

BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION



WINDENERGIE

Die Offshore-Wind-Industrie in Europa muss ein strategisch autonomer Sektor werden, sagt Dr. Andreas Liessem, Geschäftsführer Steelwind Nordenham. Seite 3



SCHIFFBAU

Rück- und Ausblick: Vor gut einem Jahr haben die Rönner-Gruppe (Bild: Heinrich Rönner) und die Gustav Zech Stiftung die Lloyd Werft übernommen. Seite 6



WASSERSTOFF

Das Thema Wasserstoff sieht Dr. Saskia Greiner von der Wirtschaftsförderung Bremerhaven BIS als große Chance. Es gebe bereits viele Firmenanfragen. Seite 7

ANZEIGE



DIE NEUEN BMW XM MODELLE.

Die BMW XM Automobile sind die perfekte Verbindung aus High-Performance eines BMW M und Innovation eines Plug-in-Hybrids. Ikonisches Exterieur inklusive Nierenbeleuchtung, exklusives Interieur mit indirekt beleuchtetem Dachhimmel. Informieren Sie sich bei unserem Verkaufsteam zu allen Fahrzeug-Highlights und gestalten Sie Ihren eigenen BMW XM! Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Ihr Autohaus Bobrink.

BMW XM: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert in l/100 km: - (NEFZ) / 1,6-1,5 (WLTP); CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert in g/km: - (NEFZ) / 36-33 (WLTP); Stromverbrauch gewichtet kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ) / 30,1-28,9 (WLTP); Elektrische Reichweite (WLTP) in km: 82-88.

Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und elektrischer Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Angaben im NEFZ berücksichtigen bei Spambreiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße, im WLTP jeglicher Sonderausstattung. Für seit 01.01.2021 neu typgeprüfte Fahrzeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Weitere Informationen zu den Messverfahren NEFZ und WLTP finden Sie unter www.bmw.de/wlp.

Bobrink GmbH
Am Lunedeich 182
27572 Bremerhaven
Tel. 0471 90084-0

Stresemannstr. 319
27580 Bremerhaven
Tel. 0471 98280-0

BOBRINK
GRUPPE
IHR FAIRER PARTNER
www.bobrink.de



Für eine weitere Anbindungspipeline an das LNG-Terminal in Wilhelmshaven kommen bei Westerstede im Ammerland die Bauarbeiten voran. Mit der neuen rund 70 Kilometer langen Pipeline will der Energieversorger EWE in Wilhelmshaven angelandetes Flüssigerdgas (LNG) nach der Umwandlung in den gasförmigen Zustand zu seinen bestehenden Erdgasspeichern bei Jemgum im Landkreis Leer transportieren und so zur Energiesicherheit beitragen. Zum Winter soll die Pipeline fertig sein. Foto: Penning/dpa

Wasserstoffbranche erleichtert: Startschuss für Netz-Ausbau

Für die Infrastruktur: Bundeskabinett beschließt Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes

Große Erleichterung in der Wasserstoffbranche nach dem Berliner Kabinettsbeschluss zur Netzplanung: „Deutschland hat die letzten Jahre im Henne-Ei-Hahn-Dilemma verbracht“, sagte der Präsident der Bundesnetzagentur, Klaus Müller (Foto: Charisius/dpa), in Hamburg am Rande des 2. Nationalen Wirtschaftsforums Wasserstoff. Denn solange nicht klar sei, wo der Wasserstoff ankomme, sei auch nicht klar, wie er transportiert werde. Und damit seien auch keine Investitionen in die Verwendung des Wasserstoffs möglich.

Doch das werde nun mit dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung zur Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) anders. Wenn der Bundestag dem Gesetz zustimme, wovon er ausgehe, könne der Ausbau ähnlich wie beim seit Jahren funktionierenden Strom- und Gasnetz ablaufen, sagte Müller. „Damit durchbrechen wir dieses Dilemma, dass keiner so richtig loslegen kann, weil es dann natürlich eine Verpflichtung gibt, dieses Netz dann auch tatsächlich zu bauen.“

Für Hochlauf des Wasserstoffmarkts

Mit dem Kabinettsbeschluss will die Bundesregierung einen zügigen Hochlauf des Wasserstoffmarkts erreichen und so die Dekarbonisierung vor allem von Wirtschaftsbereichen mit hohen Treibhausgasemissionen vorantreiben. „Mit der Schaffung des Rahmens für die Wasserstoffnetze gehen wir hier einen entscheidenden Schritt“, sagte Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne).



» Alle sind sich einig, dass wir schneller werden müssen.«

Klaus Müller,
Präsident der Bundesnetzagentur

Zunächst soll das Wasserstoff-Kernnetz in einer ersten Stufe wichtige Wasserstoff-Infrastrukturen umfassen, die bis

2032 in Betrieb gehen sollen. Hierzu sollen zentrale Wasserstoff-Standorte angebunden und alle Regionen Deutschlands berücksichtigt werden. Bis Ende des Jahres soll dann in einer zweiten Stufe eine umfassende Wasserstoff-Netzentwicklungsplanung im EnWG verankert werden.

„Das ist die ganz entscheidende Voraussetzung, dass man sich darauf verlassen kann, wo kommt der Wasserstoff her, wie wird er quer durch Deutschland transportiert und wo kann er verwendet werden“, sagte Müller. Für die angestrebte Klimaneutralität sei mit Ökostrom erzeugter „grüner“ Wasserstoff dringend notwendig. „Alle sind sich einig, dass wir schneller werden müssen.“ Das betreffe etwa den Stromnetzausbau und die Genehmigungsverfahren, die bei den Flüssiggasterminals schon recht flott verlaufen seien.

Zweite Pipeline für LNG aus Wilhelmshaven

Für eine weitere Anbindungspipeline an das LNG-Terminal in Wilhelmshaven kommen im Ammerland die Bauarbeiten voran. Wie der Energieversorger EWE mitteilte, sind die ersten Rohre des Leitungstranges der unterirdischen Gaspipeline westlich von Westerstede verlegt worden. Mit der neuen rund 70 Kilometer langen Pipeline will EWE in Wilhelmshaven angelandetes Flüssigerdgas (LNG) nach der Umwandlung in den gasförmigen Zustand zu seinen bestehenden Erdgasspeichern bei Jemgum im Landkreis Leer transportieren und so zur Energiesicherheit beitragen. Zum Winter soll die Pipeline fertig sein. Die Kapazität der Pipeline beträgt bis zu sechs Milliarden

Kubikmeter Erdgas pro Jahr. Das genügt laut EWE, um bis zu vier Millionen Haushalte zu versorgen. „Von jetzt an werden wir im Schnitt fast einen halben Kilometer Rohr pro Tag verlegen, um die Leitung rechtzeitig vor dem nächsten Winter fertigzustellen“, sagte der Vorsitzende der Geschäftsführer von EWE Netz, Torsten Maus. Insgesamt müssen rund 4500 Stahlrohre unter die Erde gebracht werden. Sie werden zunächst oberirdisch entlang der Trasse zusammengeschweißt und dann in einen ausgebagerten Graben gelegt. Die Investitionen für die neue Leitung liegen laut EWE bei 200 Millionen Euro. Eine erste, rund 26 Kilometer lange Pipeline zur Anbindung

Schleswig-Holsteins Umweltminister Tobias Goldschmidt (Grüne) sprach von einem sehr wichtigen Gesetz. „Schleswig-Holstein begreift den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft auch als Schicksalsfrage für unser Land.“ Der Norden wolle bis 2030 rund 30 Gigawatt erneuerbare Energien installiert haben. „Heute haben wir zwei Gigawatt Nachfrage“, sagte Goldschmidt. Ein Wasserstoffstartnetz sei da eine der vielen Voraussetzungen für ein Gelingen des Projekts.

Ansatz für europäische Vernetzung

Hamburgs Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) erklärte in einer Mitteilung, die Metropolregion sei bereits jetzt ein Hotspot der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland. Mit den Unternehmen, der Wasserstoff-Importstrategie und dem Aufbau großer Elektrolyse-Anlagen wolle Hamburg Modellregion werden. „Grundlage dafür sind aber eindeutige nationale und EU-weite Regelungen und Rahmenbedingungen.“ Der Vorsitzende des Wasserstoff-Vereins Aqua Ventus und frühere Helgoländer Bürgermeister, Jörg Singer, begrüßte am Rande des Wirtschaftsforums, dass das künftige Wasserstoffnetz auch in die Nordsee reichen soll. Das könne ein Ansatz für eine europäische Vernetzung sein, sagte er. (dpa)

des schwimmenden LNG-Terminals in Wilhelmshaven zum nächsten Anschluss an das Gas-Fernleitungsnetz im ostfriesischen Etzel hatte im vergangenen Jahr bereits binnen weniger Monate der Gasnetzbetreiber Open Grid Europe (OGE) gebaut. Ein zweites schwimmendes LNG-Terminal soll bis Jahresende in Wilhelmshaven anlegen. Auch für dessen Anbindung ist die weitere Pipeline laut EWE nötig. Die neue EWE-Pipeline mit dem Namen Gasanbindung Wilhelmshaven-Leer (GWL) soll künftig von der neu gebauten OGE-Leitung bei Sande abzweigen und durch die drei Landkreise Friesland, Ammerland und Leer bis zu den Speichern an der Ems verlaufen. (dpa)

Branche will Vertiefung der Weser

Die Hafenvirtschaft hat mit sinkenden Umsätzen zu kämpfen. Über 50 Prozent der Betriebe im Land Bremen haben laut einer Umfrage im ersten Quartal Einbußen hinnehmen müssen. Und es gibt noch weitere Probleme. In der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) sind 220 zu meist mittelständische Unternehmen aus dem Land Bremen vertreten. An einer Umfrage des Verbands zur Lage haben sich 74 Betriebe beteiligt. Sie offenbart nicht nur die Problemlagen wie den Umsatzrückgang und steigenden Kostendruck. Die Umfrage zeigt auch auf, was die Unternehmer von der neuen Landesregierung erwarten, damit es aufwärtsgeht. Fast 30 Prozent der Befragten fordern die Kajensanierung am Bremerhavener Containerterminal. Über 36 Prozent sind der Meinung, dass endlich die Vertiefung von Unter- und Außenweser in Angriff genommen werden muss, damit Bremerhavens Wettbewerbsfähigkeit gestärkt wird. Ein ganz wichtiges Thema ist die Anbindung der Häfen ans Hinterland. Über 54 Prozent der Befragten fordern von der Landesregierung, dass sie sich mit den anderen norddeutschen Ländern für Verbesserungen einsetzt und im direkten Umfeld die Weserbrücken ertüchtigt werden. Werner Pöser ist enttäuscht. „Es wird viel über die Bahn geredet, aber ich sehe nichts“, sagt das BHV-Präsidiumsmitglied. Es gebe keine neuen Strecken, nichts werde verbessert. „Jeder Politiker sagt, es muss mehr Fracht auf die Schiene, aber es wird nichts getan. Das sind alles Worthülsen.“ Weil viele Brücken marode seien, müssten Schwerlast-Transporte aus dem Süden über Ostdeutschland fahren, um nach Bremerhaven zu gelangen. Dass jetzt der Energy-Port, also der OTB-Nachfolgehafen, in Angriff genommen werden soll, sei ja wichtig. Aber das sei vage Zukunftsmusik, mit viel „würde und könnte“, sagt Pöser. Es fehle Konkretes: vernünftige Bedingungen für Schwertransporte oder die Weservertiefung.

Editorial



Bis 2045 will Deutschland eines der ersten klimaneutralen Industrieländer werden. Für eine künftige klimaneutrale Industrie kommt insbesondere grünem Wasserstoff eine bedeutende Rolle zu - etwa für die Stahl- und Zementerzeugung oder auch im Schwerlastverkehr. Die Bundesregierung fördert diese Zukunftstechnologie mit der Nationalen Wasserstoffstrategie. „Grün“ ist der Wasserstoff dann, wenn auch seine Erzeugung mithilfe regenerativer Quellen geschieht - zum Beispiel durch Elektrolyseure, die mit Windstrom gefüttert werden. Gleichzeitig soll die Nordsee bis 2050 zum größten Energielieferanten Europas werden - dies vereinbarten die neun Anrainerseestaten am 24. April beim zweiten Nordsee-Gipfel. Offshore-Windkraftanlagen in der Nordsee sollen 120 Gigawatt an Strom bis 2030 und mindestens 300 Gigawatt bis 2050 erzeugen. Das alles hört sich für den Norden Deutschlands nach einem Konjunkturprogramm an. Aber was benötigt die Branche? Was läuft gut? Woran hakt es? Auf der Suche nach Antworten lassen in dieser Ausgabe die Branchenvertreter zu Wort kommen, die sich in Bremerhaven auf der Windforce-Konferenz getroffen haben. Wir werfen außerdem einen Blick auf die Wasserstoffprojekte in der Seestadt, auf die Umrüstung des Stahlwerks in Bremen und auf den Ausbau des Wasserstoffnetzes in Deutschland. Kern des wirtschaftlichen Lebens an der Unterweser bleiben indes die Häfen. Die sanierte Kaiserschleuse, die Perspektiven der traditionsreichen Lloyd Werft und die Nahrungs- und Futtermittelgrenzkontrollen von eingeführten Waren im Hafen - sie alle sind uns Geschichten wert. Ebenfalls lesenswert: Einst statteten sie die Schiffe der Reederei Norddeutscher Lloyd aus, heute fertigen die hanseatischen Traditionshandwerker der Bremer Silbermanufaktur Koch & Bergfeld WM-Pokale.

