

„Kranbau ist verkörperte Hoffnung“

Wirtschaft Das Unternehmen Kocks Ardel ist insolvent und sucht nach Investoren. Die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) kann dabei helfen. Wie, erklärt Professor Jörn Mallok. *Von Viola Petersson*

Seit Anfang des Jahres erhält der Kranbau auch Unterstützung von der HNEE. Prof. Jörn Mallok hat die Investorengespräche mit neuen Kontakten wiederbelebt und bietet mit seinem schlagkräftigen Team fachliche Hilfe bei der Neuausrichtung an. Die MOZ sprach mit ihm zur Gesamtsituation im Kranbau.

Herr Mallok, besteht noch Hoffnung auf Rettung?

Ehemalige DDR-Musterbetriebe wie der Kranbau gelten seit der Wende als die zentralen Hoffnungsträger beim Aufbau „Ost“. Sie sollten mit exportfähigen Finalerzeugnissen für Arbeitsplätze und Kaufkraft in der Region sorgen und dabei lokale Wertschöpfungsketten mit Zulieferbetrieben etablieren. Der Kranbau ist „verkörperte Hoffnung“, da er traditionell über zentrale Bereiche der betrieblichen Wertschöpfung wie Engineering und Vertrieb selbst verfügt und steuert, während andere ehemalige DDR-Betriebe als verlängerte Werkbank für westdeutsche bzw. europäische Konzernzentralen arbeiten.

Mit dem Kranbau ginge Tradition, Identität und die „industrielle DNA“ einer ganzen Region verloren. Einige Eberswalder Zulieferbetriebe wie die STAWA Stahlbau GmbH hat es schon erwischt. Andere, wie der Seilrollenhersteller BAMOS oder die Metallbau Glawion GmbH, bisheriger Zulieferer von Maschinenhäusern und Kleinstahlbaugruppen, weichen verstärkt auf andere Geschäftsfelder aus. Aber bekanntlich stirbt die Hoffnung zuletzt. Auch, wenn jüngere Arbeitskräfte bereits neue Jobs gefunden haben.

Immerhin arbeiten noch etwa 40 Beschäftigte der hoch qualifizierten sowie langjährig erfahrenen Kernbelegschaft die letzten Aufträge ab und die Kundschaft steht Schlange. Derzeit könnten fünf bis zehn Krane neu in Produktion gehen. Dauert die Insolvenz weiter an, sehen sich Kunden nach neuen Anbietern um. Daher ringen Insolvenzverwalter und Geschäftsführung weiter um Investoren und den Neustart. Aber das gestaltet sich schwierig, weil sich letztlich alles um das fehlende Eigenkapital und Bankbürgschaften dreht, beides wollen Investoren rentabel und krisenfest einsetzen. Leider helfen öffentliche Resolutionen oder Appelle in dieser späten Phase der Insolvenz nur noch begrenzt. Es geht um finanzstarke Investoren mit handfesten fachlichen Lösungen.

Was genau ist das Problem beim Kranbau?

Kurz zum Stand der Dinge: Zwar kam der Kranbau mit langfristigen Aufträgen und stabiler Beschäftigung gut durch die Corona-Pandemie, aber die kriegsbedingten Lieferausfälle aus dem Arow-Stahlwerk im ukrainischen Mariupol, aus dem der Kranbau ca. 75 Prozent seiner Stähle bezog, verursachten erhebliche Mehrkosten durch das kurzfristige



Mit diesem Banner unterstützt die Stadt Eberswalde den Erhalt von Kocks Ardel Kranbau in Eberswalde. Auch die HNEE ist bei der Rettung engagiert. *Foto: Sven Klamann*

ge Ausweichen auf andere Lieferanten. Dieses führte, in Verbindung mit regelrecht explodierenden Transport- und Logistikkosten für Seeschiffe, zu Verlusten bei Festpreis-Aufträgen.

