

WIRTSCHAFTS MAGAZIN

PFALZ

www.pfalz.ihk24.de

AUSGABE
05/06
2020



TITELTHEMA

WAS UNS IN ZUKUNFT ANTREIBT

ALTERNATIVEN ANTRIEBEN GEHÖRT DIE ZUKUNFT, WENN WIR UNSERE KLIMAZIELE ERFÜLLEN WOLLEN. MANCHE STECKEN NOCH IN DEN KINDERSCHUHEN, ANDERE SIND SCHON PRAXISTAUGLICH.

Seite **08**



KONTROVERS

Corona: Zurück zur Normalität oder große Veränderungen?
S. 04

PERSÖNLICH

Mit Pragmatismus der Corona-Krise trotzen
S. 05

NEUES AUS RLP

IHKs erreichen Verbesserungen für Betriebe in der Corona-Krise
S. 34



Die Pfalz nach Hause holen

Betriebe bieten Abhol- und Lieferdienste an, zum Teil als pfiffige Reaktion auf aktuelle Einschränkungen. Auch viele Hofläden sind weiterhin geöffnet, sofern sie die Auflagen erfüllen können. Doch nicht nur für das leibliche Wohl ist vorgesorgt, das Portal bietet auch Infos zu Gutscheinen, Weinverkostung via Videochat sowie Angeboten von Einzelhändlern. Reinschauen lohnt sich! ■



Unter dem Titel #pfalzfürdaheim bietet der Pfalzweine. V. die Möglichkeit, auch für zu Hause regional einzukaufen und zu genießen. Dafür hat der Verein auf seiner Website einen Bereich eingerichtet, wo sich Interessierte einen Überblick über das Angebot verschaffen können. Viele Restaurants, Winzer und

Wein in Perlen

Das Herrengut in der Ortsumgebung von Sankt Martin ist seit fünf Generationen das Stammhaus der Familie Schneider. Alle Weine sind zu hundert Prozent Eigenerzeugnisse, sie werden ausschließlich in den eigenen Weinbergen angebaut. Nun finden sich die edlen Tropfen auch in einer ganz neuen Form wieder: in „Pfalzweinperlen“. Unter diesem Namen vertreibt Harald Deuschle unter anderem Dornfelder, Gewürztraminer und Portugieser in kleinen Kügelchen. Die Perlen können warm zu Gemüse, Fleisch, Geflügel, Fisch oder zu Pfälzer Spezialitäten wie dem Saumagen genossen oder leicht gekühlt

zu Früchten, Eis, Desserts und Kuchen verzehrt werden. Sie haben eine vegane Hülle aus Alginat, die durch leichten Druck am Gaumen zerplatzt und dabei das volle Aroma der jeweiligen Weine preisgibt. ■

www.pfalzweinperlen.de

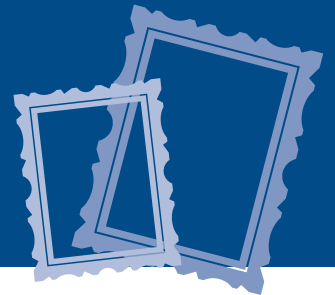


Eintritt verboten

„Schnittstellen“ hieß die Ausstellung, die der Kunstverein Donnersbergkreis vom 26. April bis 10. Mai gezeigt hat – digital oder hinter Glas. Denn die reale Ausstellung mit Fotografien von Jörg Heieck und Collagen von Nikola Jaensch war zwar in der Stadthalle an der Orangerie in Kirchheimbolanden aufgebaut, doch der Eintritt war verboten. Wegen Corona mussten sich die Macher etwas einfallen lassen, und das taten sie auch. Die Exponate des Kaiserslauterer Künstlers Heieck und der Mainzerin Jaensch wurden so aufgebaut, dass sie durch die Fensterfront zu sehen waren. Zudem konnten „Besucher“ virtuell auf der Website des Vereins einen kulturellen Rundgang unternehmen. Auch Vernissage und Künstlergespräch wurden ins

Internet verlagert. Inhaltlich war das Thema „Kreuzung“ auf Heiecks Fotografien zu sehen: So kreuzen sich Straßen, Menschen kreuzen Plätze oder kreuzen Blicke. Gezeigt wurden Panoramafotografien, die doch nur Ausschnitte aus dem Leben abbildeten. Die Collagen von Jaensch sollten dem Betrachter Rückzuggebiete bieten: Textfragmente, alte Werbeanzeigen und Fotografien aus Magazinen verbanden sich mit zeichnerischen Elementen. ■

www.kunst-donnersberg.de



Paradiesische Gärten

Ein gelungenes Beispiel für eine Zusammenarbeit im Sinne der Kulturvision Rhein-Neckar ist die „Gartenpforte in die Metropolregion“. Die Städte Bensheim, Ladenburg, Lorsch, Mannheim, Schwetzingen, Weinheim und Worms laden mit dieser erstmals 2017 erschienenen Publikation dazu ein, paradiesische Gärten in Rhein-Neckar – vom Staatspark Fürstenlager bis zum Heylshofpark – (wieder) zu entdecken. Im Jahr 2020 wurde die Initiative durch Angelbachtal, Landau in der Pfalz und Ludwigshafen am Rhein verstärkt und bietet nun noch mehr Anregungen, die vielfältigen Gärten

der Region zu besuchen. Die aktualisierte Broschüre „Gartenpforte in die Metropolregion“ kann als PDF auf der Website der Metropolregion Rhein-Neckar heruntergeladen werden. ■



CORONA

- alles anders?

Liebe Leserinnen und Leser,

bei Drucklegung dieser Ausgabe war gerade eine massive Welle an Lockerungen der Corona-Beschränkungen bekanntgegeben worden – Ausgang ungewiss. Wir können nur hoffen, dass sich die Lage weiter entspannt hat und Sie als Unternehmerinnen und Unternehmer wieder eine bessere Perspektive haben. Nicht zuletzt ist es uns allen zu wünschen, denn die Wirtschaft ist der Motor unseres Landes, an ihr hängen Beschäftigung, Gesundheit und Wohlstand – eine große Verantwortung. Die Wirtschaft kann also maßgeblich dazu beitragen, dass aus der großen Hoffnung auf Verbesserung, die der Staat gerade weckt, keine Enttäuschung wird.

Doch wir wissen auch, dass die Zahlen, Auswirkungen und Maßnahmen rund um Corona noch annähernd täglich angepasst werden müssen und damit einem starken Wandel unterliegen. Die Pandemie verändert vieles, auch unser Wirtschaftsmagazin – doch es wird nicht alles anders. Da das Magazin in zweimonatlichem Rhythmus erscheint, haben wir uns dazu entschieden, in dieser Ausgabe auf kurzlebige Informationen zu

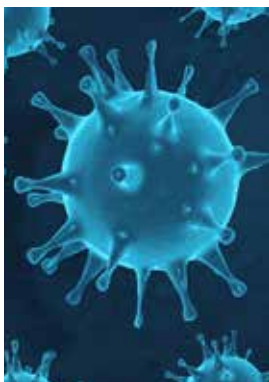
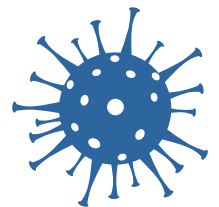
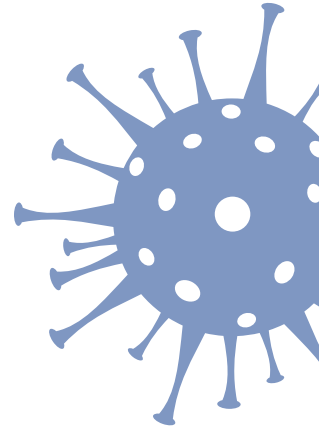
Corona zu verzichten. Das bedeutet nicht, dass die Pandemie nicht bei jeder Recherche und jedem Interview präsent war. Dennoch waren auch unsere Gesprächspartner der Meinung, dass wir in der Berichterstattung bereits auf die Zeit nach der Krise blicken sollten. Daher stellen wir Ihnen wie gewohnt Firmen vor, die tolle Best Practices bieten, und informieren Sie über interessante Themen und Trends. Auch haben wir zwei Unternehmer nach ihrer Einschätzung der Auswirkungen von Corona gefragt und präsentieren Ihnen in der Rubrik „Service & Tipps“ neben einer Blitzumfrage langlebige Corona-Informationen.

Für aktuelle Informationen nutzen Sie bitte unsere Website:

 www.pfalz.ihk24.de/corona

Wir hoffen, dass wir alle glimpflich aus der Pandemie herauskommen und dass alle Wirtschaftszweige wieder nachhaltig Fuß fassen.

Ihre Redaktion



Corona

Die IHK Pfalz ist auch in der Corona-Krise an Ihrer Seite.

 www.pfalz.ihk24.de/corona

 Corona-Krisenberatung: 0621 5904-1456

NACH Corona

Wird die rheinland-pfälzische Wirtschaft sich relativ schnell erholen und wieder zur **Normalität** zurückkehren, oder wird sie sich durch die Corona-Krise grundlegend **verändern**?



Jörg Maier ist Geschäftsführer des Seehaus Forelle Haeckenhaus. Er hat das Haus im Jahr 2000 übernommen und momentan 30 Mitarbeiter.

NORMALITÄT: Brauchen wir jedes Jahr Wachstum um jeden Preis und hohe Dividenden? Müssen wir jedes Jahr Urlaub im Ausland machen auf Kosten der Natur? Zweimal nein!

Die Corona-Krise hat gezeigt, wie anfällig viele Branchen sind und wie wenig Reserven sie haben. Ich denke hier nicht nur an die Gastronomie, sondern an viele andere wie Bäcker, Metzger, Schausteller, Künstler und viele mehr.

Plötzlich wird den Menschen in Deutschland bewusst, wie schlecht die Einkommenssituation in diesen Bran-

chen und vielen Berufen wie der Pflege ist. Ich bin sicher, nach der Krise wird es eine höhere Wertschätzung für diese Bereiche sowie für regionale Produkte geben und damit auch die Bereitschaft, mehr zu bezahlen.

Gerade die mittelständische Wirtschaft wird schnell davon profitieren, aber auch von der Tatsache, dass die Menschen ihren Sommerurlaub in Deutschland verbringen und ihr Geld vor Ort ausgeben. Die Nachfrage wird in manchen Bereichen nicht ganz so hoch sein wie vor der Krise, aber ganz sicher wird vieles profitabler und ökologisch sinnvoller sein.

Der Staat muss erkennen, wie wichtig der Mittelstand, Arbeitsplätze vor Ort und regionale Produkte sind. Er muss dort, wo die Gewinne hoch sind, mehr belasten – und umgekehrt. Weg von kompliziertem Denken, hin zu pragmatischen Lösungen. Wir haben die Chance auf eine gute Zukunft. ■

VERÄNDERUNG: Die Wirtschaft hat jetzt die Möglichkeit, sich langfristig zu verändern. Die Wirtschaftswelt nach Corona wird vermutlich eine andere sein. Wir erlauben uns, komplett neu zu denken und viele Abläufe und Verhaltensweisen auf den Prüfstand zu stellen.

Viele Mitarbeiter waren plötzlich zu Hause, und nahezu jeder kennt sich inzwischen mit unterschiedlichen Video-Konferenzsystemen aus. Bei einigen Unternehmen sind die Krankenstände zurückgegangen. Ist also ein höherer Home-Office-Anteil ein Vorteil? Benötigen wir überhaupt noch so viele Büroflächen?

Treffen mit Kunden fanden in den vergangenen Wochen online statt. Hier kann und darf sich jeder die Frage nach den zu fahrenden Kilometern, nach Übernachtungskosten oder insgesamt zu dem notwendigen Fuhrpark stellen.

Für einzelne Produktionsprozesse sollte man untersuchen, ob nicht die Investition in Automatisierung am eigenen Standort nachhaltiger ist als die Abhängigkeiten von externen, internationalen Produktions- und Lieferketten.

Zwei Monate Corona haben uns zwei Jahre Fortschritt bei der Digitalisierung eingebracht. Aber: Das, was jetzt ganz schnell eingerichtet wurde, muss konzeptionell nachgearbeitet werden. Welche Provisorien übernehmen wir langfristig? Wie kann ich Digitalisierung noch effizienter für mein Unternehmen einsetzen? Wo bieten sich online Möglichkeiten für mein Business-Modell? Habe ich Fragen zum Datenschutz vernachlässigt?

Auch wenn Corona viele von uns hart trifft, gilt es gesund zu bleiben und den Blick für die Chancen zu bewahren. ■



Peter Schubert ist Geschäftsführer der Softwarekontor GmbH, die sich mit fast 50 Mitarbeitern als Digitalisierungspartner für Software-Lösungen rund um IT und Cloud versteht.

?! **Wie denken Sie über diese Frage?** Schreiben Sie uns an leserbrief@pfalz.ihk24.de



Es lohnt sich, diesen
neuen Pragmatismus
zu bewahren.

Mit Pragmatismus und unkonventionellen Maßnahmen der Corona-Krise trotzen

Seit knapp vier Monaten stecken wir jetzt in der Coronakrise. Das Virus zwingt Regierungen rund um den Globus, ihre Volkswirtschaften und das gesellschaftliche Leben erheblich einzuschränken. Der Balanceakt zwischen zunehmenden Freiheiten und der Funktionsfähigkeit des Gesundheitssystems ist Deutschland – im Vergleich zu anderen Staaten – bisher recht gut gelungen. Die Bremsspurten in der Wirtschaft sind trotz des mächtigen Schutzschirms der Bundesregierung dennoch gravierend. Aus den über 10.000 Coronaberatungen, die unsere IHK in den vergangenen Wochen durchgeführt hat, wissen wir, dass vielen Betrieben das Wasser bis zum Hals steht.

Mit den Soforthilfen des Bundes wurde insbesondere Soloselbständigen und Kleinunternehmen geholfen. Mittelständische Unternehmen mit mehr als 30 Mitarbeitern haben dagegen in Rheinland-Pfalz bisher nur Darlehen, aber keine Zuschüsse erhalten. Dadurch wurde das Pulver für einen zweiten finanziellen Schuss trocken gehalten. Dieser Spielraum im Landeshaushalt muss nun genutzt werden, um auch mittelständische Unternehmen, die durch Corona in eine wirtschaftliche Notlage geraten sind, mit einer Finanzspritze schnell und unbürokratisch zu unterstützen.

Die Coronakrise ist kein Sprint, sondern ein Marathon. Vor den besonders betroffenen Betrieben, beispielsweise aus der Reise-, Messe- oder Kulturbranche, liegt eine lange Flaute. Ebenso werden Restaurants, Hotels und der Einzelhandel durch die notwendigen Einschränkungen deutlich weniger Umsatz machen als vor der Krise. Ihnen allen muss

langfristig geholfen werden, ansonsten droht – trotz der Wiederöffnungen – eine Pleitewelle ungeahnten Ausmaßes.

Nach der Corona-Krise sollte die Wirtschaft nicht nur durch klassische Konjunkturprogramme stimuliert werden. Genauso wichtig sind unkonventionelle Maßnahmen: Ein Moratorium muss für alle bereits geplanten Belastungen gelten, dem Handel helfen weitere verkaufsoffene Sonntage, der Industrie eine Reduzierung der Energiesteuern, den Restaurants das Aussetzen von Gebühren für Außengastronomie im öffentlichen Raum. Es gibt viele Möglichkeiten, die Konjunktur anzuschieben. Sie alle müssen genutzt werden.

Es gibt aber auch positive Nachrichten in der Krise: Auf einmal werden viele behördliche Verfahren und die Zusammenarbeit zwischen Betrieben pragmatisch ausgestaltet. Politik, Verwaltungen, Bürger und Betriebe arbeiteten vertrauensvoll und unbürokratisch zusammen. Der Handschlag – beziehungsweise sein kontaktloses Pendant – unter ehrbaren Kaufleuten zählt wieder. Daran müssen wir uns nach der Krise erinnern. Es lohnt sich, diesen neuen Pragmatismus zu bewahren – und Bürokratie nun dauerhaft auf ein notwendiges und verträgliches Maß zu stützen. ■

Albrecht Hornbach,
Präsident der IHK Pfalz



Jetzt immer dabei!

Das Wirtschaftsmagazin Pfalz online als E-Magazin. Einfach & bequem mit dem Tablet oder Smartphone die neue Ausgabe „durchblättern“.

www.pfalz.ihk24.de/e-magazin



RUND
20
PROZENT

des CO₂-Ausstoßes werden in Deutschland im **Verkehrssektor** verursacht, das sind **über 150 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr**.

Quelle: Umweltbundesamt 2019



© Firmenfoto

16

Freischwimmer:
Das Haus mit Leben füllen

© stockadobe.com - pickup



© stockadobe.com - Alexandr Vasilyev



32

Zutrittskampagne „Assistenzhund willkommen“

© stockadobe.com - LIGHTFIELD STUDIOS

34

IHKs erreichen Verbesserungen für Betriebe in der Corona-Krise



26

„Künstliche Intelligenz geht ihren Weg auch im Mittelstand“

08

Was uns in Zukunft antreibt

Alternativen Antrieben gehört die Zukunft, wenn wir unsere Klimaziele erfüllen wollen. Manche stecken noch in den Kinderschuhen, andere sind schon praxistauglich.

02 QUERBEET

03 IN EIGENER SACHE
Corona - alles anders?04 KONTROVERS
Nach Corona: Zurück zur Normalität oder große Veränderungen?05 PERSÖNLICH
Mit Pragmatismus und unkonventionellen Maßnahmen der Corona-Krise trotzen08-15 TITELTHEMA
Was uns in Zukunft antreibt

Vorteile und Nachteile alternativer Kraftstoffe und Antriebe | Wasserstoff-Pläne | „Die eine Wunderlösung wird's nicht geben“ | Batterien aus Kaiserslautern | „Jeder Lkw-Hersteller setzt auf ein anderes Pferd“ | Praxistauglich, plan- und bezahlbar | Prognose bis 2040

16-25 WIR IN DER PFALZ

26-27 INTERVIEW
Künstliche Intelligenz:
„Jede Technologie hat ihre Zeit.“

28-33 SERVICE & TIPPS

34 NEUES AUS RHEINLAND-PFALZ

35 FEIERABEND

36 GASTKOMMENTAR
Veränderung ist Normalzustand

Was uns in Zukunft antreibt

UM FAST
33
PROZENT

sanken die Kohlendioxid-Emissionen bei Lkws seit 1995. Weil aber mehr Lkws unterwegs sind, liegen die Emissionen im Straßengüterverkehr heute um 22 Prozent höher als 1995.

