

► **S2** **IM INTERVIEW: Sabine Groner-Weber, Arbeitsdirektorin Stuttgarter Straßenbahnen AG** Als Arbeitsdirektorin hat die Frau an der Spitze der SSB „zwei Hüte gleichzeitig“ auf.

► **S4** **Mitteilungen aus dem Vorstand** Der Managerkreis Baden-Württemberg hat einen neuen Vorstand gewählt.

► **S5** **Die Wettbewerbsfähigkeit verteidigen** Deutschland braucht Innovationen und Investitionen

► **S6** **Schwarz oder Grün? Das war keine Frage!** Der Managerkreis Baden-Württemberg analysierte die Landtagswahl 2016.



► **S7** **Kreislaufwirtschaft im Reality Check** Die EU soll sich in den nächsten Jahren in eine Circular Economy wandeln

► **S8** **Business Lunch für Frauen in Wesel** Auch in der chemischen Industrie mangelt es an Frauen in Führungspositionen.

► **S9** **Fachkräftemangel und Immigration – Was ist zu tun?** Zuwanderung allein kann den Fachkräftemangel nicht beenden.



► **S10** **Eher Chance, eher Risiko? – Die Digitalisierung der Medienwelt** Der Managerkreis Berlin-Brandenburg war zu Gast bei der Sky Deutschland AG.

► **S11** **Wählen Sie Ihre Route! Digitalisierung und die Mobilität der Zukunft** Automatisiertes und vernetztes Fahren – noch ist die Skepsis groß.

► **S13** **„Die A14 endet nicht in Wismar!“** MV braucht eine gut funktionierende öffentliche Infrastruktur.

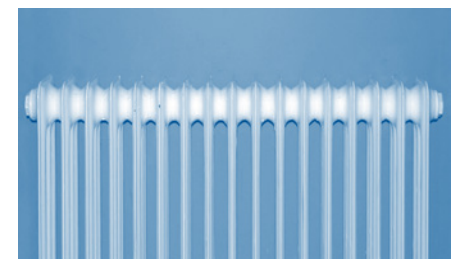


► **S14** **Typisch Mecklenburg-Vorpommern** Die Kreativwirtschaft kann neue Ideen in die Wirtschaft von MV tragen.

► **S15** **Der wunde Punkt – Wohin steuert die Bundes-SPD?** SPD-Vize Schäfer-Gümbel: Die SPD muss als Mannschaft erkennbar werden.

► **S16** **„Keine Norddeutsche Folklovereveranstaltung“** Der Hamburger Hafen ist Wirtschaftsmotor weit über die Grenzen der Hansestadt hinaus.

► **S18** **Energiewende verantwortlich gestalten** NRW-Minister Duin: Energiepolitik muss Wachstumschancen und soziale Balance mit einbeziehen.



► **S20** **Kein Silicon Valley in klein** Thüringens Regierung will die Digitalisierung vorantreiben.

► **S21** **Erhebliches Maß an Motivation – Migranten auf dem Arbeitsmarkt** BA-Vorstand Scheele über eine erfolgreiche Integration der Flüchtlinge.

► **S22** **Mit vereinten Kräften die Dekarbonisierung meistern** COP21 ist kein Selbstläufer. Europa muss vorangehen.

► **S23** **Publikationen**

► **S24** **Terminvorschau**



IM INTERVIEW: Sabine Groner-Weber, Arbeitsdirektorin Stuttgarter Straßenbahnen AG

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ist einer der größten und modernsten Nahverkehrsbetriebe in Deutschland. Gut 500 Busse und Bahnen und rund 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind täglich im Einsatz. Mit zwei Frauen im dreiköpfigen Vorstand steht die SSB-Führungsspitze bundesweit in puncto Frauenquote einmalig dar. Eine der Frauen ist Sabine Groner-Weber, die seit Oktober 2015 als Arbeitsdirektorin die Geschicke des Unternehmens leitet.

Wie kommen Sie morgens zur Arbeit?

Ich benutze die Stadtbahn. Die ist als Verkehrsmittel in Stuttgart unschlagbar. Wir sind schnell, pünktlich und gut kalkulierbar.

Sie sind eigentlich Biologin, haben in der Fachrichtung Gentechnologie promoviert? Wie sind Sie zum Personenverkehr gekommen?

Das war wie vieles im Leben ein kleines Stück weit Zufall. Ich habe nach meiner Promotion bei der damaligen IG Chemie, Papier und Keramik ein dreimonatiges Praktikum absolviert und da sind zwei Dinge passiert: Damals war Gentechnik ein ganz heiß diskutiertes Thema. Das Gentechnikgesetz sollte gerade im Bundestag behandelt werden. Ich habe für die Betriebsräte der Chemieunternehmen Seminare zur Gentechnik abgehalten. Die waren unglaublich interessiert und sehr besorgt. Sie wollten weder eine Chance verpassen, noch wollten sie den Kollegen irgendwelche Gefahren zumuten. Ich hatte bis dahin noch nie in meinem Leben so aufmerksame und konzentrierte Zuhörer. Außerdem hat mir außerordentlich gut gefallen, dass ich in die Diskussionen zur ersten Fassung des Gentechnikgesetzes einbezogen war. Und als die IG Chemie mir nach diesen drei Monaten eine Stelle angeboten hat, bin ich dort geblieben. Das war ein Sprung ins kalte Wasser, aber ich habe das keinen einzigen Tag bereut.

Sie sind dann noch einige Jahre den Gewerkschaften treu geblieben und sind dann ins Bundesverkehrsministerium gewechselt. Wie kam es dazu?

Ich habe in der ÖTV und später bei Ver.di Grundsatzarbeit gemacht. Politische Planung habe ich immer als spannende Herausforderung erlebt. Aber ich habe einfach neue Themen gebraucht und so habe ich mich 2007 beim Verkehrsministerium beworben.

Im März 2011 haben Sie das Ministerium verlassen und sind nach Leipzig gegangen – als Geschäftsführerin der Leipziger Verkehrsbetriebe. Brauchten Sie eine neue Herausforderung?

Nein, zu dem Zeitpunkt habe ich mich im Ministerium ausgesprochen wohl gefühlt. Ich war dort ja nur 5 1/2 Jahre. Ich hatte das Gefühl, ich bin jetzt gut angekommen. Dann haben mich Betriebsräte aus Leipzig sozusagen aus der Vergangenheit heraus in die Pflicht genommen. Ohne den Anruf hätte ich keinen Gedanken an eine Veränderung verschwendet. Aber ich war neugierig, weil die ostdeutschen Betriebe eine sehr spezifische Geschichte hinter sich hatten.

Im August 2015 sind Sie zu den Stuttgarter Straßenbahnen gewechselt. Sie sind im Kreis Ulm geboren. Wollten Sie zurück in die Heimat?

Wir haben einen Krankheitsfall in der Familie und ich habe erlebt, wie lang 400 Kilometer sein können, wenn man Angst um jemanden hat. Deshalb bin ich froh, dass ich jetzt wieder im Süden bin.

Mit Stefanie Haaks als kaufmännisches Vorstandsmitglied und Ihnen stehen zwei Frauen an der SSB Spitze. Werden Frauen in Ihrem Unternehmen deswegen besonders gefördert?

Wir fördern Frauen, weil wir wissen, dass wir ein gut ausgebildetes Potenzial brachliegen lassen, wenn wir das nicht tun. Das kann sich ein vernünftiges Unternehmen nicht leisten, erst recht nicht bei der heutigen Arbeitsmarktlage. Derzeit sind Frauen in bestimmten Bereichen des Unternehmens unterrepräsentiert – das wollen wir geraderücken. Frauen sollen die gleichen Chancen haben wie Männer. Mit der Zusammensetzung des Vorstands hat das weniger zu tun. Möglicherweise macht das bestimmte Dinge einfacher.

Was macht die Stuttgarter Straßenbahnen als Arbeitgeber attraktiv?

Eine große Rolle spielt, dass wir etwas Sinnvolles tun – das ist gerade für jüngere Menschen ein zunehmend wichtiger Punkt. Die sagen, da mache ich umwelt- und sozialpolitisch

etwas Vernünftiges: weniger Emissionen, Mobilitätsoptionen für Leute, die sich ein Auto nicht leisten können oder auch nicht leisten wollen. Diese Sinnhaftigkeit spricht ganz stark für uns. Dass wir ein sozial geprägtes Unternehmen sind, ist natürlich auch wichtig: Wir lassen die Leute in schwierigen Lebenslagen nicht hängen, wir unterstützen sie mit einer Vielzahl von Angeboten darin, ihre Beschäftigungsfähigkeit zu erhalten durch Gesundheits-, Freizeit und Bildungsangebote. Und nicht zuletzt sind wir sehr attraktiv für Leute, die sagen: Ich bin Stuttgarter und ich will nicht weg aus der Region.

Die SSB ist nicht nur ein regionales, sondern auch kommunales Unternehmen. Sie konkurrieren bei der Arbeitnehmersuche mit den örtlichen Großkonzernen wie Daimler, Porsche oder Bosch. Wie finden Sie die passenden Bewerber?

Wir bewerben seit einiger Zeit die Arbeitgebermarke SSB und unterstreichen, dass ein Verkehrsunternehmen sehr viel mehr zu bieten hat als das, was ein jeder zuallererst mit uns verbindet. Alle Leute wissen, dass ein Verkehrsunternehmen Fahrer braucht. Aber dass wir Ingenieure und Planer brauchen, eine spannende IT und herausfordernde Marketingaufgaben haben, wissen die wenigsten. Und das stellen wir immer stärker und deutlicher heraus. Wir spüren, dass das wahrgenommen wird. Im Moment haben wir steigende Bewerberzahlen für unsere Lehrstellen. Das ist ein gutes Zeichen und zeigt, dass wir in der Konkurrenz zu den privaten Unternehmen durchaus bestehen können.

Welche Erfahrungen aus Ihrer Gewerkschaftskarriere kommen Ihnen heute zugute?

Ich würde sagen: Alle! Als Arbeitsdirektorin haben sie immer zwei Hüte gleichzeitig auf: Als Vorstand müssen sie prüfen, was eine Entscheidung wirtschaftlich für's Unternehmen bringt. Und als Arbeitsdirektorin haben sie den zweiten Hut auf und müssen fragen: Was bedeutet es für einen Beschäftigten, für seine Situation heute und für die Sicherheit seines Arbeitsplatzes in der Zukunft? Und diese Betrachtung von Entscheidungen aus zwei Blickwinkeln fällt mir durch meine Tätigkeit bei den Gewerkschaften leichter. Ich glaube, dieser Spagat ist am besten zu bewältigen, wenn man sich in beide Seiten reinversetzen kann. Diese beiden Seiten habe ich in meiner Biografie erlebt.

Nehmen Sie das durchaus noch als Spagat wahr?

Es spielt fast jeden Tag eine Rolle. Man empfindet es nicht immer als Spagat. Als Spagat habe ich eine große Herausforderung empfunden, die ich bei den Leipziger Verkehrs-

betrieben zu bewältigen hatte. Da gab es eine gespaltene Tariflandschaft. Es gab Altbeschäftigte, die nach einem alten Tarif bezahlt worden sind und es gab später Eingestellte, die einen deutlich abgesenkten Tarif hatten. Die Folge war, dass auch die Belegschaft gespalten war. Die Einkommenstarife zusammenzuführen und damit die Ursache zu beseitigen, die zu diesen Spannungen geführt hat, war eine schwierige Herausforderung, die wir mit einem Tarifvertrag, der über neun Jahre lief, gelöst haben. Beides unter einen Hut zu bekommen - die Wünsche und Forderungen der Arbeitnehmer und gleichzeitig das wirtschaftliche Wohl des Unternehmens - macht die Tätigkeit eines Arbeitsdirektors aus. Manchmal ist es einfach die Frage zwischen einer langfristigen Sicherung des Unternehmens und dem, was kurzfristig verlockend erscheint.

Was bedeutet das ganz konkret, wenn die Belegschaft streikt – wie kürzlich Ende April. Schlagen da zwei Herzen in Ihrer Brust? Das Gewerkschafterinnen- und das Arbeitgeberinnenherz?