Diese Verluste konnte auch das erfolgreiche Service-Geschäft nicht ausgleichen, das der Betrieb mit seiner weltweiten Kranpopulation unterhält und das Hoffnung auf Folgeaufträge weckt. Bislang produzierte der Kranbau mit 180 Beschäftigten zehn Krane pro Jahr als Unikate in Sonderanfertigung. Ein Kran kostet je nach Ausstattung sieben bis zehn Millionen Euro und die Produktionszeit kann bis zu zwei Jahren betragen. Dazu gibt es Anzahlungen gegen Teilrechnungen, die insbesondere im internationalen Geschäftsverkehr durch Bürgschaften gesichert werden müssen, die viel Kapital binden, was derzeit fehlt. Schließlich möchte die Kundschaft wissen, was der Kranbau mit den Anzahlungen macht. Sofern Landesbürgschaften einspringen, sichern sie nur 80 Prozent und dies häufig nur in einem eng befristeten Zeitraum. Letztlich sind Investoren gefragt, die für Eigenkapital sorgen, um die Bürgschaften und das operative Geschäft finanziell abzusichern.

Wie kann eine Hochschule helfen? Hochschulen können für den geplanten Neustart des Eberswalder Kranbaus zwar kein Geld, aber fachliches Know-how und ihre Netzwerke einbringen. So haben wir wiederholt Gespräche mit den neuen Interessenten angebahnt und den M&A-Prozess (Mergers and Acquisitions: Fusionen und Übernahmen, d.R.) des Insolvenzverwalters unterstützt und halten engen Kontakt zum



Experte für Aufbau Ost: HNEE-Professor Jörn Mallok beim Wende-Talk 2020. *Foto: STEPHAN BACKERT*

„Je länger die Insolvenz noch andauert, desto mehr Kunden suchen sich andere Anbieter.“

Brandenburger Wirtschaftsministerium. Mit ausgeklügelten digital-nachhaltigen Konzepten von industrieller „Arbeit 4.0“ wie effizienten Abläufen, kurzen Informationswegen, flexibler Arbeitszeitgestaltung mit Homeoffice und 4-Tage-Woche, was auch bei ArcelorMittal diskutiert wird, und fachlicher Mitsprache bei der Vorbereitung unternehmerischer Entscheidungen, wollen wir die Voraussetzung für auskömmliche Aufträge und mögliche Tarifbindung schaffen, um die Kreativität der Belegschaft, etwa mit Prämien für umgesetzte Verbesserungsvorschläge, weiter zu fördern und qualifizierte Arbeitskräfte anzulocken. Dazu stehen ab sofort zwei Professoren und sechs Beschäftigte aus unseren beiden Mittelstand-Digitalzentren Spreeland und Zukunftskultur kostenfrei bereit, darunter Maik Dirsat als ehemaliger Betriebsleiter des 2021 geschlossenen Eberswalder Werkes von ThyssenKrupp Rothe Erde.

Anknüpfen wollen wir an die bereits jetzt praktizierte intelligente Bearbeitung metergroßer Bauteile in einer Aufspannung mit dem hochmodernen CNC-Bohrwerk nebst Werkzeugspeicher, um weiter Zeit und Kosten zu sparen. Möglicherweise könnte künftig „grüner“ Strom aus lokaler Wasserstoffproduktion oder betriebseigenen PV- oder Windkraftanlagen zum Einsatz kommen. Schließlich erfüllen bereits heute die mit grünem Strom angetriebenen Eberswalder Hafenkranne die Anforderungen nachhaltigen Wirtschaftens. Ein versierter Stresstest unseres Projektpartners IHP kann vermeintliche Schwachstellen in der IT aufdecken. Mit technischen Feinissen

und der Einführung digitaler Simulationsprogramme, die Kunden vorab einen virtuellen Rundgang durch ihren künftigen Kran ermöglichen, sollen im Vertrieb höhere Margen generiert werden, die derzeit zwar dem bundesweiten Durchschnitt von fünf bis sechs Prozent entsprechen, aber bei komplexen Anlagen wie Hafenkranen mit digitalen Steuerungen bis zu 25 Prozent betragen können. Das würde mehr finanziellen Spielraum für digital-nachhaltige, innovative Lösungen eröffnen. Nicht zuletzt wollen wir mit dem Kranbau als Musterbetrieb auch das Netzwerk Metall Barnim zusammenhalten, das im letzten Jahr sein 20-jähriges Jubiläum beging und dem bis heute nach altersbedingtem Ausscheiden von Dietrich Bester von der WITO Barnim GmbH im März 2020 ein fest zugeordnetes Management fehlt.