Quelle: Umweltbundesamt

Manche stecken noch in den Kinderschuhen, manche überzeugen schon auf der Straße: Alternative Antriebe sind Konzepte zum Antrieb von Fahrzeugen, die sich in Energieart oder konstruktiver Lösung von den auf dem Markt verbreiteten Antriebstechniken unterscheiden. Solche Techniken lassen hoffen, dass sich Probleme herkömmlicher Antriebe, die die Umwelt belasten und fossile Rohstoffquellen wie Erdöl erschöpfen, lösen lassen. Eine Umstellung auf alternative Antriebe legt den Grundstein für eine Energiewende in Mobilität und Verkehr.

Der Wettlauf um die Antriebe der Zukunft hat längst begonnen: Deutschland will seine Klimaziele erfüllen und muss dafür einiges tun – auch im Straßenverkehr. Selbst die Corona-Pandemie hat an dieser Notwendigkeit nichts geändert. Während einige Politiker, Branchenvertreter und Experten die Klimavorgaben wegen Corona lockern wollen, wird die CO₂-Reduktion von vielen Unternehmen bereits als Wettbewerbsvorteil gesehen. Denn: Alternativen Antriebskonzepten gehört die Zukunft – bloß welchen?

Blick zurück nach vorn

In großen Städten wie New York oder London sind vier von zehn Automobilen leise und sauber unterwegs, keine Abgase, kein Lärm. Der Durchbruch der E-Mobilität steht unmittelbar bevor – eine Zukunftsvision? Mitnichten! Was heute kaum noch jemand weiß: Von 1915 bis Mitte der 1920er Jahre wurden E-Fahrzeuge als überlegen angesehen, manche von ihnen schafften über 100 Kilometer. Die Verbrenner überholten die E-Fahrzeuge erst, als es möglich wurde, auf längeren Strecken unterwegs zu



sein, sowie wegen fehlender Lademöglichkeiten außerhalb der Städte und wegen des Preises.

Unterschiedliche Anforderungen brauchen flexible Lösungen

Damals wie heute also ähnliche Probleme, mit dem Unterschied, dass nicht nur der Elektroantrieb mit Diesel und Benzin in Wettstreit tritt: Unterschiedliche Modelle, Kraftstoff- und Antriebsarten konkurrieren miteinander; was sich durchsetzen wird, ist noch nicht entschieden. Klar ist indessen, dass es zumindest mittelfristig nicht nur eine einzige Lösung bei Motorentechnik und Kraftstoffen geben wird. Denn je nach Anwendung und Erfordernis in Transport und Logistik schlagen die unterschiedlichen Talente von Antrieben in die eine oder andere Richtung zu Buche.

Bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen im Verkehr um 40 Prozent sinken, wenn Deutschland die auf der Pariser Klimakonferenz vereinbarten Ziele erreichen will. Momentan scheint es so, als wäre das nur mit batteriebetriebenen Elektroautos zu schaffen. Doch sie sind nicht der einzige Weg zu weniger Treibhausgasen und gesünderer Luft. Autos mit sparsameren Verbrennungsmotoren und nicht-fossilen Treibstoffen können eine Alternative sein, ebenso wie die Brennstoffzelle, die Wasserstoff umwandelt und dabei Strom erzeugt.

Elektroantrieb lohnt erst nach vielen Kilometern

Ein Elektroauto ist in der Anschaffung meist teurer als ein Benziner oder Diesel. Und je nachdem, wie groß und schwer ein Elektroauto ist und wo man es überwiegend nutzt, lohnen sich reine Batteriefahrzeuge aus ökologischer Sicht erst nach Tausenden Kilometern. Zu diesem Ergebnis kommt unter anderem eine Ökobilanz des ADAC aus dem Jahr 2018. Das schlechte Abschneiden liege unter anderem an der aufwendigen Herstellung der Batterien, bei der viele Treibhausgase freigesetzt werden. Entscheidend ist auch der noch ungünstige Strommix mit einem hohen fossilen Anteil. Ein weiterer Nachteil des E-Autos ist die Infrastruktur: Auch wenn für Rheinland-Pfalz mehr als 1.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen verzeichnet sind, gibt es immer noch relativ wenige Schnellladestationen.

Der Hybrid punktet im Stadtverkehr

Hybridlösungen nutzen eine Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor. Die Batterie für den Elektroantrieb wird entweder während der Fahrt aufgeladen oder, beim sogenannten Plug-in-Hybrid, an einer Steckdose

bzw. Ladestation. Plug-in-Hybride können einige Dutzend Kilometer elektrisch fahren, was im Stadtverkehr und für Berufspendler meist ausreicht. Auf längeren Strecken übernimmt der Verbrennungsmotor. Die Batterie ist leichter als bei reinen Elektroautos. Außerdem hat der Hybrid mehr Reichweite, weil er auf den Verbrenner ausweichen kann. Am besten schneidet der Hybrid ab, wenn man die elektrische Unterstützung mit einem CO₂-armen Antrieb kombiniert, wie zum Beispiel einem Erdgasmotor.

Fahren mit Wasserstoff

Bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen wandelt eine Brennstoffzelle Wasserstoff und Sauerstoff in Wasser um. Dabei wird Strom erzeugt. Die Reichweite ist größer als bei vielen batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und das Betanken geht schneller als das Aufladen von Batterien. Allerdings scheitert diese Antriebsvariante bislang noch daran, dass es nur wenige Wasserstoff-Tankstellen gibt, rund 100 sind es derzeit deutschlandweit. Doch rund 1.000 mindestens müssten es sein. Außerdem sind Brennstoffzellen-Fahrzeuge (noch) teuer.

Was alternative Kraftstoffe leisten

Erdgas: Die Schadstoffemissionen sind deutlich geringer als etwa bei Diesel. Der CO₂-Ausstoß ist um ein Viertel niedriger. Damit liegen Erdgasautos in vielen Fällen vor Elektroautos, die mit dem deutschen Strommix fahren. Außerdem geht das Tanken von Erdgas an rund 1.000 Erdgastankstellen bundesweit zügig vonstatten.

LPG: Autogas ist ein Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas) auf Erdölbasis. Es handelt sich um ein Propan- und Butan-Gemisch, das im Tank flüssig ist. Es verbrennt schadstoffarm, ist günstig und noch steuerbegünstigt, aber fossil.

Biomethan: Erdgas besteht hauptsächlich aus Methan, und das lässt sich auch aus Biogas gewinnen, das aus nachwachsenden Energiepflanzen stammt oder aus Reststoffen wie Stroh. Das Potenzial wäre groß: Das Deutsche Biomasseforschungszentrum in Leipzig schätzt, dass sich alleine mit Biomethan aus Reststroh vier Millionen Fahrzeuge betreiben ließen.

Biokraftstoffe: Das sind etwa Biodiesel aus Pflanzenöl und tierischem Fett sowie Bioethanol, das unter anderem dem E10-Benzin beigemischt wird. 2018 deckten Biokraftstoffe in Deutschland rund fünf Prozent des Energieverbrauchs im Verkehr ab. Ihr Vorteil: Sie sparen gegenüber fossilen Kraftstoffen über 80 Prozent Treibhausgase ein, so das Deutsche Institut für Wirtschafts-

MEHR ALS
90
PROZENT

des deutschen **Wasserstoffs** werden derzeit noch mit **fossilem Erdgas erzeugt**, was die Klimabilanz im Verkehr nicht verbessert.

Quelle:
Shell Wasserstoffstudie 2017

forschung. Bei Verwendung von Abfallprodukten wie Gülle und anderen Reststoffen könnten Biokraftstoffe erheblich zur Klimaschutz beitragen.

Künstliches Erdgas: Wenn es mit Hilfe von regenerativem Strom aus Wasser und CO₂ hergestellt würde, ließe sich die CO₂-Bilanz deutlich verbessern und der Gesamt-CO₂-Ausstoß reduzieren. In Deutschland gibt es Dutzende Forschungs- und Pilotanlagen, die künstliches Erdgas und auch Wasserstoff erzeugen.

E-Fuels: Das sind flüssige synthetische Kraftstoffe. Nutzt man für deren Herstellung Strom aus erneuerbaren Quellen und CO₂ aus der Luft, dann sind sie annähernd klimaneutral. Zudem benötigen E-Fuels keine neue Tankstellen-Infrastruktur und keine neuen Antriebe. Der Nachteil: Der Aufwand, flüssigen Kraftstoff künstlich herzustellen, ist höher als bei synthetischem Erdgas. Löhnen würde sich das nach Expertenmeinung, wenn man E-Fuels in sonnen- und windreichen Ländern herstellt, wo

regenerativer Strom in großen Mengen gewonnen werden kann.

Fazit: Den einen umweltfreundlichen Antrieb für alle Fahrzeugarten wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Ob E-Antrieb, Gasmotor, E-Fuels oder Brennstoffzelle und Wasserstoff – es ist noch offen, welche Antriebe und Treibstoffe sich in den einzelnen Mobilitätsbereichen durchsetzen werden. Grundvoraussetzung sind allerdings ideologiefreie Bewertungen der Alternativen.

Möglich ist vieles, zeigt ein Blick zurück auf den Anfang des 20. Jahrhunderts: Erst nach 103 Jahren ist der älteste Rekord der Automobilgeschichte gefallen. Der Weltrekord von 205 Stundenkilometern aus dem Jahr 1906 wurde mit einem Dampfwagen, dem Stanley Steamer, erzielt. Erst 2009 konnte er geschlagen werden, und zwar mit einem Dampffahrzeug, das seine Antriebskraft von 360 PS aus einer zweistufigen Dampfturbine mit Flüssiggas-Antrieb gewinnt. Es erhöhte die Bestmarke unter Dampf auf 238 Stundenkilometer. ■ (Marion Raschka)

MRN erhält Wasserstoff-Förderung

Das MRN-Projekt H2Rivers erhält 20 Millionen Euro Wasserstoff-Fördermittel vom Land Baden-Württemberg für ein integriertes regionales Wasserstoffkonzept. Unter der Führung der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH fokussiert sich das Konsortium „H2Rivers“ im Wesentlichen auf Mobilitätsanwendungen. Dazu gehören Busse, Müllfahrzeuge, Brennstoffzellen-Pkws, Flurförderfahrzeuge und Fahrzeuge für den Straßendienst. Ein Wasserstoff-Hub mit einer Hochdruckverdichtungsanlage, öffentliche Wasserstofftankstellen verteilt auf die Region und die für den Transport erforderlichen Trailer sollen geschaffen werden. Insgesamt sollen zusätzlich zu den Fördermitteln weitere 80 Millionen Euro investiert werden. ■ (mara)

www.m-r-n.com

Vorteile und Nachteile alternativer Kraftstoffe und Antriebe

		Pro	Contra
alternative Kraftstoffe	Autogas (LPG)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2022 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ ab 2023 regulärer Steuersatz ✗ höherer Verbrauch gegenüber Benzin
	Erdgas (CNG)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ geringerer CO₂-Ausstoß gegenüber Benzin ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2026 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ ab 2026 regulärer Steuersatz ✗ Fahrzeug schwerer ✗ Tankstellennetz nicht flächendeckend ✗ eingeschränkter Kofferraum
	Bioethanol	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ höhere Motorleistung möglich ✓ preisgünstig 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Konkurrenz zum Nahrungsanbau ✗ Produktion erfordert viel Energie
	Biodiesel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ preisgünstig 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Produktion erfordert viel Energie ✗ Stickstoffemission hoch
alternative Antriebe	Elektro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ keine direkten Emissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ Einfluss Batterie auf Gesamt-Ökobilanz ✗ Reichweite meist begrenzt
	Hybrid	<ul style="list-style-type: none"> ✓ innerstädtischer Verbrauch niedrig ✓ keine Emissionen auf Kurzstrecken ✓ höhere Reichweite gegenüber Elektroauto 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ eingeschränkter Kofferraum
	Wasserstoff	<ul style="list-style-type: none"> ✓ keine direkten Emissionen ✓ hohe Reichweite 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Herstellung energieintensiv ✗ wenige serienreife Modelle ✗ wenig Lade-Infrastruktur

Die Schweiz prescht vor

Die Schweiz will Tausende Brennstoffzellen-Trucks auf die Straßen bringen. Lieferant ist der koreanische Hyundai-Konzern. Bis Jahresende werden die ersten 50 Lkws – Reichweite rund 400 Kilometer – Waren für die Handelsgruppe Coop ausliefern. Bis 2023 soll ein flächendeckendes Netz von Wasserstofftankstellen das Land überziehen. Hinter der Offensive steht der Verein H₂ Mobilität

Schweiz mit Vertretern aus Transport-, Einzelhandels- und Tankstellenbranche. Bis 2025 sollen 1.600 Wasserstoff-Lkws durch die Schweiz rollen. Ein entscheidender Wettbewerbsvorteil bei den Eidgenossen ist die Schwerkverkehrsabgabe, die viele Tausend Euro pro Jahr und Lkw kostet und in der Gesamtkostenbetrachtung den Wasserstoff-Lkw wettbewerbsfähig gegenüber dem Diesel-Truck macht. Neben Hyundai arbeiten derzeit auch Toyota und das US-Unternehmen Nikola mit Bosch-Beteiligung am Wasserstoff-Lkw. ■ (mara)

« Ende 2020 sollen 50 Hyundai Xcient Fuel Cell auf Schweizer Straßen rollen. Er bezieht den für den Antrieb benötigten Strom von zwei 95-kW-Brennstoffzellen.

Foto: Hyundai



Wasserstoff-Pläne

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group haben im April eine vorläufige Vereinbarung zur Gründung eines neuen Joint Ventures unterzeichnet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern. Daimler will alle seine Brennstoffzellen-Aktivitäten in dem Joint Venture zusammenführen. Die beiden Unternehmen wollen in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts schwere Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge für den Fernverkehr in Serie anbieten.

Darüber hinaus will Daimler seine Elektro-Busse der Marke e-Citaro ab 2022 mit

einer Brennstoffzelle ausstatten, um die Reichweite zu erhöhen. Gefördert wird die Technik vom BMVI. Die Entwicklung des batterieelektrischen Stadtbusses mit Brennstoffzelle unterstreicht laut Unternehmen das Ziel, bis zum Jahr 2039 in Europa, Japan und den Nafta-Staaten nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind. Daimler arbeitet außerdem an einer tiefkalten Wasserstofflösung für Brennstoffzellen-Trucks. Weil grüner Wasserstoff größtenteils importiert werden müsse, sei die Verflüssigung auf minus 253 Grad Celsius auch für den Transport sinnvoll. ■ (mara)

Nationale Wasserstoffstrategie

Als politischer Meilenstein steht die Verabschiedung einer nationalen Wasserstoffstrategie an. Die Erwartungen sind hoch, denn der Bundeswirtschaftsminister hat die Forderung gestellt: „Deutschland muss beim

Wasserstoff die Nummer 1 werden!“ Ende Januar legte das BMWi einen umfassenden Vorschlag vor, der mit den beteiligten Ministerien abgestimmt werden muss – das Ergebnis steht noch aus. Zeitgleich veröffentlichten die Fernleitungsnetzbetreiber eine Netzkarte, die

eine deutschlandweite Wasserstoffinfrastruktur von fast 6.000 km Länge vorstellt. Das deutsche Wasserstoffnetz basiert zu über 90 Prozent auf bestehenden Erdgasleitungen. Die Botschaft: Ein Großteil der künftigen Verbraucher von Wasserstoff in den Sektoren Industrie, Mobilität und Wärme lässt sich über das bestehende Leitungssystem kostengünstig mit den „Zapfstellen“ verbinden. ■ (mara)

 www.bmbf.de,
Stichwort Nationale Wasserstoffstrategie

Wasserstoff aus Abfällen

Statt Müll zu deponieren, könnte man die nutzbare Energie recyceln und Wasserstoff herstellen, der wiederum direkt im Einsatz von Müllfahrzeugen den Wirtschaftskreislauf nachhaltig und klimaschonend schließt. Auf Einladung der Metropolregion und von e-mobil Baden-Württemberg trafen sich Vertreter aus der kommunalen Abfallwirtschaft und in-

teressierten Unternehmen, um die alternative und umweltfreundliche Erzeugung von Wasserstoff zu diskutieren. Bei der Veranstaltung wurden Müllfahrzeuge vorgestellt, die künftig mit Wasserstoff und Brennstoffzelle emissionsfrei betrieben werden. Vier solcher Müllsammler sollen bereits in naher Zukunft in unserer Region eingesetzt werden. ■

Lotsenstelle für alternative Antriebe

Visionen für die Energiewende praktisch umsetzen – dabei hilft in Rheinland-Pfalz die Lotsenstelle für alternative Antriebe. Neben der Elektromobilität (batterieelektrisch und mit Brennstoffzelle) werden auch Bio- oder synthetische Kraftstoffe berücksichtigt. Die Lotsenstelle unterstützt Kommunen und Unternehmen bei

- der Einstiegsberatung, etwa zur Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe oder zur Errichtung von Ladeinfrastruktur;
- der Vermittlung von praxiserfahrenen Akteuren, z. B.

über das Patenprogramm „Kommunalelektisch“;

- der Vernetzung von Kommunen und Interessensgruppen für den Erfahrungsaustausch, z. B. im Netzwerk Elektromobilität. ■

INFO

Dr. Peter Götting
Projektleiter Lotsenstelle
0621 5957-3852
peter.goetting@
energieagentur.rlp.de



Sieht Chancen in synthetischen Kraftstoffen und kraftstoff-flexiblen Motoren: Michael Günthner, Leiter des Lehrstuhls für Antriebe in der Fahrzeugtechnik an der TU Kaiserslautern.



BIS 2030

sollen nach einer Schätzung von Bosch **zwei von zehn Elektrofahrzeugen** weltweit **mit Wasserstoff** angetrieben werden.

