Das wirtschaftliche Herz Genuas ist getroffen

Für die Wirtschaft ist der Hafen das Zentrum der Stadt. Erst kam der Brückeneinsturz, dann das Unwetter

Von Gerhard Bläske, Genua

Schon wieder hat es Genua getroffen. Die schweren Stürme der vergangenen Tage haben Schäden von mehreren hundert Millionen Euro angerichtet. Im Hafen von Savona, der Teil der „Ports of Genoa“ ist, sind durch einen Kurzschluss infolge des Unwetters fast tausend Autos, meist Maseratis, in Flammen aufgegangen. „Wir lassen uns nicht unterkriegen“, sagt Antonella Rossi, Sprecherin des Genueser Hafens, trotzig.

Die Stadt steht unter keinem guten Stern. Am 14. August stürzte die Genueser Autobahnbrücke ein und riss 43 Menschen in den Tod. Seitdem ist die Stadt geteilt. Die Autobahn über das tief eingeschnittene Tal des Polcevera war die zentrale Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen Genuas, zwischen Italien und Frankreich, und sie hat auch die riesigen Hafenanlagen miteinander verbunden. „Die Brücke war quasi unsere Aorta“, sagt Paolo Emilio Signorini, Präsident des Genueser Hafens Ports of Genoa. „Genua ist geteilt wie einst Berlin“, meint er.

Ohne Brücke gibt es jeden Tag lange Staus und der Handel büßt massiv Umsatz ein

„Das historische Zentrum und ein Teil des Hafens sind im Osten und das ökonomische Herz im Westen“, fügt er hinzu. Über die Brücke rollten nicht nur jedes Jahr 28 Millionen Autos und Lastwagen, sondern auch täglich 4000 Transporte von und in den Hafen sowie zwischen den verschiedenen Terminals. „Im August ist unser Container-Umschlag um 16 Prozent zurückgegangen, aber seit Ende September läuft es etwas besser. Wir sind jetzt in einer Grauzone und wissen noch nicht, wie es weitergeht“, sagt Signorini.

Er hat sein Büro im Palazzo San Giorgio, einem schönen alten Gebäude aus dem Mittelalter, das früher eine der ältesten Banken der Welt beherbergte. Hier, im alten Hafen, hat Stararchitekt Renzo Piano, ein Sohn der Stadt, in den 90er Jahren ein Ausgehviertel mit Restaurants, Cafés, einem riesigen Aquarium und anderen Attraktionen geschaffen.

Im Flusstal liegen noch immer Brückentrümmer. Eine gerade frei gegebene Straße verläuft mitten durch diese „zona rossa“. Alle Wohnhäuser, Geschäfte und Fabriken hier wurden nach dem Unglück geräumt. Unter den Folgen der Katastrophe leiden aber auch der große Obst- und Gemüsemarkt, Ikea, Metro oder der Heimwerkermarkt Leroy Merlin sowie viele Mittelständler im Tal. Sie beklagen massive Umsatzverluste. Die Zufahrt ist nun sehr kompliziert. Nicht nur zu Stoßzeiten stehen Autos und Lastwagen, die sich jetzt durch das Zentrum quälen müssen, im Stau. Auf 300 Millionen Euro schätzt Leopoldo Da Passano vom Industrieverband Confindustria den Schaden, der der lokalen Wirtschaft entstanden ist.

Genua war im Mittelalter eine Weltmacht. Die Stadtrepublik verfügte über Kolonien sogar in der neuen Welt, war ein Zentrum der Finanzwelt und finanzierte die Expeditionen des spanischen Königshauses. Prachtvolle Palazzi und die riesige Altstadt zeugen von dieser Zeit. Monotone Wohnblocks an den Hängen der Seealpen stehen für den Boom der 50er und 60er-Jahre. Mit dem Niedergang der Schwerindustrie ging es bergab. Betriebe wurden geschlossen. Die Stadt verlor ein Viertel ihrer einst 800 000 Einwohner, vor allem jüngere. Seit Jahren herrscht Stillstand. Die Eisenbahnverbindungen durch die Seealpen nach Mailand und Turin stammen aus dem 19. Jahrhundert. Die maroden Autobahnen winden sich in engen Kurven durch die Seealpen.