Ihr Christian Heske

Proben-Profis Nahrung in der Grenzkontrolle



4



Mögliche Aufträge für Lloyd Werft

Ein Jahr nach Übernahme durch Rönner: Traditionsbetrieb sucht Personal

6



Ansiedlungsinteresse

Wasserstoff sorgt für Aufmerksamkeit

7



Nachwuchswerbung

BIS bietet erneut Praktikumswoche an

9

Infrastruktur

» Kaiserschleuse saniert

2200 Tonnen wiegt das Tor der Kaiserschleuse in Bremerhaven. Inzwischen wurde das mächtige Binnenhaupt per Schwimmkran wieder eingesetzt, nachdem das Schienen- und Unterwagensystem instandgesetzt worden war. Die Sanierung der Schleuse ist beendet. Danach steht die Sanierung der noch größeren Nordschleuse an.

5

Unternehmen

» Großauftrag für Steelwind

Der dänische Energiekonzern Ørsted will zwei neue Windparks in der Nordsee bauen. Das Blexer Steelwind-Werk fertigt zurzeit im Auftrag von Ørsted einen Großteil von 106 Monopiles für die Windkraftanlagen der neuen Offshore-Windparks Gode Wind III und Borkum Riffgrund III.

8

Häfen

» Neue Bahntrasse auf Terminal

Die Modernisierung des Containerterminals hat begonnen. Der erste Schritt des milliardenschweren Projektes ist der Bau der neuen Bahnumschlaganlage auf dem Eurogate-Terminal. Das soll ein Signal an die Kundschaft sein, dass Bremerhaven seine Wettbewerbsfähigkeit verbessert.

6

Fachkräfte

» Mangel in den MINT-Berufen

Niedersächsische Unternehmen haben Schwierigkeiten, Fachkräfte im naturwissenschaftlichen, technischen und mathematischen Bereich zu finden. „Wir brauchen alles - vom Zerspanungsmechaniker über den Elektroingenieur bis zum Informatiker“, sagte Volker Schmidt (Arbeitgeberverband Niedersachsenmetall).

9

Unternehmen

» Stahlproduktion ohne CO₂

Es ist eines der größten Wasserstoffprojekte in Deutschland: Am Kraftwerksstandort in Bremen-Mittelsbüren wurde der Grundstein gelegt. Das Gemeinschaftsprojekt Hybit von SWB, EWE und Arcelor-Mittal Bremen soll die CO₂-Emissionen in der Stahlproduktion reduzieren.

8

Digitalisierung

» Sicheres Fahren dank KI

Künstliche Intelligenz (KI) kann helfen, das Fahren sicherer zu gestalten. In einem Projekt mit dem Automobilzulieferer Continental hat eine Arbeitsgruppe an der Universität Bremen an der Entwicklung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme gearbeitet - und einen Schritt nach vorn gemacht.

10



Trophäen-Tradition

Silbermanufaktur steht für Handwerkskunst

12

Digitalisierung

» Weiter Beratung für KMU

Die Digitalisierung stellt gerade kleine und mittlere Unternehmen vor Herausforderungen: Das „Mittelstand 4.0“-Kompetenzzentrum Bremen wurde mittlerweile mit veränderter Projektstruktur beim Digital Hub Industry im Technologiepark Bremen integriert: als Mittelstand-Digital-Zentrum Bremen-Oldenburg.

10

Tourismus

» Hochschule erweitert Angebot

Die Tourismusbranche ist weltweit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Daher steigt die Nachfrage nach gut ausgebildeten Fachkräften mit Verständnis für aktuelle Trends und wichtige Themen im touristischen Alltag. Die Hochschule Bremerhaven reagiert auf den Bedarf mit einem erweiterten Studienangebot.

11

IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region, eine Beilage der NORDSEE-ZEITUNG Ausgabe Juni 2023

Herausgeber:
Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft mbH
Hafenstraße 142
27576 Bremerhaven

Anzeigenverkaufsleitung:
Jan Rathjen (verantwortlich)

Redaktion:
Christian Heske (verantwortlich)

E-Mail:
magazine@nwd-verlag.de
Telefon: 0471 5918-116

Druck: Druckzentrum Nordsee der NORDSEE-ZEITUNG GmbH, Bremerhaven

Lassen Sie uns reden über ... Windkraft



Fotos: Oelker, Heilscher, Brandt/dpa, WAB

Für die Energiewende unverzichtbar: Service-Techniker stehen in der Nordsee auf einer Windenergieanlage.

Mehr als 300 nationale und internationale Offshore-Wind- und Wasserstoffexperten von über 250 Unternehmen sind für drei Tage zum 20-jährigen „internationalen Klassentreffen“ der Offshore-Windindustrie während der Windforce in Bremerhaven zusammengekommen. In Zusammenarbeit mit dem Landespartner Norwegen standen die Herausforderungen und Chancen im Kontext des zügigen Ausbaus von 30 Gigawatt Windenergie auf See in Deutschland sowie die Verwirklichung der Offshore-Elektrolyse-Ziele auf dem Programm der Branchenkonferenz. „Stärker gemeinsam: Industrieübergreifende Lieferketten ausbauen“ lautete das Motto der traditionsreichsten Offshore-Wind-Fachkonferenz in Deutschland. Einige Stimmen der Teilnehmer.

Genügen die vorhandenen Produktionsressourcen aus, um die politischen Klimaziele zu erreichen?

Jan Vollrath, Vice President Sales Offshore Wind bei Siemens Gamesa Renewable Energy: Im Hinblick auf das Jahr 2030 müssen wir feststellen, dass zwischen den vorhandenen Kapazitäten bei den Herstellern, in der Lieferkette sowie bei Häfen und Schiffen auf der einen Seite und den politischen Zielen auf der anderen Seite eine Lücke klafft. Ohne Unterstützung für die Industrie beim Hochfahren der Produktion laufen wir Gefahr, die Ziele für 2030 zu verfehlen.

Welche Schritte muss die Industrie nun selbst gehen?

Iris Franco Fratini, Prokuristin und Head of Corporate Affairs Germany, Ørsted Deutschland: Die Politik hat die Ausbauziele für Deutschland festgelegt und damit sehr gut vorgelegt. Als Industrie haben wir uns das in den vergangenen Jahren auch so gewünscht. Nun müssen wir gemeinsam anpacken und auch umsetzen und den Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland vorantreiben. Nur durch eine enge Zusammenarbeit können wir sicherstellen, dass die notwendigen Weichen gestellt und Komponenten und Dienstleistungen vorhanden sind, um den Ausbau voranzutreiben.

Blick über die nationalen Grenzen hinaus: Was sollte Europa für die Offshore-Branche tun?

Dr. Andreas Liessem, Geschäftsführer Steelwind Nordenham: Die aktuellen geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen führen zu deutlich stärkerer Nutzung von Offshore-Wind in Eu-



» Die Offshore-Wind-Industrie in Europa muss als ein strategisch autonomer Sektor erkannt werden. «

Dr. Andreas Liessem, Geschäftsführer Steelwind Nordenham

ropa. Die Offshore-Wind-Industrie in Europa muss als ein strategisch autonomer Sektor erkannt werden, um eine langfristige Vorhersage und Klarheit als Grundlage für die notwendigen Investitionen zur Erreichung der hochgesteckten Ziele sicherzustellen. Dies geht einher mit der Schaffung fairer und transparenter Wettbewerbsbedingungen zur Aufrechterhaltung einer starken europäischen Lieferkette im Offshore-Wind-Bereich.

Tim Meyerjürgens, COO von Tennet: Von zentraler Bedeutung ist es, dass Industrie, Politik und Energiebranche auf nationaler und internationaler Ebene Hand in Hand arbeiten, damit die Ausbauziele erreichbar werden. Die Politik hat erste gesetzliche Anpassungen zur Beschleunigung bei Genehmigungen eingebracht. Tennet hat mit Großausschreibungen in

historischer Dimension dem Markt wichtige Impulse und Signale zur Investitions- und Planungssicherheit gegeben. Auf dem gemeinsamen Weg zum Klimaneutralitätsnetz 2045 gilt es nun, in konstruktiver Zusammenarbeit die benötigten Ressourcen in Deutschland und Europa zu sichern und Lieferketten stabil zu halten.

Die Energiewende ist nicht nur ein Thema für Anlagenbauer und Energieproduzenten. Wo liegen Fallstricke auf dem Weg?

Dr. Reinhard Lüken, Hauptgeschäftsführer Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM): Offshore-Windenergie muss wirtschaftlich in der gesamten Wertschöpfungskette erfolgreich sein. Nur bei verlässlichen Planungsperspektiven können Werften und andere Unternehmen in zusätzliche Produktionsanlagen investieren. Ambitionierte Ausbauziele alleine werden schnell zu Makulatur, wenn zielorientierte Ausschreibungsbedingungen und praktikable Finanzierungsinstrumente nicht vorankommen.

Spüren die Unternehmen einen ausreichenden gesellschaftlichen Rückenwind für das Thema Windenergie?

Marcus Rönner, Geschäftsführer Stahlbau Nord GmbH/Heinrich Rönner Gruppe: Wir müssen einen Weg finden, die Menschen für unsere gesetzten Ausbauziele und Projekte zu gewinnen. Sie müssen gewillt sein, mit viel Schaffenskraft gemeinsam an der Umsetzung mitzuwirken, egal ob in der Politik, Industrie oder Gesellschaft. Mit anderen Worten: Kommt zu uns in den schönen Norden Deutschlands und packt mit an. Es gibt viel zu tun.

Ein Hochfahren der Produktionsressourcen in der Windenergiebranche wird ohne zusätzliche Fachkräfte kaum möglich sein. Wie sind die Unternehmen aufgestellt?

Matthias Brandt, Vorstand, Deutsche Windtechnik: Wir als Deutsche Windtechnik investieren bereits seit Jahren in die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften, da wir uns ihrer zunehmenden Bedeutung immer schon bewusst waren. Diesen Weg werden wir mit der Errichtung neuer Ausbildungszentren aus Überzeugung weiter gehen und bauen

dabei auf die Unterstützung der Branche und der Politik. Die Windforce ist eine Plattform, bei der alle Interessensgruppen ihre Synergien auf diesem entscheidenden Weg bündeln können, sollen und müssen – denn es bleibt dabei: Der Ausbau der Erneuerbaren ist zwingend.

Der Blick von außen: Wie sieht die norwegische Industrie den deutschen Offshore-Markt?

Cornelius Drücker von Norwegian Energy Partners (Norwep) und Vertreter des Teams Norway: Deutschland ist mit einer bestehenden Offshore-Windenergieerzeugung von acht Gigawatt und ehrgeizigen Zielen ein sehr wichtiger Markt für die norwegische Industrie. Wir glauben, dass wir mit unserer Erfahrung in rauen Umgebungen gut aufgestellt sind, um die deutschen Energieziele zu unterstützen. Darüber hinaus kann die norwegische Industrie mit verschiedenen Energieformen wie Gas und CCS, blauem und grünem Wasserstoff, erneuerbarem Strom und Technologien von technischen Lösungen über Hightech bis hin zur schlüsselfertigen Lieferung von Systemen unterstützen. Während der Delegationstour und der Konferenz förderten wir den Informationsaustausch mit den Referenten in allen Sitzungen und pflegten Partnerschaften bei Netzwerkveranstaltungen.



» Ambitionierte Ausbauziele alleine werden schnell zu Makulatur, wenn zielorientierte Ausschreibungsbedingungen und praktikable Finanzierungsinstrumente nicht vorankommen. «

Dr. Reinhard Lüken, Hauptgeschäftsführer Verband für Schiffbau und Meerestechnik



» Zukunftsindustriezweige sind erforderlich, um dem Risiko Deindustrialisierung etwas entgegenzusetzen. «

Heike Winkler, Geschäftsführerin des Industrieverbands WAB

Die norwegische Delegation konnte sich durch Besuche bei Steelwind, Relyon Nutec Germany, Siemens Gamesa, Turneo und Fraunhofer ein Bild vom Stand der deutschen Offshore-Industrie machen.

Worin liegen die Chancen der aktuellen Entwicklung?

Heike Winkler, Geschäftsführerin des Industrieverbands WAB: Zukunftsindustriezweige wie die Offshore-Windindustrie, das Wertschöpfungspotenzial für die Schiffbauindustrie, der Aufbau der grünen Wasserstoffwirtschaft und eine wachsende Kreislaufwirtschaft sind erforderlich, um dem Risiko Deindustrialisierung etwas entgegenzusetzen. Es geht jetzt um die Beschleunigung der klimarechten Transformation der gesamten Industrie.

Der Branchenverband WAB

Die WAB mit Sitz in Bremerhaven ist die bundesweite Stimme der für Offshore-Windindustrie, das Onshore-Netzwerk im Nordwesten und fördert die Produktion von „grünem“ Wasserstoff aus Windstrom. Dem Verein gehören rund 250 kleinere und größere Unternehmen sowie Institute aus allen Bereichen der Windindustrie, der maritimen Industrie sowie der Forschung an. Der Industrieverband vertritt über die WAB-Mitglieder circa 160.000 Fachkräfte aus der Offshore & Onshore Windindustrie, der Maritimen Wirtschaft und der entstehenden Wasserstoffwirtschaft.

Von Wolfgang Heumer

Acht Laderampen, an denen Container-Lkw andocken können, hinter großen Rolltoren ein lang gestreckter Entladerraum: Auf den ersten Blick sieht es in der Halle am Zollsaun des Bremerhavener Überseehafens aus wie in anderen Logistik-Immobilien rund um den viertgrößten europäischen Containerterminal. Doch ein gefliester Untersuchungsraum wie hier dürfte anderswo eher selten sein. Dr. Jürgen Witte erhitzt dort gerade ein Stück tiefgefrorenen Fisch, das einer seiner Mitarbeiter in der Halle einem Karton mit gefrostenen Filets entnommen hat. „Der Geruch ist in Ordnung, geschmacklich gibt es auch keine Auffälligkeiten“, stellt der 57-Jährige nach einer kurzen sensorischen Prüfung fest. Dennoch wird der Fisch nie auf dem Teller der Verbraucherinnen und Verbraucher landen. „Es fehlen die notwendigen Unterlagen, die zweifelsfrei die Herkunft nachweisen“, erläutert Witte. Ort des Geschehens ist die Grenzkontrollstelle der Lebensmittelüberwachung im Land Bremen, zu der Laderampen und Halle gehören. Alle Nahrungsmittel, Zutaten und Futtermittel-Bestandteile tierischer und nicht-tierischer Herkunft, die per Schiff aus dem nicht-europäischen Ausland nach Bremerhaven kommen, müssen sich die Freigabe durch das Team von Witte holen.