„Die eine Wunderlösung wird's nicht geben“

Sein Lehrstuhl erforscht emissionsarme und ressourcenschonende Fahrzeugantriebe, alternative Antriebe sowie neue Brennvorfahren und alternative Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren. Prof. Dr.-Ing. Michael Günthner, Leiter des Lehrstuhls für Antriebe in der Fahrzeugtechnik an der Technischen Universität Kaiserslautern, plädiert für eine ergebnisoffene Forschung und Entwicklung.

Wie sieht der Forschungsstatus momentan aus? Gibt es ideologiefreie Vergleiche?

Gegenwärtig wird an vielen verschiedenen Antriebsarten geforscht, weil wir für unterschiedliche Anwendungen die jeweils beste technische Lösung brauchen. Auf absehbare Zeit erwarte ich einen Mix, die eine Wunderlösung wird's nicht geben. Deshalb plädiere ich vehement dafür, den Lösungsrahmen nicht im Vorfeld einzuschränken und technologieoffen zu forschen: Da sind einerseits die rein elektrischen Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle, zum zweiten die kombinierten, hybriden Antriebe und drittens alternative Kraftstoffe wie E-Fuels und Biokraftstoffe aus regenerativer Herstellung.

Welchen Antrieben wird die Zukunft gehören, welche Technologien bieten die besten Zukunftsaussichten?

Abgesehen vom technisch Machbaren muss man vor allem die Anwendungsfälle unterscheiden. Für den innerstädtischen Verkehr eignen sich batterieelektrische Fahrzeuge auf jeden Fall. Denn in Ballungsräumen wird die Luftqualität großgeschrieben, hier sind elektrische Antriebe attraktiv. Allerdings nicht für die CO₂-Bilanz, denn die Emission wird damit momentan nur weg vom Fahrzeug auf die Kraftwerke verlagert. Das wird aber besser, je mehr regenerativen Strom wir künftig in den Mix bekommen. Ein weiteres Thema: die Herstellung, insbesondere die der Batterien, die sehr energieaufwendig ist und deshalb viel CO₂ erzeugt.

Lange Strecken und hohe Nutzlasten dagegen brauchen eine höhere Energiedichte, die man nicht so schnell mit Batterien abdecken können. Sonst würde der Lkw mehr Batteriegewicht als Nutzlast transportieren. Außerdem spielt hier die

Geschwindigkeit bei der Betankung eine Rolle, womit man bei flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen landet, die allerdings nicht zwingend fossil sein müssen: Biogas, Pflanzenöle, Alkohol- und synthetische Kraftstoffe sind denkbar. Es gibt heute schon Gasmotoren, die mit Erdgas oder Biogas und niedrigerem CO₂-Ausstoß betrieben werden und die sich problemlos mit synthetischem Methan betreiben lassen, und zwar ohne dass die Motorentechnik verändert werden muss.

Was bedeuten die Umstellungen für die CO₂-Bilanz?

Wenn wir die CO₂-Ziele im Verkehr erreichen wollen, dann müssen wir unbedingt die Bestandsflotte mit erfassen. Denn wir können nicht aus dem Stand alle Fahrzeuge oder Motoren ersetzen, das würde viel zu lange dauern. Wir benötigen CO₂-arme Kraftstoffe, mit denen die bestehende Motorentechnik zurechtkommt.

Welche Rolle können synthetische Kraftstoffe spielen?

Das Ausgangsprodukt von synthetischen Kraftstoffen – flüssig oder gasförmig – ist immer Wasserstoff, der idealerweise mit regenerativem Strom erzeugt wird. Man kann Wasserstoff direkt als Kraftstoff nutzen, was längerfristig erstrebenswert ist. Die Brennstoffzelle ist gerade für Nutzfahrzeuge in Zukunft eine praktikable Möglichkeit. Mittelfristig und um mit der Bestandsflotte kompatibel zu sein, kann man den Wasserstoff zu flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen synthetisieren, den sogenannten E-Fuels. Im ersten Schritt könnten diese als Drop-in-Kraftstoffe die fossilen Brennstoffe ersetzen und sogar deren Infrastruktur wie Tankstellen nutzen. Da E-Fuels klimaneutral hergestellt werden könnten, hätten wir einen geschlossenen CO₂-Kreislauf.

Als Nachteil wird oft der geringe Wirkungsgrad durch die mehrfache Umwandlung angeführt. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Deutschland wird auch in vielen Jahren seinen Energiebedarf nicht vollständig aus eigenen regenerativen Quellen decken können. Wenn aber der Strom aus Regionen mit viel Sonne oder Wind – etwa dem Nahen Osten oder Afrika – kommt, relativiert sich der Wirkungsgrad-Nachteil. Denn man könnte dort E-Fuels herstellen, wo regenerativer Strom anfällt, und die Energie so auch gut transportieren.

Welche rechtlichen Hürden sind im Moment die höchsten?

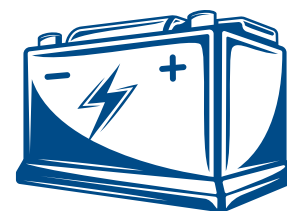
Von rechtlicher Seite stellt sich die Frage, wie wir E-Fuels schnellstens in den Markt bringen können. Da nach geltender EU-Gesetzgebung die CO₂-Bilanzierung rein am Auspuff stattfindet, haben synthetische Kraftstoffe aktuell noch einen Nachteil. Es wird nicht berücksichtigt, dass bei E-Fuels das später ausgestoßene CO₂ bei der Herstellung aus der Luft entnommen werden kann. Auf der anderen Seite wird bei batterieelektrischen Antrieben die Vorkette im Prozess mit ihrem CO₂-Ausstoß gar nicht berücksichtigt, was sie aber müsste. Das führt zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Klimaschutzes. Es fehlt also der

Anreiz, synthetische Kraftstoffe und daran angepasste Antriebe zu entwickeln. Beseitigen könnte man das Hindernis, indem man die Vorkette bei allen Antrieben gleichermaßen bilanziert und auf dieser Basis vergleicht. Schneller ginge es allerdings, wenn übergangsweise ein Mindestanteil CO₂-neutraler Komponenten im Tankstellenkraftstoff gesetzlich vorgeschrieben würde. Den Anteil könnte man sukzessive hochfahren und damit den Umstieg erzwingen.

Welche technischen Herausforderungen erwarten uns in Zukunft?

Um innerhalb der kommenden 20 Jahre zu einer CO₂-neutralen Wasserstoffwirtschaft zu gelangen, müssen wir frühzeitig in Infrastruktur investieren, zum Beispiel in ein Tankstellennetz. Da Wasserstoff vergleichsweise energiedicht ist, müsste das nicht so engmaschig sein wie das Ladenetz für E-Autos. Darüber hinaus muss für deren optimale Wirtschaftlichkeit weiter an Wasserstoff-Verbrennungsmotoren, den heute noch sehr teuren Brennstoffzellen und der Tanktechnologie geforscht und entwickelt werden. Dafür bedarf es öffentlicher Förderung. ■ (mara)

 laf.mv.uni-kl.de



Batterien aus Kaiserslautern

Das geplante Batteriewerk in Kaiserslautern von Opel und PSA gemeinsam mit dem französischen Batteriehersteller Saft kann starten. Im Jahr 2024 soll voraussichtlich mit der Serienproduktion begonnen werden.

Die Partner investieren nach eigenen Aussagen gemeinsam zwei Milliarden Euro und wollen langfristig rund 2.000 Arbeitsplätze in Kaiserslautern schaffen. Etwa eine halbe Million Fahrzeuge jährlich könnten zukünftig mit Batteriezellen ‚Made in Kaiserslautern‘ versorgt werden.

Mit Ökostrom betrieben, ist der E-Antrieb an Effizienz kaum zu überbieten und punktet vor allem auf der Kurzstrecke und im Stadtverkehr: Heute schaffen High-End-Elektrofahrzeuge gut 400 Kilometer. Für das geplante Batteriewerk tut sich ein großer Absatzmarkt auf. Das Handicap: In der Herstellung emittiert ein E-Auto durch die Batteriefertigung mehr CO₂ als ein klassi-

scher Pkw. Und im Gegensatz zum Benziner dauert das Tanken beziehungsweise Aufladen nicht Minuten, sondern Stunden. Lediglich an wenigen Schnellladestationen dauert das Laden etwa eine Viertelstunde.

Hinzu kommt, dass die Lebensdauer eines Akkus bei etwa zehn Jahren liegt. Trotz vieler Weiterentwicklungen sind die Geräte noch immer relativ groß und schwer, außerdem ist die Entsorgung problematisch. Entwickler setzen jetzt ihre Hoffnungen in leichtere und langlebigere Lithium-Ionen-Batterien, wie sie etwa in Laptops benutzt werden. Bis diese aber weltweit in großem Stil eingesetzt werden können, wird es laut Experten noch einige Jahre dauern. ■ (mara)



Wir wollen die **besten und nachhaltigsten Batterien** in Deutschland und Europa bauen. Ich bin überzeugt, dass Batteriezellen aus **Kaiserslautern neue Maßstäbe** bei der CO₂-Bilanz und Nachhaltigkeit **setzen können**.

Bundeswirtschaftsminister
Peter Altmaier



⬆ Sieht die Zukunft im Wasserstoff: Spediteur Volker Nuss.

„Jeder Lkw-Hersteller setzt auf ein anderes Pferd“

Das Transportgewerbe wartet in Sachen Antriebstechnik auf klare Vorgaben des Gesetzgebers. So auch die Spedition Nuss in Wörth. Das Unternehmen hat 75 Zugmaschinen mit 150 Trailern im Einsatz und beschäftigt insgesamt über 180 Mitarbeiter.

Die komplette Flotte des Transport- und Logistikdienstleisters Nuss ist seit drei Jahren mit Euro6-Dieselmotoren ausgerüstet. Über Alternativen denkt Volker Nuss, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Nuss und des Logistik Center Nuss GmbH, schon länger nach: „Mitte 2019 gab es bei uns einen Denkansatz in Richtung Gasmotoren mit Flüssiggas (LNG)“, erinnert sich der Spediteur. „Die Idee scheiterte für uns jedoch an drei wesentlichen Punkten: 1. Das Tankstellennetz in Deutschland ist derzeit nicht gut genug ausgebaut. 2. Die Mehrkosten wurden lediglich mit 40 Prozent (circa 12.000 Euro) gefördert und eine Befreiung von der Maut wurde befristet von Januar 2019 bis Dezember 2020 eingeräumt. 3. Unklarheit bestand bei der Vermarktung der gebrauchten Fahrzeuge nach fünf Jahren. Mit den seither erzielten Verkaufspreisen für die gebrauchten Diesel-Lkw konnte man bisher planbar diese Einnahme für anstehende Neuinvestitionen verwenden.“

Die Spediteure wären bereit zu investieren

Eine echte Alternative für die Zukunft sieht Volker Nuss im Wasserstoffantrieb mit

Brennstoffzellen. Er verweist auf das Nachbarland Schweiz, wo in diesem Jahr die ersten Wasserstoff-Lkws unterwegs sind. „Wenn Politik und Hersteller auch bei uns gemeinsam in diese Richtung marschieren würden, nähmen Spediteure auch Geld in die Hand“, ist er überzeugt. „Im Moment betanken wir unsere Lkws zu 95 Prozent an der eigenen Diesel-Tankstelle. Wenn wir langfristig Planungssicherheit hätten, würden wir auch in eine eigene Wasserstoff-Tankstelle investieren. Diese könnte dann auch für Kollegen zur Betankung zur Verfügung gestellt werden.“

Alle Beteiligten müssen in die gleiche Richtung gehen

Nuss versteht vor allem die Uneinigkeit unter den Fahrzeuganbietern nicht: „Derzeit setzt praktisch jeder Lkw-Hersteller auf ein anderes Pferd“, hat er den Eindruck. Dabei hätte man in Deutschland die Möglichkeit, dank des steigenden Anteils an regenerativ erzeugter Energie ressourcenschonend Wasserstoff zu gewinnen. „Wenn alle in die gleiche Richtung gehen würden, wäre auch die passende Infrastruktur in kurzer Zeit machbar.“ ■ (mara)

Firmenfoto



⬆ Sieht staatliche Stellen in der Pflicht: Nicole Rabold, Leiterin des Geschäftsbereichs Infrastruktur und Digitale Wirtschaft der IHK Pfalz.

Praxistauglich, plan- und bezahlbar

Um kostspielige Fehlinvestitionen zu vermeiden, müssen besonders bei gewerblich genutzten Flotten die Technologien auf den Anwendungsfall abgestimmt werden. Die IHK Pfalz plädiert für ein umfassendes Förderpaket durch den Gesetzgeber.

Gerade im Liefer- und Schwerlastverkehr bringen Verbrennungsmotoren Vorteile, die kein alternativer Antrieb in sich vereinigt. Die wesentlichsten Kriterien sind:

- maximale Leistung (Beschleunigung, Steigungen)
- Stabilität bzw. Konstanz der gespeicherten und an Bord vorgehaltenen Energie

- akzeptable Tankprozedur (Sicherheit, Dauer und Wirkungsgrad der Gesamtenergiekette)
- Sicherheit für Insassen und Umgebung
- Reichweite

Weil alternative Antriebe im Schwerlastverkehr viele Wünsche erfüllen müssen, sind sie teuer, vor allem in der Anschaffung.

Foto: Latz

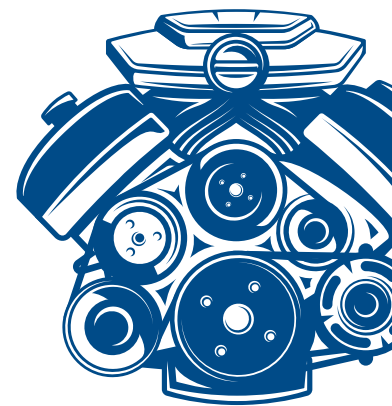
Trotzdem macht Nicole Rabold, Leiterin des Geschäftsbereichs Infrastruktur und Digitale Wirtschaft der IHK Pfalz, die Erfahrung, dass Spediteure und Logistiker durchaus offen sind für innovative Lösungen. „Quer durch alle Branchen ist klar, dass wir uns bewegen müssen, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen. Auch das Transportgewerbe will die Chance ergreifen, allerdings stimmt der Rahmen oft nicht. Unternehmer müssen hohe Investitionen für alternative Antriebe tätigen, für kleinere und mittlere Unternehmen ist das meist schwierig, sie fühlen sich alleingelassen.“

Kleine und mittlere Unternehmen brauchen Planungssicherheit

Die IHK Pfalz sieht den Staat in der Pflicht: „Wir brauchen ganz dringend Ausbaupläne für eine Tank- und Ladeinfrastruktur, sonst sind alle Ideen zu alternativen Antrieben graue Theorie“, so die IHK-Pfalz-Expertin. „Außerdem brauchen wir attraktive, praktikable und marktreife Technologien, die Anschaffungskosten, Zuverlässigkeit und Lebensdauer berücksichtigen.“

Nicole Rabold hält das derzeitige Angebot noch nicht für gänzlich ausgereift. „Das macht es vor allem für kleinere Unternehmen schwierig, kurzfristig ihre Fuhrparks auf alternative Antriebe umzustellen.“ Nach ihrer Meinung sollte der Staat mit gutem Beispiel vorangehen und auch die eigenen Flotten mit alternativen Antrieben ausstatten: „Nur wenn der Staat in Vorleistung geht, wächst die notwendige Infrastruktur.“ Unterstützen könnten dabei auch Pkws, weil es sich zum Teil um die gleichen Tankstellen handeln würde.

Die IHK Pfalz fordert staatlicherseits ein Gesamtpaket, das bereits in der Forschung und Entwicklung einsetzt, die Anschaffung alternativ angetriebener Fahrzeuge finanziell unterstützt und die Betreiber bei Abgaben wie etwa Mautgebühren entlastet. „Die Unternehmen sind grundsätzlich bereit, ihren Anteil innerhalb eines Gesamtkonzeptes zu leisten und – zumindest nach und nach – umzusteigen“, so Rabold. „Doch dafür brauchen wir Planungssicherheit.“ ■ (mara)



INFO

Nicole Rabold
0621 5904-1500
nicole.rabold@
pfalz.ihk24.de

Prognose bis 2040

Die Shell Nutzfahrzeug-Studie „Diesel oder Alternative Antriebe – Perspektiven bis 2040“ wagt einen Blick in die Zukunft des Gütertransports.

Die Güterverkehrsleistung in Deutschland ist in den vergangenen 25 Jahren um 60 Prozent gewachsen und wird bis 2040 nochmals um 50 Prozent zulegen, so die Shell-Studie. Die Straße sei und bleibe der Hauptverkehrsträger für den Gütertransport. Die aktuelle Statistik stützt die Voraussagen: Der Straßengüterverkehr lag 2018 bei 3.750 Millionen Tonnen transportierter Waren, 2010 waren es noch 3.120 Millionen Tonnen.

In Deutschland waren 2019 mehr als 3,1 Millionen Lkws und 80.500 Busse (davon etwa 250 mit E-Antrieb) zugelassen. Dieselfahrzeuge halten einen Flottenanteil von über 90 Prozent. Laut Shell besitzt der Dieselantrieb als Standard für Nutzfahrzeuge weitere Effizienzpotenziale. Außerdem: Für Fernverkehrs-Lkws könnten Gasantriebe auf Basis verflüssigten Erdgases (LNG) eine Alternative darstellen.

Potenziale für Elektromobilität weisen nach Ansicht der Experten leichte Nutzfahrzeuge

und Fahrzeuge mit urbanen Fahrprofilen auf. Bis 2040 werden der Nutzfahrzeugbestand in Deutschland auf mindestens 3,5 Millionen Fahrzeuge steigen, die Lkw-Fahrleistungen nach Shell-Prognosen um 39 Prozent. Aufgrund von Effizienzfortschritten sinke der Energiebedarf aller Nutzfahrzeuge von heute bis 2040 um bis zu 13 Prozent; die gesamten CO₂-Emissionen gehen laut Berechnungen um rund ein Fünftel zurück.