Das wirtschaftliche Herz der Stadt war und ist der Hafen. Er hatte sich zuletzt positiv entwickelt. „Der gesamte Güterumschlag war 2017 um acht Prozent auf 69 Millionen Tonnen gewachsen und nahm 2018, bis zum Brückeneinsturz, um 2,6 Prozent zu“, berichtet Signorini, der den Jahresumsatz des Hafens mit „mehr als fünf Milliarden Euro“ angibt. Nimmt man alles Weitere dazu, was damit verbunden ist, Gastronomie und Hotels, Versicherungen und Banken, Transportdienstleistungen und Zulieferer, seien es sogar zehn Milliarden Euro. „Es besteht die Gefahr, dass unser Umsatz in diesem Jahr um zehn Prozent sinkt, wir also 500 Millionen Euro an Umsatz verlieren“, rechnet Signorini vor.

Genuas Hafen steht für ein Viertel der Wirtschaftsleistung der Stadt, sagt De Passano und für 10 000 direkt sowie 30 000 bis 40 000 indirekt Beschäftigte. Nach dem Brückeneinsturz wurde viel Zeit verspielt, weil sich die Regierung in Rom, statt schnell anzupacken, lieber mit dem Brücken- beziehungsweise Autobahnbetreiber Autostrade per l'Italia stritt, den sie enteignen will, obwohl die Schuldfrage gar nicht geklärt ist. Erst mehr als sechs Wochen nach dem Unglück wurde der Genueser Bürgermeister Marco Bucci zum Sonderkommissar mit weitreichenden Befugnissen ernannt. Und erst in diesen Tagen gibt es ein fertiges Dekret, das Sondermaßnahmen für die Opfer und die Unternehmen enthält. Bucci hofft, dass die neue Brücke spätestens 2019 steht. Das ist mehr als unsicher.

Wenn es nicht schnell geht, besteht die Gefahr, dass andere Häfen Genua die Kunden abjagen. „Es ist sehr dringlich, schnell Projekte zu realisieren“, sagt Signorini. Das werde nicht viel kosten und sei auch nicht schwierig, helfe dem Hafen aber sehr. Es geht um die Anbindung des Areals an das Straßen-, Autobahn- und Eisenbahnnetz sowie temporär beschleunigte Genehmigungsverfahren für dringende Investitionen. Signorini betont: „Genua ist der Hafen Italiens.“

Seit Jahren blockiert die populistische Regierungspartei „5 Stelle“ den Bau einer Autobahn-Entlastungsspange im Hinterland namens Gronda (Regenrinne). „Hätten wir die Gronda schon jetzt, wären die Schäden nicht so groß gewesen. Es ist sehr gefährlich, keinen Plan B zu haben“, sagt Signorini. „Das haben wir im Fall der 2017 unterbrochenen Schienenstrecke im Rheintal bei Rastatt gesehen.“ Auch der schon weit fortgeschrittene Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Mailand, den die „5 Stelle“ ebenfalls verhindern will, würde Entlastung bringen und die Anbindung an den Norden verbessern. „Genua könnte ein großer Hafen nicht nur für die Lombardei, das Piemont und das Veneto werden, sondern auch für die Schweiz und Süddeutschland“, hofft der Hafen-Präsident.

Doch ohne leistungsfähige Verbindungen ans Mittelmeer lohnt sich womöglich sogar für Norditalien eher der Transport an die großen Nordseehäfen wie Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg. Stürbe auch noch der Hafen, wäre der Niedergang der italienischen Stadt besiegelt. Für Signorini ist das kein Thema: „Wir denken über große Investitionsprojekte im Hafen wie einen neuen Damm nach. Das würde etwa eine Milliarde Euro kosten“, schätzt er. Er hofft, dass jetzt erst einmal die Aorta der Stadt geflickt wird.

Doppelt getroffen. *Nach dem Einsturz der wichtigen Autobahnbrücke im August richteten in den vergangenen Tagen heftige Stürme große Schäden im Hafen der italienischen Stadt Genua an.* *Fotos: Antonio Calanni/dpa; Marco Bertorello/AFP*

Deutsche Emissionen sinken deutlich

Weniger CO_2-Ausstoß wegen Witterung

Berlin - Einer ersten Schätzung zufolge werden die deutschen Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2018 sehr deutlich unter dem Vorjahreswert liegen. Die Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Ageb) veröffentlichte vorläufige Berechnungen, wonach die CO_2-Emissionen in den ersten neun Monaten des Jahres um rund sieben Prozent gesunken sind.

Der Grund dafür ist offenbar vor allem die ungewöhnlich warme Witterung – aber auch höhere Preise für Kohle, Öl und Gas, der Ausbau der erneuerbaren Energien sowie die steigende Energieeffizienz. Bislang ist das Jahr 2018 etwa zwei Grad wärmer in Deutschland als der langjährige Durchschnitt. Wenn es warm ist, sinkt der Energieverbrauch, weil weniger geheizt werden muss.