Wichtige Station für den Import

Als einer der größten Containerhäfen des Kontinents gehört Bremerhaven zu den wichtigsten Stationen Deutschlands für den Import von Nahrungsmitteln. „Aus dem nicht-europäischen Ausland kommen weitaus mehr Produkte, als viele Verbraucher wahrnehmen“, sagt Witte. In seinem Büro oberhalb der Kontrollhalle hat er ein paar einfache Beispiele parat, darunter eine Verpackung für ein tiefgefrorenes Fisch-Fertiggericht. Die Gestaltung und Beschriftung des Kartons suggerieren, dass es aus Deutschland kommt. Doch ein kleiner, stempelartiger Aufdruck auf der Rückseite zeigt das Gegenteil - die Buchstaben CN sind dort zu sehen: „Das bedeutet: Hergestellt in China“, erläutert Witte. Und damit ist das Produkt ein Fall für seine Dienststelle, die zum Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst des Landes Bremen gehört. In der Grenzkontrollstelle wird penibel kontrolliert, ob die Importware den in Deutschland und Europa geltenden Vorschriften entspricht, ob die Produkte einwandfrei oder verdorben sind und ob sie gesundheitsgefährdende Bestandteile enthalten. Vor wenigen Jahrzehnten gab es solche Einrichtungen noch an nahezu jeder inhereuropäischen Grenze. Seitdem die EU den internen Warenverkehr liberalisiert hat, sind europaweit noch rund 300 Grenzkontrollstellen übrig geblieben. In Deutschland befinden sie sich auf den internationalen Flughäfen und in den beiden großen Seehäfen. Als einstmaligster Fischereihafen des Kontinents



Nach Fisch und Fleisch gehört Honig mit rund 800 Sendungen im Jahr zu den häufigsten Arbeiten der Kontrollstelle. In Bremerhaven wird ein Container mit Bio-Honig aus Mexiko geöffnet. Fotos: Sarbach/WFB

Hafenkontrolleure schützen Verbraucher

Bremerhaven spielt im System der Grenzkontrollen eine besondere Rolle, der Schutz für Verbraucher in Deutschland und Europa beginnt auf dem Containerterminal in Bremerhaven. Dort sorgen Dr. Jürgen Witte und sein Team in der Grenzkontrollstelle Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst des Landes Bremen (LMTVET Bremen) dafür, dass keine verdorbenen oder mit Schadstoffen belasteten Nahrungsmittel, Zutaten und Futtermittelbestandteile importiert werden. Obwohl hier bis zu 300.000 Tonnen Ware pro Jahr über die Außengrenze in die EU kommen, bleibt den Fachleuten kein Detail verborgen, das Verbrauchern schaden könnte.

und nach wie vor einer der führenden Standorte der Lebensmittelindustrie in Deutschland spielt Bremerhaven in diesem System eine besondere Rolle. Ob als Fertigprodukt oder als Rohware: „Der größte Teil der Lebensmittel kommt per Container“, weiß Witte. In Bremerhaven werden vor allem tiefgekühlter Fisch sowie ungekühlte Massenprodukte angeliefert. Nur wenn die Ware von der Grenzkontrollstelle freigegeben wurde, kann sie über die Zolltore des Überseehafens das Freigebiet verlassen und zum Empfänger gebracht werden. Durchschnittlich 250.000 bis 300.000 Tonnen, in manchen Jahren sogar bis zu 500.000 Tonnen an Lebensmitteln, Tierfutter oder Rohwaren aus Fleisch und Pflanzen passieren jährlich die vor weni-

gen Jahren direkt an der Hafengrenze neu errichtete Kontrollstelle. Die Bandbreite ist groß und reicht von gefrorenem Fisch für Fertiggerichte bis hin zu gefrorenen Zuckmückenlarven als Zierfischfutter. Natürlich können die Prüferinnen und Prüfer nicht jedes einzelne Produkt im Detail untersuchen. Im Vordergrund steht die Prüfung der notwendigen Dokumente mit der anschließenden sogenannten Nämlichkeitskontrolle, erläutert Witte: „Wir kontrollieren, ob die Ware im Container wirklich das ist, was sie sein sollte, und in welchem Zustand sie sich befindet, also ob beispielsweise die Kühlkette unterbrochen worden ist.“ Das alles ist komplizierter, als es die kurze Zusammenfassung vermuten lässt.

Grundlage für die Prüfung in Bremerha-

ven sind die Ladungspapiere, die auch im digitalen Zeitalter ziemlich umfangreich sind. Im Ursprungsland muss bereits dokumentiert werden, um was es sich handelt und woher die Ware stammt. Offizielle Prüfstellen müssen die Richtigkeit beurkunden haben, schließlich müssen die Chargennummern auf Kartons und Containern mit denen in den Begleitpapieren verglichen und die an den Containern angebrachten Plomben kontrolliert werden. „Der Teufel steckt dort im Detail“, weiß Witte. Und manchmal wartet eine Überraschung auf die Kontrolleure: „Der Fisch, den ich gerade geprüft habe, war überhaupt nicht in den Begleitpapieren vermerkt“, berichtet Witte – wie und warum er in den Container gelangte, ist unklar: „Manch-

» Im Interesse des Verbraucherschutzes schauen wir lieber genauer hin, als zu großzügig zu sein. «

Dr. Jürgen Witte, Amtstierarzt und Leiter der Grenzkontrollstelle LMTVET des Landes Bremen in Bremerhaven

mal ist es einfach nur ein Fehler beim Beladen.“

Auch wenn die „Papierlage“ signalisiert, dass alles in Ordnung ist, schauen die Prüferinnen und Prüfer der Grenzkontrollstelle noch einmal genauer hin. Die Fisch-Prüfung ist gerade beendet, als ein Container mit Honig aus Mexiko an die Laderampe gerollt wird. Was auf Honiggläsern im Einzelhandel klein als „kann Honig aus Nicht-EU-Ländern enthalten“ deklariert ist, nimmt auf dem Containerterminal weitaus größere Formen an. Nach Fisch und Fleisch gehört Honig mit rund 800 Sendungen im Jahr zu den häufigsten Arbeiten der Kontrollstelle.

Mit der Lanze in die Honigmasse

Auch dieser Container ist vollgestellt mit grauen Fässern. Zwei Fachkräfte der Kontrollstelle öffnen eines; Witte greift sich einen Probennehmer - eine etwa einen Meter lang, halb offene Edelstahl-lanze - und sticht tief in die dunkelbraune, schmelzflüssige Honigmasse. „Hier muss man schon genauer hinschauen“, betont der promovierte Veterinär, der vor dem Wechsel in die Grenzkontrollstelle in den Bereichen Großtierpraxis, Wissenschaft und Hochschule gearbeitet hat. Der Grund: „Honig kann gesundheitsgefährdende Rückstände, aber auch unerlaubte Zusätze wie beispielsweise Zucker enthalten.“ Eine erste Kontrolle nehmen die Bremerhavener Kontrolleureinnen und Kontrolleure im eigenen Labor vor; dann entscheidet Witte, ein spezialisiertes Fachlabor einzuschalten: „Im Interesse des Verbraucherschutzes schauen wir lieber genauer hin, als zu großzügig zu sein.“ Bis das Ergebnis vorliegt, muss der Container auf dem Terminal bleiben. Wie ernst die Prüferinnen und Prüfer aus Bremerhaven ihre Arbeit nehmen, wird schon mit einem schnellen Blick in die Statistik deutlich. Allein im Jahr 2022 nahmen sie mehr als 27.000 Kontrollen bei mehr als 15.000 Containern in Form von Dokumentenprüfungen, Nämlichkeitskontrollen, Waren- und Laboruntersuchungen vor. Die Verbraucherinnen und Verbraucher können sich dank dieser Arbeit entspannt zurücklehnen: Von den mehr als 12.000 kontrollierten Sendungen mussten nur 314 beanstandet und zurückgewiesen werden.



Abteilungsleiter und Amtstierarzt Dr. Jürgen Witte vor der Lkw-Anlieferung der Grenzkontrollstelle in Bremerhaven. Im vergangenen Jahr wurden hier mehr als 27.000 Kontrollen vorgenommen.



In der Grenzkontrollstelle wird penibel kontrolliert, ob die Importware den in Deutschland und Europa geltenden Vorschriften entspricht, ob die Produkte einwandfrei oder verdorben sind und ob sie gesundheitsgefährdende Bestandteile enthalten.

Von Christian Eckhardt

Seit Mitte April lief die Sanierung des Binnenhauptes der Kaiserschleuse im Überseehafen. Nachdem bereits 2019 das Schienen- und Unterwagensystem für das Außenhaupttor aufwendig saniert worden war, erfolgte nun die Sanierung für das baugleiche rund 2.200 Tonnen schwere, 57 Meter lange und 23 Meter hohe Binnenhaupt. Hierzu wurde das Haupt zunächst ab Mitte April trockengelegt, um zunächst die 14,5 Meter tiefe Docksohle intensiv zu reinigen, denn hier hatte sich im Laufe der Zeit eine rund zwei Meter hohe Schlammschicht abgesetzt.

Speziell gehärtete Stahllegierung

Neben dem Ausbau des alten 110 Meter langen Schienensystems gegen ein neues, mit einer speziell gehärteten Stahllegierung, ging es auch um die gleichmäßigere Führung der Lasten auf den Unterwagen. In die Unterwagen wurde ein optimiertes Messsystem zur Lastmessung eingebaut. Für die Einsetzung des Tors wurde die Dockgrube geflutet und das Binnenhaupt auf die Unterwagen gesetzt. Dann erfolgte die abschließende Installation aller mechanischen Verbindungen und elektrischen Leitungen. Das Ersatztor wurde wieder von der Baustelle ausgeschwommen und ersetzte dann das Außenhaupt.

Starke Abnutzungserscheinungen

Die Sanierung der Kaiserschleuse war erforderlich geworden, weil die ursprünglich verbauten Schienen nach wenigen Jahren starke Abnutzungserscheinungen aufwiesen. Grundlage für die Maßnahme ist ein gerichtlich vereinbarter Vergleich zur Sanierung zwischen Bremenports mit der Arge Kaiserschleuse. So werden die Kosten in Höhe von 24,5 Millionen Euro aufgeteilt. Gut acht Millionen Euro übernimmt das Land, den Rest die Arbeitsgemeinschaft unter Führung des Hochtief-Konzerns. Bei diesem Vergleich ging es vor allem auch darum, eine langwierige gerichtliche Auseinandersetzung und



Blick frei bis auf die Docksohle des Binnenhauptes der Kaiserschleuse: Inzwischen ist das Schienen- und Unterwagensystem des Hauptes saniert und wieder am Platz. Fotos: Scheer

Schleusentor auf neuen Schienen

2200 Tonnen wiegt das Tor der Kaiserschleuse in Bremerhaven. Inzwischen wurde das mächtige Binnenhaupt per Schwimmkran wieder eingesetzt. Die Sanierung der Schleuse ist beendet. Danach stehen Reparaturarbeiten an der noch größeren Nordschleuse an.

womöglich eine jahrelange Sperrung der Hafenzufahrt zu vermeiden. Nach Abschluss der Kaiserschleusensa-

nierung wechseln die Fachleute von Bremenports den Standort und ziehen rund einen Kilometer weiter nördlich zur im

Jahr 1931 eröffneten Nordschleuse, die nach aktueller Planung ab Ende Juni für die Schifffahrt gesperrt wird.

» Diese großen Baumaßnahmen sind für die Hafenerhaltung eine enorme Herausforderung. «

Robert Howe, Geschäftsführer von Bremenports

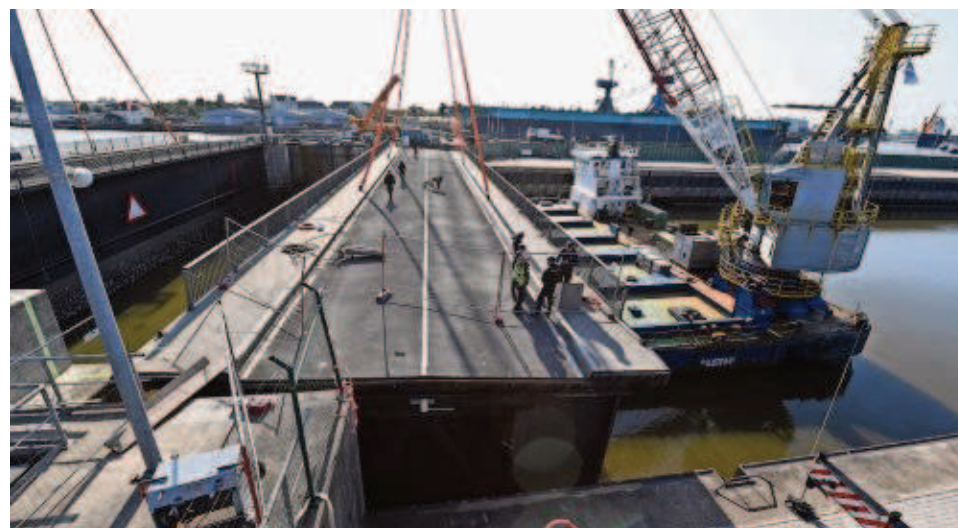
Hier müssen am Binnenhaupt umfangreiche Sanierungsarbeiten an den Unterwagen vorgenommen werden. Diese Unterwagen für das über 45 Meter lange Binnenhaupt müssen hohen Belastungen standhalten, da sie sich ständig unter Wasser befinden und im Schlick laufen. Nach zehn Jahren Dauerbelastung wird hier jetzt der Reserveunterwagen montiert. Während der Arbeiten wird die Schifffahrt über die nun fertig sanierte Kaiserschleuse geleitet.