Wegen des großen Zeithorizonts von 2016 bis 2040 hat Shell sowohl ein Trend- als auch ein Alternativszenario aufgemacht: Im Lkw-Bestand des Shell-Trendszenarios bleiben alternative Antriebe eher die Ausnahme. Im Alternativszenario kommt es in praktisch allen Fahrzeugklassen zu einem deutlich veränderten Antriebsmix. Rund ein Drittel der leichten Nutzfahrzeuge fahren hier elektrisch, 45 Prozent der schweren Lkws mit LNG oder E-Fuels sowie ein Drittel der Busse elektrisch. ■ (mara)



Mit der **nachhaltigen Förderung** des Wasserstoffs und der Brennstoffzellentechnologie besetzt die Metropolregion Rhein-Neckar ein bedeutendes Zukunftsthema, das die **Innovationsfähigkeit der Metropolregion unter Beweis stellt** und uns als attraktivem Wirtschaftsstandort nationale Sichtbarkeit verschafft.

Stefan Dallinger,
Vorstandsmitglied Verein
Zukunft Metropolregion
Rhein-Neckar



Freischwimmer GmbH

Das Haus mit Leben füllen

Die Renovierung des ehemaligen Hallenbad-Nord in Ludwigshafen ist fast abgeschlossen: Entstanden ist ein Zentrum für Innovation und Kultur. In den denkmalgeschützten Räumen finden künftig Coworking, Vorträge, Workshops und Events unter einem Dach statt.

„Die Idee von Coworking ist nicht, dass man einen Schreibtisch zur Verfügung stellt, es geht darum, insgesamt einen inspirierenden Rahmen zu bieten. Das ist der Unterschied, den wir machen wollen“, sagt Jozua Knol, Geschäftsführer der Freischwimmer GmbH. „Coworking lebt davon, dass es ein Umfeld gibt, wo man gerne sein möchte. Da ist es wichtig, dass man das Haus mit Leben füllt. Stille, wie in einer Bibliothek, ist nicht das, was wir möchten.“ Knol ist mit Herzblut dabei, hat Visionen für Freischwimmer, Ludwigshafen und die Region.

„Die Stadt Ludwigshafen hat ihre Impuls-Seiten, hier passiert viel“, sagt der gebürtige Holländer, der in Österreich, Belgien und Frankenthal aufgewachsen ist. „Da muss man mit einer gewissen Arroganz sagen, es lohnt sich, hierher zu kommen“, legt er nach. Und sein Enthusiasmus kommt nicht von ungefähr. Mit jahrzehntelanger internationaler Erfahrung in der Wirtschaft hat er einen ganzheitlichen Fokus, hat das große Bild im Blick. Antworten als Partnerstadt beispielsweise. Dort gebe es rund 350 etablierte Start-ups, er selbst habe gute Kontakte in die Gründerszene. Die Städtepartnerschaft könnte ihnen als Sprungbrett in den deutschen Markt dienen – Freischwimmer bietet dazu eine Plattform.

Auf vier Säulen beruht das Konzept, mit dem Freischwimmer alsbald durchstarten möchte: Spaces, Academy, Kultur und

Impuls. Unter Spaces fällt neben den bereits etablierten Coworking-Räumen auch das Freischwimmer als Event-Location. Die Academy bietet darüber hinaus Seminare für die Zukunftsgestaltung von Unternehmen sowie für Fach- und Führungskräfte. Kulturveranstaltungen wie Klassik- und Jazzkonzerte oder Lesungen sowie Impulsvorträge mit Gastrednern aus Wirtschaft, Politik und Kultur runden das Konzept ab. Dabei ist alles business-relevant, kann und soll zum Netzwerken mit Gleichgesinnten genutzt werden. „Und das alles findet in einem außergewöhnlichen Gebäude statt“, betont Knol.

Wo einst Kohl mit Gorbi saunierte – oder doch nicht?

Außergewöhnlich trifft es, denn das Freischwimmer – wie der Name schon anklingen lässt – ist das ehemalige Hallenbad Nord. Anlässlich des 100-jährigen

Stadtjubiläums spendete die BASF 1953 eine Million Mark zum Bau des Bads, das im Oktober 1956 eröffnete. „Das denkmalgeschützte Gebäude mit seinem filigranen Architekturstil der 50er Jahre präsentiert heute eindrucksvoll die damals prägenden baulichen Grenzen der Physik“, heißt es auf der Website. Selbst Helmut Kohl saunierte dort mit François Mitterrand und Michail Gorbatschow – zumindest der Legende nach. Wegen zu hohen Sanierungskosten schloss das Bad letztendlich im Jahr 2001.

Mittlerweile nutzt die Gemeinschafts-Müllheizkraftwerk Ludwigshafen GmbH das Wettkampfbecken im Kopfgebäude als Löschwasserbevorratung, und 2016 erwarb die heutige Freischwimmer GmbH als Tochter der Technischen Werke Ludwigshafen AG (TWL) die restlichen Gebäudeteile, bestehend aus Foyer, Sauna- und Lehrschwimmbekkenflügel.





Und damit haben Knol und seine Mitarbeiter von Freischwimmer Großes vor. Immerhin investierten die TWL laut Presseberichten bereits über zwölf Millionen Euro in das denkmalgeschützte Gebäude; genaue Zahlen will das Unternehmen erst nach der Fertigstellung vorlegen.

„Das Gebäude ist außergewöhnlich, die Räume strahlen etwas Besonderes, etwas Positives aus, wenn man so will“, beschreibt Knol das Ensemble. Die Coworking-Spaces sind im Umkleidebereich untergebracht; alte Spinde, die Umkleiden selbst und die Duschräume – sie alle sind originalgetreu erhalten, aber technisch top ausgestattet. Das Büromaterial ist inklusive. High-Speed-Internetzugang in den weiß gekachelten Räumen, Multifunktionsdrucker in der Duschnische, die freie Kaffeeküche mit Seifenhalter an den Wänden. Das alte Lehrschwimmbecken, in dem vor vielen Jahren Ludwigshafen-

ner Kinder plantschten, wird heute für Seminare und Vorträge für bis zu 130 Menschen genutzt, und im Foyer mit angeschlossener „Milchbar“ spielt bald die hauseigene Jazzband.

Für die Region, aber nicht provinziell

Den Charme, den viele Coworking-Spaces beispielsweise mit Industriestil in neuen Gebäuden versuchen nachzumodellieren, hat das Freischwimmer also quasi von Haus aus inne. Doch während andere sich mit damit zufriedengeben, schaut Knol bereits weiter: „Die Optik ist die Basis, das Haus ist nicht beliebig, daher darf der Inhalt nicht provinziell sein.“ Der Macher hat dabei die Region fest im Blick, schießt konkurrenzlustig nach Berlin, und bleibt doch Realist. In anderthalb Stunden ist Ludwigshafen von sehr vielen Gegenden aus gut erreichbar, verortet er das naheliegende Einzugsgebiet. Referenten für Impulsvorträge, Seminare oder Workshops

jedoch könnten von überall her kommen, deutschlandweit, international.

Im Juni noch sollten alle Arbeiten im Außenbereich des Freischwimmer planmäßig fertig werden. Dann könnte es eigentlich richtig losgehen – wenn es Corona nicht gäbe. Knol stand vor der Krise bereits in den Startlöchern: Im Herbst sollte es einen Energiegipfel geben, mit sieben Keynote-Speakern, inklusive Hausband und Networking. Urbanisierung und Smart City ist der Titel einer anderen geplanten Veranstaltung. Seminare zu agilem Arbeiten, Konfliktmanagement oder Design-Thinking, zusammen mit dem Hasso-Plattner-Institut, waren in der Pipeline. Die Staatsphilharmonie sollte Klassik im Innenhof des Schwimmbadkomplexes spielen, und ein Picknick-Konzert war angedacht. Lokale Winzer aus der Pfalz sollten dabei ausschenken und Weinseminare geben. Wann das Ganze wieder möglich sein wird, steht in den Sternen, aber das durchmischte Konzept ist an den Plänen erkennbar. In der Zwischenzeit ändert sich die Ausrichtung hin zu qualitativ hochwertigen Video-Konferenzangeboten sowie dem Streamen von Inhalten. An Ideen mangelt es dem Freischwimmer-Team offensichtlich ebenso wenig wie an Flexibilität und Umsetzungskompetenz. Knol: „Das ist kein Job wie jeder andere, das macht es spannend.“ ■

(Alexander Kessler)



Fachhandelsring GmbH

Kreatives Führungsteam

Frauen in Führungspositionen sind heute in vielen Unternehmen immer noch keine Selbstverständlichkeit. Anders verhält es sich für Sabine Wiegand, Geschäftsführerin der Fachhandelsring (FHR) GmbH. Ihr Unternehmensbeirat besteht nur aus Frauen – Männer findet man vermehrt im Außendienst.

Kräfte sind schwer zu finden, es gilt, Trends zu folgen.

Trendthema: Raumakustik

Eine dieser Entwicklungen liegt für Wiegand und den FHR im Thema Akustik. „Einrichtungsstile verändern sich, werden nüchterner, mit weniger Stoff und mehr harten Bodenbelägen“, beschreibt sie den Trend. In solchen Wohnungen und Häusern schallt es vermehrt, gerade auch in entsprechenden Büroräumen. Daher spezialisiert sich der FHR mehr und mehr auf Raumakustik. Plant ein Raumausstatter ein Projekt, kann er mit einem Akustikrechner die Raumakustik berechnen. In dem Programm sind alle Materialien wie Boden- oder Wandbeläge mit ihren DIN-Normen hinterlegt. So kann sich der Ausstatter beispielsweise ein Bild machen, wie sehr es in

einem Raum schallt – und wie er mit welchen alternativen Materialien eine bessere Raumakustik erreichen kann. „Akustik wird uns noch zehn Jahre beschäftigen, da sind wir erst am Anfang“, sagt Wiegand.

Das ursprüngliche Ziel des FHR, Einkäufe zum Vorteil aller im Verbund zu bündeln, ist heute also nur noch eines von vielen. Technische und Unternehmensberatung, Entwicklung von Werbestrategien oder Schulungen und Seminare zu aktuellen Themen wie der Digitalisierung sind dazugekommen.

Ein Ziel hat Wiegand für den FHR und für sich selbst: Bis sie irgendwann den Chefsessel an eine Nachfolgerin übergibt, soll die Zahl der Mitgliedsunternehmen im FHR von derzeit 870 Firmen auf 1.000 gestiegen sein. Bis dahin möchte sie den eingeschlagenen Weg fortsetzen, zumal sie sich beim FHR sehr wohl fühlt: „Wir verstehen uns hier wie eine große Familie.“ ■ (kes)

▼ Das Frauenteam vom Fachhandelsring: Sabine Wiegand, Julia Uhl, Petra Körber-Tscherner und Ann-Kathrin Schmidt (v.l.n.r.).

 www.fhr-verbund.de

Ann-Kathrin Schmidt, Julia Uhl und Petra Körber-Tscherner bilden das Team um Sabine Wiegand, die seit zwei Jahren den FHR leitet. „Das hat sich so ergeben“, sagt Wiegand und meint damit ihren eigenen Werdegang, aber auch die Zusammensetzung des Frauenteam. Wiegand ist bereits seit 39 Jahren beim Fachhandelsring tätig, der 1976 als Einkaufskooperation für die Bodenbelags- und Raumausstattungsbranche von Kurt Reichelt gegründet wurde, und von dem sie die Geschäftsleitung übernommen hat. „Wir müssen uns ein ganzes Stück härter durchsetzen – immer noch“, sagt Wiegand über die Frauenrolle im Beruf.

Von den 24 Mitarbeitern des FHR sind zwei Drittel Frauen – die Männer sind mehrheitlich im Vertrieb zu finden. „Das ist außergewöhnlich. In Verbundgruppen, Großhandel und Industrie sind fast keine Frauen in der Geschäftsleitung“, weiß Wiegand. Das Frauenteam sei sehr kreativ in der Konzeptentwicklung und sehr endverbraucherorientiert. Doch sonst habe man die gleichen Themen wie andere auch: Produkte wie Boden- oder Wandbeläge werden komplexer, Fach-



3 Fragen an Jennifer Reckow

Jennifer Reckow ist Gründerin und geschäftsführende Gesellschafterin der Processline GmbH, eine auf komplexe Veränderungsprojekte spezialisierte Unternehmensberatung mit Sitz in Speyer. Eines ihrer Themen, in ihrer Funktion als Mitglied des Bundesvorstands im Verband deutscher Unternehmerinnen (VdU e.V.), ist die Veränderung des tradierten Frauenbildes in der Wirtschaft.

Frau Reckow, brauchen Unternehmen heute noch eine Frauenquote?

Natürlich bräuchte es eine, aber der Zug ist abgefahren. Frauen sind heute viel besser ausgebildet, doch das spiegelt sich längst nicht in den Führungsebenen wider. Viele Unternehmen haben immer noch alte, eingefahrene Organisationsstrukturen, Diversity wird dort nicht gepflegt. Das ist auch eine Generationenfrage und ist viel mehr bei Traditionalisten oder Vertretern der Baby-Boomer-Generation zu erfahren. Mit der Generation X, also den Jahrgängen ab ca. 1965, und den darauffolgenden



Generationen verändert sich das langsam von selbst.

Was passiert in solchen Unternehmen?

Diesen Unternehmen laufen die Frauen weg. Frauen möchten meiner Erfahrung nach eine Führungsposition, weil sie Verantwortung übernehmen möchten, weniger wegen der Macht an sich. Macht interessiert Frauen oft nicht, sie wollen etwas bewegen. Wenn es also um eine Führungsposition geht, geben Frauen oft im Vorfeld auf, weil sie nicht dafür kämpfen wollen. Viele machen sich dann selbständig, ziehen sich aus der Wirtschaft zurück oder suchen sich eben Unternehmen mit entsprechenden Kulturen. Die gut ausgebildeten modernen Frauen – gerade die der

Generation X – sehen es gar nicht mehr ein, sich tradierten Unternehmenskulturen anzupassen.

Agieren Frauen in Führungspositionen anders als Männer?

Wer an der Spitze steht, ist in der Verantwortung, Diversity zu leben. Unternehmen werden dann interessant, wenn sie in den vier Bereichen Struktur, Kultur, digitale Reife und Strategie etwas zu bieten haben. All das muss ineinandergreifen. Weiblich geführte Unternehmen werden diesbezüglich langfristig verantwortungsvoller geführt. Was ich bei Unternehmerinnen erlebe, ist neben einem extrem großen Selbstbewusstsein ein konsensorientierter Führungsstil. Da sitzen alle an einem Tisch, Meinungen werden eingeholt, anstatt einsame Entscheidungen zu treffen ■ (kes)

UNSER WEITERBILDUNGS-ANGEBOT

- **Seminare** und **Kurzlehrgänge**
- Lehrgänge mit **IHK-Zertifikat**
- Prüfungsvorbereitung für **Industriemeister, Fachwirte, Fachkaufleute** und (Technische) **Betriebswirte** – entspricht Bachelor- und Master-Niveau
- **alle Themen des betrieblichen Alltags** von A wie Arbeitsorganisation bis Z wie Zeitmanagement
- **aktuelle Angebote** unter www.pfalz.ihk24.de/Weiterbildung

Ihre Weiterbildungs-Ansprechpartner an den vier IHK-Standorten sind:

Ludwigshafen + Kaiserslautern: Michael Csenda,
Tel. 0621 5904-1830, michael.csenda@pfalz.ihk24.de

Landau: Reiner Schemel,
Tel. 06341 971-2551, reiner.schemel@pfalz.ihk24.de

Pirmasens: Martin Bruhn,
Tel. 06331 523-2651, martin.bruhn@pfalz.ihk24.de

WEBINARE GEGEN DIE KRISE

www.pfalz.ihk24.de,
Nummer 4778328.

„Eine **Investition in Wissen** bringt noch immer die besten Zinsen.“

Benjamin Franklin



Weitere Informationen unter www.pfalz.ihk24.de

Weiterbildungsberatung: www.pfalz.ihk24.de/weiterbildungsberatung
Aufstiegsbonus: www.pfalz.ihk24.de/aufstiegsbonus

Weiterbildungsangebote weiterer regionaler und überregionaler Anbieter finden Sie im Internet, z. B. im Weiterbildungs-Informationssystem der IHK-Organisation (www.wis.ihk.de) und auf KURSNET der Bundesagentur für Arbeit (kursnet-finden.arbeitsagentur.de/kurs).



« Ambroise Forssman-Trevedy, Vorstandssprecher der WASGAU Produktions & Handels AG.

WASGAU Produktions & Handels AG

Sicherer Nachschub für die Regale

Wer Versorgungsengpässe vermeiden will, muss seine Lieferkette fest im Griff haben. Beim Handelskonzern WASGAU reicht diese von den Herstellern über das Zentrallager in Pirmasens bis hinein in die 75 Frischemärkte mit regionalem Schwerpunkt in Rheinland-Pfalz und dem Saarland.

Ob unter normalen oder den extremen Bedingungen der Corona-Krise: Der Lebensmitteleinzelhandel ist maßgebliche Drehscheibe bei der Versorgung der Haushalte mit allerlei Artikeln des täglichen Bedarfs. Damit die Regale vor Ort stets gut gefüllt bleiben, fährt WASGAU seine Verbrauchermärkte mit seiner 70 Lkw großen eigenen Flotte täglich an; auch die sechs Cash-and-Carry-Betriebe des Konzerns werden beliefert. Bis zum Vorabend können die Marktleiter per EDV ihre Order für den Folgetag abgeben.

Die Auslieferung erfolgt aus dem 33.000 Quadratmeter großen Zentrallager in Pirmasens, wo immer an die 13.000 verschiedene Artikel vorhanden sind. Leere Touren sind teuer und belasten die Umwelt, daher führen die Rückfahrten möglichst über regionale Partner in der Umgebung, um von dort etwa Eier, Obst oder Gemüse mit zurückzubringen. Rund 3,5 Millionen Kilometer bringen die Fahrer von WASGAU jährlich so auf die Scheiben – eine Laufleistung, die sie rechnerisch gut neunzigmal um die Erde fahren ließe. Für den Wareneingang sorgen aber hauptsächlich die direkten Lieferungen der Hersteller. Wir sprachen mit Ambroise Forssman-Trevedy, Vorstandssprecher der WASGAU Produktions & Handels AG.