Setzt sich der Trend fort, gehen die Emissionen 2018 auf 842 Millionen Tonnen CO_2 zurück. 2017 waren es 905 Millionen Tonnen. Seit 2009 verblieben die deutschen Emissionen in einem engen Korridor um die 900 Millionen Tonnen. Das hatte viel Kritik hervorgerufen und Deutschlands Ruf als Vorreiter der Energiewende beschädigt. Das größte Minus beim Verbrauch gab es bei der Steinkohle. Ihr Einsatz sank um 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Erdgas- und Dieselverbrauch gingen jeweils um gut sieben Prozent zurück. Schließlich die Braunkohle: Wegen sinkender Stromerzeugung, so die Ageb, sank der Verbrauch um 1,9 Prozent.

Im Plus dagegen waren die (nahezu) CO_2-freien Stromquellen. Die Produktion der Kernkraftwerke legte um 4,9 Prozent zu, da es dieses Jahr bislang keine längeren Kraftwerksstilllegungen gegeben hat. Und die erneuerbaren Energien steigerten ihren Ertrag um 3,9 Prozent. Der Bau vieler neuer Windräder im Jahr 2017 macht sich nun voll bemerkbar. Der Energieverbrauch insgesamt ging laut Ageb um fünf Prozent auf geschätzt 12 900 Petajoule zurück. Das inzwischen nicht mehr von der Bundesregierung angestrebte Klimaziel 2020 von 751 Millionen Tonnen jährlicher Emissionen ist trotz des Rückgangs aber nicht in Reichweite geraten. Jakob Schlandt

ANZEIGE

Lesen Sie außerdem:

- Tesla-Versteher: Warum ein Hedgefonds-Manager plötzlich Elon Musk liebt
- Aktien-Rückkäufer: Wie Manager mit gepumpten Milliarden ihre Einkünfte mehren
- Planlos-Wirtschaft: Wer für das Chaos im Luftverkehr verantwortlich ist

GET IT ON Google play · Laden im App Store

wirtschaftswoche.de

Wirtschafts Woche
So verstehen wir Wirtschaft.

Volkswagen und Ford rücken zusammen

Kooperation bei E-Autos und Automatisierung

Hamburg/Detroit - Volkswagen und Ford steuern offenbar auf eine weitaus umfassendere Allianz zu als bisher bekannt. Über die im Sommer angekündigte Kooperation bei leichten Nutzfahrzeugen hinaus loten die beiden Großkonzerne Insidern zufolge inzwischen auch eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung von autonomen Autos und Elektrofahrzeugen aus. Ziel sei es, die milliardenschweren Kosten beim Umbau zu Mobilitätsanbietern zu teilen, sagten mehrere mit den Plänen vertraute Personen. „Die Gespräche mit Ford sind weit fortgeschritten und können viele Bereiche umfassen“, erläuterte ein VW-Manager am Donnerstag. Bereits am 16. November solle Volkswagen-Chef Herbert Diess seine Pläne im Aufsichtsrat präsentieren. Das „Handelsblatt“ berichtete darüber hinaus, Ford wolle den Wolfsburgern voraussichtlich Zugang zu seiner Motorentechnologie und den Pick-up-Plattformen geben. Im Gegenzug könnte VW seine Elektroplattform MEB für den US-Konzern öffnen.

Volkswagen denkt offenbar darüber nach, auch anderen Herstellern Zugang zu seinem Modularen Elektrobaukasten (MEB) zu geben. Damit sollen die Stückzahlen über den konzerneigenen Absatz hinaus gesteigert werden, um die Kosten je Fahrzeug zu senken. Dies ist Voraussetzung dafür, dass E-Autos im Vergleich zu Dieselwagen konkurrenzfähig werden.

Volkswagen fährt einen besonders aggressiven Kurs beim Umsteuern in die Elektromobilität, um die schärferen Vorgaben zur Senkung des Klimagifts Kohlendioxid zu erfüllen. Der weltgrößte Autobauer investiert bis 2022 mehr als 34 Milliarden Euro in neue Elektroautos, autonomes Fahren und die Digitalisierung. Bis 2025 sollen die Konzernmarken nach früheren Angaben mehr als 80 neue Elektromodelle auf den Markt bringen, darunter 50 rein batteriegetriebene Fahrzeuge und 30 Plug-in-Hybride. Um den Bedarf an Batteriezellen zu decken, hat Volkswagen weltweit ein Beschaffungsvolumen von mehr als 50 Milliarden Euro ausgeschrieben. Insidern zufolge bereitet der Konzern zudem den Einstieg in die Produktion von Batteriezellen vor und plant eine milliardenschwere Kooperation mit dem koreanischen Hersteller SK Innovation.