Bei Bedarf auch 24-Stunden-Schichten

Im September wird der dann instandgesetzte Unterwagen am Außenhaupt wieder eingesetzt. Soweit möglich und erforderlich werden die Sanierungsarbeiten von Bremenports und den Zulieferbetrieben in 24-Stunden-Schichten durchgehend an den Schleusen abgearbeitet. „Diese großen Baumaßnahmen sind für die Hafenerhaltung eine enorme Herausforderung“, erklärte kürzlich Robert Howe, Geschäftsführer von Bremenports. „Wir wollen mit umfangreichen Vorplanungen sicherstellen, dass die Einschränkungen für die Schifffahrt möglichst gering bleiben und die Häfen auch während dieser Arbeiten uneingeschränkt erreichbar bleiben“, so Howe.



Wasser marsch: Die Dockgrube der Kaiserschleuse wird nach den Reparaturarbeiten wieder geflutet.



Pass: Das mehr als 2000 Tonnen schwere Tor der Kaiserschleuse wird wieder eingesetzt.

WIR MACHEN WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG.

FÜR DIE MENSCHEN. FÜR DIE UNTERNEHMEN. FÜR DIE UMWELT. FÜR BREMERHAVEN.





Blick von oben auf die Flächen und Docks der im Jahre 1857 als Werkstatt der Reederei Norddeutscher Lloyd gegründeten Lloyd Werft im Bremerhavener Kaiserhafen.

Foto: Scheer

Zurückgemeldet auf dem Markt für Reparatur und Umbau

Die **Lloyd Werft** in Bremerhaven sucht jede Menge Personal, denn: „Es gibt viel zu tun“, sagt Geschäftsführer Friedrich Norden. Er spricht über ein „anstrengendes Jahr“, mögliche Großaufträge und berichtet über Pläne der Traditionswerft.

Von Thorsten Brockmann

Vor gut einem Jahr haben die Rönner-Gruppe und die Gustav Zech Stiftung die Lloyd Werft übernommen. Erstes Ziel: den Betrieb gleichmäßig auszulasten, ihn zurückzuführen in den Markt nach dem Auf und Ab der vergangenen Jahre. Jetzt steht die nächste Veränderung an: Die Lürssen Werft will einsteigen. „Wir freuen uns über das Interesse“, sagt Werft-Geschäftsführer und Gesellschafter Torsten Rönner. Er verspricht einen Nutzen auf beiden Seiten. Im Yachtbau sei es gut, Stärken zu bündeln und zu kooperieren. Wann die Lürssen-Gruppe 25 Prozent der Werft von Zech übernehmen werde, wisse aber auch er nicht. Zunächst sei es darum gegangen, kartellrechtliche Bedenken auszuräumen.

Wie war das erste Jahr? „Vor 14 Monaten hatten wir keinen Kunden“, sagt Geschäftsführer Friedrich Norden. Sie zurückzumelden im Reparaturgeschäft sei ein hartes Stück Arbeit für die Lloyd Werft gewesen, aber es habe geklappt. Mit Norden sitzen der Betriebsleiter, der Personalchef und der Betriebsrat mit am Tisch, um zurückzublicken und nach vorn zu schauen. Alle vier haben sie ihre Berufe auf der Traditionswerft erlernt - drei Maschinenschlosser, ein Industriekaufmann. Zusammen kommen sie auf mehr als 118 Jahre Berufserfahrung. „Es war ein anstrengendes Jahr“, sagen sie übereinstimmend, auch wenn es „ganz, ganz viele Anfragen“ gegeben habe. „Wir haben für jeden Mitarbeiter Beschäftigung gefunden“, sagen sie.

Kreuzliner kommen zu Dockarbeiten

Was hat die Lloyd Werft vor? „Wir sind offen für alles. Wie in den vergangenen 166 Jahren“, sagt Sven May, der Betriebsleiter. Er habe große Hoffnung, in den nächsten Wochen zwei Yacht-Aufträge abschließen zu können, sagt Norden: Für den Herbst eine Yacht-Modernisierung, für nächstes Jahr einen größeren Umbau. Einen Zusammenhang mit dem Einstieg von Lürssen gebe es nicht. Viel Bewegung sei im Markt, sagt Norden. Im Herbst werden mehrere Kreuzliner zu Dockarbeiten erwartet. Auch beim Bau des Forschungsschiffes „Polarstern 2“ ist die Lloyd Werft noch im Rennen. Zum Jahresende wird der Auftrag erwartet. „Wir wissen, dass es Mitbewerber gibt“, sagt Norden, „aber nicht welche und wie viele.“ Ein erstes Angebot habe er abgegeben, „da steckt viel Vorarbeit drin.“ Die Gesellschafter der Werft wollten auch am erneuten Boom der Offshore-Windbranche teilhaben und Umspannstationen für Offshore-Windparks bauen - damit wäre die Lloyd



Die Gesichter der Rönner-Gruppe (von links): Heinrich, Heiner, Marcus und Thorsten Rönner.

Foto: Scheer

Werft der erste Anbieter in Deutschland und der zweite in Europa. Die Plattformen sind so groß, dass sie über die Schleusen hinweggehoben werden müssten. „Wir zeigen einen Weg auf für die Zukunft“, sagt Norden. Dazu gehörten auch Umbauten von Schiffen für einen Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen wie Methanol. „Das könnten wir“, sagt May. „Im Vergleich zu 2015 schauen wir heute auf eine sehr beruhigende Zukunft“, meint Norden.

Sind die technischen Anlagen der Werft noch gut in Schuss? Es gab einen Wartungsstau der vergangenen Jahre, sagt May. Gerade überholt die Werft ihre Kräne, auch die Straßen auf dem Betriebsgelände sollen saniert werden. Und es gibt ihn, den Wunsch nach einem neuen, größeren Schwimmdock. „Wir könnten drei Docks belegen“, sagt Geschäftsführer Norden. Das jetzige Schwimmdock, das Dock III, soll an die Westkaje im Kaiserhafen verlegt werden. Am jetzigen Liegeplatz des Docks soll eine Schwerlast-Plattform gebaut werden - um die Konverterplattformen darauf zu bauen. Nach wie vor gibt es Überlegungen von der Werft, einen Teil des nördlichen Betriebsgeländes abzugeben.

Welche Mannschaft braucht es für die Zukunft? „Wir suchen in allen Bereichen“, sagt Personalchef Markus Ahlfeld. 250 Mitarbeiter beschäftigt die Werft, für 50 weitere gebe es wieder eine Perspektive, rechnet er vor. 22 Azubis werden ausgebildet, Ahlfeld sagt: „Wir wollen auf 40 Plätze ausbauen“, den Fokus wieder verstärkt

darauf legen, das Fachpersonal selbst auszubilden. Das gelte für die ganze Rönner-Gruppe. Die Lloyd Werft sucht Schweißer, Ingenieure, Mitarbeiter für die Verwaltung, vor allem aber Zerspanungs-, Konstruktions- und Industriemechaniker. In der Auseinandersetzung um die Zukunft der Werft Anfang 2022 habe das Unternehmen viel Personal verloren, „aber es sind auch schon einige zurückgekommen“, sagt Sven May. Das sei ein gutes Zeichen für die restliche Belegschaft.

Betriebsrat: Auch wir sind heute ganz zufrieden

Was sagt der Betriebsrat? Die Lloyd Werft wird verkauft, zerschlagen, Grund und Boden versilbert. Was waren das nicht alles für Befürchtungen, die der Betriebsrat mit seinem Vorsitzenden Nils Bothen vor einem guten Jahr anstellte. „Heute“, sagt Bothen, „sind wir ganz zufrieden.“

Die Auseinandersetzung um die Insolvenz, die Suche nach Käufern mit guten Ideen und das nur geringe Vertrauen in eine politische Lösung waren für Bothen auch der Grund, für die Bürgerschaft zu kandidieren. „Ich habe so geschimpft auf die Politik“, sagt er. Die Bewerber aus Abu Dhabi hätten ein schlüssiges Konzept vorgelegt für die Beschäftigung und mit Aufträgen, „vielleicht haben wir es der Rönner-Gruppe nicht zugetraut damals“, sagt er. Es sei viel Vertrauen kaputt gegangen in der Belegschaft. „Es ist noch nicht so, wie es mal war“, aber gehen wolle heute niemand mehr.

Die Modernisierung des Containerterminals Bremerhaven hat begonnen. Der erste Schritt dieses milliardenschweren Prozesses ist der Bau der neuen Bahnumschlaganlage auf dem Eurogate-Terminal (auf dem Bild sieht man bereits, wo sie entsteht, Foto: Scheer). Das soll auch ein Signal an die Kundschaft sein, dass Bremerhaven seine Wettbewerbsfähigkeit verbessert. So sieht es Eurogate-Projektleiter Holger Lapuse. Die Anlage besteht aus sechs neuen Gleisen, über denen vier große Portalkräne schweben und die 750 Meter lange Züge mit Containern bestücken. Und zwar schneller und effizienter, als das bislang auf der alten Anlage gemacht werden kann. Auf der alten Anlage setzen Van Carrier die Container auf die Waggons. Damit sie dafür Platz haben, sind die Gleise in Abschnitte unterteilt, sodass ein Containerzug auch nur in Teilen bestückt und erst nach umständlichen Rangierarbeiten zum kompletten Zug zusammengefügt werden kann. Verständlich, dass Eurogate der Fertigstellung der neuen Bahnumschlaganlage im Jahr 2025 mit Freude entgegenseht.

Investition: 50 Millionen Euro

Seit Ende vergangenen Jahres wird an dem Projekt gebaut. 30 Meter tief sind die Gründungspfähle für die beiden Kranbahnen in den Boden gerammt worden. 400 Stück und viel Beton dazwischen sind nötig, um den Kränen Halt zu geben, die später die Züge be- und entladen. 330.000 Container pro Jahr sollen sie einmal verarbeiten. Vorbild ist die Bahnumschlaganlage (Rail Terminal Bremerhaven) am North Sea Terminal (NTB), nur eben moderner. Von den Investitionskosten in Höhe von 50 Millionen Euro übernimmt der Bund 80 Prozent. Die Bahnumschlagkapazitäten werden mit der neuen Anlage um ein Drittel erhöht. (mie)



Auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Luneort in Bremerhaven entsteht das Elektrolyseur-Testfeld.

Foto: Scheer (3), Bohn

Von Christoph Bohn

Wasserstoff sorgt für Standortchancen

In Bremerhaven hat sich in den vergangenen Jahren im Bereich Wasserstoff eine Menge getan. „Das Thema ist eine große Chance für den Standort“, ist sich Dr. Saskia Greiner sicher, die bei der Wirtschaftsförderung BIS für den Bereich Innovationsmanagement Wasserstoff zuständig ist. Das zeigten allein die vielen Anfragen von Unternehmen aus diesem Bereich, die nach neuen Ansiedlungsmöglichkeiten suchen.

Interesse gibt es vor allem bei Elektrolyseur-Herstellern, Produzenten von Wasserstoff sowie Herstellern von Methanol- und E-Fuels“, erzählt Greiner. Der Aufbau von Testinfrastrukturen mache den Standort für Fahrzeughersteller und Produzenten von Elektrolyseuren und Brennstoffzellen sowie Motoren noch attraktiver. Hierzu gehören neben dem Hydrogen Lab des Fraunhofer Iwes, ein Testzentrum für Nutz- und Straßenfahrzeuge sowie der Seegangsimulator, die vom TTZ Bremerhaven realisiert werden sollen. Mit Kraeft Systemtechnik/Hydac und Mafi & Trepel Technology gebe es schon heute zwei leistungsfähige Unternehmen in Bremerhaven, die sich in diesen Bereichen am Standort weiterentwickeln, so Greiner.

Ungenutzter Strom wird Wasserstoff

„Eigentlich handelt es sich beim Wasserstoff ja um eine alte Technologie“, sagt die BIS-Mitarbeiterin. Doch diese erlebe nun einen regelrechten Boom. Kein Wunder: „Wasserstoff ist derzeit die beste Möglichkeit, überschüssigen Strom zu speichern.“ Und den gebe es hier im Norden mit den großen Windparks an Land und auf See zuhauf. Deswegen spiele es auch keine große Rolle, wenn ungenutzter Strom bei der Umwandlung in Wasserstoff derzeit etwa 30 Prozent der Energie verloren gehen. „Man muss ja auf der anderen Seite sehen, dass die Energie sonst komplett verloren gegangen wäre, da sie nicht genutzt worden wäre“, gibt Greiner zu bedenken. Und die Wasserstofftechnologie beschränkt sich nicht auf die Anwendung von Brennstoffzellen. „Es gibt Umgebungen, in denen diese Technologie nicht so gut eingesetzt werden kann, beispielsweise dort, wo es staubig ist oder die Luft mit anderen Ga-

sen stark belastet ist“, sagt Greiner. Dort müssten dann andere Antriebstechnologien, wie die Verbrennung von Wasserstoff oder E-Fuels, zum Einsatz kommen. Und warum sind für Bremerhaven die Chancen in diesem Bereich so gut? „Die Seestadt ist ein Seehafen“, betont Greiner. Insbesondere für Fahrzeughersteller biete der RoRo-Hafen beste Voraussetzungen für den Export, aber auch andere Komponentenhersteller profitierten von der Nähe zum Seehafen. Auch sei der Seehafen für die Bunkerung von Schiffen mit grünen Kraftstoffen geeignet, die aus Wasserstoff hergestellt werden können. Mit dem Forschungsschiff „Uthörn“ des Alfred-Wegener-Instituts wird in Bremerhaven das erste methanolbetriebene Seeschiff in Betrieb gehen. „Der Treibstoff für das Schiff wird bald komplett in Bremerhaven hergestellt.“ Zudem setzt die Reederei Maersk mit der Bestellung von 19 methanolbetriebenen Containerschiffen ebenfalls Zeichen zum Einsatz von E-Fuels. Die Herstellung von Methanol oder anderen E-Fuels vor Ort können also weite-

re Themen für Bremerhaven sein. Grünes Methanol wird aus grünem Wasserstoff, der aus Wasser und erneuerbarem Strom hergestellt wird, und mit recyceltem Kohlendioxid (CO₂) zum Beispiel aus Abgasströmen synthetisiert. Die Eignung Bremerhavens als Standort für den Wasserstoffimport und den Export von Kohlendioxid wird derzeit geprüft. Man liege zwar in unmittelbarer Nähe der Offshore-Windparks in der Nordsee - die den „grünen“ Strom zur Erzeugung von Wasserstoff liefern, aber Greiner sieht Bremerhaven trotzdem nicht als Produktionsstandort: „Die Infrastruktur ist nicht da, wodurch in der Stadt einfach nicht genügend Strom zur Verfügung steht, um große Mengen an Wasserstoff herzustellen.“

Elektrolyse von Meerwasser

Das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme (Iwes) in Bremerhaven forsche derzeit an der Elektrolyse von Meerwasser, weiß Greiner und kommt damit zu dem weiteren wichtigen Pluspunkt Wis-

senschaft für den Standort Bremerhaven: „Unsere wissenschaftlichen Einrichtungen beschäftigen sich schon lange mit dem Thema Wasserstoff und haben einige vorzuweisen“, sagt sie.