Herr Forssman-Trevedy, welche logistischen Erfahrungen haben Sie in den ersten Wochen der Corona-Krise gemacht?

Zunächst hat es sich bewährt, über eigene Logistik-Ressourcen zu verfügen und im Sortiment stark regional und national fokussiert zu sein. Lediglich bei den ausländischen Lieferanten kam es wegen

der eingerichteten Grenzkontrollen zu terminlichen Verzögerungen. Aber die Waren sind angekommen, wodurch die Versorgung durchgängig abgesichert blieb.

Stichwort Hamsterkäufe: Mussten Sie Ihre Lieferfrequenzen und -mengen anpassen?

Eine übermäßige Bevorratung war nie nötig, und erst das unverhältnismäßige Kaufverhalten hat dem Handel zu schaffen gemacht. Daher haben wir in den Märkten zu Ruhe und Besonnenheit aufgerufen und über Plakate gebeten, möglichst nicht übermäßig auf Produkte zuzugreifen, die über den täglichen Bedarf hinausgehen. Gleichzeitig haben wir die Nachfrage in unseren Märkten und die Entwicklungen beobachtet und konnten so alle Kapazitäten koordinieren. Dabei wurden oft Frequenzen und Mengen auch kurzfristig umdisponiert.

Was nehmen Sie als persönlich wichtige Erfahrung mit?

Die Mitarbeiter sind Gesicht, Hand und Herz des Unternehmens – das hat sich in der Krise bewahrheitet. Nur dank der

schier unglaublichen Zusammenarbeit und Hilfsbereitschaft im Team konnten wir selbst die größten Herausforderungen stemmen. Gefreut habe ich mich zudem über die Kunden, die uns mit sehr viel Respekt begegnet sind. Der häufig ausgesprochene Dank für die Bereitschaft, die Versorgung hochzuhalten, hat Kräfte mobilisiert und den Leuten vor Ort gutgetan. ■ (ab)

 www.wasgau-ag.de



⬆ Mitarbeiter wie Dominic Mendel im Zentrallager von WASGAU sind Gesicht, Hand und Herz des Unternehmens.

Zahlen und Fakten

Im Geschäftsjahr 2019 hat die WASGAU Produktions & Handels AG 545,3 Millionen Euro umgesetzt und damit annähernd die Vorjahresmarke erreicht (546,5 Mio. Euro). Mit vier über das Jahr 2019 geschlossenen und vier neu eröffneten Märkten ist das Filialnetz konstant groß geblieben. Aus dem Cashflow der operativen Geschäftstätigkeit finanziert, hat WASGAU 17,6 Millionen Euro investiert. Das Konzernergebnis vor Steuern belief sich auf 4,6 Millionen Euro (VJ: 5,0 Mio. Euro), der Jahresüberschuss wurde mit 2,9 Millionen Euro (VJ: 3,2 Mio. Euro) festgestellt.



BOB.Rheinallee GmbH

Ausbalancierte Technik für die Sinne

Eine der letzten Baulücken im neuen Stadtteil Rheinufer Süd in Ludwigshafen ist geschlossen: Im Balanced Office Building (BOB) sollen die helle, transparente Architektur und ein besonderer Raumklimakomfort modernes Arbeiten fördern. Die Pronova BKK, die Tarkett Holding GmbH und WSB Wolf Beckerbauer Hummel & Partner Steuerberatungsgesellschaft mbB sind die Mieter.

Die Natursteinfassade ist unterbrochen durch eine Glasfront. Die zahlreichen Fenster liegen tief eingelassen in dunkelgrauen Metallrahmen. Der Name ist in den Stein geschliffen. Edel und modern wirkt das neue Gebäude in der Rheinallee Nummer 13 in direkter Nachbarschaft zur Walzmühle. Doch was es eigentlich zu bieten hat, sieht man weder außen noch innen – man muss es mit seinen Sinnen wahrnehmen.

Wie viel Gebäudesystemtechnik soll es sein?

„Das Gebäude bietet eine hohe Behaglichkeit, im Winter wie im Sommer“, sagt BOB-Sprecher Volker Zappe. „Dazu nutzen wir Automation – aber nur dort, wo sie sinnvoll ist und den Nutzer nicht bevormundet.“ Und das ist ein schmaler Grat. Denn zum einen soll ein intelligentes Gebäude den Arbeitenden unterstützen, sich um Temperatur und Sauerstoff kümmern. Auf der anderen Seite will der Mensch nicht den ganzen Tag im abgedunkelten, geschlossenen Raum bei Kunstlicht arbeiten, auch wenn es energetisch das Beste für das Gebäude wäre. So müssen manchmal einfach das Fenster oder die Jalousie geöffnet und „Luft und Sonne reingelassen“ werden, weil es der Seele gut tut.

„Das BOB wird über Geothermie mit Wärme und Kälte versorgt und über eine Betonkernaktivierung geheizt und gekühlt. So kommen wir mit 26 bis 28 Grad Warmwassertemperatur auch bei Minusgraden in der Außenluft aus“, erklärt Zappe. Im Sommer kühlt das Wasser aus dem Erdreich direkt im Betonkern. Bei einem solchen trägen System stört es Gebäude dann auch nicht, wenn die Mitarbeiter einmal das Fenster im Winter aufmachen – da friert der Mensch schneller und schließt es wieder, als dass das Gebäude auskühlt. Die Jalousien sind im BOB sowieso innenliegend, um im Winter die Wärme der

Scheiben zu nutzen. Werden diese im Sommer geöffnet, kann das kerngekühlte Gebäude auch damit umgehen.

Die Erfahrungswerte und die ausgeklügelte Technik kommen nicht von ungefähr, denn auch das BOB in Ludwigshafen ist Teil einer Bürogebäude-Serie. 2002 entstand in Aachen der Prototyp, seit 2013 wachsen die Gebäude in deutschen Städten. Die Idee dahinter: ein energieeffizientes, bezugsfertiges Bürogebäude mieten oder bestellen, wie beispielsweise einen Pkw.

BOB.i - die Grundlage für Künstliche Intelligenz

Gesteuert werden die Systeme der BOB-Gebäude durch die eigene Software BOB.i. Sie umfasst neben Kühl- und Heiztechnik unter anderem Lüftung, Sanitär, Beleuchtung, Alarm- und Brandmeldeanlage. BOB.i steht Nutzern und Betreibern von BOB-Gebäuden selbst auch als Bedienungssoftware zur Verfügung. Insgesamt werden so in den BOB-Gebäuden jährlich rund 17 Millionen Messdaten erhoben. Diese könnten in Zukunft sogar in einer Cloud gesammelt ausgewertet werden und als Grundlage für Künstliche Intelligenz dienen, die einen sich selbst optimierenden Prozess einleitet.

Nicht nur in der Steuerung, auch in der Planung des Gebäudes spielt die Digitalisierung eine große Rolle. Das BOB in der Rheinallee ist das erste der Serie, das vollständig digital entworfen wurde. Mittels Building Information Modeling (BIM) kann das Gebäude dreidimensional dargestellt und jedes Bauteil mit spezifischen Informatio-

nen hinterlegt werden. Auf der Baustelle kann dann der Baufortschritt mit Hilfe von Datenbrillen und Augmented Reality am BIM-Modell durch Überlagerung mit dem realen Bild überprüft werden. Das BIM-Modell könnte im späteren Betrieb durch Virtual und Augmented Reality auch noch eine Rolle im Zusammenspiel mit einer KI-gesteuerten Haustechnik spielen. Doch das ist noch Zukunftsmusik. ■ (kes)



Zahlen und Fakten

Architekt:

Johannes Schneider, Bremen

Fläche:

6.200 Quadratmeter

Kapazität:

300 Arbeitsplätze

Tiefgarage:

Stellplätze für 60 Fahrzeuge

Investition:

Zweistelliger Millionenbetrag



» Beim Videodreh: Das Team von Northwind Visuals schöpft gerne alle Möglichkeiten aus.



Northwind Filmagentur GmbH Wind der **Veränderung**

Am 16. Juni wird die GAG 100 Jahre alt. Den Jubiläumsfilm der Ludwigshafener Wohnungsbaugesellschaft hat Northwind Visuals aus Oppau erstellt – die Filmagentur ist eher zufällig aus einem Studentenprojekt entstanden und hat mittlerweile sogar beim Deutschen Wirtschaftsfilmpreis hervorragend abgeschnitten.

„**E**igentlich wollte ich in die Luftfahrt gehen“, blickt Geschäftsführer Oliver G. Hoffmann zurück und lacht. Heute kann er sich das nicht mehr so recht vorstellen. „Ich hatte noch keine kreative Ader in mir gesehen, bis wir an der Hochschule eine studentische Unternehmensberatung gegründet hatten, und ich das Marketing übernahm.“ Dann kam eines zum anderen: Für das Marketing setzte Hoffmann zunehmend auf Bewegtbild, lernte als Autodidakt alles rund ums Filmen, die Technik und den Schnitt. „Mit der Videokamera in der Hand habe ich gemerkt, ich kann mich ausleben. Da habe ich richtig Feuer gefangen.“ Hoffmann bekam schnell positives Feedback, und erste Firmen engagierten ihn für Unternehmens-

videos. Nach dem Studium stand die Gretchenfrage: Mit Videoproduktion selbständig machen oder den geplanten Weg weitergehen? „Ich habe gemerkt, diese Reise ist nicht zu Ende“, sagt Hoffmann. „Ich wollte wissen, wie es weitergeht, und dafür wollte ich mir drei Jahre Zeit nehmen.“ Das war 2011.

Kreativität und Anerkennung

Für den Jubiläumsfilm der GAG haben Hoffmann und sein Northwind-Team über ein Jahr lang immer wieder gedreht, bei Spatenstichen, in den GAG-Gebäuden, bei Vorstand und Mietern. Wenn Hoffmann seine Kreativität ausleben kann, macht ihm sein Job am meisten Spaß. Es sei schön, wenn man auch bei einer Auftragsarbeit seine Expertise einbringen und seine Möglich-

⬆ Ergänzen sich seit dem ersten Tag: Oliver G. Hoffmann (l.) und Oliver Geibel.

keiten ausschöpfen kann. Hier haben Northwind die Preise, wie zuletzt der zweite Platz beim Wirtschaftsfilmpreis, ein gewisses Standing eingebracht. „Die Preise sind eine schöne Anerkennung“, sagt Hoffmann. Sie seien aber auch ein sichtbarer Nachweis für das Know-how. Auftraggeber kommen daher immer häufiger ohne vorgegebenes Konzept und fragten vermehrt nach den Ideen der Filmemacher. Das mache natürlich stolz.

Ein Filmwettbewerb der Sparkasse Vorderpfalz war es auch, der Hoffmann mit seinem heutigen Geschäfts-

führer-Kollegen Oliver Geibel zusammenführte. Geibel gewann vor Hoffmann, und eine Kooperation war geboren. Die beiden Olivers ergänzen sich vom ersten Tag an: Geibel hatte Film studiert, Hoffmann brachte seine Kenntnisse aus dem BWL-Studium ein. 2014 gründeten sie die Hoffmann & Geibel GbR, aus der 2017 die Northwind Filmagentur GmbH entstand. Ihren Umsatz verdoppelt die Agentur jährlich. Zu ihren Kunden zählen DHL, SAP oder Merck. Ihr Film „Rhein-Neckar in Motion“ geht

viral und wird prämiert. „Selbst in Südkorea haben wir dafür einen Preis gewonnen. Es ist toll, wenn Filme aus der Region international zu sehen sind“, sagt Hoffmann.

In der Mythologie wird der frische Nordwind auch als ein Wind der Veränderung gesehen. Und diese hat Northwind mit heute 13 Mitarbeitern in den regionalen Videomarkt gebracht. Dennoch bleibt Hoffmann bescheiden: „Wir spielen unser eigenes Spiel. Wir schauen nicht auf andere, sondern

fragen uns bei jeder Produktion, ob wir noch eine Schippe mehr drauflegen können.“ ■ (kes)

 www.northwind-visuals.com



Jubiläumsfilm der GAG

Ab 16. Juni auf den digitalen Kanälen der Wohnungsbaugesellschaft zu sehen.

JETZT BEWERBEN

Deutscher Kulturförderpreis

Der Kulturkreis der deutschen Wirtschaft im BDI e. V. und das Handelsblatt verleihen 2020 bereits zum 15. Mal mit dem ZDF und weiteren Partnern den Deutschen Kulturförderpreis. Die Auszeichnung will das vielfältige Kulturengagement von Unternehmen und unternehmensnahen Stiftungen in Deutschland würdigen und einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Eine jährlich wechselnde Jury beurteilt die eingereichten Kulturförderprojekte. Dieser gehören renommierte Kulturschaffende, Kulturpolitiker, Medien- und Unternehmensvertreter an. Zur Bewerbung werden eine Kurzdarstellung des Projekts, das ausgefüllte Bewerbungsformular sowie Fotos benötigt. Zu den Bewertungskriterien zählen unter anderem die kulturelle und gesellschaftliche Relevanz des Projekts und dessen nachhaltige Wirkung. Die Preisverleihung findet im November in Stuttgart statt. Die Bewerbung ist kostenfrei, Einsendeschluss ist der 15. Juni. ■

 www.kulturkreis.eu

Formular:



#beyondercrisis - Zeit für Lösungen

Unter dem Titel #beyondercrisis startet die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ einen Wettbewerb zu neuen Geschäftsideen, mit denen Unternehmen und Gründer Impulse für die Arbeitswelt und das Zusammenleben geben. Mit welchen Ideen schaffen insbesondere Sozialunternehmer ein neues Wir-Gefühl und sorgen damit für wichtigen gesellschaftlichen Zusammenhalt? Welche Lösungen geben Ideen von Nachbarschaftshilfen und psychosozialen Beratungsangeboten über digitale Sport- und Kulturformate bis hin zu kreativen Tipps gegen den Lagerkoller zu Hause können eingereicht werden. Ziel von #beyondercrisis ist es, den Teilnehmern eine attraktive Plattform zu bieten, auf der ihre Einreichungen überregional wahrgenommen werden, und sie mit potenziellen Unterstützern zu vernetzen. ■

 www.land-der-ideen.de

Formular:



Designpreis Rheinland-Pfalz

Die Bewerbungsphase für den Designpreis Rheinland-Pfalz läuft noch bis zum 31. Juli. Unternehmen, Designer oder Studenten können ihre Projekte im Bereich Kommunikationsdesign einreichen. Der Designpreis wird vom Wirtschaftsministerium vergeben. In diesem Jahr sind Arbeiten aus dem Bereich Kommunikationsdesign gefragt. Durchgeführt werden der Wettbewerb sowie die Preisverleihung mit Ausstellung und Publikation von descom – Designforum Rheinland-Pfalz.

Projekte aus allen Gestaltungsbereichen des Kommunikations- und Mediensdesigns, die zwischen 2018 und 2020 entstanden sind, können in folgenden Kategorien eingereicht werden: Corporate, Editorial oder Digital Design, Illustration, Fotografie, Bewegtbild, Kommunikation im Raum sowie Design Studies & Research. Zugelassen sind Projekte, die für einen rheinland-pfälzischen Auftraggeber ausgeführt wurden, oder kreative Leistungen, die von Dienstleistern in Rheinland-Pfalz erarbeitet wurden. ■

 www.descom.de





Bis Oktober soll die neue Lagerhalle bei PM-International fertig sein. Damit will das Unternehmen seine Lagerkapazität am Standort Speyer fast verdoppeln.



PM-International AG

In Standort investiert

Mit dem Bau einer neuen Lagerhalle will PM-International seine Lagerkapazität am Standort Speyer noch in diesem Jahr fast verdoppeln. Der Neubau schließt sich direkt an die bisherigen drei Hallen an. Auf einer Fläche von 3.200 Quadratmetern gibt es zukünftig Platz für 3.600 weitere Palettenstellplätze.

„Wir sind sehr froh, dass uns die Stadt Speyer, trotz nicht ganz einfacher Bedingungen, die entsprechenden Grundstücke zur Verfügung stellen konnte“, betont Gerd Niedernhuber, PM-Vorstand Finanzen und Logistik. Firmengründer Rolf Sorg, die Geschäftsleitung sowie die Speyerer Stadtspitze legten beim Spatenstich im Januar mit Hand an. Inzwischen sind die Bauarbeiten auf Hochtouren im Gange. Läuft alles wie geplant, ist die rund 6,5 Millionen Euro teure Halle ab Oktober 2020 einsatzbereit.

„In den vergangenen Jahren gab es ein außergewöhnlich starkes Umsatzwachstum, sodass die erst im August 2017 neu gebaute dritte Lagerhalle bereits komplett ausgelastet ist und erneute Erweiterungen notwendig geworden sind“, begründet der PM-Vorstand den Neubau. 2019 erzielte der Konzern, der Produkte für Gesundheit, Fitness und Schönheit herstellt und weltweit vertreibt, nach eigenen Angaben einen Umsatz von einer Milliarde US-Dollar. Die Nahrungsergänzungs-Produkte der Marke FitLine und die Kosmetiklinien FitLine skin und FitLine med werden laut Sorg nach neuesten Erkennt-

nissen der Forschung und Wissenschaft entwickelt und ständig weiter ergänzt.

Der steigende Umsatz macht sich auch in der wachsenden Mitarbeiterzahl bemerkbar. PM International beschäftigt über 500 Mitarbeiter weltweit und hat vier „Headquarters“ an den Standorten Singapur, Schengen, Speyer und Sarasota in Florida. 2020 werden in Speyer, neben den bereits vorhandenen 192 Stellen, 20 neue Arbeitsplätze in der Logistik und in den Bereichen Einkauf, Bestellabwicklung, Service, Vertrieb, Finanzbuchhaltung und Controlling geschaffen.