Finanzvorstand Frank Witter hatte deutlich gemacht, dass der Konzern offen für Partnerschaften sei und dies auch für die Entwicklung selbst fahrender Autos gelte. „Es ist kein Geheimnis, dass das eine sehr teure Geschichte ist, das zu entwickeln und dass es schon den einen oder anderen gibt, der weit fortgeschritten ist“, sagte Witter am Dienstag bei der Präsentation der Quartalszahlen. Als Beispiel nannte er die Google-Tochter Waymo, die autonome Autos bereits testet. Insofern mache sich Volkswagen Gedanken, wie man „die Lücke und den zeitlichen Abstand schließen“ könne, indem man auf Vorhandenes aufsetze.

Kosten sparen. *Volkswagen und Ford wollen zusammenarbeiten.* *Foto: Uli Deck/dpa*

Sollte es zu einer engen Kooperation mit Ford bei selbst fahrenden Autos kommen, würde die VW-Tochter Audi nach Meinung von Beobachtern an Einfluss im Konzern verlieren. Dem Ingolstädter Oberklassehersteller war als Technologieträger vor einigen Jahren die Aufgabe übertragen worden, Roboterautos federführend für den Konzern zu entwickeln. Inzwischen wird in Wolfsburg moniert, dass Audi bei komplett autonom fahrenden Fahrzeugen keine Fortschritte vorweisen könne. „Die haben das nicht hingekriegt“, sagte ein Insider. Audi selbst pocht auf eine angebliche Zusage von Konzernchef Diess, dass die Marke „technologische Speerspitze“ des Konzerns bleiben solle. Audi hatte die Software entwickelt, die im Zentrum des Dieselskandals im Volkswagen-Konzern steht. *rtr*

Italien stoppt Ryanair beim Handgepäck

Bei Billigfliegern sollen Rollkoffer extra kosten

Rom/Dublin – Das italienische Kartellamt hat die Billigflieger Ryanair und Wizz Air daran gehindert, von gestern an neue Gebühren für Handgepäck einzuführen. Handgepäck sei ein „wesentlicher Bestandteil“ des Luftverkehrs, teilte die Behörde am Mittwochabend mit. Müsse der Reisende dafür extra zahlen, verzerre das nicht nur den realen Preis für die Flugreise, sondern führe den Verbraucher auch in die Irre. Das Verbot des neuen Preismodells gilt nur in Italien.

Im europaweit geänderten Standardtarif sollen Reisende nur noch eine kleine Tasche mit an Bord nehmen dürfen. Nur gegen einen Aufpreis dürfen zwei Gepäckstücke inklusive eines kleinen Rollkoffers mit in die Kabine genommen werden. Während Ryanair für dieses „Priority Boarding“ sechs Euro Aufpreis verlangt, werden bei der ungarischen Wizz Air zwischen fünf und 15 Euro fällig.

Ryanair kündigte an, unverzüglich Rechtsmittel einzulegen. Es gebe für die italienische Wettbewerbsbehörde keinerlei Grundlage für Entscheidungen, die Luftsicherheit und Pünktlichkeit berührten, erklärte Ryanair-Sprecher Robin Kiely in Dublin. Die neuen Richtlinien zum Handgepäck seien transparent und vorteilhaft für die Konsumenten. Der Einstiegsprozess an den Flughäfen werde damit beschleunigt.

Grundsätzlich gibt es international keine Vorschriften zu Größe und Gewicht des Handgepäcks, sondern lediglich Empfehlungen des Airline-Verbandes IATA. Die noch kostenfreie Tasche liegt bei Wizz Air und Ryanair in den Maßen (40x20x25cm) deutlich unter den IATA-Vorgaben. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) empfiehlt Passagieren grundsätzlich, vor der Reise die Gepäckbedingungen der gebuchten Airline zu studieren.

Ärger mit den Behörden hat Ryanair auch in den Niederlanden. Dort stoppte ein Gericht die geplante Zwangsversetzung von 16 Piloten ins Ausland. Ryanair will den Standort Eindhoven schließen, angeblich aus Kostengründen. Die Piloten wie auch das Gericht sahen darin allerdings eher eine Strafaktion für vorangegangene Streiks. Auch hier will die Fluggesellschaft in Berufung gehen. *dpa*

Dieses Dokument ist lizenziert für Institut der deutschen Wirtschaft, um48024E.
Alle Rechte vorbehalten. © Der Tagesspiegel. Download vom 02.11.2018 09:21 von www.genios.de.