

## Harte Schale, sicherer Kern

Made in Bremen: Turtle Saferooms baut Schutzräume für zu Hause

VON ANNICA MÜLLENBERG

**Bremen.** Jodie Foster und ihre Filmtochter flüchten mit angsterfüllten Gesichtern vor Einbrechern in eine bunkerartige Schaltzentrale, verborgen hinter einem Spiegel – der Gedanke an den Film „Panic Room“ kommt fast unweigerlich, wenn es um Schutzräume in Häusern geht. Jörg Allstädt hat den Kinofilm nur einmal gesehen, wird aber häufiger auf ihn angesprochen. Der Bremer konstruiert Schutzräume, in die sich Menschen in bedrohlichen Situationen einschließen können. Vergangenes Jahr im September ist er mit seinem Start-up Turtle Saferooms an den Markt gegangen. Seitdem sind einige Häuser in Deutschland und Europa mit den Schutzräumen aus Bremen ausgestattet. Wenige Quadratmeter, von außen unscheinbar, aber mit einem hohen Schutz.

Panikraum nennt Jörg Allstädt seine Fluchräume eher ungern. Er bevorzugt den Namen Saferoom, Schutzraum. „Allerdings ist die Bezeichnung Panikraum in den Köpfen verankert, jeder weiß aufgrund des Films sofort, worum es sich handelt.“

Dennoch wollte er den Begriff nicht plakativ im Firmennamen verewigen. Auf der Suche nach einem passenden Namen startete er einen Wettbewerb im Internet, das kreativste Ergebnis war Turtle Saferooms. Auf der Visitenkarte klettert nun neben dem Firmennamen eine bunte Piktogramm-Schildkröte, deren Panzer einen natürlichen Schutzschild bildet.

„Die Bezeichnung Panikraum ist in den Köpfen verankert.“

Gründer Jörg Allstädt

Die Geschäftsidee für seine Räume kam Allstädt beim Versuch, seine heiß geliebten Schätze sicher zu verwahren. Der Oldtimer-Liebhaber schraubt seit Jahren an einem Automobil und besitzt deswegen auch eine stattliche Sammlung von wertvollen Werkzeugen. Um diese wirksam vor Dieben wegzuschließen, entwickelte der Diplom-Ingenieur einen einbruchsicheren Safe. Bisher ist alles an seinem Platz geblieben – nur der Besitzer wechselte die Position. Die sichere Anstellung als Projektingenieur mit Personalverantwortung für mehr als 400 Menschen gab er für die Gründung des eigenen Ein-Mann-Unternehmens auf.

Allstädt entwickelt Saferooms als Modul-Lösungen und baut sie nachträglich in Häuser ein. „Oft glauben Interessenten, dass schwere Stahl- oder Betonkonstruktionen für einen Schutzraum nötig wären. Ich arbeite aber mit einem Materialmix verschiedener Hersteller. So lassen sich die Schutzräume nahezu überall in bestehenden Häusern oder Gebäuden integrieren“, erklärt der Turtle Saferooms-Gründer. Über komplizierte Statik-Theorien muss sich der Ingenieur keine Gedanken machen. Das gepresste Glasfasermaterial sei leicht, dennoch robust und schnell zu errichten. Gebaut wird ein Raum im Raum. „Von einem Zimmer, beispielsweise dem



Jörg Allstädt hat die Firma Turtle Saferooms gegründet. Er stellt Schutzräume her, in denen man sich bei Gefahr verstecken kann. FOTO: CORA SUNDMACHER

Schlafzimmer, trenne ich einen kleinen Bereich ab. Nach der Vermessung errichte ich dort innerhalb eines Tages den Saferoom.“ Verkleidet mit Gipskarton ist vom eigentlichen Schutzraum im Idealfall nicht viel zu sehen. Eine Schiebetür, die sich nur von innen verschließen lässt, trennt Schutzsuchende von der Außenwelt. „Die Tür funktioniert mechanisch und ist nicht an das Stromnetz gekoppelt, das ausfallen könnte. Von außen bietet sie keinerlei Angriffsfläche, es ist nur ein kleiner Griff zu sehen.“ Dem Familienvater ist wichtig, dass auch Kinder die Tür leicht bedienen können. Wer im Inneren den Alarmknopf drückt, setzt einen Notruf an die Polizei ab und fordert Hilfe an. Der Raum bietet Schutz für bis zu drei Stunden, nicht jedoch für Tage. Eine Sauerstoffzufuhr gibt es nicht. Die Wände zimmert Allstädt aus Material, das durchschusshemmend ist, nur schwer in Brand gesetzt oder gesprengt werden kann. Tür und Wände verstärkt er auf Anfrage mit Metall, um die Beschussklasse zu erhöhen.

