 2. Oktober 2009 den Zuschlag erhielt, galten noch ganz andere wirtschaftliche Beurteilungen für das südamerikanische Land.

Im Gegensatz zu anderen Großveranstaltungen (Fußball-WM in Südafrika, Euro in Polen/Ukraine und auch Winterolympiade in Sotschi) ging die deutsche Wirtschaft mit Aufträgen relativ leer aus.

An größeren Aufträgen partizipierte lediglich Herrenknecht mit einer Tunnelbohrmaschine für ein neues Los einer U-Bahnlinie, Siemens mit Lösungen der Energieversorgung, Schenker mit der Logistik sowie mittelständische Firmen wie Peri (Schalungstechnik) und Losberger mit Zelten, Hallen und Containern. In Rio war das relativ kleine Auftragsvolumen für deutschen Firmen einerseits sogar verständlich, denn vor allem sollte die Wirtschaft Brasiliens durch Olympia partizipieren.

MECKLENBURG-VORPOMMERN – EIN WICHTIGES BINDEGLIED

Das verkannte Land

> Günter Spahn

Am 4. September 2016 wählen die Bürgerinnen und Bürger in Mecklenburg-Vorpommern einen neuen Landtag. Das Land im Nordosten Deutschlands hat trotz der strukturellen Herausforderungen durchaus gute – auch wirtschaftliche – Botschaften zu verkünden.

Das nach dem 2. Weltkrieg durch die Sowjetunion gegründete Land Mecklenburg-Vorpommern wurde später in der DDR aufgelöst und entstand erst nach der politischen Wende als Bundesland unter der heutigen Bezeichnung neu. Nach der Wiedervereinigung hatte es Mecklenburg-Vorpommern besonders schwer, weil insbesondere in der DDR-Zeit das damals „grenznahe“ westliche Mecklenburg teilweise Sperrgebiet war und insofern vernachlässigt wurde. Hinzu kamen strukturelle Herausforderungen durch die Werftenkrise, unter der die maritime Wirtschaft in MV besonders gelitten hat. Jetzt ist aber auch da „Land in Sicht“. Grund genug in einem Schwerpunktthema Mecklenburg-Vorpommern vorzustellen.

BRÜCKENFUNKTION

Obwohl Mecklenburg-Vorpommern insbesondere mit den Städten Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald auf eine stolze Mitgliedschaft in der Hanse verweisen kann, und obwohl das Land insbesondere eine wichtige Brückenfunktion zu Polen, zum Baltikum, St. Petersburg und insbesondere zum benachbarten Südschweden einnimmt, ist Mecklenburg-Vorpommern insbesondere in der „alten“ Bundesrepublik immer noch insbesondere als Wirtschaftsstandort relativ unbekannt. Und dies trotz der Attraktivität seiner Landschaften mit Deutschlands größter Insel Rügen inkl. seiner Steilküsten sowie den 2.000 Seen. Allein die Küstenlänge beträgt 2.000 Kilometer. Auch die traditionsreiche Landeshaupt-



Vielleicht Deutschlands schönstes Landtagsgebäude. Das Schloss in Schwerin ist seit 1990 Sitz des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern.

© Pixabay

stadt Schwerin gehört zu den attraktiven Sehenswürdigkeiten des Landes.

Immerhin werden für das laufende Jahr im Bereich Tourismus 30,5 Millionen Übernachtungen erwartet. Allein diese Zahl unterstreicht den Stellenwert der Tourismuswirtschaft. Die Hanse Sail in Rostock (Groß- und Traditionsegler) zieht jährlich eine Million Besucher an. Damit ist dieses Mega-Event die größte maritime Veranstaltung in Mecklenburg-Vorpommern. Trotz dieser zweifelsohne großen Erfolge hat aber das Land bei den Menschen im tiefen süddeutschen Binnenland noch nicht den Bekanntheitsgrad anderer norddeutscher Länder wie Schleswig-Holstein etwa mit Lübeck oder dem Stadtstaat Bremen – von Hamburg ohnehin abgesehen. Die Übernachtungszahlen speisen sich u.a. durch zahlreiche skandinavische Besucher und Kreuzfahrttouristen, die in Rostock anlegen oder abfahren.

Dabei nimmt Mecklenburg-Vorpommern in der Flächengröße mit 23.214 qkm immerhin den sechsten Rang der sechzehn deutschen Bundesländer ein. Gemessen an der Einwohneranzahl ist allerdings das Land mit 1,6 Millionen an drittletzter Stelle vor dem Saarland und dem Land Bremen positioniert. Die Einwohnerentwicklung stellt gleichzeitig eine der großen Heraus-

forderungen der Landespolitik dar. Allein zwischen 1990, damals wohnten in MV 1,924 Millionen Menschen, und 2015 hat das Land über 300.000 Bürger(innen) verloren. Diese Entwicklung führte insbesondere in den ländlichen Gebieten zu einer Ausdünnung der dörflichen Strukturen. Junge Menschen sind weggezogen, die Alten bleiben. Es ist daher ein wichtiges Ziel jeder Landesregierung für attraktive Arbeitsplätze durch eine längerfristig wirkende Gewinnung von Investoren auch im produktiven Bereich zu sorgen.

Ein weiteres Problem – einhergehend mit den Abwanderungen junger Leute – ist die Konzentration der Einwohner auf die wichtigsten Städte des Landes. So wohnen etwa ein Drittel der Einwohner in den fünf größten Städten Rostock, Schwerin, Stralsund, Greifswald und Wismar. Mit Ausnahme der Hauptstadt Schwerin liegen die genannten Städte alle an der Küste, d.h. das Land ist nach wie vor in hohem Maße auf die maritime Wirtschaft mit Werften, Reedereien, Logistik und Häfen angewiesen. Es klingt wie ein Widerspruch: Obwohl die Arbeitslosenquote ca. 9% beträgt, fehlen insbesondere junge Fachkräfte, die aber wie bereits erwähnt zum großen Teil abwanderten.

Fortsetzung auf Seite 4



Moderne Infrastruktur: Eine der schönsten deutschen Brücken verbindet die Hansestadt Stralsund mit der Insel Rügen.