Das Unternehmen wurde 1993 von Vorstand Sorg als P.M. Cosmetics GmbH in Limburgerhof gegründet. Zehn Jahre später eröffnete das Logistikzentrum in Speyer. 2005 wurde die GmbH in die nicht börsennotierte Aktiengesellschaft PM-International AG umgewandelt. Der 56-jährige Firmengründer lernte den Direktvertrieb nach seiner Ausbildung als Automechaniker parallel zum Studium als Wirtschaftsingenieur in Kaiserslautern und Mannheim bei einer Nebentätigkeit kennen. Daraus erwuchs die Geschäfts-

idee. Die Produkte des Unternehmens werden ausschließlich über selbständige Vertriebspartner, im Internet und im eigenen Direktvertrieb verkauft. Lange bevor sich der Trend zu dem entwickelte, was er heute ist, setzte der Firmengründer auf Nahrungsergänzungsmittel. Der Start einer Erfolgsgeschichte. Weltweit vertreibt PM-International seine Produkte heute in fast 40 Ländern.

Mehr als 600 Millionen verkaufte Produkte werden von mehreren Millionen Kunden weltweit genutzt. Darunter sind auch zahlreiche Athleten. Kooperationen gibt es unter anderem mit dem Deutschen, dem Österreichischen und dem Polnischen Skiverband (DSV, ÖSV, PZN), dem Deutschen Eishockey-Bund (DEB), dem Bund Deutscher Radfahrer (BDR), dem Deutschen Leichtathletik-Verband (DLV), dem Swiss Sliding Verband (u. a. Bob), dem Schweizer Handballverband (SHV) und dem Luxemburgischen Basketballverband (FLBB). Der Hauptsitz von PM ist in Luxemburg. In Speyer befindet sich das europäische Logistikzentrum des Unternehmens. ■ (kathy)

 www.pm-international.com

Convar Deutschland GmbH

„Notfallverpflegung darf auch schmecken“

Für Vorsorge allgemein gilt, dass man ihren Wert erst im Schadensfall erkennt. So auch bei Notvorräten wie Lebensmittel und Trinkwasser, wie sie der Bund schon lange empfiehlt. Die Corona-Pandemie hat jetzt bei Notversorgern für beträchtliche Umsatzsteigerung gesorgt.

Jamaika-Aus, Heißzeit und Respektrente lauteten zuletzt die Worte des Jahres. Aussichtsreiche Nachfolger sind Shutdown oder Hamsterkauf. Selten zuvor war die Sensibilität für Notfallversorgung so hoch wie aktuell. Und das, obgleich bereits alltäglichere Ursachen wie Hochwasser und Erdbeben die hochkomplexen und störanfälligen Lieferketten behindern oder unterbrechen könnten. Davon weiß Ralph Hensel, Senior Project Manager Europe bei Convar, zu berichten. Über den Webshop „Emergency Food“ offeriert sein Unternehmen Nahrung für Krisen und Notfälle.

Herr Hensel, das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe rät zum Anlegen von Notrationen. Sind dem bisher viele gefolgt?

Der Bedarf stieg zuvor zwar schon stetig, aber mit der Pandemie ist die Notwendigkeit vielen erst bewusst geworden. Im März konnten wir ein 500-prozentiges Plus bei unseren Versorgungspaketen verzeichnen. Corona hat gezeigt, wie schnell es zu Engpässen kommen kann – noch vor Monaten wäre das für viele unvorstellbar gewesen.

Geht Notfallbevorratung nur Privathaushalte etwas an?

Bei Privathaushalten ist unser Absatz am stärksten gewachsen. Der öffentliche Sektor hielt sich bislang bedeckt. Keine Vorgaben, keine Budgets, keine Vorräte – so war „vor Corona“ von Behörden zu hören. Aber mit der Epidemie in Europa hat sich das geändert. Wir liefern aktuell europaweit an Behörden, öffentliche Einrichtungen und Industriekunden.

Der Einzelhandel beruhigt seine Kunden. Ist auch die „Versorgung mit Notfallversorgung“ gesichert oder haben Sie selbst Engpässe?



Convar hält im europäischen Versorgungslager in Pirmasens bis zu eine Million Versorgungseinheiten vor. Außerdem sichern wir die kontinuierliche Versorgung über Eigenproduktionen.

Die Lieferzeiten liegen aktuell zwischen einem und drei Tagen. Dass wir Anfang März drei bis vier Wochen benötigten, lag nicht an Produktengpässen. Wir waren nur logistisch nicht in der Lage, das tägliche Paketvolumen so schnell um 500 Prozent zu steigern.

Was unterscheidet Ihre Notversorgungsprodukte von anderen?

Wir haben beschlossen, dass Notfallverpflegung auch schmecken darf. Denn schlechtes Essen war früher schon auf See oft Auslöser für Meutereien. Wir setzen daher neben der langen Haltbarkeit auf sehr hohe Ansprüche an Qualität und Geschmack.

Welche Lehre sollte man Ihrer Meinung nach aus der Krise mitnehmen?

Schlimmer geht immer. Wir sollten stets Notvorräte für zwei Wochen anlegen und bei den Rationen Besucher mit einberechnen, die vom Nachhauseweg abgeschnitten werden. Die gute Nachricht: Ohne Krisenfall muss dennoch nichts weggeworfen werden. Anders als bei Feuerlöschern und Verbandskästen kann man nämlich Vorräte wie unser Dosenbrot jederzeit verzehren und nachordern. ■ (ab)

 www.emergencyfood.convar.com

GEWINNER

KSB einer der besten Ausbildungsbetriebe

Deutschland Test untersuchte die 20.000 mitarbeiterstärksten Unternehmen des Landes. Heraus kam der „Ausbildungsatlas für Deutschland“ – mit den besten Ausbildungsbetrieben aus mehr als 100 Branchen. Unter den 56 ausgezeichneten Maschinenbauunternehmen belegte die KSB SE & Co. KGaA den vierten Platz. Das Unternehmen mit Sitz in Frankenthal ist einer der weltweit führenden Industriearmaturen- und Pumpenhersteller. Für die Studie im Auftrag von Deutschland Test und dem Wirtschaftsmagazin „Focus Money“ spielten Aspekte wie Zusatzleistungen für Auszubildende, Entlohnung, Abschlussnoten oder Übernahmequote eine Rolle. Dabei erreichte KSB 97,9 von 100 möglichen Punkten. Im Unternehmen absolvieren über 100 Jugendliche derzeit eine Ausbildung. ■

 www.ksb.com



Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH

„Künstliche Intelligenz geht ihren Weg auch im Mittelstand“

Künstliche Intelligenz übt eine gewisse Faszination aus, klingt das Buzzword doch nach Science-Fiction, nach Moderne. Firmen gelten für die Zukunft gut gerüstet, wenn KI, so die gängige Kurzformel, bei ihnen Relevanz hat. Dennoch können sich viele Menschen immer noch wenig darunter vorstellen, Unternehmen fehlt der Ansatz, KI zu integrieren. Wir sprachen darüber im großen Sommerinterview mit Prof. Dr. Prof. h.c. Andreas Dengel, dem Geschäftsführenden Direktor des Deutschen Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz (DFKI) Kaiserslautern und Leiter des Forschungsbereichs Smarte Daten & Wissensdienste.



↑ Unterstützt mit dem DFKI Unternehmen im Umgang mit Künstlicher Intelligenz: Andreas Dengel.

Herr Professor Dengel, was ist für Sie persönlich der wichtigste Aspekt an KI?

Die Welt wird zunehmend komplexer und stellt immer mehr Herausforderungen an den Einzelnen, an Gesellschaft, Unternehmen und Institutionen. Um diese Komplexität etwas zu durchdringen, kann die KI erhebliche Beiträge leisten, das halte ich für wichtig. Wir kennen einiges schon aus dem Alltag, beispielsweise dass uns die KI im Auto schnell von einem Ort zum anderen navigiert. Oder die Suche im Internet, wo wir das Angebot gar nicht mehr durchblicken, die KI uns aber personen- und profilgetriebene Informationen zusteuert.

In populären Medien werden meist die negativen Aspekte von KI aufgezeigt und damit vorhandene Ängste geschürt oder neue implementiert. Entspricht das auch Ihrer Wahrnehmung?

Intelligenz ist für uns immer noch etwas Mystisches, weil wir sie nicht greifen können. Wir können intelligentes Verhalten bei Menschen ablesen, aber wissen gar nicht genau, was dahintersteckt, weil es weder definiert noch messbar ist. Nun kommt noch das Wort ‚künstlich‘ hinzu. Das heißt, es gibt da etwas, das das, was wir noch gar nicht messen können, auch können soll. Das verwirrt viele Menschen.

Daher gibt es oft Ängste oder Zweifel durch die fehlende Einschätzbarkeit von KI, aber auch Zukunftsängste, was deren Folgen betrifft.

Psychologisch ist ja ein Bezug von Ängsten und Kontrolle nachgewiesen. Liegt die Angst vor KI gerade im Kontrollverlust begründet?

Das geht absolut in diese Richtung. Ängste werden immer geschürt, wenn man Dinge nicht unter Kontrolle hat – in jeglicher Situation. Das hat primär nichts mit KI zu tun, ist aber vergleichbar. Denn KI-Systeme werden heute nicht mehr unbedingt programmiert, und man kann die einzelnen Programmbefehle nicht mehr kontrollierend nachvollziehen, wenn eine KI zunehmend autonom lernt und agiert.

Es gibt Sport-Apps, die den Menschen optimieren könnten, und Computer, die Bewerber ablehnen – alles auf Grundlage von KI. Das macht zumindest nachdenklich, oder?

KI ist nicht mehr revolutionär, sondern evolutionär zu betrachten, in dem Sinne, dass sich KI zunehmend im System der Gesellschaft, der Produktion, der Wertschöpfung wiederfindet und heute schon eine Rolle spielt. In Japan gibt es den Begriff ‚Roboboss‘ für ein KI-System, das Arbeitsabläufe analysiert, optimiert und Mitarbeitern auf dieser Grundlage konkrete



Handlungsanweisungen gibt. Das wird zunehmend in Bereichen der Fall sein, in denen Abläufe und Sensordaten messbar sind. Das ist sicher nicht immer im Sinne der Arbeitnehmer, weil die Fähigkeiten einer KI zum einen nicht bewertbar sind und zum zweiten dadurch Existenzängste generiert werden.

Ist dieser Prozess also ein ganz normaler Teil der Vierten Industriellen Revolution?

Jede Technologie hat ihre eigene Zeit und ihre eigenen Auswirkungen.

Als das Automobil eingeführt wurde, hatten Kutscher und Schmiede Existenzängste, die durchaus berechtigt waren. Aber es sind auch viele neue Berufsgruppen entstanden. Bei der KI wird es ähnlich sein, nur dass hier – man spricht da oft von digitalem Taylorismus – eine Arbeitsteilung stattfindet, die Mensch und Maschine in eine Koexistenz bringt, um gemeinsam Problemlösungen durchzuführen. KI ergänzt und erweitert dabei menschliche Fertigkeiten. Mit einem durch KI gesteuerten Exoskelett kann ein Mensch zum Beispiel wesentlich mehr Kraft aufwenden und trotzdem seine sensible Art, mechanische Handlungen durchzuführen, umsetzen. Es wird sich einfach vieles verändern, auch die Rolle des Menschen.

Wie nähern sich Unternehmen dem Thema KI, und wie unterstützt das DFKI?

KI ist heute in vielerlei Anwendungen nachgefragt. Es geht beispielsweise um visuelle Endkontrolle von Produkten, es geht um die Inspektion von Maschinen, die permanent im Hochleistungsbereich produzieren müssen, oder es geht um die Analyse von Satellitenbildern, um zu sehen, wie Katastrophen entstehen und wie man sie vermeiden kann. Es sind also in der Regel spezifische Fragestellungen. Das DFKI gibt den Unternehmen dann ein Feedback, ob und wie die Probleme lösbar sind.

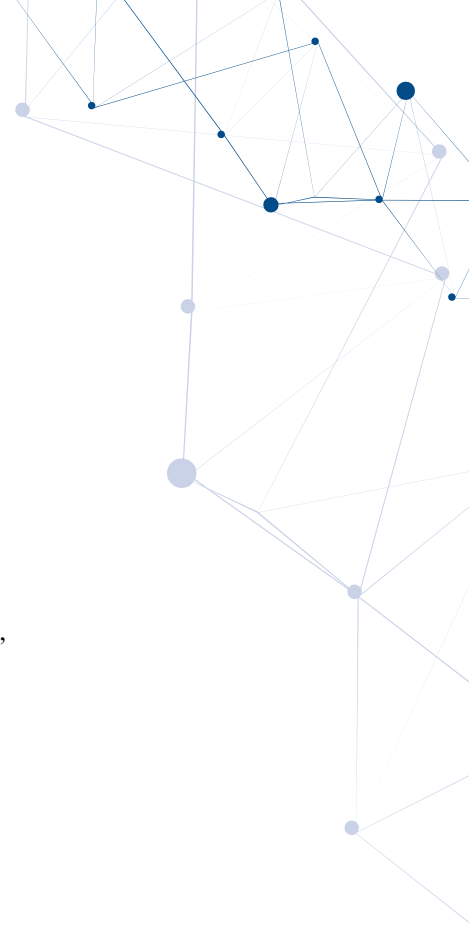
Müssen sich Unternehmen daran gewöhnen, dass sie im KI-Bereich kein fertiges Produkt mehr einkaufen, sondern Systeme, die mit Hilfe von Algorithmen im laufenden Betrieb weiterlernen?

Mit der Evolution der KI sind alle noch am Lernen, auch wir Wissenschaftler. Man kann aber KI heute schon relativ einfach einsetzen, um im Unternehmen Mehrwerte zu generieren, oder auch für neue Geschäftsmodelle. Da gibt es eine ganze Menge von Tools am Markt, um eine schnelle KI-Lösung zu generieren, und das machen auch einige Unternehmen. Das sind dann KI-Lösungen von der Stange. Um aber die beste Entwicklung für das Unternehmen umzusetzen, muss man doch eine gewisse Form von Know-how haben. Trotzdem rechne ich damit, dass wir zunehmend Lösungen bekommen werden, die mit einem geringen Aufwand auf eigene Probleme anwendbar sind. Was man heute in Form von Apps kennt, wird es künftig dann im Bereich von KI-Modellen geben – also keinen App-Store, sondern einen Model-Store, aus dem man sich Komponenten auswählen kann, die man mit eigenen Daten und verhältnismäßigem Aufwand so anpassen kann, dass man sie einsetzen kann. Und das, ohne dass man seine Daten preisgeben muss. Das wird sicherlich ein Markt, wo wir handelbares Wissen in Form von KI-Modellen in Zukunft erwarten können, die nicht nur für die Großunternehmen, sondern spezifisch für den Mittelstand zugänglich sein werden.

Wo liegen heute die Hemmschwellen für den Mittelstand?

Der Einsatz von KI in KMU scheitert heute vornehmlich daran, dass sie nur bedingt Kapazitäten und Experten zur Hand haben, die es ihnen möglich machen, KI einzusetzen. Sie tun sich dadurch schwer mit Investitionen, insbesondere weil man auch den Return on Investment nicht bewerten kann. Da tun sich große Unternehmen oft leichter. Aber ich rechne damit, dass sich da in den nächsten Jahren für den Mittelstand etwas tun wird, und die KI ihren Weg auch im Mittelstand geht. ■
(Alexander Kessler)

 www.dfki.de



Lesen Sie im zweiten Teil des großen Sommerinterviews zum Thema Künstliche Intelligenz, wie KI in Unternehmen eingesetzt werden kann, wie Deutschland im internationalen Vergleich steht und welche Themen in den kommenden Jahren wichtiger werden. Die nächste Ausgabe erscheint Anfang August.

Marke **BLACK FRIDAY** hat keine Unterscheidungskraft

Das Wirtschaftsmagazin Pfalz hat in seiner Ausgabe vom Dezember 2019 bereits über die unentschiedene Frage der Marken-nutzungsrechte von „Black Friday“ berichtet. Experten rieten Händlern davon ab, den Namen zu nutzen, wenn sie sicher sein wollen, keine Gebühren zahlen zu müssen. Bereits im September 2019 waren Löschanträge beim Bundespatentgericht eingereicht worden. Das Gericht hat mit Entscheidung vom 27. Februar (Az. 30 W 8 (pat)

26/18) der Marke „Black Friday“ für die Warenklassen Werbung, Marketing, Organisation und Durchführung von Werbeveranstaltungen die nötige Unterscheidungskraft abgesprochen. Die Marke ist demzufolge im Bereich „Werbung“ zu löschen. Einzelhändler können damit zunächst aufatmen. Gegen das Urteil kann aber noch Rechtsbeschwerde beim BGH eingelegt werden.

Die Wortmarke „Black Friday“ wurde bereits im

Jahr 2013 von der Firma Klingenthal Südring GmbH aus Paderborn beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) angemeldet. Das Namensrecht wanderte dann an eine Hongkonger Firma namens Super Union Holdings Ltd., von der sich 2016 wiederum die Wiener Black Friday GmbH exklusiv die Markennutzungsrechte gesichert hat. Von letzterer erhielten deutsche Händler seitdem „Berechtigungsanfragen bzw. eine Abmahnung wegen der Verletzung dieser

Wortmarke“, wie es auf der zugehörigen Website blackfridaysale.de heißt. Das bedeutet, wer den Begriff „Black Friday“ kommerziell benutzen will, muss Gebühren an die Markeninhaber bezahlen. Gegen die Eintragung der Marke regte sich Widerstand, und im März 2018 entschied das DPMA über Löschanträge zu Lasten der Super Union Holdings, die wiederum dagegen Beschwerde eingelegt hat. So landeten die Löschanträge beim Bundespatentgericht. ■

Außenwirtschaftsumfrage „Going International“ veröffentlicht

Die von der IHK-Organisation zu Jahresbeginn deutschlandweit durchgeführte Außenwirtschaftsumfrage „Going International“ zeigt, wie schon vor der Corona-Krise globale Handelskonflikte, neue Zölle und Handelsbarrieren internationale Geschäfte erschwert haben. An der Umfrage haben sich rund 2.500 außenwirtschaftlich tätige Unternehmen beteiligt.