In Amerika und Südafrika gehören Firmen für Panic Rooms längst zum Alltag wie Bau- und Supermärkte. In Deutschland war das bisher nicht so – doch die Nachfrage steigt. Es liege dem Unternehmer fern, Panik zu schüren, dennoch gehörten zum täglichen Geschäft die Fakten rund um Sicherheit und Gefahren. Es gehe darum, seine leicht zu konstruierenden Produkte, die sich nach eigenen Angaben überall nachrüsten lassen, an einen breiten

„Die Einbruchsraten haben sich in den vergangenen Jahren stetig erhöht.“

Gründer Jörg Allstädt

Kreis zu vermitteln. „Ich möchte mit meinem Angebot in die Breite gehen und unterschiedliche Kunden für das Produkt sensibilisieren. Die Saferooms bieten sich für Privatpersonen, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen an.“ Nicht nur Hausbesitzer können vis-à-vis mit Einbrechern geraten. Botschafter, Mitarbeiter in Behörden, Tankstellen- und Hotel-Mitarbeiter können sich ebenfalls mit Krisensituationen konfrontiert sehen.

Bisher haben sich Kunden aus Deutschland, der Schweiz, Liechtenstein und Großbritannien für die sicheren Räumen aus Bremen interessiert. Erschütternde Momente im Weltgeschehen spürt Allstädt als Nachfragen bei seiner Firma: Nach den Attentaten in Paris riefen potenzielle Kunden an. „Das Unsicherheitsgefühl steigt. Auch die Einbruchsraten haben sich in den vergangenen Jahren stetig erhöht“, zählt der 45-Jährige sachlich auf. Es seien berufliche Gründe, wegen derer er sich mit Nachrichten über Terror, Waffen und Erpressung beschäftigt. Sein nächstes Ziel: Mobile Lösungen für den öffentlichen Raum. „Ich denke an Veranstaltungen mit Politikern oder Menschen des Zeitgeschehens, die in brenzligen Situationen zu Schutzbedürftigen werden. Dafür erarbeite ich gerade ein weiteres Konzept.“

## Krämer warnt vor neuer Blase

Chefvolkswirt: Billiggeld birgt Risiko

**Frankfurt.** Commerzbank-Chefvolkswirt Jörg Krämer warnt vor einer Immobilienblase in Deutschland als Folge der Billiggeldschwemme der Europäischen Zentralbank (EZB). „Die Immobilienpreise sind noch nicht außer Rand und Band, wenn man sie vergleicht mit den erzielbaren Mieten, den verfügbaren Einkommen und dem Schuldendienst“, sagte Krämer. Wenn es noch Jahre so weitergehe, könnte am Ende aber eine Blase stehen. „Das Risiko ist ganz klar real“, sagte Krämer. Als ein wichtiger Grund für die internationale Wirtschaft- und Finanzkrise 2008 gilt das Platzen der Immobilienblase in den USA.

Aus Sicht Krämers gibt es zwar noch keine Anzeichen für eine Blase, wohl aber für eine Überhitzung auf Immobilienmärkten in gefragten deutschen Städten. In Großstädten seien die Häuserpreise seit 2010 um knapp 30 Prozent stärker gestiegen als die Mieten und um gut ein Drittel stärker als die verfügbaren Einkommen der Großstädter. Dabei spiele die Geldpolitik der EZB eine wichtige Rolle. Die Geldschwemme der Notenbank verhindere ungewollt eine Lösung der Staatsschuldenkrise. Sie senke die Anreize für die Politik, die Probleme anzugehen, zum Beispiel in Italien. Die Staaten im Euroraum kommen wegen der Niedrigzinsen vergleichsweise billig an Geld. „Viele Menschen sehen, dass die Ursachen der Staatsschuldenkrise in der Breite noch nicht gelöst sind. Sie misstrauen der Geldflut der EZB intuitiv und suchen Schutz in Sachwerten“, sagte Krämer. Durch die Niedrigzinspolitik der EZB seien zudem die Zinsen für Baukredite deutlich gesunken. Weil Anleihen wegen der Geldpolitik kaum noch etwas abwerfen, weichen vermögende Anleger zudem auf die Immobilien aus. Krämer forderte, die EZB sollte sich zumindest einen Ausstiegsplan zurechtzulegen: „So schlecht geht es dem Euroraum nicht mehr, als dass er so niedrige Zinsen bräuchte.“

DPA

## Bankchef zufrieden mit Yuan

**Peking.** Chinas Zentralbankchef Zhou Xiaochuan hat Sorgen vor einer weiteren Abwertung der chinesischen Währung zerstreut. Der Yuan befinde sich nach einer Phase von Schwankungen wieder auf einem „normalen und angemessenen“ Niveau, sagte er. Wegen der schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung in China hatten zuletzt viele Investoren auf einen sinkenden Yuan spekuliert. Seit 2015 war die Währung gegenüber dem US-Dollar um mehr als fünf Prozent gefallen, hatte sich aber in den vergangenen Wochen wieder etwas erholt.