© Pixabay

Fortsetzung von Seite 3:

Allerdings ist gerade die Arbeitslosenquote in den letzten vier Jahren deutlich gesunken.

Die Fundamentaldaten sind nicht schlecht. Immerhin wurde 2015 mit 39,9 Mrd. Euro das höchste Bruttoinlandsprodukt in der Geschichte Mecklenburg-Vorpommerns erwirtschaftet. Für den Bereich Forschung und Wissen stehen neben Fachhochschulen zwei traditionsreiche und renommierte Universitäten, nämlich Rostock und Greifswald, zur Verfügung. Insbesondere die Fakultäten Maschinenbau und Schiffstechnik sowie Informatik und Elektrotechnik (beide Fakultäten in Rostock) sorgen für eine gute Basis für spätere Führungskräfte für die Maschinen-, Metall- und Elektroindustrie sowie für die maritime Wirtschaft. Ergänzt wird das Angebot durch die mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät (u.a. Physik) an der Universität Greifswald.

Neben der Landwirtschaft und der Tourismuswirtschaft basiert das produktive Gewerbe in Mecklenburg-Vorpommern auf der bereits erwähnten traditionsreichen maritimen Wirtschaft. Insbesondere die Werften

wurden mit globalen Herausforderungen konfrontiert. Jetzt konnte – siehe getrennten Beitrag – für die technisch modernsten Werftstandorte in Rostock, Wismar und Stralsund ein langfristig orientierter Investor gewonnen werden.

SPITZENPOSITIONEN

Einige Firmen der maritimen Wirtschaft haben neben den Werften inzwischen im Markt führende Positionen inne. So ist die Mecklenburger Metallguss GmbH Weltmarktführer bei der Herstellung riesiger Schiffspropeller. Eine herausragende Stelle nimmt der Hersteller maritimer Krananlagen, die Liebherr MCCtec ein. Schiffsantriebe kommen u.a. von Caterpillar aus einem wichtigen Werk in Rostock. Neben der maritimen Wirtschaft hat sich auch der Maschinenbau sowie die Metall- und Elektroindustrie gut am Standort Mecklenburg-Vorpommern entwickelt. Die traditionsreiche Eisengießerei Torgelow ist z.B. ein wichtiger Zulieferer für die Windenergie, bei der Nordex mit seinem Produktionsstandort Rostock eine

führende Position einnimmt.

Gut entwickelt hat sich in Mecklenburg-Vorpommern auch die Lebensmittelindustrie mit den Unternehmen Nestle, Unilever und Dr. Oetker. Inzwischen beschäftigt der Bereich Lebensmittel im Land ca. 17.000 Menschen. Es gibt inzwischen viele gute Botschafter im produktiven Bereich. Dazu zählt u.a. auch Diehl Aerospace mit Ausrüstungen für die Luftfahrtindustrie. Auch ZF hat sich mit Airbag-Systemen in Mecklenburg-Vorpommern engagiert. Eine wichtige Säule ist die Gesundheitswirtschaft und natürlich der bereits erwähnte Tourismus.

Ein Problem der Wirtschaft ist natürlich, dass die Unternehmen – kommunal nahe Firmen der Daseinsfürsorge ausgenommen – weitgehend ihre Konzernzentralen außerhalb des Landes haben, d.h. strategische Entscheidungen etwa für Investitionen fallen nicht im Land an. Mecklenburg-Vorpommern hat aber als Brückenkopf zu Russland, Polen und dem Baltikum für Investitionen gute Chancen und übrigens viel Platz. Die derzeitigen Sanktionen gegenüber Russland sind natürlich für den Standort Mecklenburg-Vorpommern kontraproduktiv.

WIR BRINGEN IHRE BOTSCHAFTEN AUF DEN PUNKT ...

DER WIRTSCHAFTSSTANDORT BRANDENBURG

Der WirtschaftsReport

Präsentiert durch die Helaba

Landesverband der Arbeitgeberverbände, Mitglied im Gesamtverband der die Helaba

BRANDENBURGS UNTERNEHMEN blicken optimistisch in die Zukunft: Impulsgeber Metropolregion Berlin-Brandenburg



Industrielle Leistungen sind 1992. Robi-Royce ist seit 20 Jahre erfolgreich am Standort Brandenburg

Impulsgeber Metropolregion Berlin-Brandenburg

Die Unternehmen - fast alle sind sich im Aufwärtstrend. Aber auch im Ostbrandenburger Bereich sind vor allem die Industrie und Wirtschaftskreislauf in den letzten Jahren deutlich besser als im westlichen Brandenburg. Die Lage ist gut, aber nicht mehr übermäßig optimistisch. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten.

Wirtschaftsstandort Brandenburg

Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten.

Wirtschaftsstandort Brandenburg

Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten. Die meisten Unternehmen erwarten einen leichten Anstieg der Produktion in den nächsten Monaten.

Der WirtschaftsReport

Eine Verlagsbeilage in Zusammenarbeit mit der Flughafen München GmbH

Flughafen-Chef Dr. Michael Kerckhoff zur 3. Startbahn (Seite 3)

Ein gut funktionierender Luftverkehr stärkt die deutsche Wirtschaft: Luftverkehr als wichtiger Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor

Das Luftverkehrsamt in Deutschland ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Ein gut funktionierender Luftverkehr stärkt die deutsche Wirtschaft: Luftverkehr als wichtiger Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor

Das Luftverkehrsamt in Deutschland ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Ein gut funktionierender Luftverkehr stärkt die deutsche Wirtschaft: Luftverkehr als wichtiger Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor

Das Luftverkehrsamt in Deutschland ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die deutsche Luftverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

- AGENDA SETTING
- PRODUKTE & MÄRKTE
- INNOVATIONEN
- UNTERNEHMEN
- STANDORTPROFILE
- BROSCHÜREN

DIGITAL & PRINT

Zielgruppen-Medien Verlag

Postfach 1142
85421 Erding bei München
www.zielgruppen-medien.de
info@zielgruppen-medien.de



Weltmarktführer aus Mecklenburg-Vorpommern. Riesige Propeller der Mecklenburger Metallguss GmbH – oft über 100 Tonnen schwer – treiben die größten Schiffe auf den Meeren an.