Testfeld auf ehemaligem Flugplatz

Dabei blickt sie nicht nur auf das Elektrolyseur-Testfeld auf dem ehemaligen Flugplatz Luneort, sondern auch auf Entwicklungen in anderen Bereichen. Zum Beispiel beim Technologie-Transferzentrum TTZ, wo unter anderem ein wasserstoffbetriebener Ofen für Bäckereien entwickelt wird. Oder aber der Bereich Logistik und Verkehr: Hier gibt es schon einige Anwendungen wie wasserstoffbetriebene Gabelstapler, die Wasserstoff-Busse von Bremerhaven Bus, die Wasserstoff-Züge der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB), die zwischen Buxtehude, Bremerhaven und Cuxhaven unterwegs sind, sowie bald auch wasserstoffangetriebene Rangierlokomotiven im Hafen, Müllabfuhr und Großkehrmaschinen mit Wasserstoffan-



» Wasserstoff ist derzeit die beste Möglichkeit, überschüssigen Strom zu speichern «
Dr. Saskia Greiner, Bremerhavener Wirtschaftsförderung BIS

trieb. Wie sich die Seestadt zum Kompetenzzentrum und zur Testregion für Wasserstoff entwickelt, konnte kürzlich bei der bundesweiten Aktionswoche Woche des Wasserstoffs gezeigt werden, an der sich auch Bremerhaven unter Federführung der BIS und H2BX mit einem vielfältigen Programm beteiligte. Flächen für die Ansiedlung von Firmen aus dem Bereich Wasserstoff hat die Stadt Bremerhaven: im Fischereihafen, wo ja nicht ohne Grund das nachhaltige Gewerbegebiet Lune Delta entsteht. Und im Fischereihafen sind auch Kajen für den Umschlag vorhanden, und weitere sollen entstehen. Zudem ist gerade wieder der Bau eines neuen Terminals im Gespräch.

Weitere Informationen:
<https://innovationsstandort.bis-bremerhaven.de>



Am Grauwalling baut die Gesellschaft HY.City.Bremerhaven mit seinem Geschäftsführer Andreas Wellbrock eine Zwei-Megawatt-Wasserstoffproduktionsanlage.



Seit Anfang des Jahres 2023 ist das erste wasserstoffgetriebene Fahrzeug bei der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven Bus im Einsatz. Perspektivisch sollen alle Linienbusse klimaneutral verkehren.

Steelwind: Fundamente für Ørsted

Der dänische Energiekonzern Ørsted will zwei neue Windparks in der Nordsee bauen. Baubeginn soll nach einem langen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorlauf im Sommer sein. Mittendrin im Geschehen: das Steelwind-Werk in Nordemham-Blexen. Steelwind fertigt zurzeit im Auftrag von Ørsted einen Großteil von 106 Monopiles (riesige Stahlfundamente) für die Windkraftanlagen der beiden neuen Offshore-Windparks Gode Wind III und Borkum Riffgrund III in der deutschen Nordsee. Diese Monopiles sind jeweils um die 100 Meter lang und etwa 1300 Tonnen schwer. Der Baubeginn der beiden Windparks ist für Sommer dieses Jahres geplant. Steelwind hatte mit der Produktion der Monopiles im Oktober 2022 begonnen. In insgesamt etwa zwei Jahren (2024/25) sollen diese Windparks komplett betriebsfertig sein und grünen Strom liefern. Die Projektrechte beziehungsweise die Zuschläge für die Vorhaben hatte Ørsted in Offshore-Wind-Ausschreibungen bereits in den Jahren 2017 und 2018 erhalten. Ende 2021 ist die finale Investitionsentscheidung gefallen.

Deutschland hat seine Ausbauziele für Windparks in der Nord- und Ostsee ehrgeizig hochgeschraubt auf 30 Gigawatt bis 2030 sowie auf 40 bis 50 Gigawatt bis zum Jahr 2035 und mindestens 70 Gigawatt bis 2045. Um die ehrgeizigen Ausbauziele erreichen zu können, müssen nach Einschätzung von Steelwind-Geschäftsführer Andreas Liessem die Produktionskapazitäten für Offshore-Anlagen ausgeweitet werden - seiner Ansicht nach müssen verdoppelt oder verdreifacht. (gl)

Logistikhalle produziert auch Strom

Dieses Logistikzentrum ist nicht nur hochmodern und automatisiert, sondern versorgt sich auch noch selber mit Strom. C3 heißt das umweltfreundliche Projekt - ein 82.000 Quadratmeter großes Gebäude, aus dem der Logistik-Dienstleister BLG Logistics Mercedes-Werke weltweit mit vorgefertigten Autoteilen beliefern will. BLG-Vorstandschef Frank Dreeke spricht von der größten Photovoltaik-Anlage auf einem Industriegebäude in Deutschland, wenn nicht in Europa. 23.000 Module bedecken fast das gesamte Dach. Sie sollen jährlich knapp 8,4 Millionen Kilowattstunden Strom liefern. Das reiche für das Zentrum; zusätzlich könnten noch Gewerkekunden oder rechnerisch 2400 Haushalte versorgt werden, sagt Dreeke. „So stehen wir hier nicht vor einem Logistikzentrum sondern eigentlich vor einem Solarkraftwerk.“ Eine Investitionssumme für das Gebäude nennt die BLG nicht.

In der mehr als elf Fußballfelder großen Halle wuseln 20 fahrerlose Transportfahrzeuge zwischen den Packflächen hin und her, bringen Teile, entsorgen Leergut. Industrieroboter verpacken vollautomatisch Autoteile von Paletten in Versandkartons um. „Seit über 30 Jahren transportiert BLG Teile über Bremen und Bremerhaven in die Werke weltweit“, sagt Jörg Burzer, Vorstand für Produktion und Lieferketten der Mercedes-Benz Group. Das neue Logistikzentrum sei ein wichtiger Beitrag zu den Klimazielen, die sich Mercedes selbst gesetzt habe: 2039 solle die gesamte Flotte der Neufahrzeuge in allen Wertschöpfungsstufen klimaneutral sein. (dpa)

Stahlproduktion läuft künftig ohne Kohlendioxid

Am Standort Bremen ist der Grundstein für ein 10-Megawatt-Elektrolyseur gelegt worden. Er soll das Werk von Arcelor-Mittal, aber auch Tankstellen mit Wasserstoff versorgen.

Es ist eines der größten Wasserstoffprojekte in Deutschland: der Kraftwerksstandort in Bremen-Mittelsbüren. Ende April wurde hier der Grundstein gelegt. Das Gemeinschaftsprojekt Hybit von SWB, EWE und Arcelor-Mittal Bremen soll die CO₂-Emissionen in der Stahlproduktion reduzieren und den Einstieg in die Dekarbonisierung der Branche markieren. Hybit steht für „Hydrogen for Bremens industrial transformation“. Ziel von Hybit ist es, am SWB-Kraftwerksstandort Bremen-Mittelsbüren durch den Elektrolyseur mittels Elektrolyse grünen Wasserstoff herzustellen. Genutzt wird dieser hauptsächlich für die Roheisenerzeugung und die Verarbeitung im Stahlwerk von Arcelor-Mittal. Zudem kann ein Teil des produzierten Wasserstoffs flexibel per Lkw an weitere Einsatzorte, wie beispielsweise Wasserstofftankstellen, transportiert werden.

Die 10-Megawatt-Anlage soll Mitte 2024 in Betrieb gehen und wird dann zunächst rund 1500 Tonnen Wasserstoff pro Jahr produzieren. Die Produktionsmengen werden in Zukunft stufenweise erhöht. Dadurch werden rund 11.000 Tonnen CO₂ eingespart. Das Hybit-Projekt umfasst ein Investitionsvolumen von rund 20 Millionen Euro. Zehn Millionen davon sind eine Förderung des Landes Bremen. Der Auftrag zum Bau des Elektrolyseurs wurde im Juli 2022 an die Apex Group, ein Rostocker Wasserstoffsystemintegrator, vergeben. SWB-Vorstand Dr. Karsten Schneiker freut sich über den wichtigen Schritt in Richtung einer CO₂-freien Stahlproduktion in Bremen: „Während viele andere Projekte in Deutschland noch planen oder auf Genehmigungen warten, wird in Bremen ab heute gebaut. Möglich wurde dies nur dank der engen Zusammenarbeit mit unseren Partnern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Gemeinsam arbeiten wir im Projekt Hybit mit Hochdruck daran, Wasserstoff als einen weiteren Energieträger in dieser Region zu etablieren.“

Ziel: Bremen als führender Wasserstoff-Standort

Auch Bremen Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte (SPD) ist sehr zufrieden: „Mit dem Hybit-Projekt werden wir erstmals in der Lage sein, am Standort Bremen nennenswerte Mengen von grünem Wasserstoff zu produzieren. Damit begibt sich der Senat gemeinsam mit den Stahlwerken, SWB und EWE auf den Weg, Bremen zu einem europaweit führenden Standort für wasserstoffbezogene Anwendungen zu entwickeln.“ Das Projekt sei ein ganz entscheidender Schritt zur Dekarbonisierung der Stahlwerke und ein wesentlicher Baustein, um den CO₂-Ausstoß im Land Bremen zu reduzieren. Damit lege das Hybit-Projekt den Grundstein für den Erhalt der Stahlproduktion am Standort Bremen und



Grundsteinlegung 20. April für das Hybit (von links): Peter Rößner (CEO Apex Group), Stefan Dohler (Vorstandsvorsitzender EWE AG), Dr. Karsten Schneiker (Vorstand SWB AG), Dr. Andreas Bovenschulte (Bürgermeister und Präsident des Senats; SPD), Kristina Vogt (Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa; Linke), Dr. Maike Schaefer (Bürgermeisterin und Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau; Grüne) und Reiner Blaschek (Vorsitzender der Geschäftsführung von Arcelor-Mittal Bremen). Foto: Stümpke

für die Sicherung von mehr als 3000 Arbeitsplätzen alleine bei den Stahlwerken.

„Die Dekarbonisierung unserer Stahlindustrie in Bremen hat eine ganz wesentliche Bedeutung für die Bremer Klimaziele. Die Stahlwerke machen etwa 50 Prozent der gesamten CO₂-Menge Bremens aus. Mit Hybit wird heute der Grundstein dafür gelegt, dies nachhaltig abzubauen“, betont Bremens Umweltsenatorin Dr. Maike Schaefer (Grüne). Damit setze man ein klares Zeichen für eine nachhaltige Transformation der Wirtschaft nicht nur im Norden Deutschlands, sondern weltweit - und das klimafreundlich mit einer starken Perspektive für die Zukunft. „Eine Zukunft, in der dann auch Tausende Arbeitsplätze erhalten bleiben“, so Schaefer. Bremens Wirtschaftsministerin Kristina Vogt (Linke)

hatte Ende 2021 den Förderbescheid im Rathaus überreicht: „Die Herstellung von Wasserstoff ist nicht nur ein wichtiger Meilenstein zur Erreichung der Bremer Klimaziele. Hybit sichert auch die zukunftsfähige Beschäftigung und Wertschöpfung am Industriestandort Bremen.“ Das gesamte Projekt - von der Überreichung des Förderantrags bis hin zur Grundsteinlegung heute - sei sehr konsequent umgesetzt worden. Das zeuge von der hohen Bereitschaft der beteiligten Unternehmen, in nachhaltige Technologien vor Ort zu investieren. „Hybit ist der Ausgangspunkt für weitere Industrieprojekte und die Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft, bei der auch verstärkt kleine und mittelständische Unternehmen in den Blick zu nehmen sind. Zudem sind leistungsfähige Energieinfrastrukturen ein wichtiger Standortfaktor.“

Gleich zwei Auszeichnungen für Bobrink-Gruppe

Unternehmen erhält bei den BMW Awards 2022 erste Preise in den Kategorien Kundenorientierung und Luxury

Die Bobrink-Gruppe hat erneut bei den BMW Awards abgesahnt. „Ich durfte in zwei Kategorien, nämlich Kundenorientierung und Luxury, diese Auszeichnungen und damit den Platz eins für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Empfang nehmen“, berichtet Bobrink-Geschäftsführer Manfred de Vries. Diese Auszeichnungen seien eine besondere Anerkennung für die erbrachten Leistungen im Jahr 2022. „Dafür gebührt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unser Dank, unser Respekt“, lobt er.