Ja natürlich. Das tut ihnen als Vorstand weh, wenn sie wissen, dass Fahrgäste, das Schulkinder an der Haltestelle stehen bleiben. Wir sind darauf angewiesen, dass unsere Fahrgäste uns jeden Tag als zuverlässig und pünktlich erleben. Auf der anderen Seite weiß man aber auch, gerade als Arbeitsdirektorin, dass Streik ein grundgesetzlich verbrieftes Recht ist. Trotzdem erlebt man es als hochgradig ärgerliche Situation.

Was müssten die ÖPNV-Anbieter verbessern, damit mehr Menschen das Auto stehen lassen?

Die Antwort besteht aus drei Begriffen: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und im Rahmen des Möglichen auch Komfort. Wir müssen gut erreichbar sein und durch kurze Taktzeiten auch kurze Reisezeiten sicherstellen. Besser werden müssen wir bei der integrierten Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern wie Fahrrad, Mietwagen etc., damit unsere Fahrgäste flexibel das Verkehrsmittel wählen können, das sie in einer konkreten Situation brauchen.

Sie sind kürzlich dem Managerkreis beigetreten. Was waren Ihre Beweggründe?

Was mir am Managerkreis immer gefallen hat – bei allen manchmal unterschiedlichen Positionen – war eine sehr sachliche und fachorientierte Form der Auseinandersetzung. Das schätze ich sehr und darauf freue ich mich.

—

Sabine Groner-Weber studierte an der Universität Tübingen Biologie und wurde nach ihrer Promotion wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der IG Papier, Chemie, Keramik. Anschließend wurde sie Leiterin Grundsatzfragen bei der ÖTV Stuttgart, ging dann in die Abteilung Politik und Planung bei der inzwischen umbenannten Ver.di in Berlin. Ab 2007 war Sabine Groner-Weber im Bundesverkehrsministerium. Von März 2011 bis August 2015 war sie Arbeitsdirektorin und Geschäftsführerin Personal/Soziales der LVB Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH. Im Oktober 2015 wechselte sie in den Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG.

Mitteilungen aus dem Vorstand

Vorstandswahl im Managerkreis Baden-Württemberg

Die Mitglieder des Regionalkreises haben am 18. März 2016 einen neuen Vorstand gewählt. Jan Mönikes, Rechtsanwalt für Wirtschaft- und Telekommunikations-/Medienrecht bei der Kanzlei Schalast & Partner, wurde erneut im Amt des Sprechers bestätigt. Dagmar Bornemann ist auf eigenem Wunsch aus dem Vorstand ausgeschieden. Hinzugekommen sind Stefanie Brumm, Rechtsanwältin, und Martina Musati, Geschäftsführerin der Regionaldirektion Baden-Württemberg der Bundesagentur für Arbeit.

Wieder gewählt wurden Babak Fahimi Shemrani, Manager bei der Lindorff Deutschland GmbH; Kai Thiemann, Senior Firmenkundenberater, GLS Gemeinschaftsbank eG und Manfred Habertzettel, Leiter Geschäftsentwicklung, EnBW Energie Baden-Württemberg AG.

Die Wettbewerbsfähigkeit verteidigen

Wie sieht eine gute Industriepolitik für den Wirtschaftsstandort Deutschland aus?
Um Antworten auf diese Frage rangen die Teilnehmenden auf der
Diskussionsveranstaltung „Zukunft der Industrie – Jetzt die Weichen richtig stellen!“.
Rund 80 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verbänden waren der
Einladung nach Berlin gefolgt.

Managerkreis Berlin

Die letzte große wirtschaftliche Krise hat die deutsche Industrie gut meistern können. Dank ihrer gut ausgebildeten Arbeitskräfte, ihrer hohen Innovationskraft und der bewährten Zusammenarbeit zwischen den Industriebranchen, konnte sie ihre weltweite Position festigen. Im internationalen Wettbewerb werden die Karten allerdings ständig neu gemischt. Auf den Weltmärkten gibt es keinen Bestandsschutz für eine hohe Wettbewerbsfähigkeit. Die fortschreitende Globalisierung, das Aufholen der jungen Volkswirtschaften in Asien, die Digitalisierung, aber auch veränderte politische Rahmenbedingungen, wie die Energiewende in Deutschland, beeinflussen Wettbewerbspositionen in hohem Tempo. Gerade im rohstoffarmen Deutschland muss die Industrie ihre Wettbewerbsfähigkeit durch neue Produkte, bessere Verfahren und eine hohe Produktivität kontinuierlich verteidigen. Innovationen und Investitionen sind der Schlüssel hierfür.

Was können Unternehmen und was kann Politik tun, um die Zukunft der Industrie hierzulande zu sichern? Welche Strategien verfolgen die Unternehmen, um sich auf den Weltmärkten zu behaupten? Und welche politischen Weichenstellungen sind notwendig, um den Industriestandort Deutschland fit für die Zukunft zu machen?

Antworten auf diese Fragen gaben diese Podiumsgäste: der stellvertretende SPD-Vorsitzende Thorsten Schäfer-Gümbel, DIW Präsident Marcel Fratzscher, Utz Tillmann vom Verband der Chemischen Industrie und als Gewerkschaftsvertreter Oliver Heinrich von der IG BCE. Moderiert wurde die Diskussion von Ludger Vielemeier vom NDR.

Hier sehen Sie eine kurze Zusammenfassung der Diskussion im Video: <https://youtu.be/u-snd2gl578>

► Fratzscher, Schäfer-Gümbel, Vielemeier, Tillmann, Heinrich





Schwarz oder Grün? Das war keine Frage!

In einem Hintergrundgespräch des Managerkreises Baden-Württemberg am 18. März 2016 präsentierte Yvonne Schroth von der Forschungsgruppe Wahlen aktuelle Zahlen zu den Landtagswahlen in Baden-Württemberg.

Managerkreis Baden-Württemberg

Die Wahlforscherin zeigte auf, dass die Grüne Partei im Land sehr viel positiver eingeschätzt wird als im Bund und dass der große Erfolg der Grünen vor allem auf die Popularität von Ministerpräsident Kretschmann zurückzuführen gewesen sei. Was den Erfolg der AfD angeht, so seien 33 Prozent der AfD-Wähler_innen traditionell eher bei der CDU zu verorten. Neun Prozent hätten eigentlich eine Parteiidentifikation mit der SPD, so Schroth. Dabei sei es der AfD im überdurchschnittlichen Maße gelungen, Nichtwähler_innen zu mobilisieren und hier insbesondere das „Prekariat“ mit vergleichsweise schlechterem Schulabschluss.

Schroth bestätigte, dass das Flüchtlingsthema alle anderen Themen überschattet hätte. Dabei zahlte es sich für den CDU-Spitzenkandidaten nicht aus, sich von der Kanzlerin zu distanzieren, während Kretschmann sich dezidiert hinter die Politik von Merkel stellte. Neben einer Polarisierung und

Personalisierung im Wahlkampf war aber auch die geringe Kompetenzzuschreibung zur SPD verantwortlich für das schlechte Abschneiden der Sozialdemokraten. In keinem der sechs Kompetenzfelder Flüchtlinge, Schule/Bildung, Verkehr, Energie, Wirtschaft und Zukunft konnte die SPD auch nur auf Platz zwei der Kompetenzzuschreibungen kommen, obwohl sie manche der entsprechenden Ressorts (Innen/Integration, Wirtschaft, Kultus) innehatte. Auch die Altersstruktur der Wählerschaft gebe zu denken, so die Wahlforscherin: Die SPD schnitt in der Altersgruppe über 60 Jahre mit 16 Prozent noch vergleichsweise gut ab, in der Gruppe der „arbeitenden Mitte“ zwischen 30 und 44 Jahre war sie dagegen nur einstellig. Am meisten verloren hat die SPD in der Altersgruppe 45 bis 59 Jahre. Hier betrug der Verlust zwölf Prozent. Zehn Prozent der Grün-Wähler_innen seien von der SPD abgewandert.

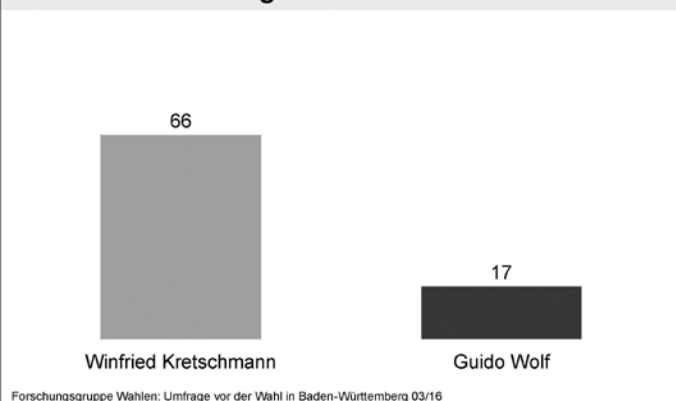
Nach der Analyse von Yvonne Schroth präsentierte Thorsten Faas, Professor für Politikwissenschaft an der Universität Mainz, seine Interpretation der Ergebnisse. Er wies insbesondere auf die hohe Mobilisierung von Nichtwähler_innen durch die AfD, aber auch die Grünen hin. Bemerkenswert

Wahlen: So habe die CDU bei den Bundestagswahlen in Baden-Württemberg das beste Ergebnis bundesweit mit 46 Prozent eingefahren, bei den Landtagswahlen holte sie mit 27 Prozent den schlechtesten Wert aller Zeiten.

Faas bezeichnete die Landtagswahl als außergewöhnliche Wahl, da sie stark vom Flüchtlingsthema dominiert worden sei. Aufgrund der hohen Verunsicherung vieler Wähler_innen sei es nicht so sehr um Positionen, sondern um Emotionen und Vertrauen gegangen: „Wem vertraue ich? Wer ist glaubwürdig und authentisch?“ Aufgrund hoher Polarisierung und der Unklarheit, ob die grün-rote Regierungskoalition weiterhin eine Mehrheit erhalten würde, hätten sich viele Wähler_innen für die Partei des Ministerpräsidenten entschieden. Die anfängliche Weigerung von Kretschmann und Schmid, mit dem AfD-Kandidaten öffentlich zu diskutieren, war sicherlich kein hilfreicher Schritt in der Kommunikation, zumal sie dann nicht durchgehalten werden konnte. Faas merkte an, dass durch die Veröffentlichung so vieler Umfragen auch das Wählerverhalten beeinflusst wurde. Trends beschleunigten und verstärkten sich zum Wahltag hin.

In der anschließenden Diskussion wurde deutlich, dass es nicht ausreichend war, auf die bisherigen Regierungserfolge zu verweisen und auf „die Dankbarkeit der Wählerinnen und Wähler“ zu hoffen. Wichtig sei es, eine glaubwürdige Vision zu präsentieren. Die Personalisierung, die dieses Mal stattgefunden habe, sei keine Gesetzmäßigkeit.

Wen hätten Sie lieber als Ministerpräsidenten in Baden-Württemberg?



sei auch die immer später stattfindende Wahlentscheidung: Etwa 40 bis 45 Prozent der Wähler_innen entschieden sich erst während des Wahlkampfes. Dadurch sei auch eine sehr viel höhere Fluktuation zu beobachten. Ebenfalls augenfällig sei das unterschiedliche Abschneiden bei verschiedenen

Kreislaufwirtschaft im Reality Check

Die EU-Kommission hat im Dezember 2015 ein ehrgeiziges Maßnahmenpaket zur Kreislaufwirtschaft verabschiedet, das unter anderem auch neue Zielvorgaben für das Recyceln und Deponieren von Abfällen in allen EU-Mitgliedstaaten vorschlägt.

Managerkreis Brüssel

Am 21. April 2016 veranstaltete der Managerkreis Brüssel im Europäischen Parlament ein Round-Table-Gespräch, um über die Grundzüge des EU-Aktionsplans Kreislaufwirtschaft zu diskutieren. Die Teilnehmenden waren Babette Winter, Staatssekretärin in der Thüringer Staatskanzlei für Kultur und Europa und AdR-Mitglied, Jo Leinen, Mitglied des Europäischen Parlaments und Adriana Neligan, Expertin des Instituts der deutschen Wirtschaft, IW Köln.