© SMM

Maritime Industrie in MV

Häfen, Schifffahrt und Schiffbau spielen im Wirtschaftsleben des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine große Rolle. Innovative Reedereien und Werften, aber auch ingenieur-technische Zuliefererunternehmen und Entwicklungsdienstleister prägen den maritimen Sektor der Region. Die international ausgerichtete maritime Industrie ist einer der größten Arbeitgeber im Land. Daher präsentiert sich das Küstenland in diesem Jahr zum vierten Mal mit seinen maritimen Kompetenzen, Leistungsangeboten und aktuellen Projekten auf der alle zwei Jahre stattfindenden SMM in Hamburg (Halle B7, Stand 208).

SPEZIALISTEN MIT VIELFALT

Zu den ausstellenden Unternehmen aus Mecklenburg-Vorpommern am Gemeinschaftsstand zählen der Ingenieurdienstleister Maritronik, die Hallen- und Anlagenbau GmbH, die tfc tools for composite GmbH, die S.K.M. Informatik GmbH, die

Kloska Group sowie der Kooperationsverbund MAZA MV e. V. und das Vermessungs- und Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Andreas Golnik. Logopartner sind die Netzwerke WindEnergy Network e. V. sowie das Maritime Cluster Norddeutschland. Die Landeswirtschaftsförderung Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH richtet den Standempfang aus.

Wie wichtig die Präsentation auf der SMM für die Branche in Mecklenburg-Vorpommern ist, zeigen die zahlreichen weiteren Aussteller, die in verschiedenen Messehallen zu finden sind. Dazu zählen Schwergewichte wie der Hersteller maritimer Krane Liebherr-MCCtec Rostock sowie modernste Werften wie die Neptun Werft und Tamsen Maritim. Insgesamt präsentieren sich etwa 30 Aussteller aus Mecklenburg-Vorpommern auf der diesjährigen SMM.

KÜSTENLAND

In der maritimen Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns sind in fast 2.000 Unternehmen und Einrichtungen etwa 33.000 Mitarbeiter beschäftigt – die meis-

ten davon in Seeverkehr und Hafenwirtschaft sowie im Schiff- und Bootsbau. Die Offshore-Industrie und der Spezialschiffbau sind die Zugpferde der maritimen Industrie in MV und steigern die Bruttowertschöpfung dieser Branche in erheblichem Umfang. Dienstleister und Konstrukteure entwickeln Schiffe, Plattformen und Offshore-Equipment für die Zukunft und treiben somit den Fortschritt dieser Industrie voran. Die Seehäfen des Landes – Rostock, Sassnitz, Wismar, Stralsund und Lubmin – bieten den Vorteil Kaikante und etablieren sich als Installationshafen, Produktionshafen oder Schutzhafen für die Windenergiebranche. Der Rostocker Hafen ist Zentrum für unterschiedlichste Unternehmen des maritimen Sektors, die alle Vorzüge eines Tiefwasserhafens mit kurzem Seekanal und direktem Autobahnanschluss nutzen. Stetige Erweiterungen der Kranproduktion der Liebherr-MCCtec Rostock machen den Standort zum weltweiten Zentrum der maritimen Sparte von Liebherr. Und die EEW Special Pipe Constructions GmbH produziert im Rostocker Großrohrwerk im Seehafen Rostock mit direktem Kaizugang riesige Rohre für die Offshore-Industrie.

GROSSE CHANCEN FÜR STANDORT MV:

Neuer Schiffsriese – MV Werften GmbH

> Hanns Alpow

Eine schier unendliche Geschichte um den Werftenstandort Mecklenburg-Vorpommern – konkret in Wismar, Rostock und Stralsund – wurde positiv beendet. Verschiedene Eigner, verschiedene Konzepte, Strukturprobleme und Werftenkrise, Bürgschaften des Landes: Die vielen negativen Botschaften überschlugen sich an den genannten Werft-Standorten.

Die Rettung für die Großwerften in Mecklenburg-Vorpommern hat nun zwei Namen. Erstens der nach wie vor zulegende und boomende Kreuzfahrttourismus mit dem damit verbundenen Bedarf an großen und wettbewerbsfähigen Schiffen und zweitens der Einstieg der Genting-Group aus Kuala Lumpur und deren Tochtergesellschaft Genting Hong Kong bei der traditionsreichen Lloyd Werft in Bremerhaven und als neuer Käufer der bisherigen Nordic Yards Werften in Stralsund, Wismar und Rostock. Die neuen Investoren aus Malaysia sind vor allem erfolgreich im Kreuzfahrtgeschäft mit mehreren Kreuzfahrtreedereien wie Crystal Cruises aktiv. Im Gegensatz zu den Wettbewerbern will Genting die Schiffe für seine Reedereien selbst bauen, um unabhängig von den nur noch wenigen Werften im anspruchsvollen Bau von Kreuzfahrtschiffen zu sein. Den Markt im Bau anspruchsvoller Cruiser teilen sich eigentlich nur die Meyer Werft in Papenburg, Fincantieri in Italien sowie die französische Werft STX France.

Planten die neuen Eigner Genting und deren Tochter Genting Hong Kong zunächst im Frühjahr 2016 einen Werftenverbund der Standorte in MV mit der Lloyd Werft Bremerhaven unter dem Dach der Lloyd Werft, wurde dieser Plan nun zugunsten der neuen Gruppe unter dem Namen MV Werften mit Sitz in Wismar aufgegeben. Es waren eigentlich – zum Leidwesen der Bremerhavener – logische Gründe,



Endlich gute Perspektiven: Die Genting Gruppe gründete die MV Werften GmbH für die Standorte Rostock, Wismar und Stralsund. Im Bild die moderne frühere Warnow-Werft in Rostock-Warnemünde.