Die BMW Awards prämiieren jedes Jahr exzellente Leistungen der deutschen Handelsorganisation in insgesamt vier Kategorien (Electric, Kundenorientierung, Digitalisierung, Luxury) und drei Größenclustern (S, M, L), sodass es zwölf Erstplatzierte gibt - Bobrink gehört in die Größenkategorie L. „Wir wussten schon, dass wir mit unseren Teams ein gutes Jahr 2022 in vielen Einzeldisziplinen hingelegt haben, hatten aber in keiner Weise auf irgendwelche Auszeichnungen und Ehrungen spekuliert“, sagt de Vries.



Manfred de Vries, Geschäftsführer der Bobrink-Gruppe, ist stolz darauf, dass sein Haus gleich zwei erste Plätze erreicht hat. Foto: Bobrink

Der Award im Bereich Kundenorientierung wird für hohe Kundenzufriedenheit und die meisten NPS-Fürsprecher gewährt. NPS steht dabei für Net Promoter Score, eine Kennzahl, die die Zufriedenheit, Treue und Bindung von Kunden dar-

stellt. „Das ist ein Gesamtergebnis der Gruppe und damit direkt den einzelnen Teams zuzurechnen. Wir werden diesen Award dem Team mit dem besten Einzelergebnis übergeben“, kündigt de Vries an.

Der Luxury Award wird an die Händler-

gruppe vergeben, die die teuersten und luxuriösesten Fahrzeuge verkauft hat. „Hier ist es uns gelungen, im Durchschnitt die teuersten Fahrzeuge, insbesondere BMW M- und BMW X-Modelle, innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu veräußern. Diesen Erfolg verdanken wir den besonderen Fähigkeiten unserer Verkaufsteams. Auch dieser Award wird in die Filiale vergeben, die die teuersten Fahrzeuge im Jahr 2022 im Durchschnitt verkauft hat“, sagt de Vries.

BMW habe 2022 im deutschen Vertrieb ein sehr gutes Ergebnis geliefert, lobt Stefan Teuchert, Leiter BMW Group Markt Deutschland: „In Deutschland wurden im Gesamtjahr 252.087 Fahrzeuge der Marken BMW und Mini zugelassen. Besonders unsere vollelektrischen Modelle stellen neue Bestmarken auf. Diese Leistung in einem schwierigen, hoch volatilen Umfeld verdanken wir unserer starken Handelsorganisation und den Niederlassungen.“

• Weitere Informationen: www.bobrink.de

Von Christoph Bohn

Die Firmen haben so die Möglichkeit, mit den Schülerinnen und Schülern in Kontakt zu treten, sich bekannt zu machen und eventuell sogar zukünftige Auszubildende zu sichern“, betont Fee-Sophie Focke vom Standortmarketing der BIS, die sich um die Praktikumswoche kümmert. Sie blickt dabei vor allem auf den zunehmenden Fachkräftemangel, mit dem die Unternehmen bundesweit zu kämpfen haben - auch in Bremerhaven. „Die Schülerinnen und Schüler, die an der Woche teilnehmen, könnten die Fachkräfte von morgen sein“, meint Focke.

Die Chancen seien gut, junge Leute für den eigenen Betrieb zu begeistern. „Sehr viele Schülerinnen und Schüler wissen noch gar nicht, was sie beruflich machen wollen“, weiß die BIS-Mitarbeiterin. Deshalb wolle die BIS beide Seiten zusammenbringen. Und das nutze letztlich auch dem Standort Bremerhaven.

Chance für kleine Unternehmen

Focke sieht in der Praktikumswoche insbesondere eine Chance für kleine Unternehmen. „Die laufen meistens unter dem Radar und sind in der Öffentlichkeit kaum bekannt, obwohl sie eine Menge zu bieten haben“, findet sie. Diese könnten so auf sich aufmerksam machen. Und: „87 Prozent der Schülerinnen und Schüler können sich eine Ausbildung oder ein duales Studium in einem der kennengelernten Unternehmen vorstellen“, weiß sie aus einer Auswertung. Das Prinzip der Praktikumswoche ist einfach. Sowohl Unternehmen als auch Schüler registrieren sich auf einer Internetplattform, die das Start-up Stafftastic zur Verfügung stellt. „Firmen geben einfach an, in welchen Berufen sie Praktika anbieten und an welchen Tagen sie Zeit haben, einen Praktikanten zu betreuen“, erläutert Focke. Das Ganze funktioniert schon mit einem Beruf an einem Tag. Die Schüler registrieren sich ebenfalls, geben ihre Berufsfelder an, für die sie sich interessieren und stellen sich in einem kurzen Motivationsschreiben vor.

Den Rest erledigt der Computer von



Stafftastic. Er schlägt den Firmen die passenden Kandidaten vor. Bestätigt das Unternehmen, erhält die entsprechende Schülerin oder der entsprechende Schüler eine Nachricht. Der Computer erstellt am Ende auch den Plan für die Praktikumswoche - ganz individuell. „So ist man am Montag bei Firma X, am Dienstag bei Firma Y und am Mittwoch bei Firma Z und verbringt überall einen Tag, an dem man in die Berufe hineinschnuppert. Eine interessante Woche also“, sagt Focke.

Positive Resonanz

Bisher haben sich 34 Firmen und Institutionen aus Bremerhaven und Umgebung registriert - mit dabei sind auch die BIS und der Magistrat der Stadt Bremerhaven. „Es sind auch wieder Firmen dabei, die im vergangenen Jahr schon teilgenommen haben“, berichtet die BIS-Mitarbeiterin. Denn die Resonanz sei durchweg positiv ausgefallen - bei Unternehmen wie auch bei Schülern. Focke sieht auch die jetzige Firmenbeteiligung als positiv an. „Es ist aber auch noch Luft nach oben“, sagt sie. So gebe es leider einige Berufsfelder, in denen sich nur kaum Firmen gemeldet haben, beispielsweise im Bereich Beauty & Textilien, Pflege & Soziales und Steuern & Recht. Focke hofft, dass sich noch weitere Firmen finden. „Eine Registrierung ist noch bis kurz vor Anfang der Sommerferien möglich“, betont sie.

Schüler werden wieder viele dabei sein. „Das Interesse ist groß“, sagt Focke. Zusätzlich werbe die BIS noch in Zeitungen, über digitale Anzeigen und in den Fahrzeugen von Bremerhaven Bus für die Praktikumswoche. Und auch über das Netzwerk Schule, Wirtschaft, Wissenschaft für die Region Unterweser werde Kontakt zu den Schulen aufgenommen.

Die Praktikumswoche findet übrigens bundesweit in vielen Städten statt. Dafür sorgt die Firma Allstaff mit ihrer Plattform.

Weitere Infos und Registrierung:
www.praktikumswoche.de/bremerhaven

Praktikumswoche



Fee-Sophie Focke vom Standortmarketing der BIS kümmert sich um die Praktikumswoche, die bereits zum zweiten Mal stattfindet. Fotos: Bohn

Ein Date mit zukünftigen Auszubildenden

Fünf Tage, fünf Berufe, fünf Unternehmen - so lautet kurz gesagt das Konzept der Praktikumswoche, die die Bremerhavener Wirtschaftsförderung BIS zum zweiten Mal in den Sommerferien anbietet. Schülerinnen und Schülern wird so die Möglichkeit geboten, in verschiedene Berufe zu hineinzuschnuppeln. Doch auch die teilnehmenden Unternehmen profitieren.

Es mangelt an Fachkräfte in allen MINT-Berufen

Vom Mechaniker bis hin zum Elektrotechniker: Unternehmen in Niedersachsen fehlt in allen Bereichen das Personal

Niedersächsische Unternehmen haben zunehmend Schwierigkeiten, Fachkräfte im naturwissenschaftlichen, technischen und mathematischen Bereich zu finden. „Wir brauchen im Grunde genommen alles - vom Zerspanungsmechaniker über den Elektroingenieur bis zum Informatiker“, sagte Volker Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Niedersachsenmetall.

Zum Beispiel könne ein Solarenergie-Unternehmen nicht alle Ausbildungsplätze für Elektrotechniker besetzen. „Dabei kann man da ganz konkret etwas gegen den Klimawandel tun. Das ist doch ein Thema, das der jungen Generation unter den Nägeln brennt“, sagte Schmidt.

Nach Angaben der Regionaldirektion Niedersachsen-Bremen der Bundesagentur für Arbeit zeigen sich gravierende Fachkräftengpässe in zahlreichen Berufen, darunter Bauberufe, Sanitär, Heizung und Klimatechnik.

247 Tage bis Stellenbesetzung

Im Bereich Metallbau und Schweißtechnik kamen vor zehn Jahren noch zehn Personen auf eine freie Stelle, zuletzt waren es laut einem Sprecher nur noch zwei. Vor zehn Jahren wurde im Schnitt 101 Tage von einem Arbeitgeber gesucht, um eine Stelle in diesem Bereich neu zu besetzen, heute sind es bereits 247 Tage.

Das Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA) hält die Situation in seinem Jahresrückblick für „angespannter

denn je“. 2022 habe es bundesweit 1,3 Millionen offene Stellen für qualifizierte Fachkräfte gegeben, 30 Prozent mehr als im Vorjahr.

Wie aus Daten des Instituts der deutschen Wirtschaft hervorgeht, gibt es in Niedersachsen und Bremen 50.700 offene Stellen in sogenannten MINT-Berufen. Die Abkürzung steht für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Dem gegenüber stehen lediglich 18.704 arbeitslos gemeldete MINT-Fach-

kräfte. Der Frauenanteil beträgt in Niedersachsen 15,4 Prozent und im Bundeschnitt 16,0 Prozent. Deutschlandweit liegt der Anteil der Ausländer unter den MINT-Fachkräften bei 11,8 Prozent, in Niedersachsen nur bei 7,6 Prozent.

Dass die Bundesregierung vermehrt qualifizierte Ausländer anwerben will, hält Schmidt für einen „Schritt in die richtige Richtung“. Allerdings müsse vor allem verhindert werden, dass kluge Köpfe Deutschland den Rücken kehrten.

» Wir brauchen im Grunde genommen alles.«

Volker Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Niedersachsenmetall

„Es studieren 140.000 Deutsche im Ausland. Von ihnen kommen bis zu drei Viertel nicht zurück.“

Große Defizite sieht Schmidt in den Schulen. Aufgrund des anhaltenden Lehrkräftemangels in MINT-Fächern plädiert er dafür, kreative und unkonventionelle Wege einzuschlagen. „Es sollten auch Experten von Universitäten und aus Unternehmen als Aushilfslehrkräfte geholt werden“, schlägt der Niedersachsenmetall-Chef vor. Studierende oder Auszubildende könnten ebenfalls beispielsweise für Experimente in die Schulen geholt werden.

Messe soll Jugendliche begeistern

Die Arbeitgeber und das Land Niedersachsen versuchen unter anderem, alle zwei Jahre mit dem Technik-Event Ideen-Expo auf dem Messegelände Hannover, junge Menschen für technische Berufe zu begeistern. Zudem unterstützt die Stiftung Niedersachsenmetall engagierte Schulen etwa mit Chemie- oder Physik-Koffern. Die Ausstattung der Fachräume sei oft „völlig antiquarisch“, kritisierte Schmidt. „Ich mache nicht allen, aber vielen Kommunen den Vorwurf, dass sie an der Bildung sparen.“ (dpa)



Vor zehn Jahren kamen im Bereich Schweißtechnik noch zehn Bewerber auf eine freie Stelle, heute sind es nur noch zwei. Foto: Reinhardt/dpa

Viele Lehrstellen unbesetzt

Die Chancen für Jugendliche auf einen Ausbildungsplatz im Handwerk sind so gut wie selten zuvor. Aktuell weist die Lehrstellenbörse der Handwerkskammer Bremen mehr als 300 freie Ausbildungsstellen in 52 Berufen aus. Für die Betriebe wird es dagegen schwieriger, freie Ausbildungsstellen zu besetzen.

Besonders in den technischen Gewerken wie zum Beispiel Elektrotechnik oder SHK (Sanitär, Heizung, Klima) ist die Zahl der unbesetzten Ausbildungsstellen hoch. Andreas Meyer, Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Bremen, sagt: „Das Handwerk steht vor großen personellen Herausforderungen. Die Betriebe versuchen, viele junge Menschen zu den dringend benötigten Fachkräften auszubilden. Doch leider hören wir immer wieder, dass sich keine oder keine geeigneten Bewerber für eine Ausbildung bei ihnen interessieren.“

Das spiegelt sich auch in den Statistiken der Agentur für Arbeit wider. „Während im März die Zahl der seit Beginn des Berufsberatungsgeschäftsjahres gemeldeten Ausbildungsstellen über alle Berufe hinweg im Vergleich zum Vorjahresmonat von 4.535 auf 4.840 angestiegen ist, blieb die Zahl der Interessenten mit 3.550 fast auf gleichem Niveau. Im Hinblick auf den großen Bedarf an Fachkräften ist dies ein Alarmsignal“, warnt Meyer.

Von Claudia Kuzaj

Künstliche Intelligenz (KI) erobert und unterstützt unseren Alltag. Viele Bereiche profitieren von den neuen Technologien, so auch der Straßenverkehr: Autonomes Fahren ist das Stichwort, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ist das Ziel - etwa dann, wenn es gelingt, menschliche Fehler durch den Einsatz von KI zu verringern. Hier kommt die Arbeitsgruppe Kognitive Neuroinformatik der Universität Bremen ins Spiel, die von der Informatik-Professorin Kerstin Schill geleitet wird. In einem Projekt mit dem Automobilzulieferer Continental haben die Bremerinnen und Bremer an der Entwicklung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme gearbeitet - und dabei nun einen wichtigen Schritt nach vorn gemacht.