Die globale Corona-Krise ist das alles dominierende aktuelle Thema – auch des international agierenden Teils der deutschen Wirtschaft. Dennoch: Globale Handelskonflikte, neue Zölle und Handelsbarrieren haben

schon zuvor die Realität der außenwirtschaftlich orientierten Unternehmen bestimmt. So registriert jedes zweite international aktive Unternehmen in Deutschland für seine Geschäfte in den vergangenen zwölf Monaten eine Zunahme von Handelshemmnissen im

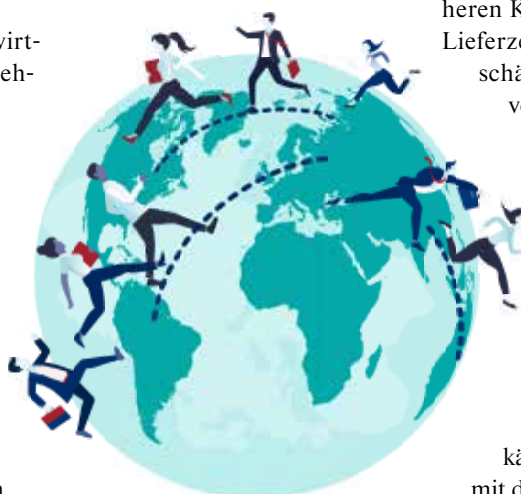
Ausland – so viele wie nie zuvor in dieser Umfrage.

Von den Betrieben, die einen Anstieg an Handelsbarrieren feststellen, beklagen 59 Prozent Benachteiligungen durch lokale Zertifizierungsanforderungen. Solche handelspolitischen Schranken führen zu höheren Kosten und längeren Lieferzeiten im Auslandsgeschäft. Unter Umständen verhindern sie sogar den Abschluss von Geschäften. 53 Prozent sind von den Auswirkungen von Sanktionen betroffen.

Vor allem in Russland, den USA und der MENA-Region kämpfen die Betriebe mit derartigen Hindernis-

sen. Ein Drittel der Unternehmen ist zudem von zusätzlichen Zöllen betroffen, die vor allem von Seiten der USA gegenüber China, aber auch gegenüber Europa eingeführt wurden. All das führt zu per se geringeren Geschäftserwartungen der deutschen Unternehmen mit Auslandsaktivitäten. Hinzu kommen aktuell die globalen Auswirkungen aufgrund des Coronavirus, die in dieser Umfrage aufgrund des Befragungszeitraums im Januar und Februar nur sehr eingeschränkt dargestellt werden. ■

Die vollständige Auswertung von „Going International 2020“ können Sie hier herunterladen.



„Germany“ im Firmennamen ist nicht mit „Made in Germany“ zu verwechseln



In einem Verfahren der Wettbewerbszentrale hat der Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, dass die Verwendung eines Firmennamens, der den Begriff „Germany“ enthält, zulässig ist, auch wenn das Unternehmen Werkzeug vertreibt, das in China hergestellt wurde (BGH, Beschluss v. 23.10.2019, Az. I ZR 216/18). Die Klage richtete sich gegen einen Werkzeughersteller, der ein in China hergestelltes Werkzeug auf der Vorderseite und auf der Umverpackung mit seinem als Marke eingetragenen Firmennamen

„FIRMA® Germany GmbH“ gekennzeichnet hatte. Auf der Rückseite der Verpackung war der Hinweis „Made in P.R.C.“ abgedruckt. Dies beanstandete die Wettbewerbszentrale als Irreführung über die Herkunft des Produkts.

Das Oberlandesgericht Braunschweig wies bereits 2018 die Klage ab, da für den Verkehr erkennbar sei, dass es sich um eine Unternehmens- und nicht um eine Herkunftskennzeichnung gehandelt habe. Darüber hinaus müsse der Zusatz „Germany“ auf den Unternehmens-

standort bezogen werden, der Produktionsstandort sei auf dem Produkt zutreffend ausgewiesen. Die Nichtzulassungsbeschwerde bezüglich dieser Entscheidung hat der BGH nun zurückgewiesen, sodass die Entscheidung des Oberlandesgerichts rechtskräftig ist.

Bei Herkunftsangaben ist jedoch grundsätzlich zu beachten, dass die Angabe „Made in Germany“ irreführend ist, wenn zahlreiche wesentliche Teile eines Geräts aus dem Ausland kommen. Außer, wenn die Leistungen

in Deutschland erbracht worden sind, die für jene Eigenschaften der Ware ausschlaggebend sind und die für die Wertschätzung des Verkehrs im Vordergrund stehen. ■

KONTAKT

Heiko Lenz

0621 5904-2020
heiko.lenz
@pfalz.ihk24.de

JETZT ANMELDEN

Webinarreihe zu China

Im Juni bietet die IHK Pfalz gemeinsam mit der IHK Trier eine Webinarreihe zum Lebensmittelexport nach China an. Am 4. Juni, von 11 bis 12 Uhr, erfahren die Teilnehmer mehr zu den aktuellen Trends und Chancen für deutsche Unternehmen in der Lebensmittelbranche in China. Zudem informieren Rechtsexperten zu Rahmenbedingungen, Vertrags-

recht sowie Markenschutz. Das zweite Webinar am 9. Juni, von 11 bis 12 Uhr, fokussiert sich auf den Weinexport nach China und informiert über die wichtigsten Schritte, wie Ausfuhrverfahren, Exportdokumente, Etikettierung und Registrierung in China. ■

 www.pfalz.ihk24.de,
Nr. 3170282

IHK-Exportforum goes digital

W e go digital – aufgrund der Corona-Pandemie findet das IHK-Exportforum Rheinland-Pfalz / Saarland erstmals virtuell statt. Vom 23. bis 25. Juni können sich Unternehmen in Webinaren und Online-Beratungsgesprächen mit den Auslandshan-

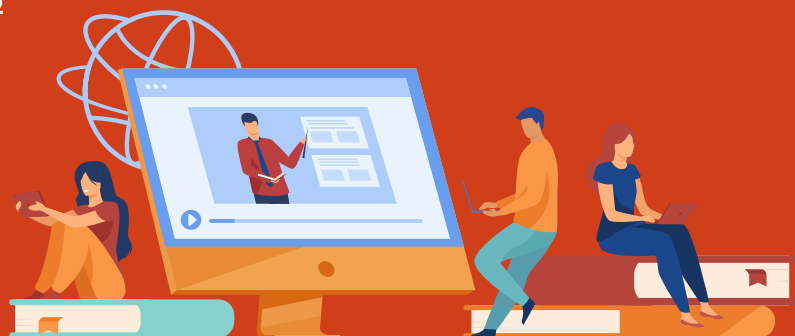
delskammern umfassend über aktuelle Themen aus Zoll und Außenwirtschaft sowie interessante Märkte informieren. Das komplette Programm und die Anmeldemöglichkeit sind auf der Website zu finden. ■

 www.ihk-exportforum.de

KONTAKT

Anne-Christin Werkshage

0621 5904 1920
anne-christin.werkshage
@pfalz.ihk24.de



Virus hat **Wirtschaft weiter fest im Griff**

Acht von zehn Betrieben in der Pfalz kämpfen unverändert mit den negativen Auswirkungen der Corona-Krise. Dabei rechnen sechs von zehn Betrieben für 2020 mit Umsatzrückgängen von bis zu 50 Prozent, etwa zwei von zehn sogar mit noch höheren Einbußen.

Jedes fünfte Unternehmen kämpft mit Liquiditätsengpässen, hauptsächlich verursacht durch Forderungsausfälle. Mit einer Rückkehr zur Normalität rechnen die Befragten frühestens in der zweiten Jahreshälfte. Dies ergab eine IHK-Blitzumfrage zwischen dem 4. und 6. Mai unter 760 pfälzischen Unternehmen.

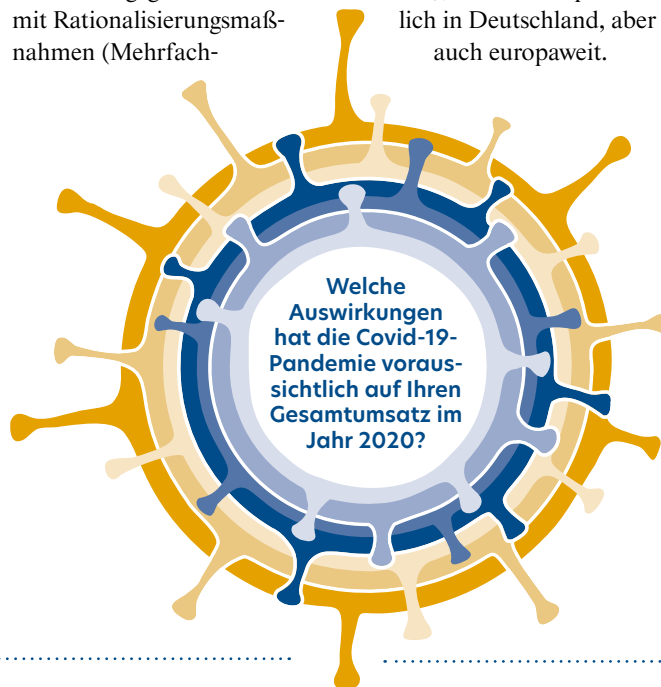
Die Hauptschwierigkeit besteht in einem Rückgang der Nachfrage – dies geben 60 Prozent der Unternehmen an (Mehrfachnennungen möglich). Rund ein Viertel musste die Geschäftstätigkeit ganz oder zu großen Teilen einstellen. 43 Prozent leiden unter der Stornierung von Aufträgen, 18 Prozent unter dem Ausfall von Mitarbeitern, bei 15 Prozent machen sich logistische Engpässe bemerkbar, bei 13 Prozent fehlen Waren oder

Dienstleistungen. Gleichzeitig melden jeweils 10 Prozent der Betriebe entweder keinerlei negative Auswirkungen oder sogar eine drohende Insolvenz.

Acht von zehn Unternehmen halten mit betrieblichen Maßnahmen dagegen: 40 Prozent mit Rationalisierungsmaßnahmen (Mehrfach-

nennungen möglich), 30 Prozent mit verstärkter Digitalisierung. Fast jedes vierte Unternehmen stellt sein Geschäftsmodell auf andere Produkte, Kundengruppen oder Absatzmärkte um. Wer sich auf die Suche nach neuen Lieferanten begibt (10 Prozent), tut dies hauptsächlich in Deutschland, aber auch europaweit.

Mit 60 Prozent will die Mehrheit der Befragten ihre Beschäftigtenzahl konstant halten, 37 Prozent planen einen Personalabbau. 60 Prozent haben ohne Unterbrechung gearbeitet, 17 Prozent arbeiten bereits wieder. Die meisten noch geschlossenen Unternehmen brauchen einen relativ geringen Vorlauf von 1-2 Wochen für die Wiedereröffnung. ■ (FuH)



IHK bietet **kostenlose Krisenberatung** an

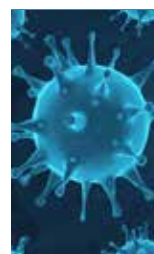
Die IHK Pfalz unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen mit einer neuen Form der Krisenberatung. Hierbei werden die vielfältigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das eigene Unternehmen identifiziert und ihre Wirkung strukturiert bewertet. Ein zehnköpfiges Team steht allen Interessierten für eine telefonische, multimediale oder auch persönliche Orientierungsberatung zur Verfügung.

Im Mittelpunkt steht eine Schwachstellenanalyse, aus der sich individuelle Ansätze ableiten lassen – zum Beispiel zur Stabilisierung der Liquidität und zur Prozessoptimierung. Auch die Learnings aus der Krise kommen nicht zu kurz – die Prävention einer möglichen kommenden Krise steht ebenfalls auf dem Beratungsplan.

Die Schwachstellenanalyse bietet eine fundierte

Grundlage für eine tiefergehende Fachberatung. Daher informiert die IHK auch über Förderprogramme, mit denen Unternehmensberater

finanziert werden können. Die IHK-Krisenberater sind unter der Corona-Hotline 0621 5904-1456 zu erreichen. ■



Corona

Die IHK Pfalz ist auch in der Corona-Krise an Ihrer Seite.

www.pfalz.ihk24.de/corona

Corona-Krisenberatung: 0621 5904-1456

Initiativen für Unternehmen

Durch die Corona-Krise und die damit verbundenen Schließungen sowie massiven Einschränkungen für Handel, Dienstleistungen und Gastronomie entstehen aktuell viele lokale und regionale Initiativen, um sich in dieser besonderen Situation gegenseitig zu unterstützen. Viele Kunden, aber auch Unternehmen zeigen Solidarität und bieten von der Krise besonders betroffenen Betrie-

ben Lösungen an, um diesen durch die Krise zu helfen.

Die IHK Pfalz gibt auf ihrer Website Unternehmern sowie Kunden, die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Dienstleister vor Ort unterstützen möchten, einen Überblick über die verschiedenen Initiativen. ■

 www.pfalz.ihk24.de,
Nr. 4754690

Infos zum Auslandsgeschäft

Die Corona-Pandemie hat sich auf allen Erdteilen verbreitet und wirkt sich massiv auf die Auslandsgeschäfte Pfälzer Unternehmen aus: Internationale Lieferketten sind unterbrochen, grenzüberschreitende Dienstleistungen stoßen auf neue Hindernisse, die Nachfrage ausländischer Kunden ist in vielen Bereichen rückläufig, andererseits steigt in vielen

Ländern die Nachfrage nach Atemschutzmasken und medizinischen Produkten etc. In dieser unübersichtlichen Lage unterstützen wir Sie mit laufend aktualisierten Informationen zu Zollthemen, rechtlichen Änderungen auf Auslandsmärkten, Plattformen für Geschäftskontakte und vieles mehr. ■

 www.pfalz.ihk24.de,
Nr. 4762948

KURIOS

Eine Frage der Hygiene: **Streit ums Händetrocknen** geht in nächste Runde

Während sich Deutschland Gedanken macht, wie man sich noch besser vor dem Coronavirus schützen kann, ist eines gewiss: Händewaschen hilft. Doch was tun mit den nassen Fingern? Einweghandtücher aus Papier sind verpönt, doch sind Stoffhandtücher zur Einmalnutzung ökologischer? Handtücher in öffentlichen Räumen mehrfach benutzen? Igitt! Nun hängt da der Jet-Händetrockner von Dyson an der Wand: Nichts anfassen, nur Hände reinstecken, auf und ab bewegen, und der Rest funktioniert wie bei der Gebläsetrocknung in der Waschstraße. Klingt gut? Ja, dachte der Hersteller und bewarb das Produkt mit dem Slogan ‚Nur Dyson ist hygienisch, ökonomisch und ökologisch. Für Papier gilt das nicht.‘ Auf Antrag der Wettbewerbszentrale hat das Landgericht (LG) Köln dem Unternehmen dies

nun untersagt (Urteil vom 11.03.2020, Az. 84 O 204/19, noch nicht rechtskräftig).

Hintergrund ist laut Wettbewerbszentrale ein seit Jahren öffentlich ausgetragener Streit um die „drei Hauptsysteme für die Handtrocknung“: Stoff- und Papierhandtücher sowie Lufttrocknungsgeräte. In diesem intensiven Wettbewerb der Hersteller wäscht keine Hand die andere, geht es doch um die Frage der Hygiene. Im Sommer 2019 warb nun der britische Hersteller auf einer mit ‚Die Wahrheit über Hygiene‘ betitelten Unterseite seiner Homepage für Lufthandtrockner. In einem Video stellte Dyson dabei verschiedene Studien gegenüber, und der oben zitierte Text des Anstoßes für die Wettbewerbszentrale wurde darin auch gleich zweimal eingebildet.

Das darf aus zweierlei Gründen so nicht sein, meinten die

Wettbewerbschützer: Zum einen wurden Herkunft und Auftraggeber der Studien nicht klar benannt. Zum anderen beanstandete die Wettbewerbszentrale den oben genannten Slogan als irreführend, weil er in seiner Pauschalität unzutreffend sei. Zur Untermauerung bezog sie sich sogar auf die Kommission für Krankenhaus- und Infektionsprävention beim Robert Koch-Institut. Diese erklärte, dass für Einrichtungen des Gesundheitswesens Handwaschplätze mit wandmontierten Spendern für Einmalhandtücher ausgestattet sein sollen und Lufttrockner in medizinischen Einrichtungen und speziell in Baderäumen ungeeignet sein können.



Das LG Köln sah den Vorwurf der Irreführung nun als begründet an, da über Hygiene von Einmal-Papierhandtüchern und Lufttrocknern sehr kontrovers diskutiert wird. Auch bei der Nutzung der Studien wäre das Unternehmen verpflichtet gewesen, Ross und Reiter zu benennen. Bei der Werbung mit solchen Studien sei ähnlich wie bei der Werbung mit Testergebnissen ein Hinweis erforderlich, welche Institution genau die Studie durchgeführt hat und wo diese Studie zu finden ist.

Wie der Waschende nun seine Hände wieder trocken bekommt, bleibt also weiterhin seine Sache. Der Streit der Hersteller wird indes in die nächste Runde gehen, und bis dahin gilt: Nicht waschen ist auch keine Lösung! ■ (kes)



Zutrittskampagne „Assistenzhund willkommen“

Vor über zehn Jahren hat die Bundesrepublik Deutschland die UN-Behindertenrechtskonvention unterzeichnet. Sie soll Menschen mit Behinderungen volle Teilhabe am täglichen Leben sichern, und zwar explizit auch – wo nötig – mit „tierischer Assistenz“,

also einem Assistenzhund. Dennoch wird Assistenzhundehaltern der Zutritt zu öffentlichen Orten und Transportmitteln manchmal immer noch verweigert. Die gemeinnützige Organisation Pfotenpiloten hat daher die Zutrittskampagne „Assistenzhund willkommen“ gestartet, die sich mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen für Assistenzhundeteams einsetzt.