© MV Werften

die den Ausschlag gaben. Für den Bau großer Kreuzfahrtschiffe – es werden mit 200.000 BRZ (Bruttoraumzahl) die größten jemals in Deutschland produzierten Schiffe sein – sind die Werften in Stralsund, Wismar und Rostock einfach konzeptionell vorzuziehen. Die Werften in Mecklenburg-Vorpommern gehören zu den größten und modernsten Schiffbaubetrieben weltweit. Die riesigen Hallen bzw. überdachten Docks lassen eine wetterunabhängige und innovative High-Tech-Produktion zu. Dies ist unter dem Aspekt enger Termine ganz wichtig. Unbestritten ist auch die anerkannte Schiffbau-Expertise in Mecklenburg-Vorpommern.

Die Lloyd Werft soll aber dennoch ebenfalls ausgebaut werden und unter ihrem stolzen Namen als eigenständige Gesellschaft innerhalb der Genting Group, aber eben nicht im Verbund MV Werften, agieren. Dabei soll sie sich hauptsächlich auf ihr klassisches Kerngeschäft Reparatur und Umbau konzentrieren. Die Llo-

yd Werft war seit ihrer Gründung immer in erster Linie in diesem Segment tätig. Außerdem soll bei der Lloyd Werft der Bau von Megayachten forciert werden. Wesentliche Produktionselemente der zunächst auch in Bremerhaven geplanten Produktion von Kreuzfahrtschiffen hätten ohnehin in Mecklenburg-Vorpommern gefertigt werden müssen.

MORGENGABE GENTING

Für Mecklenburg-Vorpommern ist der Einstieg von Genting und die Gründung der MV Werften GmbH natürlich ein Traum. Mittel- und längerfristig soll der Personalbestand von derzeit 1400 auf bis zu 3.100 Beschäftigte an den drei Standorten in MV ausgebaut werden. Jährlich will Genting an der Ostsee zwei Schiffe der Neopanamax-Klasse (366 Meter Länge, 49 Meter Breite, Tiefgang 15,2



Stralsund hat als Werftstandort eine lange Geschichte. Rückgrat der Hansestadt ist die frühere Volkswerft mit einem beeindruckenden Trockendock. Im Hintergrund die Rügenbrücke.

© MV Werften

Meter) bauen. Hinzu kommt ein Schiff der Panamax-Klasse (294,3 x 32,3 x 12,04 Tiefgang). Mit diesen „Kolossen“ für den Eigenbedarf der verschiedenen Marken von Genting ist eine solide Grundausrüstung der drei Werften vorhanden, zumal in Stralsund noch eisgängige Kreuzfahrt-Jachten (160 Meter Länge und 23 Meter Breite) entstehen werden. Ebenfalls in trockenen Tüchern ist der Abschluss für Schiffe der „Endeavor-Klasse“, 20.000 BRZ große eisgängige Expeditionsyachten (Eisklasse PC 6) für Crystal Cruises.

Für die ehrgeizigen Fertigungsabläufe sind weitere Investitionen – zunächst 100 Millionen Euro – durch Genting an den Werftstandorten an der Ostsee vorgesehen. So sollen zwei eigene Hallen, je eine für Kabinenmodule und für den Sektionsbau entstehen. Die Perspektiven für die Standorte in MV sind also sowohl für die Werftmitarbeiter(innen), die endlich wieder das tun können, was sie gut verstehen, nämlich schöne Schiffe bauen, als auch für das Land struktur- und beschäftigungspolitisch gut. Ein Ende des Kreuzfahrtbooms ist nicht abzusehen.

Mittelfristig – wenn auch Fremdaufträge für andere Reedereien des Kreuzfahrtgeschäftes, außerhalb der Genting-Gruppe, hereingenommen werden – dürfte der Wettbewerb mit den bisherigen drei Werften für

Kreuzfahrtgeschäfte enger werden.

Mit Jarmo Laakso, der u.a. auch schon bei der Meyer Werft tätig war, wurde an der Spitze des neuen Players MV Werften ein erfahrener Geschäftsführer gewonnen.



Auch Wismar ist für den Bau der größten Kreuzfahrtschiffe, die der neue Eigner der MV Werften für seine Kreuzfahrtreedereien in Mecklenburg-Vorpommern herstellen lässt, bestens gerüstet.

© MV Werften

WINDENERGIEINDUSTRIE IM AUFWIND:

Eine tragende Säule

> Sven Skoglund

Im „Windland“ Mecklenburg-Vorpommern ist die Windenergie (wie könnte es auch anders sein) eine wichtige Säule der Wirtschaft. Insbesondere die Windenergieindustrie befindet sich im Land weiterhin im Aufwind. Die Branche beschäftigt im gesamten direkten Umfeld (also Windturbinenherstellung, Gussteile von der Eisengießerei Torgelow, die Logistik incl. Häfen und das Handwerk) bereits über 8.000 Mitarbeiter(innen).

Die bereits installierte Windenergieleistung in Mecklenburg-Vorpommern betrug am Ende des Jahres 2015 bereits 2.844 MW – dies entspricht der Kapazität von drei großen Steinkohlekraftwerken oder von zwei Atommeilern. In den nächsten vier Jahren soll in MV eine installierte Anschlussleistung von 4.100 MW erreicht werden. Die Aussichten dafür sind gut: Mecklenburg-Vorpommern befindet sich auf dem Wege zum Stromexporteur. Aber nicht nur im Onshore-Bereich hat das Land eine füh-

rende Rolle eingenommen. Im Offshore-Bereich, also die Windkraft auf See, wurden zwei große Windparks installiert, Baltic I mit 48,3 MW und Baltic II mit 288 MW.

PIONIER NORDEX

Ein wichtiger Akteur auf der Herstellerseite ist in MV der Windturbinenhersteller Nordex SE Rostock und Hamburg. Produziert wird im Werk Rostock (Gesamtfertigung und Flügelherstellung). Von den derzeit europaweit 3.000 Beschäftigten entfallen auf Rostock ca. 900 Beschäftigte. Nordex feierte bereits im vergangenen Jahr sein 30jähriges Firmenjubiläum. In der Windenergiebranche gehört Nordex zu den Pionieren. Im Geschäftsjahr 2015 erzielte Nordex einen Umsatz von 2,43 Milliarden Euro und einen Überschuss von 52,3 Millionen Euro.