Zunächst gab Adriana Neligan eine kurze wissenschaftliche Einführung in die Thematik. Wie soll eine Kreislaufwirtschaft erreicht werden? Wie sieht das EU-Paket für den Übergang

in die Kreislaufwirtschaft aus? Welches sind die Zielquoten bis 2030? Die Ökonomin erläuterte, dass die Europäische Kommission eigene Recyclingquoten für Haushaltsabfälle und Verpackungen vorsieht und von einer Input- zu einer Output-basierten Methode wechselt. Das EU-Paket ist für die Expertin vor allem ein Impulsgeber für eine neue Fahrtrichtung: Die Hälfte des EU-Mülls landet noch immer auf der Kippe. EU-weit besteht die Gefahr einer Verlagerung von der Deponierung hin zur Verbrennung statt Recycling.

Adirana Neligan wies darauf hin, dass nur wenige Länder bereits auf der Zielgeraden beim Recycling von Siedlungsabfall

sind. Etwas besser sieht es beim Verpackungsrecycling aus. Deutschland ist beim Recycling relativ gut aufgestellt, muss allerdings nach der neuen Rechenweise der EU-Kommission Recycling deutlich forcieren. Ein Monitoring der Erreichung der Zielquoten und einer Kreislaufwirtschaft insgesamt ist nur mit adäquaten Daten möglich. Es fehlen unter anderem Makrodaten zum Ökodesign, zu Geschäftsmodellen und Sekundärrohstoffen.

In der anschließenden Diskussion verteidigten Jo Leinen und auch Babette Winter die ambitionierten Ziele des EU-Paketes, waren sich aber durchaus bewusst, dass in der praktischen Umsetzung vor allem für die Kommunen und die betroffenen Unternehmen noch intensiver Beratungs- und Handlungsbedarf besteht. Die anwesenden Vertreter_innen der Wirtschaft äußerten sich überwiegend unterstützend für den Grundgedanken der Kreislaufwirtschaft, verwiesen in mehreren praktischen Beispielen auch auf das bereits von ihnen Geleistete. Aber sie mahnten die Politik auch kritisch an, nicht durch nationale und europäische Regulierung eine Verzerrung des Wettbewerbs auf dem globalen Markt zu schaf-

fen, die zu Lasten deutscher und europäischer Unternehmen geht. Sonst führen die ambitionierten Ziele im globalen Ergebnis zu einer Verschlechterung für die Kreislaufwirtschaft. Deutschland und die Europäische Union müssen konsequent auf globale Regeln hinwirken.

► Jo Leinen, Babette Winter, Adriana Neligan



Business Lunch für Frauen in Wesel

Vor 100 Jahren bekam mit Marie Curie eine Frau den Nobelpreis für Chemie verliehen. Das war damals eine Sensation. Und ist es noch heute: Denn unter den Preisträgern der seit 1901 verliehenen Auszeichnung für Chemiker_innen sind gerade einmal vier Frauen.

Managerkreis Nordrhein-Westfalen

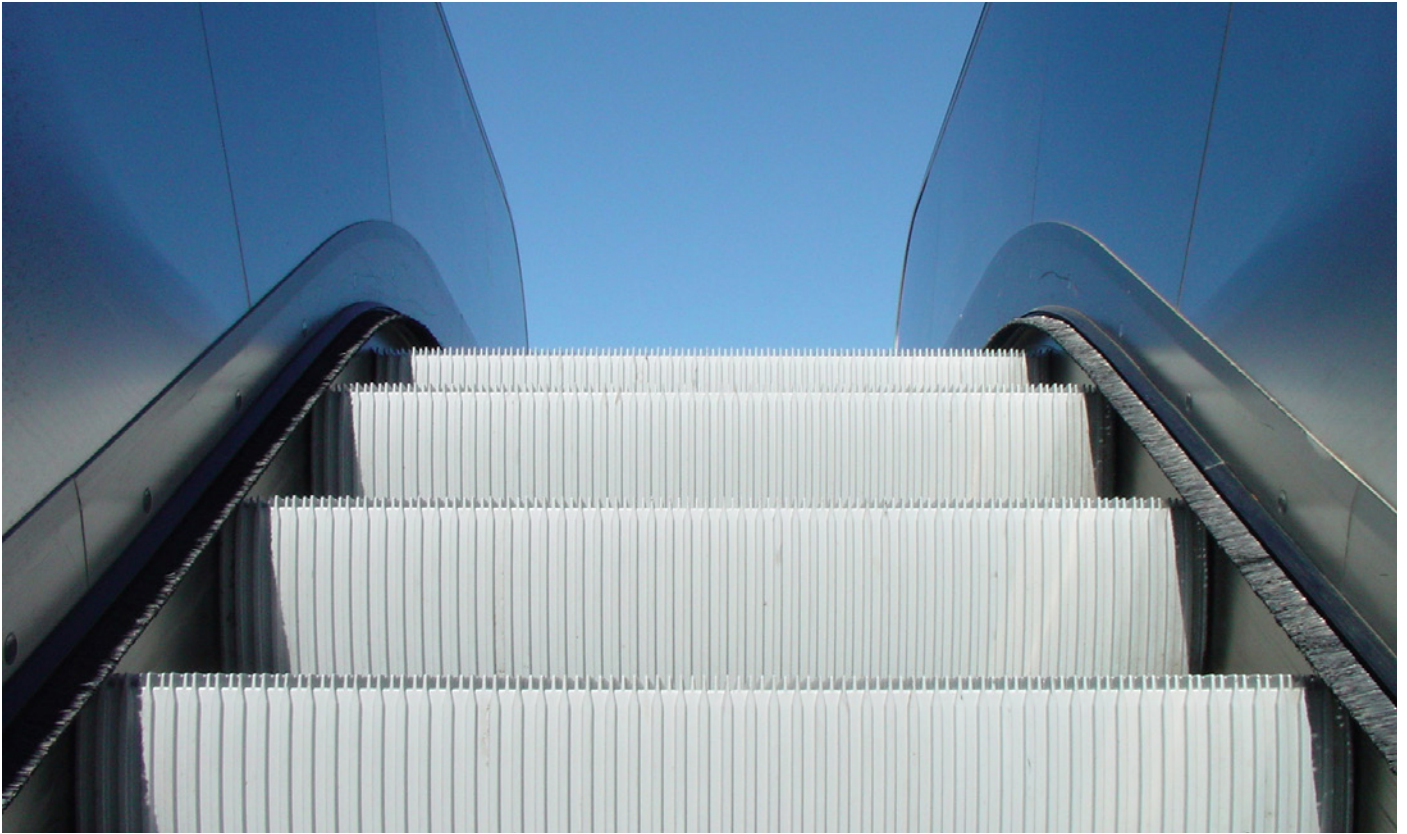
Auch wenn sich immer mehr Abiturientinnen für ein Chemiestudium entscheiden, sind Frauen in den Führungsetagen der chemischen Industrie noch unterrepräsentiert. Überdurchschnittliches Engagement, gute Studien- und Berufsabschlüsse und exzellente Beurteilungen sind nicht automatisch Garant für den Aufstieg. Dafür gibt es viele Gründe. Es gilt, die Ursachen zu analysieren und Wege aufzeigen, wie Frauen verstärkt als Nachwuchskräfte für höhere Führungspositionen gewonnen und etabliert werden können. In Deutschland verfolgt die Altana-Gruppe - Spezialist für hochwertige, innovative Produkte der Spezialchemie - mit der Initiative LEADING WOMEN@ALTANA das Ziel, mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen.

Anette Brüne, Head of Strategic Business Development der BYK Chemie GmbH Wesel, stellte am 4. Mai 2016 im Rahmen der Reihe Womens Business Lunch die Strategien und

Entwicklungen in ihrem Unternehmen vor und diskutierte mit den weiblichen Führungskräften im Managerkreis NRW über die Übertragbarkeit auf andere Geschäftsfelder und Unternehmen.

► Dr. Anette Brüne





Fachkräftemangel und Immigration – Was ist zu tun?

Das Thema Migration bestimmt seit geraumer Zeit die politische Agenda. Das Ausmaß und die Geschwindigkeit der gegenwärtigen Zuwanderung stellt Deutschland vor große gesellschaftliche Herausforderungen. Gleichzeitig gibt es Stimmen, die angesichts des demografischen Wandels sowie des abzusehenden Fachkräftemangels darin eine große Chance sehen.

Managerkreis Mitteldeutschland

Wie können Flüchtlinge möglichst schnell in den deutschen Arbeitsmarkt integriert werden? Welche Weichen müssen nun gestellt werden? Dieser Problematik widmete sich der Managerkreis Mitteldeutschland auf einer Veranstaltung am 13. April 2016 in Barleben. Mit Klemens Gutmann, Präsident der Arbeitgeberverbände in Sachsen-Anhalt, und Kay Senius, Vorsitzender der Geschäftsführung der Regionaldirektion Sachsen-Anhalt-Thüringen der Bundesagentur für Arbeit, waren zwei ausgewiesene Praktiker zu Gast, die zum einen die Realität und die Bedarfe in der mitteldeutschen Wirtschaft kennen und zum anderen über verifizierte Informationen über die Qualifikationen der aktuell Zuwandernden verfügen.

Unter der Moderation von Helmut Herdt, Geschäftsführer der Städtischen Werke Magdeburg, wurden verschiedene Fragen

diskutiert: Was können die Politik und die Unternehmen tun, um die Zugewanderten in den Arbeitsmarkt zu integrieren? Welche Instrumente existieren bereits, welche müssen noch geschaffen werden? Wie können Bildung und Ausbildung der Flüchtlinge organisiert werden? Welche Strukturen müssen aufgebaut, welche Instrumente geschaffen werden, um den Arbeitsmarktzugang für Zugewanderte zu erleichtern? Können die Zugewanderten den Arbeitskräftebedarf der Unternehmen in den kommenden Jahrzehnten decken?

In der Diskussion wurde zum einen deutlich, dass der Bedarf an Fachkräften regional durchaus unterschiedlich ist. Zum anderen wurde die unbequeme Wahrheit ausgesprochen, dass das Bildungsniveau der Flüchtlinge durchwachsen ist und die bloße Zuwanderung allein keine Lösung für den

postulierten Fachkräftemangel bietet. Für viele wird neben Integrations- und Sprachkursen auch intensive Betreuung in Form von Schulungsmaßnahmen, Praktika und Anlernphasen notwendig sein, bevor sie als Arbeitskräfte dem deutschen Arbeitsmarkt in der Form zur Verfügung stehen, wie dieser sie benötigt. Betont wurde außerdem, dass die Zu-

wanderung auf absehbare Zeit enorme Geldmittel erforderlich machen werde. Gleichzeitig aber zeigten Prognosen und Berechnungen, dass die Immigration von Menschen mittel- bis langfristig nicht nur gesellschaftlich, sondern auch wirtschaftlich ein Gewinn sein wird. Man dürfe sich nicht der Illusion hingeben, dass man bestens beraten sei, jetzt zu sparen.

Eher Chance, eher Risiko? – Die Digitalisierung der Medienwelt

Die Mitglieder des Managerkreis Berlin-Brandenburg waren am 9. Mai 2016 zu Gast bei der Sky Deutschland AG, um mit der Leiterin des Hauptstadtbüros des Pay-TV-Anbieters Eva Flecken über die Digitalisierung in der Medienbranche zu diskutieren.