DPA

VORTRAG

### Karriere-Ziele erreichen

**Bremen.** Die Herausforderung für viele Bewerber liegt darin, den passenden Job zu bekommen und die eigenen Karriere-Ziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund haben Steffen Buch vom Online-Händler Zalando und Nicolas Scheidtweiler, PR-Experte aus Bremen, das Buch „Karriere in der Wirtschaft – Bewerbungsratgeber für junge Akademiker“ geschrieben. Am Montag, 14. März, gibt Scheidtweiler einen Einblick in die Inhalte des Buches und beantwortet Fragen zum Bewerbungsprozess. Beginn ist um 18 Uhr im Weserwerk in der Überseestadt. Die Teilnahme ist kostenfrei, eine Anmeldung auf der Website [www.weserwerk.de](http://www.weserwerk.de) ist erforderlich. STU

ZARM

### Neuer Direktor

**Bremen.** Marc Avila wird neuer geschäftsführender Direktor des Zentrums für angewandte Raumfahrttechnologie und Mikrogravitation (Zarm) der Universität Bremen. Er tritt damit die Nachfolge von Hans Rath an, der das Amt 31 Jahre lang innehatte und 2012 unerwartet verstarb. Verbunden mit der Übernahme der Professur für Strömungsmechanik wird ihm auch die Institutsleitung des Zarm übertragen, wie die Forschungseinrichtung mitteilt. Damit löst er Claus Lämmerzahl ab, der in der Zwischenzeit geschäftsführender Direktor war. Der 34-Jährige kommt aus der Nähe von Barcelona und ist mit seiner Familie im November nach Bremen gezogen. STU

## Das braune Erbe der Lufthansa

Zwei aktuelle Publikationen beschäftigen sich mit der Vergangenheit der Fluggesellschaft – mit unterschiedlichen Ansätzen

VON CHRISTIAN EBNER

**Frankfurt/Main.** Die Lufthansa tut sich schwer mit ihrer eigenen Geschichte. Genaue gesagt mit ihrer vor 90 Jahren gegründeten Vorgängergesellschaft Deutsche Luft Hansa, die zunächst eng in die verbotene Wiederaufrüstung des Deutschen Reiches eingebunden war und dann dem Nazi-Regime zu Diensten stand. Das beschreiben in sehr unterschiedlicher Gewichtung zwei Autoren, deren Bücher zum 90. Jahrestag auf den Markt kommen.

Das aktuellere Werk stammt vom Bochumer Historiker Lutz Budrass, der sich in „Adler und Kranich“ sehr kritisch mit der Rolle der führenden deutschen Fluggesellschaft von der Gründung 1926 bis zum Erstflug der neugegründeten Lufthansa im Jahr 1955 auseinandersetzt. Er hat viele Fakten zusammengetragen, die nicht so recht zum strahlenden Technik-Image der Lufthansa passen wollen. Das Unternehmen leugnet die Vorgänge keineswegs, setzt aber eine eigene, deutlich wohlwollendere und technik-verbundene Publikation des Luftverkehrsjournalisten Joachim Wachtel dagegen.

Juristisch hat der heutige Dax-Konzern nichts mit dem in der Weimarer Republik gegründeten, quasi staatlichen Unternehmen zu tun, sicherte sich aber nach dem Weltkrieg die Markenrechte an Namen, Farbgebung und Kranich-Symbol. 1953 wurde mit der Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf ein Neuanfang gestartet, der im April 1955 in die ersten Linienflüge der neuen Deutschen Lufthansa mit amerikanischen Propellermaschinen mündete. Zunächst hatten die Alliierten den Deutschen jeden Luftverkehr untersagt.

Budrass' Kritik beginnt mit der personellen Kontinuität, die sich vor allem am langjährigen Lufthansa-Präsidenten Kurt Weigelt festmachen lässt. Der damalige Deutsche-Bank-Manager war bereits an der Gründung der ersten Luft Hansa maßgeblich beteiligt und zog auch nach dem Weltkrieg die Strippen, obwohl er als SS-Fördermitglied und Kriegsverbrecher zu zwei Jahren Haft verurteilt worden war. Weigelt wurde Aufsichtsratschef der neuen Luft Hansa und blieb bis zu seinem Tod 1968 Ehrenpräsident.