Neben der technischen Gesamtauslegung liegen die Stärken der Nordex-Produktion in Rostock in der Ent-



Ideale Bedingungen der Logistik der schweren Flügel im Rostocker Hafen. © Nordex

wicklung von über 64 Meter langen Rotorblättern sowie in der integrierten Elektro- und Leittechnik für Windenergieanlagen. Ein großer Vorteil in der Logistik und des Transports der großen Einzelteile ist die Nähe des Hafens in Rostock. Eine wichtige Rolle im Netzwerk Windenergie in Mecklenburg-Vorpommern spielt auch die auf eine 250jährige Tradition zurückblickende Eisengießerei Torgelow GmbH, die für die namhaften Hersteller der Windkraftindustrie – und somit auch für Nordex – komplexe Serienbauteile wie Turbinen- und Lagergehäuse, Rotornaben und Wellen produziert.

Über die gesamte Wertschöpfungskette hat sich die Windenergieindustrie in MV mit einer beeindruckenden Dynamik entwickelt. Von der Projektentwicklung und Konzeption, der Produktion und Zulieferung bis hin zu den Bereichen Zulieferung und Service – sowohl on- als auch offshore – bietet das Land anerkannte Kompetenzen der Windenergie: Fundament, Turm, Turbine Gondel bis zum Rotorblatt – alles made in Mecklenburg-Vorpommern.



Herz der Fertigung des Windkraftanlagen-Herstellers Nordex ist der Standort Rostock. Modernste Produktion und qualifizierte Mitarbeiter zeichnen den Standort aus. © Nordex



Auch so nüchterne riesige Häfen wie Rostock – wer wüsste es nicht – können immer noch, wie die Aufnahme zeigt, stimmungsvolle Bilder und eine bezaubernde und gelegentlich auch eine romantische Atmosphäre vermitteln.

© Rostock Port

DREHKREUZ UND WIRTSCHAFTSSTANDORT:

Der Hafen Rostock

> Sven Skoglund

Mit über 7,5 Millionen qm Fläche ist Rostock einer der größten Häfen im Ostseeraum. Aber er ist viel mehr. Er ist – weit über Rostock hinausgehend – Herz und Seele der Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern. Mit seiner gesamten Logistik und mit bereits jetzt zahlreichen Unternehmen ist das gesamte Hafengelände gleichzeitig auch ein bedeutender Beschäftigungsfaktor. Schließlich ist der Hafen aber auch ein wichtiger Imageträger, wenn nur daran erinnert werden darf, dass durch den boomenden Kreuzfahrttourismus zahlreiche in- und ausländische Gäste, die entweder im Cruise Center in Rostock-Warnemünde ankommen oder von hier aus eine Kreuzfahrt antreten, erstmals Bekanntschaft mit der attraktiven Stadt Rostock machen. Viele Hafenstädte etwa in Südamerika oder in Asien konnten erst über die

„Landausflüge“ der Kreuzfahrttouristen ihren Bekanntheitsgrad verbessern.

ERFOLGREICHE FIRMAN

Freilich ist der Hafen in Rostock vor allem aber ein Markenzeichen der Logistik und Wirtschaftsfaktor durch wichtige Firmen. Die größten Arbeitgeber im Hafen sind die Liebherr-MCCtec Rostock GmbH, Euroports Germany GmbH, EEW Special Pipe Constructions GmbH, Schiffsversorgung Rostock GmbH, Großtanklager Ölhafen Rostock sowie die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock (HERO) als Eigentümer der wichtigsten Einrichtungen der Hafeninfrastuktur. Dabei hat die HERO neben der Verwaltung, Entwicklung und Unterhaltung der Infrastruktur die wichtige Funktion der Verpachtung und Vermietung von Grund und Boden sowie Immobilien für Ansiedler im Gewerbegebiet des Seehafens. Gesellschafter der HERO sind die Hanse-

stadt Rostock mit 74,9% sowie das Land Mecklenburg-Vorpommern mit 25,1%.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden 25,1 Millionen Güter umgeschlagen. Daran haben die Fähr- und RoRo-Verkehre einen bedeutenden Anteil. Rostock ist mit seinem Hafen das Drehkreuz für den gesamten Ostseeraum. Hervorzuheben sind auch die Fährdienste nach Dänemark (Gedser) und Schweden (Trelleborg) durch die großen Fährbetreiber Scandlines und Stena Line/TT-Line. In Warnemünde befindet sich das Cruise Center, ein futuristisches Terminal für den Kreuzfahrttourismus in einer Stahl-Glas-Konstruktion. Das Center ist für einen Passagierwechsel von bis zu 2.500 Personen am Tag ausgelegt. Längst wurde Rostock für Kreuzfahrten eine der „Pflichtadressen“ – der Kreuzfahrthafen gehört zu den beliebtesten Häfen. Die schönsten und größten Kreuzfahrtschiffe legen gerne am Warnemünder Passagierkai an.

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9:

ZAHRLICHE TRÜMPFE

Der Hafen Rostock kann mit zahlreichen Trümpfen aufwarten. Verkehrspolitisch hervorragend gelegen, ist er nautisch völlig unkompliziert erreichbar und direkt an ein modernes Schienen- und Straßennetz angebunden. So ist ein schneller An- und Abtransport stets gewährleistet. Im Seehafen Rostock – der einzige Tiefwasserhafen der deutschen Ostseeküste – können Schiffe für 100.000 tdw Tragfähigkeit abgefertigt werden. Im Universalhafen Rostock stehen bei einer Kailänge von 11.000 Meter 47 Schiffsliegeplätze zur Verfügung, davon mehr als die Hälfte Spezialliegeplätze für RoRo-Einheiten, Flüssiggüter, Schüttgüter, Chemikalien und die bereits erwähnten Fähren.

Dem Hafen vorgelagert ist ein Rangierbahnhof mit etwa 180 km Gleislänge. Pipelines verbinden den Ölhafen direkt mit Böhlen, Leuna und Schwedt. Ein wichtiger Akteur im gesamten Hafenbetrieb ist allein mit einem Umschlagsvolumen von 13 Millionen Tonnen die Euroports Germany GmbH Rostock als führendes Unternehmen für Umschlag, Transport, Lagerung und Logistik.