Managerkreis Berlin-Brandenburg

„Die Digitalisierung verändert nichts weniger als unser Leben.“ Diese Binsenweisheit zieht sich durch sämtliche Lebensbereiche und erfasst auch unsere Medienwelt. Die Medienbranche ist seit jeher zugleich Getriebene und Profiteurin technischer Innovationen. Die Digitalisierung - und insbesondere die wachsende Verfügbarkeit des Internets - hat bereits so manches Geschäftsmodell zum Anachronismus werden lassen. Sie bietet aber auch Raum für neue Produkte und Services. Die Digitalisierung stellt damit Politik, Unternehmen und die Gesellschaft als Ganzes vor neue Herausforderungen: Global Player, Netzwerkeffekte und Disruption müssen zusammen mit der Sicherung von Meinungsvielfalt gedacht werden. Das bedeutet einen fortwährenden Balanceakt zwischen Risiko und Chance für alle Beteiligten.

Auch der Pay-TV-Anbieter Sky muss sich den Herausforderungen der Digitalisierung stellen. Mit 4,37 Millionen Kunden und einem Jahresumsatz von rund 1,8 Milliarden Euro ist Sky in Deutschland und Österreich Pay-TV-Marktführer. Sky wolle Bezahlfernsehen zu einem guten Preis anbieten und die öffentlich-rechtlichen Sender sowie die werbefinanzierten Privatsender als Mitbewerber um die Zuschauer_innen herausfordern, erläuterte die Leiterin des Hauptstadtbüros Eva Flecken. Es gehe darum, ständig neue Kunden zu gewinnen. Fußballrechte sind teuer, aber Sky sieht hier die Möglichkeit, Sportfans als zahlende Kunden zu generieren. Fußball soll aber nicht im Hauptfokus des Senders stehen. Man strebe vielmehr eine gute Balance zwischen Filme, attraktiven Serien und anderen Sportarten an. Wichtig bei al-

Chance vs. Risiko

JF Managerkreis Montag, 9. Mai 2016 Dr. Eva Flecken

Fernsehen oder Video?

Signal kommt

Gleiches gleich behandeln

Sky pic. Europas führender Unterhaltungskonzern

Herzlichen Dank und eine anregende Diskussion.

ledem sei eine gute Kommunikation mit den Kunden. Diese müssen vom angebotenen Programm überzeugt sein, da sie sonst nicht bereit sind, dafür extra zu bezahlen. Für die Zukunft sei es wichtig, auch mobile Angebote im Portfolio zu haben. Der technische Fortschritt und die sich dadurch verändernden Kundenwünsche sind jeden Tag aufs Neue eine Herausforderung für das Unternehmen.

Wählen Sie Ihre Route!

Digitalisierung und die Mobilität der Zukunft

Dass der Mensch sich in Zukunft anders fortbewegen wird, steht fest. Offen ist jedoch noch, wie genau die Zukunft der Mobilität aussehen wird. Um diese Frage zu diskutieren, hatte der Managerkreis in Berlin am 27. April 2016 zu einem Fachgespräch mit Vertreter_innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik eingeladen.

Managerkreis Berlin-Brandenburg

Unter der Moderation von Daniel Delhaes vom Handelsblatt kamen Sören Bartol, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, Alexander Dix, stellvertretender Vorsitzender der Europäischen Akademie für Informationsfreiheit und Datenschutz (EAID), Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Peter Gerber, Vorsitzender des Vorstandes Lufthansa Cargo AG und Maxim Nohroudi, CEO & Gründer von ally auf dem Podium zusammen.

In seinem Impulsvortrag wies Michael Clausecker, Sprecher des Vorstandes der Rheinbahn AG, darauf hin, dass die Digitalisierung bereits heute die Nutzung und Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsträger und die Gesetzmäßigkeiten der Logistik verändere. Applikationen schafften neue Mobilitätsangebote und veränderten das individuelle Nutzerverhalten oder die öffentliche Verkehrsplanung. Die Hoffnung sei nichts weniger, als dass Digitalisierung zentrale Mobilitäts Herausforderungen löst, Antworten auf die Auswirkungen des demografischen Wandels und der Urbanisierung biete oder helfe, Fragen der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit zu beantworten.

Clausecker schwebt eine Optimierung der Mobilität auf Basis der vorhandenen Infrastruktur vor. Mithin könnten Transport- und Produktionsabläufe klimafreundlicher und effizienter realisiert werden und die Logik zur Wahl von Produktionsstandorten ändern. Will man diese Potenziale nutzen, müssen berechnete Bedenken berücksichtigt werden. Es gelte, den Regulierungsrahmen zu überdenken – ein sensibler regulativer Eingriff der Politik sei hier unumgänglich. Clausecker verwies auf die Bedeutung von Angeboten zur multimodalen Mobilität und Mobilitätsketten. Ziel solle es sein, eine Integration möglichst aller Mobilitätsalternativen zu schaffen und dem Kunden damit nicht nur eine komfortabel nutzbare Flexibilität zu ermöglichen, sondern auch die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten zu verbessern. Einen Kernpunkt in der Diskussion sieht Clausecker in vernetzter Mobilität und autonomen Fahren. Es biete sich ein

Bild der nur zögerlichen Auseinandersetzung mit derartigen Projekten in Deutschland. Auch in der Fortentwicklung klassischer Mobilitätsangebote hinke Europa oftmals anderen Regionen hinterher. Gleichwohl müssten Datenschutz und Datensicherheit immer mit berücksichtigt werden.

In der anschließenden Podiumsdiskussion standen verschiedene Aspekte im Vordergrund. Einig waren sich die Teilnehmenden, dass die Digitalisierung ungeahnte Möglichkeiten eröffne. So sagte Peter Gerber, dass man vor einer digitalen Transformation von Arbeitsprozessen stehe, was die Möglichkeit der Zeit- und Geldersparnis biete. Diese Entwicklung mitzugehen sei für die Unternehmen heute notwendig, um wettbewerbsfähig zu sein und damit gleichsam eine Pflicht. Die dazugehörige Kür sei es wiederum, neue Geschäftsmodelle und neue Services auf Basis der Datenerhebung auszuloten. Maxim Nohroudi pflichtete ihm bei und hob die Chancen neuer Geschäftsmodelle wie des yield managements hervor. Er warnte davor, die Entwicklung zu verschlafen, während andere derzeit Milliarden in neue Technologien investieren, um sich einen Vorsprung zu erarbeiten. Neue Apps sind seiner Ansicht nach sehr gute Sensoren, um Nachfrage zu messen – ein Indikator, beispielsweise für urbane Mobilität.

Als Entscheider sieht Sören Bartol eine Menge Bewegung in der deutschen Wirtschaft. „Deutsche Unternehmen haben den Trend erkannt, dass Autos verkaufen alleine nicht ausreicht.“ Die Notwendigkeit sich zu modernisieren, sei die einzige Möglichkeit, um sich für die potentiell disruptive Entwicklung zu wappnen. Kritischer sah das Mitglied des Bundestages hingegen die Bedeutung, die der digitalen Entwicklung in der politischen Arena beigemessen wird. Indiz für die tendenziell stiefmütterliche Behandlung des Themas sei der Umstand, dass der Digitalausschuss nie federführend, sondern immer nur begleitend tätig wird. Die Existenz der Digitalen Agenda der Bundesregierung sei zwar ein wichtiger Schritt, doch die nächsten dürften nun nicht ausbleiben. Drängende Fragen wie die des WLAN-Gesetzes, öffentlicher



► Sören Bartol

Hotspots oder der flächendeckenden WLAN-Infrastruktur gelte es zügig anzugehen.

Jürgen Fenske sah den ÖPNV für die Zukunft gut aufgestellt: Die Verkehrsverbünde böten zunehmend in die Tarife integrierte, kombinierbare Mobilität an und auch die Vernetzung innerhalb der Stadt sei ausgezeichnet. In einem nächsten Schritt sei die Vernetzung zwischen den Städten zu verbessern. Andere Teilnehmer_innen bemängelten hingegen den Grad der Digitalisierung. Es bedürfe einer Öffnung gegenüber Technologien der Zukunft. So beklagte Sören Bartol, dass der ÖPNV sich hier zu langsam bewege und im Vergleich hinterherhinke. Nohroudi ergänzte, dass Deutschland in vielerlei Hinsicht Schlusslicht in der digitalen Entwicklung sei. Die notwendigen Daten für neue Geschäftsmodelle seien in Deutschland ganz im Gegensatz zu anderen Industrienationen viel schwieriger oder gar nicht zu erheben und auszuwerten. Hier erweise sich der Formalismus als eine große Hürde. Als Datenschützer warf Alexander Dix ein, dass jeder Mensch das Recht haben müsse, sich ungemessen zu bewegen und sprach von der „Autonomie des eigenen Standorts“. Grundsätzlich gebe es keine Einwände gegen die Erhebung von Mobilitätsdaten wie

sie Nohroudi andenk; sie dürften nur nicht personengebunden sein. Bürger_innen müssen sich auf die Anonymisierung verlassen können, so Dix.

Die rege Diskussion offenbarte zudem verschiedene Perspektiven auf das autonome Fahren. Trotz erfolgreicher Pilotprojekte in diesem Bereich, sei die Skepsis groß. Die Erfahrungen mit der fahrerlosen U-Bahn in Nürnberg haben das Unbehagen noch nicht beseitigt. Mit der U5 in Hamburg steht das nächste Pilotprojekt bevor. Jürgen Fenske vertrat die Ansicht, dass der Stadtverkehr auf absehbare Zeit noch zu komplex für autonomes Fahren sei. Im ländlichen Raum hielt er dieses Phänomen hingegen schon eher für durchführbar. Nohroudi entgegnete dem, dass Automobilhersteller betonen, sie seien bereits heute technisch in der Lage dazu - allein gesetzliche Vorschriften hinderten sie. Fachleute und Praktiker_innen unter den Gästen untermauerten mit ihren Beiträgen, dass die Technik auf diesem Gebiet schon sehr weit vorangeschritten und die Mobilität der Zukunft zumindest teilweise autonom zu denken sei. Abschließend warb Sören Bartol dafür, bei allem Glauben in die Möglichkeiten der Technologie die Frage nicht aus den Augen zu verlieren, was Zukunftsmobilität für Arbeitnehmer_innen heiße. Man stehe hier vor einer rasend schnellen Entwicklung, von der man sich nicht überholen lassen dürfe. Es sei eine Aufgabe der Sozialdemokratie, für einen Ausgleich zwischen dem Nutzen des technischen Fortschritts und den Bedürfnissen der Menschen zu sorgen.

Publikation: „Mobilität 4.0 – Perspektiven der Digitalisierung für den Personenverkehr“
 Online: <http://library.fes.de/pdf-files/managerkreis/11581.pdf>



► Nohroudi, Gerber, Delhaes, Bartol, Fenske, Dix





„Die A14 endet nicht in Wismar!“

Der Managerkreis Nord-Ost hatte am 3. Mai 2016 zu einer Veranstaltung nach Schwerin eingeladen, um mit Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, über die derzeitige Situation zu sprechen und einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Managerkreis Nord-Ost

Nach der Begrüßung durch Frederic Werner, Leiter des Landesbüros Mecklenburg-Vorpommern der Friedrich-Ebert-Stiftung, hatte der Minister das Wort. Christian Pegel machte deutlich, dass Fragen der Infrastruktur und der wirtschaftlichen Entwicklung eng miteinander verknüpft sind. Für das Land Mecklenburg-Vorpommern im Allgemeinen und die Wirtschaft im Land im Besonderen spielen die Verkehrsinfrastruktur mit dem Straßen- und Schienennetz und den Wasserstraßen eine existenzielle Rolle im Wettbewerb der Regionen. Es gelte hier noch mehr als anderswo: Ohne eine gute und funktionierende öffentliche Infrastruktur gebe es keine wirtschaftliche und soziale Entwicklung.

Der Minister betonte zudem die große Bedeutung der Zuwegung und einer leistungsfähigen Hafeninfrastuktur mit Blick auf den Ostseeraum. Besonders interessant sei für Mecklen-

burg-Vorpommern hierbei die derzeitige Diskussion um die Hinterlandanbindung des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels. Überhaupt seien die überregionalen Entwicklungen und ihre Bedeutung für das Bundesland einzukalkulieren. Mit Blick auf die geplante Infrastrukturgesellschaft des Bundes warnte er grundsätzlich vor dem Trend, weitere Zuständigkeiten von der Landes- auf die Bundesebene zu verschieben. Er sei sich sicher, dass viele der Themen besser im Land angegangen werden könnten. Er bezog in seinem Impuls auch Stellung zur öffentlichen Beteiligung am neuen Bundesverkehrswegeplan und stellte fest, dass im integrierten Landesverkehrsplan für Mecklenburg-Vorpommern viele Bedarfe konkret angesprochen werden.