Die Expertinnen und Experten in Sachen Informatik waren in den vergangenen acht Jahren an insgesamt acht Forschungsprojekten zum autonomen Fahren beteiligt; zwei der Projekte laufen noch. Die KI-Systeme sollen „lernen“, komplexe Situationen im Verkehr zu analysieren und entsprechend darauf zu reagieren. Wenn eines Tages sehr viele Menschen mit autonomen Fahrzeugen unterwegs sind, werde auch die Zahl der Verkehrsunfälle deutlich sinken, prophezeit Professorin Schill. Aber es gebe eben „noch einiges an Forschungsbedarf“. Der Weg zum autonomen Fahren ist noch weit. Die Entwicklung sei nicht so stark fortgeschritten, wie es zuweilen dargestellt werde. „Es gibt fünf Stufen. Wir stehen bei Seriensystemen immer noch an der zweiten“, sagt Schill.

Assistenzsysteme stehen im Fokus

Gegenwärtig stehen bei Serienfahrzeugen noch Assistenzsysteme im Fokus, ihr vollautonomes Fahren in allen erdenklichen Bereichen des Straßenverkehrs liege in ferner Zukunft, so die Forscher aus Bremen. An dem Continental-Projekt mit dem Titel „Prorota 5“ waren auch die TU Darmstadt und die TU Lasi (Rumänien) beteiligt. Im Kern ging es dabei um die Entwicklung von Algorithmen, sie sind gleichsam das „Gehirn“ der KI. Algorithmen wirken nach dem Muster von Formeln, die Daten analysieren können und auf dieser Grundlage Optionen auswählen, zu handeln.

Dank der aufeinander abgestimmten Algorithmen weiß die KI, was im Straßenverkehr zu welchem Zeitpunkt zu tun ist - und wie. Algorithmen samt einer verlässlichen Datenbasis sind also unverzichtbar auf dem Weg zum autonomen Fahren. Gleichwohl: Die Assistenzsysteme werden immer ausgefeilter. Komplett autonomes Fahren auf der Autobahn dürfte in der Zukunft als erstes in Serie gehen, vermutet Joachim Clemens, Leiter des Bereichs autonome Systeme und wis-



Wollen mit ihren Forschungen zum autonomen Fahren mehr Sicherheit in den Straßenverkehr bringen: Informatik-Professorin Kerstin Schill und Joachim Clemens von der Universität Bremen.
Foto: Lehmkuhler/WFB

Fahrlehrer für intelligente Automobile

Künstliche Intelligenz (KI) kann helfen, das Fahren im Straßenverkehr sicherer zu gestalten. In einem Projekt mit dem Automobilzulieferer Continental hat die Arbeitsgruppe Kognitive Neuroinformatik an der Universität Bremen unter der Leitung von Professorin Kerstin Schill an der Entwicklung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme gearbeitet - und dabei einen wichtigen Schritt nach vorn gemacht.

senschaftlicher Mitarbeiter von Kerstin Schill. Als nächste Stufe dürften KI-gestützte Überlandfahrten möglich sein; irgendwann folgt der komplexe Stadtverkehr.

Um das „Hirn“ der KI mit Daten zu füttern, gilt es, Informationen zu sammeln - mit Kameras und Sensoren. Die Bremer Experten aus der Arbeitsgruppe von Professorin Schill haben im Rahmen des Continental-Projekts mit einem Testfahrzeug gearbeitet, das mit solchen Sensoren ausgestattet war. Diese Sensoren messen alles, was wichtig ist: vom Tempo des Fahrzeugs über die Entfernungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden bis zu den Abständen zu Hindernissen. Und: „Ein wichtiger Punkt für ein autonomes Auto ist, zu wissen, wo es sich gerade befindet. Das nennt man Lokalisation, und das findet aufgrund vieler, vieler unterschiedlicher Sensoren statt.“ Diese Informationen werden dann miteinander vernetzt.

Dank der Informationen der Sensoren und der Algorithmen „sieht“ die KI im Fahrassistenzsystem mehr als ein - womöglich zwischendurch abgelenkter - Mensch am Steuer. Weitere Vorteile: Die

KI wird nicht müde, sie ist nicht abhängig von der Tagesform und lässt sich nicht ablenken. Sie ist, wenn alles richtig läuft, konstant und verlässlich aufmerksam, das ist ihr entscheidender Nutzen. Um sicher im Verkehr zu agieren, muss die KI das Geschehen auf der Straße interpretieren können: Wer bewegt sich in welche Richtung, wer hat Vorrang, wer will die Spur wechseln?

Lernfähige Algorithmen

„Der große Vorteil der KI: Sie ist nach einer Trainingsphase in der Lage, aufgrund des Erlernten auch in unbekanntem Situationen die richtigen Schlüsse zu ziehen“, sagt die Informatik-Professorin aus Bremen. „Ein Teilbereich des Projekts war es, die menschlichen Fahrerinnen und Fahrer dabei zu beobachten, wie sie selbst die Komplexität der Umgebung reduzieren und bewerten. Die lernfähigen Algorithmen werden nun nach ähnlichen Prinzipien trainiert.“

Die KI lernt also auch vom Menschen. „Der Mensch ist besser, er ist unser Vorbild“, sagt Schill. „Bedenkt man nur einmal, was wir im Innenstadtverkehr leis-

ten. Da gibt es Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrräder, Motorräder, andere Autos, Lastwagen, Autos, die parken, die fahren, die überholen - eine hochkomplexe Situation. Da sind wir Menschen ziemlich gut.“ Jetzt gehe es darum, Assistenzsystemen die Fähigkeiten des Menschen beizubringen.

Am Schluss des „Prorota“-Projekts haben die beteiligten Wissenschaftler autonome Fahrfunktionen bei einem Termin in Griesheim bei Darmstadt vorgestellt. „Dabei war das Continental-Forschungsfahrzeug in der Lage, autonom dem Straßenverlauf mit einem vordefinierten Ziel zu folgen und dabei auf andere Verkehrsteilnehmende - Fußgänger, Fahrradfahrer und weitere Fahrzeuge - zu reagieren“, sagt Schill. „Bei einem simulierten Sensorausfall, der die fehlende Erkennung eines Objekts zur Folge hatte, führte das Fahrzeug zusätzlich eine Notbremsung durch - wie die Kolleginnen und Kollegen von der TU Darmstadt es geplant hatten.“ Die KI im Auto muss auch auf überraschende Ereignisse und Fehler anderer Verkehrsteilnehmer reagieren können. „Für uns als Institut ist es spannend,

bei der Grundlagenforschung anzufangen und das am Ende auch in die Industrie zu bringen, die gesamte Spannweite abzudecken“, sagt Schill.

Unterwegs im Straßenverkehr

In einem parallel laufenden, vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderten Projekt, waren die Experten der Arbeitsgruppe mit ihrem autonomen Fahrzeug im Bremer Straßenverkehr unterwegs. Zum Testrevier erkoren sie den ländlich geprägten Ortsteil Borgfeld, der nicht weit von der Universität entfernt liegt und trotz belebter Straßen mehr Ruhe bietet als beispielsweise ein verkehrsumtoster Bahnhofsbereich. Der Testwagen mit den Sensoren bewegte sich über Straßen mit Einfamilienhäusern und Geschäften. Auch Supermarktparkplätze wurden zu Übungszwecken angesteuert.

Autonome Systeme auch fürs All

Als Standort der KI-Forschung sei Bremen ideal, sagt Schill. „Wir haben eine unheimliche Dichte an weltweit bekannten KI-Professorinnen und -Professoren. Dieses Netzwerk trägt dazu bei, dass wir im Verbund genau das Mehr bieten, das andere Standorte nicht haben.“ An der Bremer Universität gebe es etliche Projekte mit „großer internationaler Sichtbarkeit“. Und: „Bremen ist der wichtigste Raumfahrtstandort in Europa, was Firmen und Forschung angeht.“ Die Bremer forschen auch an autonomen Systemen in der Raumfahrt, die Erkenntnisse daraus fließen in das autonome Fahren ein. Hinzu komme das interdisziplinäre Zusammenwirken an der Weser: „Wir arbeiten zum Beispiel auch in Weltraumrobotik-Projekten mit. Daraus lässt sich dann auch wieder ein Gewinn ziehen für die Entwicklung autonomer Fahrsysteme“, so Kerstin Schill.

Die Beratung für KMU geht weiter

Aus Mittelstand 4.0 ist das Mittelstand-Digital-Zentrum Bremen-Oldenburg geworden

Die Digitalisierung stellt jedes Unternehmen vor individuelle Herausforderungen und eröffnet unzählige Handlungsmöglichkeiten. Als fachkundige Begleitung in diesem kaum überschaubaren Umfeld hat seit dem 1. Januar 2018 das „Mittelstand 4.0“-Kompetenzzentrum Bremen agiert, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert wurde. Mittlerweile hat das von der WFB Wirtschaftsförderung Bremen koordinierte Kompetenzzentrum die Tore geschlossen und wurde mit veränderter Projektstruktur beim Digital Hub Industry im Technologiepark Bremen integriert: als Mittelstand-Digital-Zentrum Bremen-Oldenburg.

„Auf die Unternehmen rollen immer wieder neue Digitalisierungstrends zu“,

so Daniel Schneider, Leiter des ehemaligen Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrums Bremen. „Ging es am Anfang in erster Linie um technische Fragestellungen, so haben die letzten drei Jahre verdeutlicht, welche Auswirkungen und Notwendigkeiten digitale Technologien und die digitale Transformation haben.“

Das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Bremen richtete Veranstaltungen zu Digitalisierungsthemen aus, begleitete Umsetzungsprojekte und bot mit seinen Netzwerkpartnern praktische Anwendungsbeispiele an, die einen Eindruck der neuesten verfügbaren Technologien vermitteln. Die Digitalisierungsfachleute besuchten aber auch interessierte Unternehmen, um das Digitalisierungspotenzial vor Ort zu erörtern. Mehr als

6600 Mitarbeiter aus rund 4400 Unternehmen und Institutionen nahmen die Angebote seither in Anspruch.

Bei den begleiteten Projekten ging es vor allem darum, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) zu befähigen, sich selbstständig den Herausforderungen der Digitalisierung zu stellen, etwa mit Themen-Seminaren und Workshops. Um das breite Spektrum an geforderter Expertise abzudecken, arbeitete das Kompetenzzentrum mit einem umfassenden Partnerschaftsnetzwerk zusammen.

„Die wachsenden Anforderungen an KMU zeigen, wie wichtig eine neutrale Anlaufstelle für die Unternehmen ist, die sich neben ihrem Tagesgeschäft immer wieder neu orientieren und positionieren müssen“, so Schneider. „Wir freuen uns



Die virtuelle Realität hilft, günstiger, schneller und effektiver zu lernen. Dies zeigt der Schweißsimulator, der im Kompetenzzentrum zu sehen ist.
Foto: Schmidt/dpa

daher, dass das BMWK auch weiterhin die kostenfreie Unterstützung der Unternehmen ermöglicht.“

Weitere Informationen:
www.digitalzentrum-hb-ol.de/

Der englischsprachige Bachelorstudiengang International Tourism Management mit den Schwerpunkten Cruise Business und Innovation startet zum Wintersemester 2023/24. Die Studenten sollen bestmöglich auf eine betriebswirtschaftliche Karriere im vielfältigen Tourismussektor vorbereitet werden. Der Studiengang Cruise Tourism Management, der in diesem Jahr sein 20-jähriges Jubiläum feiert, geht in modernisierter Form in die Vertiefung Cruise Business über.

Im Studiengang International Tourism Management erwartet die Studenten ein viersemestriges Grundlagenstudium, bei dem sie betriebswirtschaftliche und Managementkenntnisse sowie ein Verständnis von der internationalen Tourismusbranche erlangen. Dabei spielen unter anderem Nachhaltigkeit und Digitalisierung eine wichtige Rolle. Nach der Praxis- und Auslandsphase im fünften und sechsten Semester spezialisieren sich die Studenten auf eine der Vertiefungsrichtungen, Cruise Business oder Innovation. Neben Fachwissen vermittelt der Studiengang Schlüsselkompetenzen, die für die spätere Berufstätigkeit erforderlich sind.

Hohe Praxisorientierung

„Wir setzen auf eine hohe Praxisorientierung und interaktive, innovative Lehrformate, um eine eigenverantwortliche und lösungsorientierte Arbeitsweise zu fördern. Die Studierenden arbeiten in Kleingruppen an konkreten Problemstellungen unserer externen Auftraggeberinnen und Auftraggeber und können so nicht nur Fachkenntnisse anwenden, sondern auch Methoden- und Sozialkompetenzen vertiefen“, sagt Rektor Prof. Dr. Alexis Papatthanassis, der für die Vertiefung Cruise Business verantwortlich ist. Bereits seit 2003 bildet die Hochschule



Hochschulrektor Alexis Papatthanassis ist für die Vertiefung Cruise Business verantwortlich.

Foto: Scheschonka

Erweiterung im Studiengang **Tourismus**

Die Tourismusbranche ist weltweit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Daher steigt die Nachfrage nach gut ausgebildeten Fachkräften mit Verständnis für aktuelle Trends und wichtige Themen im touristischen Alltag. Die Hochschule Bremerhaven reagiert auf den Bedarf mit einem erweiterten Studienangebot.

Bremerhaven Fachkräfte für die Tourismusbranche aus. Dabei wurde der Studiengang Cruise Tourism Management mehrfach inhaltlich überarbeitet und an den Bedarf der Unternehmen angepasst, unter anderem durch die Erhöhung der betriebswirtschaftlichen Anteile. Mit der Namensänderung möchte die Hochschule

nun die Vielfältigkeit der Inhalte stärker hervorheben. „Umfragen mit aktuellen Studierenden und Alumni haben uns gezeigt, dass der Name Cruise Tourism Management missverständlich ist. Er lässt Studieninteressierte glauben, dass es ausschließlich um Kreuzfahrttourismus geht. Dies ist aber nicht der Fall. Es ist ein be-

triebswirtschaftliches Studium mit Tourismusschwerpunkt. Das wird durch den neuen Namen deutlicher“, sagt Studiengangsleiterin Prof. Dr. Gina Wagener.