Warum engagieren Sie sich persönlich für die Werksrettung?

Bevor ich 2002 an die HNEE kam, war ich Mitte der 1990er Jahre u.a. in ostdeutschen Unternehmen des Anlagenbaus tätig. Dabei habe ich gravierende Umstrukturierungen mit Personalfreisetzungen hautnah miterlebt und kenne die Branche aus dem „FF“. Als Ostdeutscher engagiere ich mich seit der Wende für den Aufbau „Ost“, habe dazu promoviert, Firmen beraten und selbst gegründet sowie Langzeit-Studien mit ostdeutschen Betrieben durchgeführt und deren Ergebnisse in renommierten Zeitschriften publiziert, die häufig gelesen und zitiert werden. Im Barnim habe ich gemeinsam mit Dietrich Bester das Netzwerk Metall über 20 Jahre lang aktiv mitgestaltet.

Kritik am Bahnhof in Eberswalde

Infrastruktur Zuletzt war es Taubenkot, der für Unbehagen sorgte. Doch auch die Konstruktion sei verbesserungswürdig.

Eberswalde. Das Fahrgastaufkommen am Eberswalder Hauptbahnhof nimmt stetig zu. Doch der Bahnhof ist dafür noch nicht gerüstet, befindet die Kreisfraktion BVB/ Freie Wähler. „Durch den Zuzug nach Eberswalde und ins Umland und der erfreulichen Steigerung der Bahnnutzung ist der heutige Eberswalder Hauptbahnhof den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Eine bessere Anbindung beider Fernbahnsteige durch einen zusätzlichen Aufgang zur Eisenbahnbrücke würde die jetzige Situation deutlich entlasten“, sagt Fraktionsmitglied Sven Weller.

Frühmorgens oder am Nachmittag sei die Situation auf den jetzigen Treppen und im schmalen Zugangstunnel nicht mehr tragbar. Eine Nutzung in beide Richtungen sei nahezu unmöglich. „Dies ist ein Zustand, der nicht nur für einige Minuten anhält, sondern auch sicherheitstechnisch Probleme aufwirft. Mütter mit Kinderwagen, Nutzer mit Fahrrädern, Nutzer mit Koffern und anderem sind hier stark benachteiligt. Häufig ist sogar das Verpassen von Zügen das Ergebnis“, so Weller.

Fahrstuhl wiederholt defekt

Ein weiteres Ärgernis: Der Fahrstuhl, der in der jüngeren Vergangenheit wiederholt ausgefallen war. „Damit war eine Nutzung fast aller Züge ab Eberswalde durch Menschen mit Bewegungseinschränkungen nahezu unmöglich. Diese mussten teils mit dem Auto oder Taxi auf Britz ausweichen. Ein Zustand, der ebenfalls nicht für ein Mittelzentrum und eine mehr als 40.000 Einwohner große Stadt akzeptabel ist“, moniert der Kommunalpolitiker.