Arno Pöker, Sprecher des Managerkreises in Mecklenburg-Vorpommern, moderierte die Diskussion. In ihren Inputs nah-

men die Podiumsteilnehmenden Stellung zu verschiedenen Aspekten der Landesinfrastruktur. So erklärte Kurt Bodewig, Vorsitzender der Kommission „Bau und Unterhalt der Verkehrsnetze“ (Bodewig-II-Kommission), dass die Beschlüsse der ersten „Bodewig-Kommission“ zu mehr als drei Vierteln Eingang in den Koalitionsvertrag der Großen Koalition gefunden hätten. Gleichzeitig ließ er es sich nicht nehmen, den Nachholbedarf bei der Sanierung der Infrastruktur von 45 Milliarden herauszustellen. Der Ausbau der A 14 sei da nur ein Stichwort, das für das Bundesland großen Stellenwert habe. Siegbert Eisenach, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Schwerin, schloss hier an und definierte die A14 als eine Wachstumsregion. „Die A14 endet nicht in Wismar“, so sein vielsagendes Diktum, das nichts anderes meinte, als dass die Verkehrsstraße auch eine Verbindung nach Bayern und in den europäischen Norden (Russland, Skandinavien) darstelle. Der Vorstand der Hamburger Hafen Marketing Ingo Egloff griff dies auf. Anerkennend stellte er fest, dass das Niveau der norddeutschen Zusammenarbeit über Landesgrenzen hinweg sehr hoch sei. Die deutschen Häfen seien de facto auch gar keine Konkurrenten, da sie unterschiedliche Ladungsströme aufweisen. Die Konkurrenz im Ausland jedoch, z.B. in Rotterdam, profitiere davon, dass dort die Entscheidungsfindungen einfacher seien. Dringend verbessert werden müsse zudem die Anbindung des Schienenverkehrs an die norddeutschen Häfen – nach wie vor befänden sich große Teile der Waren auf LKW und nicht auf der Schiene.

Christian Pegel wies auf Nachfrage aus dem Publikum darauf hin, dass die Prämisse der Bahn in den letzten Jahren ganz klar die Wirtschaftlichkeit gewesen sei. Diesem Credo seien daher einige Verbindungen zum Opfer gefallen, was zweifelsohne auch Auswirkungen auf die Mobilität des Durchschnittsbür-

gers habe. Aber es gebe auch positive Signale. So sehe der aktuelle Bundesverkehrswegeplan zwar nur wenige Mittel für den Ausbau in Mecklenburg-Vorpommern vor. Gleichzeitig aber seien zahlreiche Projekte bewilligt worden, sodass sehr viel Geld für den Ausbau und die Unterhaltung bereits vorhandener Verkehrswege bereitstünde. Die Sanierung der Straßen im Land erfolge wie stets nach Priorität.

Gesprochen wurde auch über die digitale Vernetzung, die ebenfalls zur Infrastruktur gehöre, da sie den „Daten-Verkehr“ ermögliche. Es herrschte einhellig die Meinung, dass ohne bessere und schnellere Anbindung an die weltweiten Datennetze besonders Unternehmen mit hohem IT-Bedarf - auf lange Sicht aber alle Unternehmen – mit Wettbewerbsnachteile rechnen müssten. Die digitale Infrastruktur gehöre daher als wichtiger Wirtschaftsfaktor oben auf die Agenda. Hier gebe es bereits positive Signale aus dem Bund.

► Minister Pegel



Typisch Mecklenburg-Vorpommern

Managerkreis Mecklenburg-Vorpommern

Am 6. April 2016 trafen sich im Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern der Friedrich-Ebert-Stiftung in Schwerin rund 20 Unternehmensvertreter_innen und Interessierte zu einem Hintergrundgespräch über die „junge Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern“. Als Gäste waren mit Jochen Schulte und Tilo Gundlack, der wirtschaftspolitische und der finanzpolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion eingeladen.

Beide sprachen offen darüber, welche Zukunftschancen sie für die hiesige Wirtschaft sehen. Es dauerte auch nicht lan-

ge, bis sich eine spannende Diskussion über die Potenziale der Kreativwirtschaft in der Region entwickelte. Deutlich wurde, dass man in Mecklenburg-Vorpommern die Cluster in diesem Bereich anders fördern muss, als in anderen Bundesländern, wo die Kreativwirtschaft bereits eine höhere Dynamik entfaltet hat. Weitere Themen die diskutiert wurden, waren die Fragen nach Infrastruktur, die Schaffung sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze, aber auch die Chancen in einem Flächenland. Typisch Mecklenburg-Vorpommern eben.

Der wunde Punkt – Wohin steuert die Bundes-SPD?

Nach den Landtagswahlen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt steht fest: Die alten Regierungsbündnisse sind obsolet. Gleichzeitig haben die Wahlen das Problem der SPD offenbart: In Teilen Deutschlands ist sie nur noch dritt- oder viertstärkste Kraft.

Jetzt drängt die Frage, warum das Wahlvolk den Sozis ihre Erfolge nicht entgelten, obwohl die SPD viele ihrer Vorhaben in der Bundesregierung wie die Rente mit 63 nach 45 Beitragsjahren und den Mindestlohn durchgesetzt hat - alles Projekte, die auf das Wählerklientel der Genossen abzielen. Ob die Partei zu neuer Stärke gelangt, hängt auch davon ab, wie bereitwillig sie sich selbst analysiert. Ist die SPD noch Volkspartei? Was sind die Ursachen für den Akzeptanzverlust? Wie können Fehler korrigiert werden? Wie lauten die Erfolgskonzepte in individualistischen Zeiten, nachdem die klassischen Milieus zerbrösel sind? Wer soll die SPD in den Bundestagswahlkampf 2017 führen? Über diese Fragen diskutierte der Managerkreis Rhein-Main am 18. Mai 2016 mit Thorsten Schäfer-Gümbel, stellvertretender SPD-Bundesvorsitzender und Landesvorsitzender der hessischen SPD. Moderiert wurde der Abend von Silke Hillesheim, Leiterin der Abteilung „ARD Koordination 3sat“.

„SPD ohne Kandidat ist wie Kieler Woche ohne Schiffe.“

Nein, die aktuelle Debatte um die SPD-Kanzlerkandidatur wolle er nicht noch weiter vorantreiben, betonte Schäfer-Gümbel mit Vehemenz. Nur so viel sei klar: „Die SPD ohne Kanzlerkandidat ist wie die Kieler Woche ohne Schiffe.“ Sie dürfe sich die Kanzlerdebatte nicht von außen aufdrücken lassen. Für die Partei sei vor allem wichtig, dass die Grundlinie deutlich werde: die Grundfragen der Gerechtigkeit.

„Was ist eigentlich der wunde Punkt?“, fragte der hessische Landesvorsitzende selbstkritisch. Im Gegensatz zu den von Gerster skizzierten unumstrittenen Erfolgen der Agenda 2010, stellte Schäfer-Gümbel die Frage, wo nachgesteuert werden müsse. Wo ist die Partei nicht richtig weitergekommen und wie kann auch die Facharbeiterschaft von den Arbeitsmarktreformen mehr profitieren? Die SPD müsse eine Antwort auf die Frage geben, warum die Menschen sie unterstützen sollten. Was macht das Leben auch der Geringverdienenden ein wenig unbeschwerter? Im Mittelpunkt sozialdemokratischer Politik müsse immer der gesellschaftliche Zusammenhalt stehen. Die SPD müsse zeigen, wie ein gutes Miteinander in Deutschland auch in Zukunft gesichert werden könne. Darin habe die sozialdemokratische Partei mehr Erfahrung als alle anderen Parteien. In der Familien- und Arbeitsmarktpolitik kämpfe die

SPD dafür, dass es den arbeitenden Menschen gut gehe - egal ob sie einer Erwerbsarbeit oder Erziehungs- und Pflegearbeit in der Familie nachgingen. Ob die SPD noch Volkspartei sei, entscheide sich nicht über das Wahlergebnis. Der Kurs der Mitte bedeute für die SPD eine Politik des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Unterschiedliche Gruppen dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. In der Flüchtlingsfrage heiße das, zuerst helfen, dann ordnen und steuern.

„Es darf keine links-rechts Debatte geben.“

Schäfer-Gümbel warb für die Kernkompetenz der Partei, die Gestaltung der Arbeitsgesellschaft und eine möglichst breite Debatte in der Partei. „Es darf keine links-rechts Debatte geben“, formulierte er aus Überzeugung. Die SPD sei eine programmatische Partei, die alle Fragen mit Ernsthaftigkeit und in aller Offenheit klären müsse. Sie müsse als Mannschaft erkennbar werden, mehr Leidenschaft und Kampf- und Teamgeist zeigen.

Ogleich die Wähler_innen die SPD-Arbeitsmarktprojekte in der Großen Koalition nicht entsprechend anerkennen, hält der SPD-Vize erwartungsgemäß daran fest. Vom Mindestlohn seien sechs Millionen Menschen betroffen. „Auch wenn mancherorts hörbar wird, das ist nett, aber nicht relevant, war es richtig, es zu tun.“ Darüber hinaus müsse das Thema Steuergerechtigkeit stärker als bisher in den Fokus rücken. Das sei eine relevante Aufgabe für die kommenden Monate und den anstehenden Bundestagswahlkampf. Steuerhinterziehung müsse konsequent bekämpft werden.

► Schäfer-Gümbel, Hillesheim



„In Europa liegt die Lösung nicht das Problem.“

Ferner betonte Schäfer-Gümbel, dass das Profil der SPD in Fragen der europäischen Integration klarer werden müsse. Die AfD hält er für kein kurzfristiges Ergebnis. Sie sei auch nicht originär auf die Flüchtlingssituation zurückzuführen, so der Genosse. Die neue politische Kraft sei keine Partei der kleinen Leute, sondern in der bürgerlichen Mitte verwurzelt. Generell verwies

Thorsten Schäfer-Gümbel auf das Erstarken von rechtspopulistischen Parteien in Europa in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs. Diese antieuropäischen Parteien hätten grundsätzlich eine unterschiedliche Auffassung zur Gesellschaft. Mit Blick auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt formulierte er: „In Europa liegt die Lösung, nicht das Problem.“

„Keine Norddeutsche Folkloreveranstaltung“

„Für Süddeutschland ist der Hamburger Hafen das Tor zur Welt!“ Das ist nur ein markiger Superlativ von vielen, mit denen Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., „seinen“ Hafen beschreibt. Am 24. Mai 2016 lud er die Mitglieder des Managerkreises Nord-Ost zu einer Hafenrundfahrt ein, um über die Zukunft des größten deutschen Seehafens zu sprechen.

Managerkreis Nord-Ost

Rund 1.300 Güterzüge fahren den Hamburger Hafen jede Woche an. Er ist der Haupthafen Bayerns, Tschechiens und Österreichs und ein wichtiger Hafen für Nordrhein-Westfalen sowie alle östlichen Bundesländer. Rund 150.000 Arbeitsplätze sind in der Metropolregion Hamburg direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig, bundesweit sind es etwa 260.000. Die Wertschöpfung des Hamburger Hafens beträgt jährlich 20 Milliarden Euro, davon werden pro Jahr 800 bis 900 Millionen Euro Steuern in die Kassen der Hansestadt gespült. Und ein im Hafen verdientes Euro spült immerhin 36 Cent nach Bayern.

Alles Banane oder was?

Als Deutschlands größter und Europas zweitgrößter Containerhafen übernimmt Hamburg eine wichtige Verteilerfunktion für die weltweiten Warenströme. Vier leistungsstarke Containerterminals ermöglichen auf ihren Anlagen eine jährliche Umschlagkapazität von rund 12 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Hinzu kommen die Kapazitäten der zahlreichen Multifunktions-Terminals, die an ihren Anlagen neben konventionellen Stückgütern auch Schüttgüter wie zum Beispiel Weizen und Kohle umschlagen. Hamburg ist auch größter Fruchthafen. Hier legen die berühmten „Bananendampfer“ an.