Zur Kampagne zählen unter anderem Aufklärungsvideos, interaktive Karten über assistenzhund-freundliche Orte, Broschüren oder Aufkleber. Die bis September 2021 angelegte Kampagne wird vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gefördert. ■

www.pfotenpiloten.org/zutrittskampagne

Online-Plattform für Geschäftsmöglichkeiten in Entwicklungs- und Schwellenländern

Für Firmen, die nach Geschäftsmöglichkeiten im Ausland – gerne auch abseits etablierter Märkte – suchen, oder die Lösungen im Portfolio haben, die sich auch oder besonders für Länder mit geringerem Entwicklungsstand eignen, kann die kostenlose digitale Plattform leverist.de ein nützliches Werkzeug darstellen. Sie stellt Geschäfts-

chancen bei konkreten Projekten in Entwicklungs- und Schwellenländern vor, die mit der deutschen Entwicklungszusammenarbeit kooperieren – von Mexiko über Kambodscha bis Serbien. Damit ermöglicht sie ein digitales Matchmaking zwischen der Entwicklungszusammenarbeit und Lösungen aus der Wirtschaft. Begleitend vermittelt

die Plattform Experten vor Ort, die die Unternehmen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte unterstützen können. Leverist ist eine Plattform der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. ■

www.leverist.de

KONTAKT

Anne-Christin Werkshage

0621 5904-1920
anne-christin.werkshage@pfalz.ihk24.de

Verbraucherpreisindex für Deutschland



Jahr / Monat				Veränderungen in %	
2019		2020		April	April 2020
April	Februar	März	April	März 2020	April 2019
105,2	105,6	105,7	106,1	+0,4	+0,9

Autoren

ab = Andreas Becker
mek = Corina Busalt
uc = Ulla Cramer
FuH = Sabine Fuchs-Hilbrich
kahy = Katja Hein
kh = Kira Hinderfeld
rad = Anette Konrad
dl = Dirk Leibfried
kes = Alexander Kessler
mara = Marion Raschka

Weitere Infos unter www.pfalz.ihk24.de, Nummer 26517



Neuaufgabe von „InnovationsMarkt Pfalz“ geplant

Die IHK Pfalz wird in diesem Jahr die Broschüre „InnovationsMarkt Pfalz“ neu auflegen. Dabei handelt es sich um eine Kooperationsbörse für Pfälzer Unternehmer, Berater und Dienstleister. Mitmachen können alle, die in folgenden Sparten tätig sind:

- Innovations- und Unternehmensberatungen
- KI-, Industrie-4.0- und Digitalisierungsberatungen
- Dienstleister in der IKT sowie IT-Sicherheit
- Web- und Werbeagenturen
- Foto- und Filmagenturen
- Eventagenturen
- Design-, Marken- und Kommunikationsberater
- Medien, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Broschüre ist es, das regionale leistungsstarke Innovationspotenzial sichtbar zu machen. Die Erfahrung der IHK Pfalz zeigt, dass gerade kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) noch stärker „über den Tellerrand des eigenen Unternehmens hinaus“ blicken und so viel mehr vom Austausch mit Fachexperten profitieren können. Der „InnovationsMarkt Pfalz“ erleichtert Pfälzer Unternehmen die Suche nach passenden Partnern und bietet Beratern und Dienstleistern die Möglichkeit, sich potenziellen Auftraggebern zu präsentieren. Kurzum: Suchen und finden! ■

Tragen Sie sich ein unter:

 www.pfalz.ihk24.de/innovationsmarkt-pfalz



Neuordnung von Ausbildungsberufen

Ab dem 1. August treten mehrere Neuordnungen von Ausbildungsberufen in Kraft. Betroffen sind IT-Berufe, Bankkaufleute, Kaufleute für Groß- und Außenhandelsmanagement, Mediengestalter sowie die Laborberufe.

Die dynamische Entwicklung vieler Branchen sowie die zunehmende Digitalisierung gaben Anlass, die bisher bestehenden Ausbildungsberufe kritisch unter die Lupe zu nehmen und zu prüfen, inwieweit sich Inhalte aus den neuen Wachstumsbereichen in die Ausbildung integrieren lassen. Es gilt nun, Weichen

dafür zu stellen, dass die betroffenen Branchen auch nachhaltig für künftige Entwicklungen gerüstet sind und über entsprechend qualifizierte Nachwuchskräfte verfügen.

Auf verschiedenen Wegen wird die Digitalisierung bei den Neuordnungen aufgegriffen. Beispielsweise durch die Einführung neuer Fachrichtungen sowie das Angebot zusätzlicher Wahlqualifikationen. ■

Alle Änderungen finden Sie auf der IHK-Website:

 www.pfalz.ihk24.de, Nr. 4740066

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer für die Pfalz, Ludwigsplatz 2-4, 67059 Ludwigshafen

Tel. 0621 5904-0, Fax 5904-1204, service@pfalz.ihk24.de, www.pfalz.ihk24.de

Redaktion:

Sabine Fuchs-Hilbrich, M.A. (V.i.S.d.P.), Tel. 0621 5904-1200, sabine.fuchs-hilbrich@pfalz.ihk24.de

Alexander Kessler, M.A., Tel. 0621 5904-1205, alexander.kessler@pfalz.ihk24.de

Umsetzung:

MENTHAMEDIA AG Ajoschstraße 6, 90459 Nürnberg

MENTHAMEDIA agentur GmbH Domplatz 28, 34560 Fritzlar www.menthamedia.de

Druck:

Bonifatius GmbH, Druck - Buch - Verlag, Karl-Schurz-Str. 26, 33100 Paderborn, Tel. 05251 153-301, mail@bonifatius.de, www.bonifatius.de

Titelbild:

stock.adobe.com - ceramaama Alle nicht speziell ausgewiesenen Fotos & Grafiken: Adobe Stock

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im „Wirtschaftsmagazin Pfalz“ das generische Maskulinum verwendet. Die IHK Pfalz versteht dies als neutrale grammatikalische Ausdrucksweise, die ausdrücklich alle Geschlechter umfasst. Die verkürzte Sprachform beinhaltet keine Wertung.

Das „Wirtschaftsmagazin Pfalz“ erscheint alle zwei Monate, jeweils zum ersten Dienstag der geraden Monate. Es ist das offizielle Organ der Industrie- und Handelskammer für die Pfalz. Die Mitglieder beziehen die IHK-Zeitschrift im Rahmen der grundsätzlichen Beitragspflicht als Mitglied der IHK. Die mit Namen oder Kürzel gekennzeichneten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der IHK dar. Für unverlangt eingesendete Manuskripte keine Gewähr. Nachdruck und Zweitverwertung nur mit Quellenangabe und Genehmigung der Redaktion. Rechtsvorschriften der IHK Pfalz werden gemäß §11 der Satzung der IHK Pfalz im „Wirtschaftsmagazin Pfalz“ veröffentlicht. Davon abweichend können die Rechtsvorschriften stattdessen aufgrund eines Beschlusses der IHK-Vollversammlung im Bundesanzeiger veröffentlicht werden. Zusätzlich können die Rechtsvorschriften im Internet unter www.pfalz.ihk24.de veröffentlicht werden.

IHKs erreichen **Verbesserungen für Betriebe** in der Corona-Krise

Die vier rheinland-pfälzischen IHKs haben sich auch in der Corona-Krise intensiv bei der Politik für die Interessen ihrer Mitgliedsunternehmen stark gemacht. In regelmäßigen Telefonkonferenzen mit Ministerpräsidentin Malu Dreyer und Wirtschaftsminister Wissing konnten die IHK-Präsidenten und Hauptgeschäftsführer die in der IHK-Hotline geäußerten Sorgen und Nöte der Betriebe vorbringen und konkrete Vorschläge machen.

So haben die IHKs sehr auf einen schnellen Start der Antragstellung auf Soforthilfe, auf einen möglichst einfachen Antrag und auf eine zügigere Bearbeitung und Auszahlung gedrängt.

IHK-Vorschläge, die umgesetzt wurden, waren zum Beispiel die Absicherung von Krediten zu 100 Prozent durch den Staat, die Wiederöffnung des Einzelhandels analog zum Lebensmittelhandel und die Anwendung der 800-qm-Regel auch für größere Einzelhändler. Im Schulterschluss mit Pfälzer Bundestagsabgeordneten hatte die IHK Pfalz die Öffnung von zwei weiteren Grenzübergängen nach Frankreich für Pendler und Warenverkehr erreicht. Außerdem gibt es regelmäßige Schaltkonferenzen der IHKs mit den Landtagsfraktionen.

Auf Bundesebene macht sich der DIHK stark für die Wirtschaft. So hat er zum Beispiel erreicht, dass die Unternehmen einen Verlustrücktrag aus dem Jahr 2020 auf das Vorjahr geltend machen dürfen, um so bereits geleistete Vorauszahlungen vom Finanz-



amt erstattet zu bekommen. Außerdem hatte der DIHK gefordert, dass Unternehmen nicht Gefahr laufen dürften, auf unbezahlten Rechnungen ihrer in- und ausländischen Kunden sitzen zu bleiben. Die Bundesregierung hat diese Forderung umgesetzt, indem sie im laufenden Jahr Garantien für Warenkreditversicherer von bis zu 30 Milliarden Euro übernimmt.

Weitere Vorschläge der IHKs in Rheinland-Pfalz sind:

- umgehende Schließung der Mittelstandslücke: auch Unternehmen mit mehr als 10 Mitarbeitern sollten angemessene Zuschüsse beantragen können
- Erlaubnis, wieder zu öffnen für alle Unternehmen, die ein hinreichendes Hygienekonzept nach den behördlichen Vorgaben vorgelegt haben und die geltenden Anforderungen für Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter erfüllen
- die Landesregierung sollte bis mindestens Ende 2021 auf Steuer- und Abgabenerhöhungen verzichten, um den Unternehmen Planungssicherheit und ausreichend Zeit für eine betriebliche Konsolidierung zu geben
- zusätzliche verkaufsoffene Sonntage bis zum Jahresende ermöglichen
- Anträge auf zusätzliche Sonn- und Feiertagsarbeit schneller und einfacher bewilligen
- Gebühren für Außengastronomie im öffentlichen Raum aussetzen
- Kurzarbeitergeld auch für Azubis
- Gründerstipendien gewähren
- Unternehmen durch Bürokratieabbau entlasten, zum Beispiel durch schlankere und schnellere Verfahren
- Verwaltungsleistungen digitalisieren, damit Anträge einfacher gestellt und schneller genehmigt werden können
- Planverfahren durch Zulassung von Beschlüssen im Umlaufverfahren beschleunigen ■ (FuH)

Stand: 14.05.2020

Sachverständige

IHK-Präsident Albrecht Hornbach hat am 28.02.2020 Hans Jürgen Dörlich, Pommernweg 70/72, 76887 Offenbach, als Sachverständigen für „Miethausverwaltung“ für weitere fünf Jahre bestellt. Dörlich war am 28.02.2005 erstmals vereidigt worden.

Außerdem hat Dipl.-Ing. (FH) Karl-Heinz Hasenstab, der als Sachverständiger für „Schallschutz“ öffentlich bestellt und vereidigt war, am 28.02.2020 seine öffentliche Bestellung zurückgegeben, die damit erloschen ist.

Am 11.04.2020 wurde Dipl.-Ing. (FH) Kirk Bauer, Weinbachstr. 3, 67146 Deidesheim, ebenfalls für weitere fünf Jahre als Sachverständiger bestellt. Sein Fachgebiet ist die „Beurteilung und Echtheitsprüfungen von Wein“. Bauer war am 11.04.2012 erstmals vereidigt worden.



Südpfälzer Dampfnudeln



Zubereitung:

Aus Mehl, Zucker, Salz, Hefe, Eiern, Milch und Butter einen Hefeteig herstellen. Dazu zunächst Mehl, Zucker und Salz in einer Schüssel vermischen und in der Mitte eine Mulde bilden. Hefe in der lauwarmen Milch verrühren und in die Mulde geben und vom Rand immer wieder mit etwas Mehl verrühren, bis alles vermischt ist. Die weiche Butter und die Eier dazugeben und mit dem Knethaken eines Handrührgerätes zu einem glatten Teig verkneten. Den Teig nun mit einem frischen Küchenhandtuch abgedeckt an einem warmen Ort gehen lassen, bis er sich verdoppelt hat (30 – 45 Minuten).

Anschließend aus dem Teig ca. 12 Dampfnudeln formen, und noch einmal rund 20 Minuten gehen lassen. Um eine Dampfnudel zu formen, stechen Sie ein faustgroßes Stück aus dem Teig ab und formen es zu einer Kugel. Nach Ablauf der erneuten Gehzeit das Öl in eine beschichtete Pfanne geben, den Boden mit Salz bestreuen und die Dampfnudeln nicht zu eng daraufsetzen. 250 ml Wasser angießen, die Pfanne mit einem Deckel abdecken und die Dampfnudeln so lange leicht köcheln lassen (ca. 15 Minuten), bis das Wasser verdunstet ist und die Dampfnudeln eine hellbraune Kruste bilden.

Zutaten:

500 g Mehl
40 g Zucker
1 Prise Salz
1 Päckchen Trockenhefe
(alt. ½ Würfel frische Hefe)
225 g Milch (lauwarm)
1 EL Butter (Zimmertemperatur)
1-2 Eier
4 EL Öl (fürs Braten)
Salz zum Braten
250 ml Wasser

Ein Rezept aus der Küche des Gasthofs zum Lamm in Neupotz mit Chef de Cuisine Manfred Kreger. ■

 www.gasthof-lamm-neupotz.de

TIPP

Weitere leckere Rezepte zum Nachkochen sowie Gastronomie-Tipps und Kochbücher aus der Südpfalz gibt es auf der Website des Südpfalz-Tourismus Landkreises Germersheim e. V.

 www.suedpfalz-tourismus.de

Digitales Museum

Das historische Museum der Pfalz in Speyer bietet mehrere Ausstellungen nun auch in digitaler Form an. Die aktuelle Schau „Medicus – Die Macht des Wissens“ können Besucher der Website als virtuellen Rundgang erleben. Vor dem Hintergrund der Erzählung von Noah Gordon, zeigt das Museum eine kulturhistorische Ausstellung zur Geschichte der Medizin. Zum Grüffelo bietet das Museum spannende Mitmachaktionen für Kinder. „Hallo, kleine Maus, wohin geht die Reise?“ fragt der Grüffelo und lädt alle Besucher zu einem Ausflug in

seine Welt ein. Doch nicht nur die aktuellen Ausstellungen sind Teil des digitalen Angebots: Von 2014 bis 2017 hatte das Museum innerhalb seiner Sammlungsausstellung „Die Neuzeit“ den Ausstellungsteil zum Ersten Weltkrieg in Form eines „Historischen Schlaglichts“ neu präsentiert. Diese Ausstellung, die 2017 abgebaut wurde, ist nun noch einmal virtuell nachgebildet. „Die Pfalz im Ersten Weltkrieg“ bietet in der virtuellen Variante viele hinzugekommene Objekte. ■

 www.museum.speyer.de/digital



Die
nächste
Ausgabe
erscheint
Anfang
August



Veränderung ist Normalzustand

Digitale Transformation wird häufig mit der sogenannten VUCA-Welt beschrieben: V steht für Volatilität, also Beweglichkeit und Dynamik, U steht für Unsicherheit und Ungewissheit, C steht für Complexity / Komplexität, A steht für Ambiguität, also Mehrdeutigkeit. Was bedeutet das konkret?

Stellen Sie sich eine Gruppe von 50 Personen vor, die alle ein Smartphone haben, miteinander vernetzt sind. Wenn eine Person den anderen 49 eine Nachricht schickt, die bei den 49 zu einer Reaktion führt, die dann auch wieder miteinander geteilt wird, was wiederum Aktionen und Reaktionen hervorruft, dann können Sie sich vorstellen, welche Beweglichkeit im Raum ist, wie schnell sich Inhalte verändern, eine Idee folgt der nächsten ... Und nun denken wir groß: Im Moment sind 4,5 Mrd. Menschen mittels Smartphone vernetzt, und 500 Mrd. Maschinen und Systeme sind dank Digitalisierung miteinander verbunden – und das ist nur der Anfang. Veränderung wird zu einem Normalzustand.

Darüber hinaus verändert sich die Art der Veränderung. Derzeitiger Hochpunkt dieser Entwicklung ist die Corona-Krise. Disruptiver kann sich eine Veränderung nicht vollziehen. Grundsätzlich sind uns Veränderungen und das Managen von Veränderung nicht fremd. Wir alle kennen den Werkzeugkasten des Change Managements. Change Management baut jedoch auf einer zentralen Voraussetzung auf. Wir kennen den Beginn der Veränderung und wir haben eine mehr oder weniger klare Vorstellung

davon, wie die Veränderung enden soll. Was sich mit der Digitalisierung und der Corona-Krise entwickelt, ist eher eine Veränderung im Sinne der Transformation. Wir kennen den Anfang, haben aber keine Vorstellung, wie es endet. Wie denn auch, angesichts der Intensität der Geschwindigkeit, der Neuigkeit, der Vernetzung, des Austausches ...

Wie nimmt man unter solchen Bedingungen Menschen mit? In einem solchen Kontext besteht eine der größten Herausforderungen darin, gleichzeitig „in Bewegung zu bleiben“ UND „die Balance zu halten“. Das hat zur Folge, dass der radikale, beständige, nie endende Wandel jedem und jeder Einzelnen abverlangt, die eigenen Kompetenzen und Qualifikationen immer wieder auf den Prüfstand zu stellen und gegebenenfalls anzupassen. Das erfordert über ein immer länger werdendes Erwerbsleben hinweg viel Energie und Motivation. Unweigerlich besteht dabei die Gefahr, sich zu überfordern – sowohl physisch als auch psychisch. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, auch für eine ausgewogene Balance zwischen Be- und Entlastung, zwischen Beruf und Privatleben zu sorgen, um 40 – 45 Jahre lang „durchzuhalten“. Auch wenn ein Großteil der Verantwortung dafür, Bewegung und Balance sicherzustellen, beim Individuum liegt, sind Arbeitgeber doch auch in der Pflicht, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen, zum Beispiel durch flexible Arbeits(zeit)modelle für unterschiedliche Lebensphasen sowie eine stärkenorientierte Weiterbildung. ■



Disruptiver als in der Corona-Krise kann sich eine **Veränderung** nicht vollziehen.



Prof. Dr. Jutta Rump ist Leiterin des Instituts für Beschäftigung und Employability (IBE) an der Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft Ludwigshafen und gilt als einer der „führenden Köpfe des Personalwesens“ in Deutschland.