Ebenfalls bei beiden Gründungen mittedrin war Görings Luftschutzbeauftragter Kurt Knipfer. „Die Lufthansa war in der ganzen von mir beobachteten Zeit eine staatliche Fluggesellschaft, die von einer hochrangigen und sich dynamisch ergänzenden Beamtenkoalition geführt wurde“, fasst Budrass zusammen.

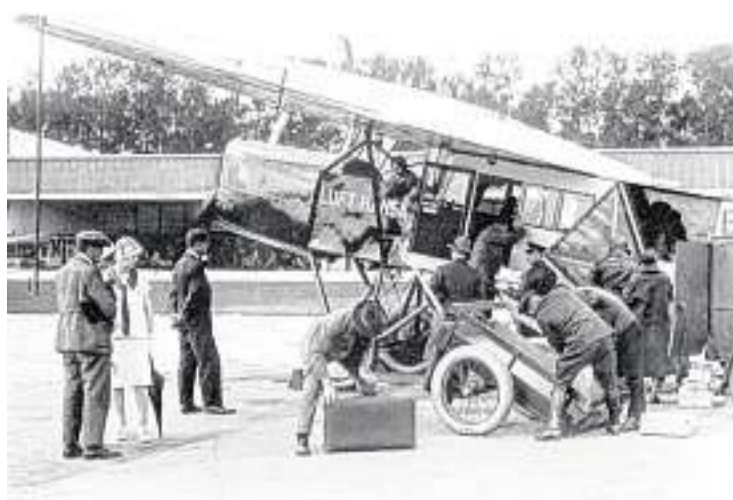
Die Staatsnähe kam nicht von ungefähr, denn die Initiative zur Gründung der Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft 1926 in Berlin ging den Forschungen zufolge eindeutig von der Reichsregierung aus. Sie wollte die Subventionen für die beiden fusionierenden Gesellschaften Deutsche Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr AG senken und zugleich die vom Versailler Vertrag verbotene Wiederaufrüstung vorantreiben. Eine leistungsfähige zivile Airline sollte vor allem die deutsche Flugzeugindustrie mit Aufträgen versorgen und wurde dafür kräftig mit Staatsgeldern unterstützt.

Im Zweiten Weltkrieg erging es Zwangsarbeitern bei der Luft Hansa nach Einschätzung des Historikers nicht besser oder schlechter als in anderen Betrieben der NS-Kriegswirtschaft. Die denkbar geringe Ent-

lohnung der zeitweise mehr als 7000 Zwangsarbeiter behielt das Unternehmen gleich für Kost und Logis ein, so lausig sie auch waren. Allerdings habe sich das Unternehmen im Unterschied zu anderen selbst die Zwangsarbeiter in militärischen Flugzeugreparaturwerken hinter der Front besorgt und damit zusätzliche Schuld auf sich geladen. Unter den Verschleppten waren den Forschungen zufolge auch viele Kinder, die in den engen Flugzeugrümpfen herumklettern konnten.

Diesen letzten, besonders schmerzlichen Teil der Firmengeschichte hatte Historiker Budrass bereits 1999 im Auftrag der Lufthansa untersucht und eine umfangreiche Arbeit vereinbarungsgemäß beim Konzern abgegeben. Entgegen seiner Erwartung wurde die Abhandlung aber nicht zum 75. Jahrestag 2001 regulär veröffentlicht, sondern nur auf Nachfrage verschickt. Auch ein 2011 von der Bochumer Universität vorgeschlagenes Forschungsprojekt zur Geschichte der Lufthansa kam ebenfalls nicht zustande.

Wachtels luftfahrtbegeistertes und reichlich bebildertes Werk kommt nun unter dem Titel „Im Zeichen des Kranichs“ zu späten Publikationsehren. Es wurde 17 Jahre nach Fertigstellung doch noch veröffentlicht, mit der Zwangsarbeiterstudie als Beilage. Wollte Lufthansa dem Kritiker Budrass das Feld und die historische Deutungshoheit nicht allein überlassen? Diesen Verdacht weist Unternehmenssprecher Andreas Bartels zurück. Das neuerliche Jubiläum sei halt ein guter Anlass gewesen, sich mit der eigenen Geschichte auseinanderzusetzen. Eine komplette Unternehmensgeschichte bis zur heutigen Zeit steht allerdings immer noch aus.



Die Deutsche Luft Hansa AG eröffnete am 6. April 1926 ihren Linienflugverkehr vom Flughafen Berlin-Tempelhof. FOTO: BILDARCHIV LUFTHANSA/DPA

**WESER KURIER**

Eine Auswertung dieser Messfelder ermöglicht es uns, täglich die Druckqualität der Zeitung zu überprüfen.