In den letzten Jahrzehnten wurden viele kleinere Hafenbecken zugeschüttet, weil immer mehr Stellflächen für Container gebraucht wurden. Hamburg hat sich als der führende Eisenbahnhafen in Europa positioniert. Die Schiffterminals sind an

moderne Bahnterminals angeschlossen. Dadurch können alle Container schnell vom Schiff auf die Schiene und umgekehrt geladen werden. Eine gute Anbindung ins deutsche und europäische Binnenhinterland ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung im Im- und Exportbereich und wird daher von Hamburg aus regelmäßig beim Verkehrsminister angemahnt.

Größer, höher, breiter...

Trotz guter Voraussetzungen muss auch der Hamburger Hafen um seine Marktanteile kämpfen und Sorge dafür tragen, dass die immer komplexer werdende Transportleistung – insbesondere durch die jetzt in Fahrt befindlichen Riesenschiffe (60 m breit und 400 m lang) - noch bewältigt werden kann. In diesem Zusammenhang werden größere Kaianlagen, Container-Kräne mit längeren Armen und höhere Brücken im Hafengelände benötigt. Und nicht zu vergessen: die „Fahrrinnenanpassung“ der Elbe, damit die Riesenschiffe überhaupt aneinander vorbeifahren können. Diese erneute sehr kostenintensive Elbvertiefung und -verbreiterung wird von Umweltschützer_innen und weiten Teilen der Bevölkerung allerdings als ökologisch unverträglich kritisiert. Noch mehr Schiffe belasten die Luft der Anwohner_innen. Die Stadt Hamburg muss ohnehin viel Geld in Technik wie Schleusentore investieren, um die Verschlickung der Hafenbecken des tideoffenen Hafens zu verhindern

Sind immer größere Schiffe überhaupt nötig? Die Größe von Containerschiffen hat sich innerhalb von zehn Jahren verdop-

pelt. Seit der großen Krise in 2008 sind die Frachtraten zwischen Europa und Asien mit Verlusten behaftet. Vereinfacht ausgedrückt: zu viele Schiffe und zu wenig Fracht. Das ist auf Dauer auch nicht gut für die Terminalbetriebe. Der Betrieb eines Terminals wie das EUROGATE amortisiert sich erst nach rund 30 Jahren.

Computer statt Holzpantinen

Den klassischen Hafearbeiter, der in Holzpantinen mit einem Sack auf der Schulter über Schiffsplanken balanciert, gibt es übrigens schon lange nicht mehr. Das Containerterminal Altenwerder war eine der ersten vollautomatischen Anlagen der Welt. Verirrt sich ein Mensch auf das Gelände, wird Alarm ausgelöst. Hier arbeitet nur noch technisches Überwachungs- und Wartungspersonal, das für das reibungslose Funktionieren der Automatikfahrzeuge und Kräne sorgt. Am Hansaterminal werden nur noch 107 Arbeiter_innen benötigt, um 15 Millionen Tonnen Fracht im Jahr umzuschlagen. Immerhin sind 95 Prozent aller Hafearbeiter_innen gewerkschaftlich organisiert. Bei einer Arbeitsniederlegung wird es also sehr teuer für die mittelbar und unmittelbar betroffenen Unternehmen

Tuut, tuut, tuuuut...

Ein weiterer wichtiger und wachsender Wirtschaftsfaktor für Hamburg ist die Kreuzfahrtindustrie. Die Werft Blohm & Voss

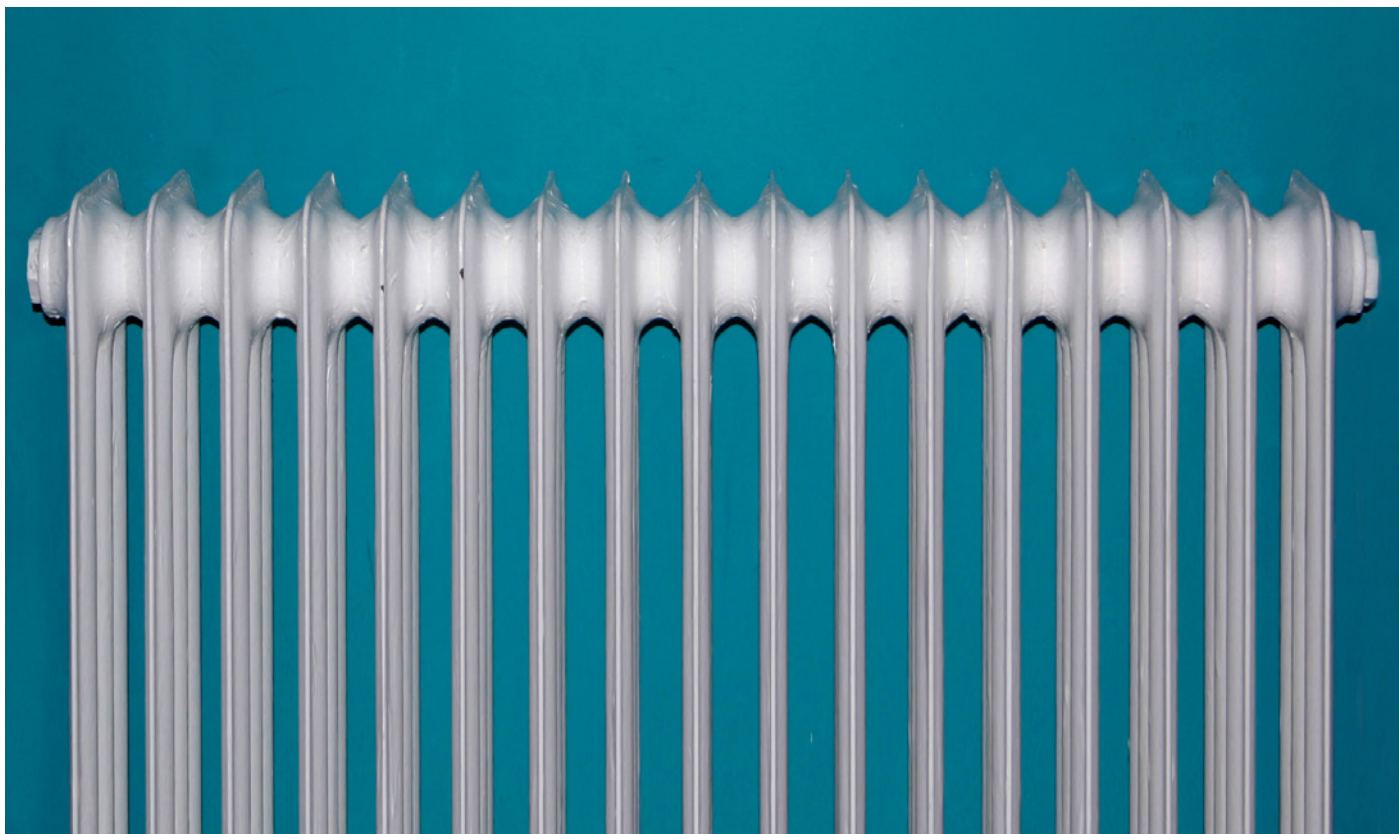
ist auf schnelle Reparaturen spezialisiert, damit die Queen Mary pünktlich ablegen kann. Zahlreiche Firmen beliefern Küche und Keller der Ozeanriesen. Aktuelle Zahlen nennen rekordverdächtige 660 Tausend Passagiere für dieses Jahr. Die Gäste bleiben meist ein paar Tage vor An- oder Abfahrt in der Hansestadt und setzen dort 250 Millionen Euro um.

Barkasse? Typisch Hamburg!

Am 24. Mai 2016 hatten die Mitglieder des Managerkreises Nord-Ost vor Ort die Gelegenheit, von Ingo Egloff mehr über das wirtschaftliche Herz der Freien und Hansestadt Hamburg zu erfahren. Pünktlich um 16 Uhr hatte man sich dazu am Anleger Kajen auf einer Barkasse zu einer informativen Rundfahrt eingefunden. Schon als Kind war der Hafen-Experte von diesem pulsierenden Ort magnetisiert: „Der Hamburger Hafen ist 827 Jahre alt. Er hat sich verändert, neu erfunden und weiter entwickelt. Er hat aus Hamburg ‚das Tor zur Welt‘ gemacht“, schwärmte Egloff. Seine Begeisterung war während des Vortrags deutlich spürbar und machte die Veranstaltung trotz Nieselregens zu einem ganz besonders informativen Erlebnis für die Teilnehmenden.

Übrigens: Die Barkasse wurde 1964 in einer Reederei in Berlin-Spandau gebaut! Aber wie das „Berliner Gör“ eine „Hamburger Deern“ wurde, stand nicht auf dem kleinen Messingschild.





Energiewende verantwortlich gestalten

Die Konsequenzen der Energiewende gehen weit über die Energiewirtschaft selbst hinaus: Energiepolitik hat immer auch Auswirkungen auf die Industrie – besonders im Kernindustrieland Nordrhein-Westfalen. Wie die Energiewende als größtes politisches Projekt in Deutschland gestaltet werden muss, um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrienation zu erhalten, diskutierten die Mitglieder des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung am 13. Juni 2016 in Essen.

Managerkreis Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen sind 200.000 Bürger_innen in energieintensiven Unternehmen beschäftigt. „Ich glaube, deutsche Energiepolitik darf nicht nur an klimapolitischen Forderungen ausgerichtet werden. Bezahlbarkeit und Versorgungssicherheit sind ebenso wesentliche Faktoren“, betonte der nordrhein-westfälische Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk Garrelt Duin in seiner Einführung. Auf dem Werksgelände von Trimet Aluminium in Essen diskutierte Duin mit Volker Lang, Partner und Mitglied der Geschäftsführung der Managementberatung ATKearney, Martin Graf, Vorstand der Energie Steiermark und Kurt Ehrke, ehemaliger Vorsitzender der Trimet Aluminium AG. Moderiert wurde die Veranstaltung von Wirtschaftsjournalist Ulrich Ue-

ckerseifer. Alfred Geißler, Mitglied der Geschäftsführung der STEAG GmbH und Vorstandsmitglied des Managerkreises, hatte die Begrüßung übernommen.

„Wir haben sehr ambitionierte Ziele – auch im Vergleich zu anderen Ländern. Dennoch wird die Ergänzung durch konventionelle Energien noch für die nächsten Jahrzehnte notwendig bleiben“, erläuterte Duin im Hinblick auf den Ausbau der erneuerbaren Energien. Vor diesem Hintergrund müssten energiepolitische Forderungen stets auch von den industriellen Möglichkeiten abhängig gemacht werden. „Vor wenigen Wochen habe ich industriepolitische Leitlinien vorgelegt, für die es noch keinen Kabinettsbeschluss gibt“, erklärte der Minister. Die Leitlinien umfassten acht inhaltliche Schwerpunkte

und seien als Impulse verfasst. Sie sollen als Grundlage für zukünftiges Handeln bei Themen wie Digitalisierung, Energie und Industrieakzeptanz dienen. „Mit der Industrie und den Gewerkschaften werde ich diese Leitlinien nun diskutieren. Dann gehe ich mit den Anregungen aus dem Dialog ins Kabinett, um mir die Rückendeckung zu holen“, so Duin. Die Leitlinien seien ein ausdrückliches Bekenntnis zur Industrie und zu ihrer Bedeutung für das Land.