„Wir schlagen deshalb vor, zu prüfen, ob der Bau von zusätzlichen Zugängen zu den Bahnsteigen möglich ist, um diese misslichen Situationen in Zukunft zu vermeiden und eine Alternative für Nutzer, welche zwingend auf den Fahrstuhl angewiesen sind, zu schaffen“, fährt Weller fort. Dafür böten sich Zugänge von der Brücke über die Bahnanlagen an. Hier könnten sowohl ein neuer Zugang per Treppe als auch neue Aufzüge geschaffen werden. In nächster Zukunft wolle man diesen Plan in die entsprechenden Gremien einbringen. *mpe*



Werner Voigt (Seniorenbeirat) und Sven Weller (BVB/ Freie Wähler). *Foto: Marietta Weller*

Infrastruktur Mehrere Straßen voll gesperrt

Eberswalde. Wie die Stadtverwaltung mitteilt, wurde die Eichwerderstraße ab Hausnummer 36a wegen einer Havarie bis voraussichtlich Freitag, 21. April, gesperrt. Zusätzlich muss die Beeskower Straße wegen der Herstellung einer Regenentwässerung sowie dem Straßenneubau gesperrt werden. Dadurch ist nun auch die Schorfheidestraße zwischen der Hausnummer 30 und der Strausberger Straße voraussichtlich bis Freitag, dem 16. Juni, voll gesperrt. *red*

Havarie ja oder nein? Umfangreiche Einschränkungen in Lichterfelde

Lichterfelde. Die Barnimer Busgesellschaft BBG spricht von einer Havarie in Lichterfelde bei Eberswalde. Nach einem Notfall sieht es aber nicht aus, wenn eine Sperrung erst ein paar Tage später beginnt. Ein kurzer Besuch vor Ort bestätigt auch den Eindruck, dass es sich nicht um eine akute Notlage handeln kann. In einer Pressemitteilung vom 19. April heißt es seitens der BBG: „Aufgrund einer Havarie wird in Lichterfelde ein Teilstück der Eberswalder Straße im Bereich zwischen Messingwerkstraße und Steinfurter Straße vom 24.04.2023 bis 03.05.2023 für den Verkehr ge-

sperrt.“ Stefan Israel, Teamleiter Digitalisierung bei der BBG, konnte auf Nachfrage keine weiteren Auskünfte geben. Auch eine versuchte Nachfrage in der zuständigen Gemeindeverwaltung Schorfheide blieb ohne Ergebnis. Bei der MOZ-Nachschau in Eberswalde noch am Nachmittag des 19. April rollte der Verkehr im Bereich der Kreuzung Eberswalder Straße / Messingwerkstraße problemlos. Auffällig war ein Baustellen-Absperrgitter aus Plastik. Es war aber nicht zu erkennen, ob das mit den angekündigten Umleitungen zu tun hat. Zu den Einschränkungen selbst: sie dauern



Am Mittwochnachmittag (19.04.) rollte der Verkehr ganz normal. *Foto: Stephan Backert*

nach BBG-Angaben von Montag, dem 24. April bis Mittwoch, dem dritten Mai. Betroffen sind die Linien 864 und 915. Die Linie 864 in Richtung Clara-Zetkin-Siedlung fährt bis zur Haltestelle „Lichterfelde, Rosenweg“. Dann soll sie ohne Halt über Messingwerkstraße und Fliederallee zur Haltestelle „Finow, Clara-Zetkin-Siedlung“ fahren, um dort zu wenden und den Linienverlauf wieder aufzunehmen. Die Haltestellen „Lichterfelde, Bauernstube“, „Lichterfelde, Eiscafé“ und „Lichterfelde, Steinfurter Allee“ werden entfallen. Die Linie 915 soll in beide Richtungen über die Clara-Zet-

kin-Siedlung verkehren. Die Haltestelle „Lichterfelde, Bauernstube“ wird nicht bedient. Auf der Umleitungsstrecke sollen die Busse zusätzlich an den Haltestellen „Lichterfelde, Eiscafé“ und „Lichterfelde, Steinfurter Allee“ halten.

Eine Ausnahme bildet die Fahrt Nummer sechs, die um 07.10 Uhr in „Werbellin, Dorf“ beginnt und nach Finowfurt fährt. Sie hält an der Haltestelle „Lichterfelde, Eiscafé“ und fährt dann ohne Halt bis „Lichterfelde, Siedlung“, wendet und hält dann zusätzlich an der Haltestelle „Finow, Mäckerseebrücke“. *sba*