„Action“ in Rostock-Warnemünde. Die schönsten und größten Kreuzfahrtschiffe sind ständige Gäste am supermodernen Cruise Center Warnemünde und im Überseehafen. Der Boom geht weiter.

© Rostock Port

Zurecht ist alles in allem die Bezeichnung Herz und Seele der Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern angebracht. Er ist der Wirtschaftsfaktor und übrigens ein wichtiger Partner auch für die süddeutsche Import- und Exportwirtschaft. Schließlich gehören zum indirekten Bereich des Hafens die Werften (siehe auch Beitrag MV Werften in diesem Report). Und nicht zu vergessen: Bekannt ist der Hafen

Rostock auch als „weicher Standortfaktor“. Ein Beispiel dafür ist die jährlich stattfindende Hanse Sail und die bereits erwähnte wichtige Rolle im Kreuzfahrttourismus, durch den die örtliche Gastronomie, Hotels und natürlich der Einzelhandel profitiert. Ein Hafen ist eben mehr als nur ein Umschlagsplatz. Er ist Wirtschaftsfaktor, Logistik, Sehenswürdigkeit, Tourismusmagnet und vieles mehr.

ÜBER 500.000 KREUZFAHRT-PASSAGIERE ERWARTET:

„Jumbo“ und Kreuzfahrtriesen in Rostock

Am 18. Juni 2016 war es soweit: Erstmals landete auf dem Flughafen Rostock-Laage ein Jumbo mit 500 Touristen, die vom Rostocker Überseehafen eine Kreuzfahrt auf dem wunderschönen spanischen Kreuzfahrtschiff „Monarch“, das am gleichen Tag morgens festmachte, antraten. Durch die Kooperation des Flughafens mit der Reederei Pullmantur Cruises partizipiert sowohl der Flughafen als auch der Seehafen Rostock. Die Verknüpfung Flugzeug/Schiff eröffnet völlig neue Größenordnungen. Durch die ideale Nähe des

Flughafens kann der Hafen Rostock seine Position im Kreuzfahrtgeschäft weiter ausbauen. So ganz nebenbei unterstreicht durch den Kreuzfahrttourismus der Flughafen Rostock-Laage seine Möglichkeiten. Nicht viele deutsche Airports können von der Infrastruktur her so schwere und große Flugzeuge wie eben den „Jumbo“ abfertigen. Im Kreuzfahrttourismus selbst ist bereits Rostock einer der wichtigsten Häfen.

In diesem Jahr werden über 540.000 Kreuzfahrtpassagiere in Rostock erwartet. Mit 34 Kreuzfahrtschiffen wurden 185 Anläufe – 165 in

Rostock-Warnemünde und 20 im Überseehafen – angemeldet. Eine großartige Erfolgsgeschichte. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch der neu gebaute Liegeplatz P 7 in Warnemünde. Der Kreuzfahrttourismus wurde in Rostock ganz wesentlich durch die Rostocker Reederei AIDA Cruises – die wiederum zur Costa-Gruppe gehört – gepusht. Rostock ist für AIDA Cruises der Ostseebasishafen.

Auch 2016 legten wieder „neue“ Traumschiffe in Rostock an. Die Erfolgsgeschichte wird noch weitere Kapitel in Rostock schreiben.

Hansestadt Rostock Drehkreuz im Ostseeraum



HIER ANLEGEN!

SMM 2016 BEFLÜGELT MARITIME BRANCHE

Positive Bilanz – wertvolle Impulse



Auf der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, der SMM in Hamburg, wurden zahlreiche Großaufträge (u.a. drei LNG-betriebene Kreuzfahrtschiffe mit einem Milliardenvolumen) unterzeichnet.

© SMM

Mehr als 2.200 Aussteller aus aller Welt, erneut rund 50.000 Fachbesucher, 93.000 m² Ausstellungsfläche: Die 27. SMM in Hamburg ist mit einer starken Bilanz zu Ende gegangen. „Die überwältigende Resonanz ist Ausdruck einer Aufbruchsstimmung, die während der vier Messtage deutlich zu spüren war“, sagt Bernd Auferheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Das sei angesichts der angespannten Branchenlage besonders erfreulich. Uwe Beckmeyer, parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und maritimer Koordinator der Bundesregierung, hob die hohe Innovationskraft der Messe hervor: „Die SMM ist eine besondere Plattform. Die Welt kommt gerne hierher“, so Beckmeyer.

Übergreifendes Thema der SMM 2016 war die Digitalisierung. „Die SMM ist die erste maritime Messe überhaupt, auf der Industrie 4.0 ein bestimmender Impuls ist. Das ist für die Schifffahrt eine Riesenchance“, sagt Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie und Geschäftsführer von MacGregor Hatlapa. Ein weiterer Fokus der Leitmesse lag auf „Green Propulsion. In diesem Jahr war die SMM so international wie noch nie: Mehr als zwei Drittel der Aussteller kamen aus dem Ausland

MILLIARDENAUFTRÄGE AUF DER SMM

Trotz gestiegener Ausstellerzahl und gewachsener Internationalität hat die

Messe ihren familiären Charakter nicht verloren. „Geschäfte werden immer noch zwischen Menschen gemacht. Erneut war bei der SMM alles sehr persönlich, man hat kurze Wege und kann seinen Gesprächspartnern in die Augen schauen“, sagt Manfred Urban, Geschäftsführer der Mecklenburger Metallguß GmbH.

Auch in diesem Jahr wurden an den Messeständen zahlreiche Verträge unterzeichnet. So verbuchte die Meyer Werft einen Milliardenauftrag über drei LNG-betriebene Kreuzfahrtschiffe für die Carnival Corporation. Siemens wird das erste Kreuzfahrtschiff der britischen Reederei Saga Cruises mit dem „SISHIP eSiPOD“-Antriebssystem ausrüsten. MTU liefert vier Gasmotoren für zwei neue 70-Meter lange Aluminium-Katamarane der niederländischen Reederei Doeksen.



Der neue ICE 4 ist eine Referenz der deutschen Bahntechnik und setzt innovative Maßstäbe mit seinen Powercars.