Bei Trimet Aluminium machen die Stromkosten rund 40 Prozent der Gesamtkosten für die Herstellung und Verarbeitung von Aluminium aus. Auf die 3.000 Mitarbeiter_innen entfallen nur zehn Prozent. „Wir nehmen daher besonders viel Strom nachts ab, wenn er günstiger ist“, erklärte Kurt Ehrke. Der Grundansatz für den Produktionsprozess habe sich in den vergangenen Jahren gewandelt. „Wir mussten unsere Produktion flexibilisieren, um weiterhin wirtschaftlich arbeiten zu können“, sagte er und ergänzte mit Bezug auf Rahmenbedingungen wie die Erneuerbare-Energien-Umlage (EEG-Umlage): „Wir können nicht so laufen wie wir gerne würden, aber wir überleben.“

Moderator Ueckerseifer bezeichnete die Energiewende als „emotional stark aufgeladenes Thema“. Viele Ziele seien bereits erreicht, doch der Weg dahin, sei nicht immer der effektivste gewesen, äußerte sich Managementberater Volker Lang. Ein Ausbau der erneuerbaren Energien sei gelungen, doch eine Begrenzung der gesamtwirtschaftlichen Kosten wurde bisher nicht erreicht. Im Jahre 2022 sollen die letzten Atomkraftwerke in Deutschland vom Netz genommen werden. „Aktuell liegen wir bei einem Drittel Anteil der erneuer-

baren Energien. Ich halte es für richtig, dass nun Ausschreibungen erfolgen, um den Ausbau für einen Anteil von 40 bis 45 Prozent voranzubringen“, machte Duin in der Diskussion deutlich. Doch es müsse auch eine Obergrenze geben. Im Kohleausstiegsgesetz sei schließlich das Jahr 2050 als Zeitpunkt festgeschrieben, zu dem 85 bis 90 Prozent der Energieerzeugung umgestellt sein sollen.

Die deutsche Energiewende bezeichnete der Österreicher Martin Graf als wesentlichen Treiber der Energiepolitik in Europa. Er sprach sich für eine Integration der Märkte aus. „Wir müssen die Energieversorgung grenzüberschreitend regeln und dazu nationale Scheuklappen ablegen“, forderte er und bekannte sich zu einer gemeinsamen Preiszone Deutschland-Österreich. Auch Minister Duin sprach die Preispolitik an: „Die aktuelle Vergütung reicht für die Erzeugung herkömmlicher Energien nicht aus. Wir wollen, dass Privatpersonen und Unternehmen bezahlbare Energie bekommen. Billige Börsenstrompreise allein machen uns als Standort allerdings nicht glücklich“, äußerte sich Duin. Die lange Strecke bis zum Atomausstieg müssten schließlich alle Erzeuger überleben – „sonst haben wir ein Problem“, warnte der Minister.

„Das Schöne an der Energiewende ist, dass am Ende alles gut ist“, sagte Lang. Durch das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) sei es beispielsweise gelungen, Innovationen auf der Seite der Stromerzeugung voranzutreiben. „Hier gibt es die Vision, über die Energie in Zukunft auch die Wärmefrage und den Verkehr günstig zu gestalten“, erläuterte der Managementberater. Der Weg dahin sei schrittweise zu absolvieren. „Es kommt stark auf regionale Bestrebungen und Konzepte an,

► Ueckerseifer, Lang, Graf, Ehrke, Duin, Geißler



die an der einen oder anderen Stelle schon existieren“, sagte er. Zu berücksichtigen sei dabei laut Graf, „dass der Verbraucher von morgen ein anderes Energieverhalten haben wird als es heute der Fall ist. Mobilität, Wärme, Kälte, Kühlschrank und Co. – diese Bedürfnisse müssen die Energieerzeuger stillen.“ Er verwies darauf, dass immer neue Unternehmen auf den Energiemarkt drängen. So baue der Automobil-Riese Daimler eine Batteriefabrik auf und das Unternehmen Apple habe angekündigt, seinen Überschussstrom der Rechenzentren in das öffentliche Netz einspeisen zu wollen.

Die Energiewende bezeichnete Graf als unumkehrbaren Prozess. „Doch wir müssen die Zahl der politischen Ziele reduzieren und fokussieren“, ergänzte Lang. Als abschließende Forderung für eine zukunftsfähige Energiepolitik, die Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und Umweltverträglichkeit berücksichtige, formulierte Duin: „Wir müssen eine Energiepolitik betreiben, die Wachstumschancen und soziale Balance mit einbezieht.“ Das Schlimmste für Investitionsentscheidungen in Unternehmen sei fehlende Planungssicherheit. „Wir müssen auch unbequeme politische Entscheidungen treffen und die aber auch lange durchhalten“, sagte er.

Kein Silicon Valley in klein

Die Digitalisierung der Wirtschaft ist zu einem Leitthema der Wirtschafts- und Innovationspolitik geworden. Wie Digitalisierung zum Nutzen der Thüringer Wirtschaft und gleichzeitig zu Gunsten der Verbraucher_innen gestaltet werden kann, war Thema im Hintergrundgespräch mit Georg Maier, Staatssekretär im Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und digitale Gesellschaft.

Managerkreis Thüringen

Grundlage für das Erfurter Gespräch am 30. Mai 2016 war das 10-Punkte-Aktionsprogramm für die „Wirtschaft 4.0 in Thüringen“, zu dessen Umsetzung das Ministerium bis zum Jahr 2020 insgesamt rund 100 Millionen Euro zur Verfügung stellen wird. Es soll Thüringer Unternehmen künftig dabei unterstützen, sich besser auf den digitalen Wandel einzustellen. Das Programm ist Teil der Thüringer Innovationsstrategie „RIS3Thüringen“ und enthält neben der Konkretisierung bekannter Vorhaben wie des Breitbandausbaus, der Einrichtung von Beteiligungsfonds oder der Etablierung eines Kompetenzzentrums Wirtschaft 4.0, auch eine Vielzahl neuer, auf die Bedürfnisse des Thüringer Mittelstands zugeschnittener Maßnahmen. (Das Aktionsprogramm ist abrufbar unter: <http://www.thueringen.de/mam/th6/aktuelles/10-punkte-papier.pdf>)

Die zahlreichen anwesenden Unternehmer_innen, Mittelständler_innen und Verbandsvertreter_innen begrüßten das Programm des Ministeriums, da Verbesserungen notwendig seien, um als Standort wettbewerbsfähig und attraktiv zu bleiben. In der angeregten Diskussion waren die wichtigsten Schlagworte die ganzheitliche Digitalisierung, die Vernetzung der Unternehmen, die Einrichtung lokaler Plattformen und der Ausbau bereits vorhandener Strukturen. Es herrschte die Ansicht, dass der Versuch, ein Silicon Valley in klein zu kopieren, zum Scheitern verurteilt sei. Der komparative Vorteil Deutschlands und Thüringens sei es

vielmehr, Produktion mit Digitalisierung verbinden zu können: ein Potenzial, das seinesgleichen weltweit sucht.

In den Beiträgen der Teilnehmenden wurde deutlich, welche Potenziale in der Digitalisierung von Arbeitsprozessen schlummern. Kundenanfragen beispielsweise, die mithilfe von Algorithmen erfasst, analysiert und beantwortet würden, könnten Arbeitszeit einsparen, fristgerechte und kundenbezogene Umsetzung ermöglichen und somit Abläufe optimieren und maximal effizient gestalten. Gemeinsame Online-Plattformen könnten helfen, die Vernetzung von Terminen und Lieferzeiten zu koordinieren und dabei Verzögerungen, Engpässe, aber auch Überschüsse sofort zu lokalisieren und zu bearbeiten. Damit würden KMUs bei überschaubaren, weil geteilten Kosten fit für die digitale Zukunft gemacht. Einig waren sich die Anwesenden, dass jetzt die Weichen gestellt würden, um in naher und mittlerer Zukunft wettbewerbsfähig zu sein und zu bleiben. Diese Weichen könnten nur gemeinsam von Wirtschaft und Politik gestellt werden.

► Staatssekretär Maier



Erhebliches Maß an Motivation – Migranten auf dem Arbeitsmarkt?

Am 7. April 2016 war Detlef Scheele zu Gast bei einem Hintergrundgespräch des Steering-Komitees des Managerkreises in Berlin, um über die Herausforderungen durch Migration und Integration für den deutschen Arbeitsmarkt zu sprechen. Der ehemalige Staatssekretär und Hamburger Senator ist heute im Vorstand der Bundesagentur für Arbeit.

Steering-Komitee

Die in den letzten Monaten so oft gestellte Frage „Kann man das bewältigen?“ beantwortete Detlef Scheele zu Beginn des Gespräches klar mit „Ja“.

Im Jahr 2015 sind ca. 440.000 Erstanträge auf Asyl gestellt worden. Im Vergleich dazu sei im selben Jahr die Zahl der sozialversicherten Beschäftigten in Deutschland um ca. 710.000 Arbeitnehmer_innen gestiegen. Niemand müsse sich bei einer solchen Entwicklung Sorgen um seinen Arbeitsplatz machen. Allerdings wisse man über die Asylberechtigten und zukünftigen Arbeitnehmer_innen immer noch zu wenig. Klar sei bis jetzt nur, dass sie mehrheitlich aus Eritrea, dem Iran, Irak und aus Syrien kommen und dass ca. 70 Prozent von ihnen jünger als 35 Jahre alt sind. In einer Befragung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) gaben zudem etwa 50 Prozent der Geflüchteten an, einen Hochschulzugang zu besitzen. Berufliche Qualifikationen werden hingegen nur wenig mitgebracht, dies liege jedoch vor allem daran, dass es in den Herkunftsländern kein mit dem deutschen vergleichbares Ausbildungssystem gebe. Auf der anderen Seite könne man von einem erheblichen Maß an Motivation und Selbstorganisation der Menschen ausgehen, ohne die eine Flucht gar nicht möglich gewesen wäre.

Die erfolgreiche Integration in den deutschen Arbeitsmarkt sei bei solchen Voraussetzungen sehr wahrscheinlich. Dabei habe der Spracherwerb zunächst oberste Priorität. Ein Sprachkurs könne zudem gut mit einer ersten Arbeitstätigkeit verbunden werden. Das längerfristige Ziel sei es jedoch, die mehrheitlich jungen Menschen nach dem deutschen Berufsbildungssystem so zu qualifizieren, dass auch die Ausübung von höher qualifizierten Tätigkeiten möglich wird. Dabei müsse von einer Ausbildungsdauer von ca. 6,5 Jahren ausgegangen werden, da der Theorieteil der deutschen Ausbildungszweige unter einem Sprachlevel von B2 nicht zu schaffen sei.

Von staatlicher Seite brauche es nun eine zügige Bearbeitung der Asylanträge und schließlich eine erfolgreiche Vermittlung in Sprachkurse. Die Anerkennung der Asylberechtigten sei in den ersten beiden Monaten des Jahres 2016 im Vergleich zum

Vorjahr schon sehr viel schneller möglich gewesen. Trotzdem gebe es nach wie vor eine enorme Anzahl nicht erledigter Asylverfahren. Gleichzeitig muss mit einer großen Anzahl an Menschen gerechnet werden, die sich derzeit ohne Registrierung in Deutschland aufhalten. Im Bereich der Sprachvermittlung tauchten nach wie vor erhebliche Finanzierungs- und Organisationsprobleme auf, die nicht zuletzt an unklaren Kompetenzverteilungen liegen. Trotz dieser Probleme könne bei einer vernünftigen Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik dafür gesorgt werden, dass die Euphorie über den Arbeitskräftezuwachs nicht in Depression, sondern in Realismus umschlage. Zum Jahresende könne mit etwa 500.000 anerkannten Geflüchteten gerechnet werden, die damit dem deutschen Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Zum Realismus gehöre dabei auch eine zahlenbasierte Informationspolitik, die realistische Erwartungen schaffe. Dazu werde das IAB im 4. Quartal 2016 eine Studie vorlegen. Tendenziell sollte davon ausgegangen werden, dass nach einem Jahr ca. 10 Prozent der Anerkannten in den Arbeitsmarkt integriert seien, nach 5 Jahren 50 Prozent und nach 15 Jahren 60 Prozent.