» **Weitere Informationen:**
www.hs-bremerhaven.de.

Stimmung in der Branche hellt sich auf

Die Stimmungslage der norddeutschen Tourismuswirtschaft hat sich deutlich aufgehellt. Das geht aus einer Umfrage der IHK Nord unter Betrieben des Gastgewerbes und der Reisewirtschaft aus den fünf norddeutschen Bundesländern zur konjunkturellen Lage im Tourismus in den vergangenen sechs Monaten hervor. „Die Sorgen der Verbraucher über die Energiekostensteigerungen haben sich verringert. Dies wirkt sich positiv auf die Reisenachfrage aus. Gleichzeitig bereiten steigende Kosten und das Thema Personal den Betrieben weiterhin Kopfzerbrechen. Im Gastgewerbe hat sogar erstmalig die Sorge um gestiegene Arbeitskosten die Sorge um den Personalmangel überholt“, sagt Klaus-Jürgen Strupp, Vorsitzender der IHK Nord.

Die aktuelle Geschäftslage bewerten 32,6 Prozent der Betriebe im Gastgewerbe als gut, 54,8 Prozent als befriedigend. Im Vergleich zum Herbst 2022 ist die Einschätzung leicht negativer geworden, gegenüber dem letzten Frühjahr hat sich die Geschäftslage verbessert. Die Zukunftsaussichten sind weitaus positiver als im Herbst 2022. Aktuell erwarten 27,4 Prozent, dass sich die Geschäftslage in der nächsten Saison verbessern wird.

Vor allem im Reisegewerbe hat sich die Lage verbessert. So bewertet jedes zweite Unternehmen seine Geschäftslage als gut, 40,7 Prozent als befriedigend. Auch die Zukunftsaussichten sind positiver: 37,9 Prozent erwarten eine günstigere Geschäftslage in der nächsten Saison.



Schon mal einen Pinguin rauchen sehen?

Endlich rauchfrei – aber wie? Wir geben Ihnen das Handwerk, um nachhaltig mit dem Rauchen aufzuhören.

- Sie lernen in acht Wochen,
- alte Muster und Überzeugungen loszulassen,
 - besser zu verstehen, warum Sie Schwierigkeiten haben, aufzuhören,
 - auf eine neue Art gelassen zu sein.

Bei inhaltlichen Fragen erhalten Sie Unterstützung durch unsere Fachexperten und -expertinnen im Forum, per E-Mail und am Telefon. Für AOK-Versicherte ist die Teilnahme kostenfrei.

Infos und Anmeldung



AOK Bremen/Bremerhaven Die Gesundheitskasse.

Von Claudia Kuzaj

Der Ort liegt die Manufaktur mit ihrer historischen, doch zugleich zeitlosen Einrichtung in Sichtweite des Europahafens. Wer die Türen öffnet, hört es gleich: Hämmern, Klopfen, Schlagen, dazu ein feiner Nachhall. Holzregale voller Werkzeuge und Formen, Stück an Stück, eng gepackt, daneben Werkbänke und Vitrinen. Koch & Bergfeld steht für traditionsreiches Handwerk, klassische Manufakturarbeit. Eine Arbeit, die Zeit braucht, weil es auf aller kleinste Details ankommt - international einzigartige Expertise, die es hier in Bremen noch gibt. Mittendrin: ein reich verziertes Kunstwerk, der Hockey-Weltmeisterschaftspokal. Unten ein mit Elfenbeintarsien aufwendig verzierter Fuß, oben die zum Teil vergoldete Weltkugel. Das deutsche Männer-Team hat den Pokal Ende Januar in Indien gewonnen, erstmals seit 2006 und zum erst dritten Mal insgesamt. Klar, dass das gefeiert wurde. Und zwar so fröhlich und ausgelassen, dass es im Lauf der Feierlichkeiten zu einem Missgeschick kam - ein der Weltkugel aufgesetzter Hockeyschläger brach ab.

Ein Fall für den Silberschmied

Was also tun? Nach Bremen gehen - das war die Empfehlung, die die Hockeysportler bekamen. Hier steht nun Hans Grotegeers, Silberschmied bei Koch & Bergfeld, und streicht vorsichtig über den im Manufakturlicht glänzenden Pokal-Korpus. Es sei schon eine besondere Aufgabe gewesen, ein solches Stück zu reparieren. „Irland, Großbritannien, Island und Skandinavien mussten abmontiert werden“, fasst Grotegeers nüchtern zusammen. Nun ist der Hockeyschläger wieder an seinem Platz, die Länder sind es ebenfalls. Großes handwerkliches und künstlerisches Können, dazu Konzentration und Ausdauer waren gefordert, einmal mehr.

Vor bald 200 Jahren - anno 1829 - eröffneten Gottfried Koch und Ludwig Bergfeld die Bremer Gold- und Silberschmiedewerkstatt, die kontinuierlich wuchs. 1914 exportierte das Unternehmen ins zaristische Russland, nach Österreich-Ungarn, Kolumbien, Venezuela und Skandinavien. An Bord der Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd fuhr das Bremer Silber um die Welt. Apropos Schifffahrt: Einst bestellten stolze Bremer Reeder die Silber-Nachbauten ihrer Schiffe bei Koch & Bergfeld. „Sie wurden im Maßstab 1:275 originalgetreu nach den technischen Zeichnungen gefertigt“, sagt Prokurist Roland Thölken. „So ein Schiff dauert ein halbes Jahr.“ Einige dieser historischen Modelle stellen die Bremer Silber-Künstler in ihrer Manufaktur in der Überseestadt, die als gläserne Manufaktur konzipiert ist, aus. Ein Showroom, in dem gearbeitet wird - so war es gedacht, als das Unternehmen 2007 in die neu entwickelten alten Hafenviertel zog. Besteckfertigung und Korpusmanufaktur - spricht Tafelsilber



Die Bremer Manufaktur Koch & Bergfeld steht für traditionsreiches Handwerk. Es kommt auf aller kleinste Details an. Mittendrin: der Hockey-Weltmeisterschaftspokal und Silberschmied Hans Grotegeers.

Fotos: Lehmkuhler/WFB

Handwerkskunst für Trophäenjäger

Wird im Sport eine bedeutende Trophäe verliehen, ist es gut möglich, dass sie durch Bremer Hände gegangen ist: In der hanseatischen Silbermanufaktur Koch & Bergfeld wurde schon am DFB-Pokal, an den Meisterschalen für Männer und Frauen sowie am Großen Preis von Deutschland gearbeitet. Jetzt haben die Pokal-Profis Außergewöhnliches wieder zum Glänzen gebracht: den Hockey-WM-Pokal - eine der schönsten Trophäen der Welt. Besondere Umstände haben ihn in die Überseestadt nach Bremen geführt.

und Trophäen - waren bereits in den 1990er-Jahren getrennt worden. Die Wirtschaftsförderung Bremen unterstützte Koch & Bergfeld-Chef Florian Blume, der die Manufaktur seit 2005 führt, bei der Suche des neuen Zuhauses der Korpuswerkstatt. Werkzeuge und historische Einrichtung nahmen die Silberschmiede mit in die Überseestadt.

Fest im Standort verwurzelt

Mit Bremen fühle man sich eng verbunden, sagt Thölken, verweist auf „gewachsene Strukturen“ und nennt als Beispiel den Silberfundus der Senatskanzlei im Weltkulturerbe Rathaus. „Wir sind spezialisiert auf Korpusbau, auf Gegenstände der Tischkultur des 19. und 20. Jahrhunderts. Gerade haben wir wieder Kerzenleuchter aus dem Bremer Rathaus hier, die wir restaurieren. Sie sind mindestens 100 Jahre

alt.“ Über Jahrzehnte gewachsene Verbindungen seien das, sagt Thölken. „Wir sind fest verwurzelt in unserer Hansestadt. Das Kaufmännische einer Handelsstadt, das passt einfach zu uns. Und: Bremen hat wirklich einen guten Namen.“

Bremens Expertise ist auch in Bayern bekannt. Thölken erinnert sich an einen Besuch vom FC-Bayern-Ehrenpräsident Uli Hoeneß in der Manufaktur. Handwerkskunst in Teamarbeit bekam der prominente Gast zu sehen. „Er war so begeistert“, erinnert sich Thölken. Champions-League-Pokal - dessen Grundform übrigens auf einen Bremer Entwurf zurückgeht - Meisterschale, DFB-Pokal: Für ihr Museum bestellten die Münchener anschließend bei den Bremer Pokal-Profis Repliken ihrer Trophäen. „Das war ein toller Auftrag“, schwärmt Thölken. „Ein richtiger Schub für das Unterneh-

men.“ Die Verbindung zum Sport hat sich zu einem wesentlichen Standbein der Bremer Manufaktur entwickelt. Dabei geht es nicht allein darum, den Namen des aktuellen Gewinners - oftmals aus München - in eine Trophäe zu gravieren. Es geht um die Herstellung von Repliken für die Trophäenschränke (oder Museen) der Titelträger. „DFB und DFL empfehlen, mit uns Kontakt aufzunehmen, wenn eine Repliken-Anfrage kommt“, erzählt Thölken. Ebenso laufe es beim Deutschen Handball-Bund. Fußball und Handball, Basketball, E-Sport und Hockey - das sind die Disziplinen, in denen die Bremer Pokal-Profis glänzen. „Wir haben eine Kernkompetenz darin, ein Gefühl dafür aufzubauen, was zu einem Verein passt“, so Thölken. Wie es sich für ein mit dem Sport so eng verbundenes Unternehmen gehört, wird

» An Sportpokalen, da hängen so viele Emotionen dran, das ist ein Phänomen «

Prokurist Roland Thölken

der Team-Gedanke hier großgeschrieben. „Die Mitarbeitenden sind das große Kapital dieser Firma, unsere Silberschmiedinnen und -schmiede. Unser Ziel ist, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei unserem Handeln immer im Vordergrund stehen“, betont Thölken. Um das traditionsreiche Handwerk, das Wissen um Kunstfertigkeit und Details, weiterzugeben, bildet Koch & Bergfeld auch aus - zurzeit gibt es einen Auszubildenden. Silberschmied, das ist der Lehrberuf in der gläsernen Manufaktur am Bremer Europahafen. Ziel sei, dass jeder, der hier anfange, auch bleibe, sagt Thölken mit Blick auf den Nachwuchs. „Das ist die Zukunft.“ 14 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden das Team der Manufaktur. Vom Entwurf über den Bau bis zur Gravur sind hier sämtliche Korpus-Kompetenzen vereint. „Jeder Arbeitsschritt fußt auf dem anderen.“

Thölken: Wir bauen ja alles

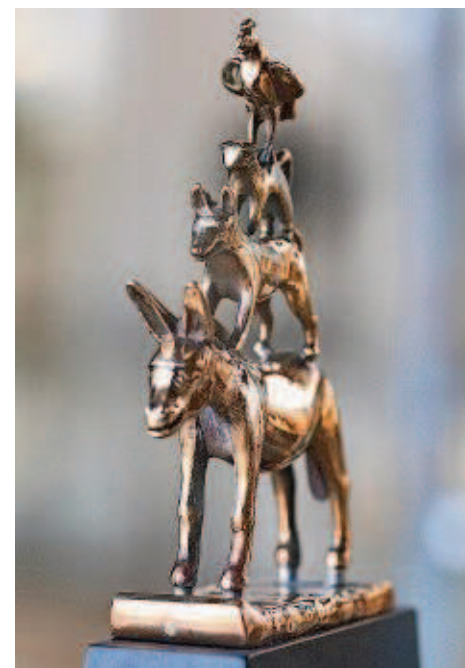
Expertise, mit der die Bremer traditionsgemäß auch in Bereichen außerhalb des Sports punkten. Ebenso glanzvoll: die Fertigung hochwertiger Geschenke und Instandsetzung historischer Stücke. Um welche Geschenke geht es? „Alles, was mit Silber zu tun hat“, antwortet Thölken. „Wir bauen ja alles“: kleine Babyrasseln zur Geburt, Schlüsselanhänger, Prunkbecher - Silber für alle Lebenslagen, wenn man so will. „Immer häufiger handelt es sich um Spezialanfertigungen“, sagt Thölken. „Es kommt zum Beispiel ein Kunde und sagt, mein Enkel ist geboren, er hat das Sternzeichen Steinbock. Was können Sie mir denn dazu machen?“ Und dann lassen sich die Korpus-Künstler etwas einfallen. „Wir entwickeln im Team und gemeinsam mit dem Kunden Ideen für das Besondere.“ Geschenke, an denen über Wochen, oft über Monate gearbeitet wird. Eine Kundin ließ beispielsweise für ihr Enkelkind in Südamerika einen drei Zentimeter großen Silberkerzenleuchter fertigen, eine andere Kundin schenkte ihrem Sohn die Bremer Stadtmusikanten in Sterling Silber. In gewissem Sinne auch eine Trophäe - und zwar eine mit Lokalkolorit. Der Sport- und Trophäenbereich mache etwa 70 Prozent des Geschäfts aus, sagt Prokurist Thölken. „An Sportpokalen, da hängen so viele Emotionen dran, das ist ein Phänomen. Deswegen ist es auch so schön, dafür zu arbeiten.“



„Das Kaufmännische einer Handelsstadt, das passt einfach zu uns“, sagt Prokurist Roland Thölken.



Um das traditionsreiche Handwerk, das Wissen um Kunstfertigkeit und Details, weiterzugeben, bildet Koch & Bergfeld auch aus. Silberschmied, das ist der Lehrberuf in der gläsernen Manufaktur am Bremer Europahafen.



Die berühmten Bremer Stadtmusikanten im Miniaturformat. Die Nachfrage nach Spezialanfertigungen steigt.