© Siemens

NEUER ICE 4 WURDE VORGESTELLT:

Hoffnungsträger der Mobilität mit der Bahn

Die Bahn läutet ein neues Zeitalter ein. Bahnchef Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dorbrindt haben den neuen ICE 4 vorgestellt, dessen Probetrieb jetzt gestartet wurde. Der Regelbetrieb soll dann im Dezember 2017 beginnen. Sowohl der Hersteller Siemens als auch die Bahn sind voll des Lobes.

Für Siemens war der Zuschlag die größte Auftragsvergabe im Bereich Mobility. Bereits im Mai 2011 hat die Deutsche Bahn einen Rahmenauftrag für bis zu 300 Triebzüge erteilt. In einer ersten Tranche wurden 130 Züge des Typs ICE 4 bestellt, die ab Ende des nächsten Jahres die älteren Flotten der Intercity- und Eurocity-Züge der Baujahre 1971-1991 ersetzen. Dann wird der neue ICE 4 ca. 70% des DB-Fernverkehrs leisten.

Die neuen Zuggarnituren werden neue Maßstäbe setzen. Prunkstück ist das innovative modulare Antriebskonzept,

das auf den sogenannten unabhängigen Powercars mit identischer Traktionstechnik beruht. Damit soll ein bisher nicht gekanntes Maß an Flexibilität erreicht werden. Vor allem mit mehr Komfort durch die luftgefederten Drehgestelle (das Ruckeln soll der Vergangenheit angehören) und einem verbesserten Platzangebot soll der neue Hoffnungsträger der Bahn neue Kunden erschließen: so gibt es z.B. erheblich mehr Platz für Familien und Fahrgäste mit Rollstuhl. Erfreulich auch die entschiedenen verbesserte Energieeffizienz. Pro Sitzplatz werden die neuen ICE 4 22% im Vergleich zu den Vorgängerzügen fast ein Viertel weniger Strom verbrauchen und dies trotz einer gewaltigen „Power“ mit 13.000 PS. Bewusst wurde im Gegensatz zum Vorgängermodell ICE 3 die Geschwindigkeit auf 250 km pro Stunde begrenzt. Der neue ICE 4 ist für Siemens eine herausragende Referenz. Bahntechnik made in Ger-

many soll zum Exportschlagler auf den Weltmärkten werden.

Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

Verlag: Zielgruppen-Medien Verlag Günter und Christian Spahn
Postfach 11 42; 85421 Erding b. München, Tel. 08122/48632,
Fax 08122/95 70 77, info@zielgruppen-medien.de

Herausgeber & Chefredakteur: Günter Spahn
guenter.spahn@zielgruppen-medien.de

Koordination & Layout: Christian Spahn
christian.spahn@zielgruppen-medien.de

Technische Herstellung/Druck: Westdeutsche Verlags- und
Druckerei GmbH (WVD), Kurhessenstraße 4, 64546 Mörfel-
den-Walldorf

Copyright: Alle Seiten sind Eigentum des Zielgruppen-Medien
Verlages und daher urheberrechtlich geschützt.

ZWEITES FUTURE FOOD FORUM IN BERLIN

Zukunftsforum Welternährung

Das internationale Rohstoffunternehmen K+S, Kassel, veranstaltet am 13. Oktober das zweite FUTURE FOOD FORUM in Berlin. Die Veranstaltung bietet erneut eine Plattform für den Austausch von Ideen und Strategien zur Bekämpfung des Hungers und zur langfristigen Sicherung der Welternährung. Prominente Redner wie der Friedensnobelpreisträger Prof. Muhammad Yunus, Prof. Klaus Töpfer und Charles Ogang (World Farmers Organisation) werden Impulse für den aktiven Dialog geben.

ERNORME HERAUSFORDERUNGEN

Jedes Jahr wächst die Weltbevölkerung um 80 Millionen Menschen. Für die Versorgung eines Erdenbürgers mit Nahrung wird 2050 weniger als ein halbes Fußballfeld zur Verfügung stehen. Alle zehn Sekunden stirbt irgendwo auf dem Globus ein Kind an Hunger. Gleichzeitig gilt ein Siebtel der heutigen Weltbevölkerung von 7,2 Milliarden Menschen als fehlernährt – in den reichen Ländern leiden viele an Übergewicht und Diabetes.

Landwirtschaft, Industrie und die gesamte Gesellschaft stehen beim Thema Welternährung vor gewaltigen Herausforderungen. Die K+S AG veranstaltet als einer der führenden Produzenten natürlicher Düngemittel auf der Basis von Kali und Magnesium am 13. Oktober 2016 im Vorfeld des Welternährungstages im Berliner AXICA das FUTURE FOOD FORUM. Mit der Berliner Veranstaltung sollen den dringlichsten Zukunftsfragen im Kontext von Bevölkerungswachstum und Welternährung eine Plattform gegeben werden. Ziel ist ein aktiver Dialog mit zentralen nationalen wie internationalen Stakeholdern aus Politik, Wissenschaft und NGOs.

„Kriege und Klimawandel, quantitative und qualitative Probleme mit der Nutzung von Wasser, zerstörte Böden und Verlust an ökologischer Stabilität verschärfen die Situation auf der Erde dramatisch“, stellt

Prof. Klaus Töpfer, langjähriger Bundesumweltminister und Exekutivdirektor des Umweltprogrammes der Vereinten Nationen mit Dienstsitz Nairobi, kritisch fest. Als einer von drei Hauptrednern in Berlin wird sich Klaus Töpfer der Frage widmen, ob und wie es möglich ist, geschätzte neun Milliarden Menschen im

Haiti, Kolumbien sowie Brasilien – und hilft dabei mit seiner Finanzexpertise auch im Agrarbereich.

Der dritte Hauptredner beim FUTURE FOOD FORUM 2016, Charles Ogang, kommt als Vorstandsmitglied des Weltbauernverbandes WFO, Präsident des Bauernverbandes von Uganda und Besit-



Die Landwirtschaft steht beim Thema der künftigen Sicherung der Welternährung vor großen Herausforderungen.

© Pixabay

Jahr 2050 zu ernähren.