In der auf den Input Scheeles folgenden Diskussion betonte der BA-Vorstand außerdem, dass es für Arbeitgeber_innen sinnvoll sei, sich auf die Menschen zu konzentrieren, deren

► Scheele, Rohmann



Asylantrag bereits anerkannt sei. So könnten Unklarheiten vermieden werden, da anerkannte Geflüchtete rechtlich den deutschen Arbeitnehmer_innen gleichgestellt sind. Dies bedeute auch, dass außer den zusätzlichen Sprach- und Integrationskursen keine Sonderprogramme aufgesetzt werden und auch für diese Arbeitnehmer_innen keine Notwendigkeit

bestehe, Ausnahmen vom Mindestlohn zu machen. Perspektivisch gehe es auf der einen Seite um effektives politisches Handeln, das die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Integration der Geflüchteten in den Arbeitsmarkt schafft und auf der anderen Seite um eine zahlengestützte Informationspolitik, die der öffentlichen Polarisierung aktiv entgegenwirkt.

Mit vereinten Kräften die Dekarbonisierung meistern

Das Klimaabkommen vom Dezember 2015 im Rahmen der 21. UN-Klimakonferenz, COP21, ist ein „game changer“ für die globale Klima- und Energiepolitik. Es sendet Politik, Wirtschaft und Gesellschaft weltweit das Signal, die Herausforderung, die Erderwärmung auf max. 1,5-2 Grad Celsius zu begrenzen, mit vereinten Kräften zu meistern.

Managerkreis Brüssel

Um die in Paris vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen, müssen die Volkswirtschaften Europas dringend die Dekarbonisierung angehen. Europa kommt dabei eine Führungsrolle zu, die nicht nur in der historischen Verantwortung aller Industrieländer begründet liegt. In diesem Kontext organisierte der Managerkreis Brüssel im Mai 2016 eine Diskussionsveranstaltung mit Unternehmensvertreter_innen von EnBW, Siemens und Allianz, um sich darüber auszutauschen, wie die Dekarbonisierung unserer Wirtschaft und Gesellschaft erreicht werden kann.

Die Debatte zeigte Einigkeit darüber, dass die Herausforderungen der Dekarbonisierung enorm sind. Erfolge seien nur dann zu erwarten, wenn ein enges Zusammenspiel von technologischem Fortschritt, Finanzierung und abgestimmtem politischen bzw. Regulierungsrahmen gewährleistet sei. Aus Unternehmenssicht sei ein Problem, dass das System zu langsam lerne. Eine stärkere sektorenübergreifende Zusammenarbeit sei notwendig, um bestehende Potenziale tatsächlich zu heben. Hier, so die Diskussionsteilnehmenden, könnten Entwicklungsbanken eine Vorreiterrolle einnehmen, nicht nur als Finanzierer, sondern auch als Strukturierer von neuen Finanzprodukten für klimafreundliche und nachhaltige Maßnahmen. Aus Sicht der Finanzakteure besteht Bedarf vor allem für standardisierte und skalierbare Produkte.

Auch im Technologiesektor gibt es Beispiele für besseren Abstimmungsbedarf: Schon heute gibt es eine Vielzahl klimafreundlicher und kosteneffizient einsetzbarer Technologien, beispielsweise unter dem Stichwort „smart cities“. Doch diese Lösungen sind weitestgehend noch Einzelprojekte, die nicht zuletzt durch Informationsmangel und Umsetzungs-

hindernisse nicht stärker flächendeckend genutzt werden. In der Diskussionsrunde wurde angeregt, bessere Austauschplattformen zu bieten, die Technologieunternehmen und beispielsweise städtische Vertreter zusammenbringen und Analysetools bieten, mit denen sich einschätzen lässt, ob bestehende Lösungen auch anderswo einsetzbar sind.

Mit Blick auf die Rolle der Politik ist für die Unternehmen vor allem wichtig, dass Regulierung einen stabilen Rahmen bildet und Fit for Purpose ist. Allerdings, so wurde betont, ist das kein Ruf nach Detail- oder Überregulierung. Vielmehr sollte der Regulierungsrahmen so gesetzt werden, dass er genügend Spielraum für Weiterentwicklungen lässt. Aus Sicht der Finanzakteure hat auch die Industrie noch einige Hausaufgaben zu bewältigen, um Investitionen im Nachhaltigkeitsbereich zu ermöglichen. Die Bedeutung von Nachhaltigkeitsrisiken bei der Unternehmensbewertung ist grundsätzlich „in der DNA des Finanzsektors angekommen“. Das Verständnis bezüglich der relevanten Risikofaktoren ist jedoch immer noch eher gering ausgeprägt. Ansätze wie die der G20 Task Force zum Financial Stability Board sollten vorangetrieben und ausgebaut werden.

Zusammenfassend zeigte die Diskussionsrunde, dass die Dekarbonisierung unserer Energieversorgung, unseres Transports, unserer gesamten Wirtschaft kein Kinderspiel ist. Die Akteure müssen sektorenübergreifend zusammenarbeiten und alle Synergien nutzen, um zum Ziel zu kommen.

politik für europa #2017 plus

Managerkreis Positionspapier

Makroökonomische Steuerung in der EU – Zwischen nationaler und supranationaler Ohnmacht

Carsten Kühl

Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, 2016

ISBN: 978-3-95861-476-5

Seit der Finanz- und Eurokrise steht zumindest die ökonomische Logik der Union auf dem Prüfstand. Sind die zunehmende Vergemeinschaftung makroökonomischer Kompetenzen einerseits und die politisch-institutionelle Konstruktion der EU andererseits dazu geeignet, Krisensituationen adäquat zu begegnen? Verschärfen die ökonomischen und institutionellen Rahmenbedingungen sogar die Krisenanfälligkeit, zumindest in einigen Mitgliedsstaaten? Diesen Fragen geht Carsten Kühl unter dem Titel „Makroökonomische Steuerung in der EU - Zwischen nationaler und supranationaler Ohnmacht“ nach.

Online: <http://www.fes.de/cgi-bin/gbv.cgi?id=12508&ty=pdf>



Managerkreis impulse

Integration von Flüchtlingen für Deutschland erfolgreich gestalten – Chancen zur gesellschaftlichen Modernisierung nutzen

Heinrich Alt, Horst Föhr, Annette Fugmann-Heesing, Volker Halsch, Jürgen Niemann, Petra Rossbrey und Heinrich Tiemann

Friedrich-Ebert-Stiftung, April 2016

ISBN: 978-3-95861-456-7

Kein anderes Thema hat die politische Debatte der letzten Monate stärker bestimmt als die Flüchtlingsfrage. Der Zuzug von über einer Million Menschen allein im Jahr 2015 stellt die Bundesrepublik vor große Herausforderungen: Die Probleme bei der Registrierung und Erstaufnahme haben



unter anderem die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Verwaltung bereits mehr als deutlich gemacht. Aber die eigentlichen Herausforderungen liegen noch vor uns. Wenn es nicht gelingt, die Flüchtlinge mit Bleibeperspektive schnell und wirksam zu integrieren, wird unsere Gesellschaft schweren Schaden nehmen.

Mit den jetzt dringend notwendigen Investitionen in Bildung und Ausbildung, Wohnungsbau und Sozialleistungen sind aber auch enorme Chancen für eine sozial gerechte Modernisierung unserer Gesellschaft verbunden. Investitionen müssen so konzipiert werden, dass sie auch die vorhandenen Strukturprobleme aufgreifen. So werden aus Integrationskosten Investitionen in die soziale Balance und damit in die Zukunft Deutschlands.

Online: <http://www.fes.de/cgi-bin/gbv.cgi?id=12460&ty=pdf>

Managerkreis impulse

Gesundheitsversorgung für Flüchtlinge pragmatisch verbessern

Gudrun Schaich-Walch, Stefan David, Erika Ober, Philip Schunke und Bernhard van Treck

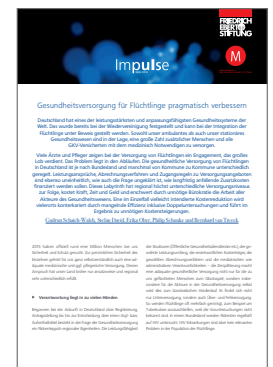
Friedrich-Ebert-Stiftung, Mai 2016

ISBN: 978-3-95861-486-4

Deutschland hat eines der leistungsstärksten und anpassungsfähigsten Gesundheitssysteme der Welt. Das wurde bereits bei der Wiedervereinigung festgestellt und kann bei der Integration der Flüchtlinge unter Beweis gestellt werden. Sowohl unser ambulantes als auch unser stationäres Gesundheitswesen sind in der Lage, eine große Zahl zusätzlicher Menschen zu versorgen.

Viele Ärzt_innen und Pfleger_innen zeigen bei der Versorgung von Flüchtlingen ein Engagement, das großes Lob verdient. Das Problem liegt in den Abläufen. Leistungsansprüche, Abrechnungsverfahren und Zugangsregeln zu Versorgungsangeboten sind ebenso uneinheitlich, wie auch die Frage ungeklärt ist, wie langfristig anfallende Zusatzkosten finanziert werden sollen. Verfahren müssen effizient vereinheitlicht werden.

Online: <http://www.fes.de/cgi-bin/gbv.cgi?id=12544&ty=pdf>



Gerne senden wir Ihnen auch ein gedrucktes Exemplar. Bestellungen bitte an managerkreis@fes.de

► **13.07.2016** München

Flucht und Wirtschaft – Chancen und Herausforderungen Veranstaltung mit Annette Karl, MdL, wirtschaftspolitische Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion und stellvertretende Vorsitzende der BayernSPD; Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen München GmbH; Barbara Maier, ehrenamtliche Flüchtlingshelferin; Angelika Pfab, Geschäftsführender Vorstand, Evangelischer Pflegedienst München e.V.; Ehsan Vallizadeh, IAB Nürnberg

► **29.08.2016** Magdeburg

Wirtschaftspolitik für das Land Sachsen-Anhalt Hintergrundgespräch mit Jörg Felgner, Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung des Landes Sachsen-Anhalt

► **19.09.2016** Düsseldorf

Digitale Wirtschaft in NRW Veranstaltung mit Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen; u.a.

► **21.09.2016** Berlin

Industrie und Gesellschaft – Modernisierung gemeinsam gestalten Veranstaltung in Zusammenarbeit mit dem Bündnis „Zukunft der Industrie“ mit Markus Kerber, Hauptgeschäftsführer des BDI e.V.; Matthias Machnig, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; u.a.

► **22.09.2016** Berlin

Berlin nach der Wahl Hintergrundgespräch mit Gero Neugebauer, Arbeitsstelle Empirische Politische Soziologie/Otto-Stammer-Zentrum

► **27.09.2016** Berlin

Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen – Wege zu einer zukunftsfähigen Gesundheitsversorgung Veranstaltung mit Lena Burdinski, Leiterin Vertrieb Sonormed GmbH; Dirk Heidenblut, MdB, Berichterstatter für eHealth/Telematik der SPD-Bundestagsfraktion; u.a. Moderation: Oliver Bruzek, Vice President Political & Public Affairs, CompuGroup Medical AG

► **29.09.2016** Berlin

Der Europäische Finanzmarkt – Markt oder Sicherheitszone? Veranstaltung mit Jakob von Weizsäcker, MdEP; Henrik Enderlein, Vize-Dekan und Professor für Politische Ökonomie an der Hertie School of Governance und Direktor des Jacques Delors Institut Berlin, Ewald Nowotny, Gouverneur der Österreichischen Nationalbank; Carsten Kühl, ehem. Finanzminister von Rheinland-Pfalz

► **10.10.2016** Stuttgart

Integration von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt – Wie schaffen wir das? Veranstaltung mit Martina Musati, Regionaldirektion Baden-Württemberg, Bundesagentur für Arbeit; Peter Hofelich, MdL; u.a.

Weitere Termine in Vorbereitung

Stand: Juni 2016

Diese Aufstellung enthält Veranstaltungen, deren Termine bereits feststehen.
Zu jeder Veranstaltung werden rechtzeitig persönliche Einladungen per E-Mail. versandt.
Wenn sich Ihre Kontaktdaten ändern, informieren Sie uns bitte: managerkreis@fes.de
Zu den Hintergrundgesprächen werden nur Mitglieder des Managerkreises eingeladen.

www.managerkreis.de