Eine der Voraussetzungen dafür, ist, dass die Menschheit den wissenschaftlich-technologischen Fortschritt in verantwortbarer Weise für eine „neue Agrarrevolution“ nutzt, zu der auch eine wirksame, umweltschonende und Vielfalt ermöglichende Düngung der Felder auf allen Kontinenten gehöre, so Töpfer.

Friedensnobelpreisträger und Wirtschaftsprofessor Muhammad Yunus, Gründer der Mikrokredite vergebenden Grameen Bank in Bangladesch, wird auf dem FUTURE FOOD FORUM von den weltweiten Aktivitäten von Yunus Social Business berichten.

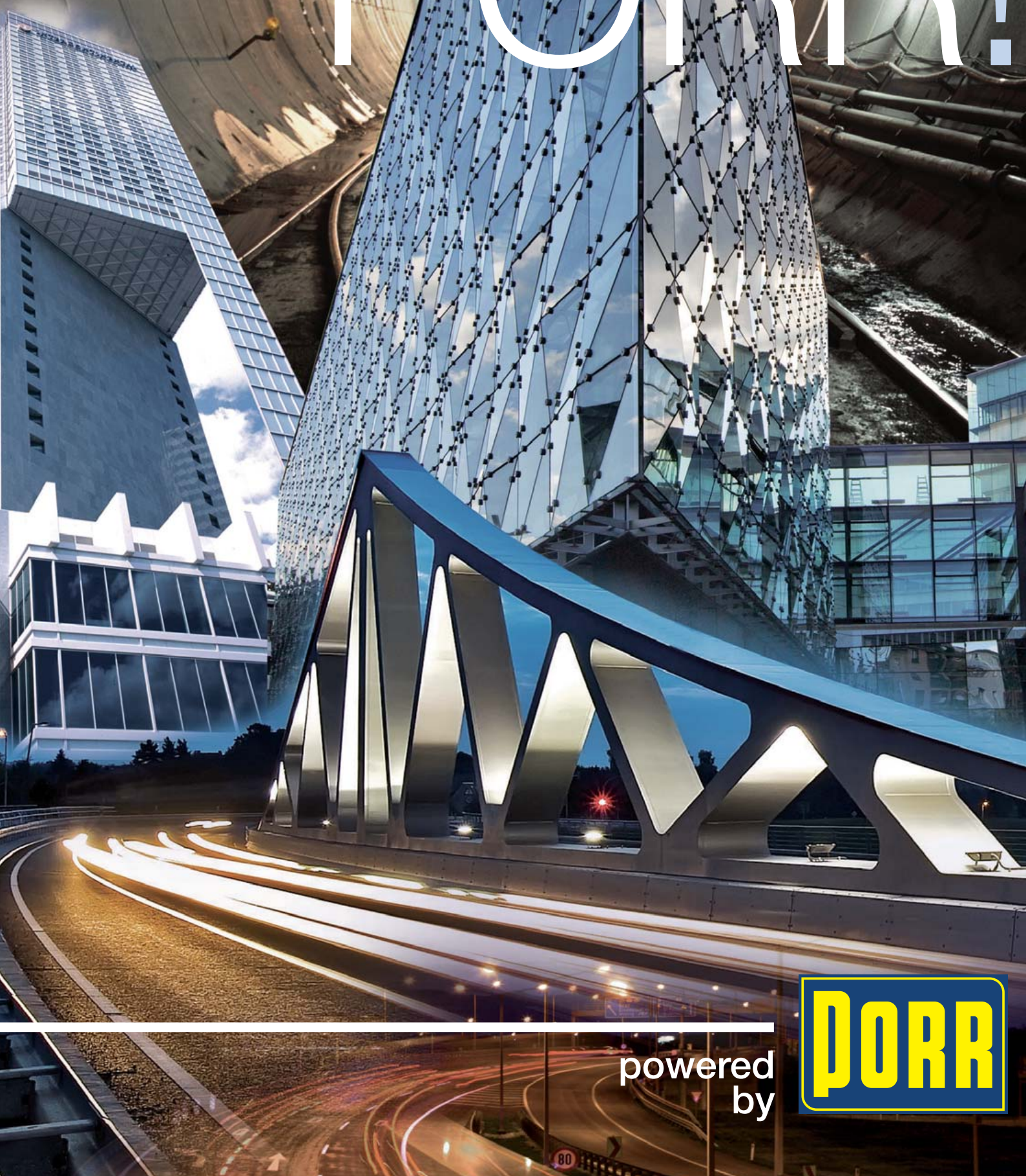
Seiner Meinung nach habe das seitherige Wirtschaftssystem „immer und immer wieder bewiesen, dass es nicht in der Lage ist, die grundsätzlichen Probleme unserer Welt, wie Armut, Ungleichheit, Krankheiten, Arbeitslosigkeit oder Umweltzerstörung, zu lösen“. Folgerichtig fördert das 2011 gegründete Unternehmen Yunus Social Business nachhaltige Entwicklungsprojekte in Ländern wie Albanien, Togo, Tunesien, Uganda, Indien,

zer eines 600-Hektar-Hofes am Nil direkt aus der landwirtschaftlichen Praxis eines Entwicklungslandes. Bestandteil seiner persönlichen „Agenda 2030“ ist für den früheren Sozialarbeiter „die Erhöhung der Haushaltseinkommen und der Ernährungssicherheit; dafür müssen wir aber vor allem in den Bildungssektor investieren.“

Neben den drei Hauptreden wird es beim FUTURE FOOD FORUM am zwei Diskussionspanels mit weiteren interessanten Teilnehmern geben: Bärbel Dieckmann, Präsidentin der Welthungerhilfe (Bonn), Sara Nuru, Botschafterin der Stiftung „Menschen für Menschen“ (München), Dr. James Shikwati, Entwicklungshilfekritiker aus Nairobi, Heino von Meyer, Leiter des OECD Berlin Center, und Christel Weller-Molongua, Leiterin der Abteilung Ländliche Entwicklung, Agrarwirtschaft im Globalen Bereich bei der GIZ in Eschborn.

Das zweite Diskussionspanel widmet sich dem Thema „Effiziente Land- und Ernährungswirtschaft Produktivität, die für alle ausreicht?“. Weitere Informationen unter www.future-food-forum.de

Das ist PORR!



powered
by

