

# BUSINESS & PEOPLE

## DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION



### INTERVIEW

100 Jahre Flugzeugbau in Bremen: Airbus-Standortleiter Joachim Betker wirft einen Blick auf Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. **Seite 3**



### INTERVIEW

Ingrid Hayen, neue Geschäftsführerin des Klimahauses Bremerhaven, spricht im Interview über den Ausbau der Wissens- und Erlebniswelt. **Seite 11**



### YACHT-BAU

Eine der ersten Adressen des Wassersports befindet sich am Deich in Bremerhaven. Judel, Vrolijk & Co. bringen hier Segelyachten auf Erfolgskurs. **Seite 16**

ANZEIGE



### THE NEW iX2. JETZT BEI UNS.

Der vollelektrische BMW iX2 sorgt mit seiner SUV-Coupe-Silhouette und der BMW Niere Iconic Glow für einen markanten Auftritt. Er vereint die Flexibilität und Geräumigkeit der BMW X Reihe mit einem innovativen, rein elektrischen Antrieb der BMW i Serie. Der optional erhältliche Driving Assistant Professional bringt Sie sicher ans Ziel. Er hält bis 210 km/h sicher die Spur und den Abstand. Falls nötig, bremst Ihr BMW bis zum Stillstand ab und fährt selbstständig wieder an - ein perfekter Begleiter für Ihre nächste Dienstreise.

Lassen Sie sich von unserem Verkaufsteam beraten und überzeugen Sie sich selbst bei einer Probefahrt. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

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

Stresemannstr. 319 27580 Bremerhaven  
Tel. 0471 98280-0


[www.bobrink.de](http://www.bobrink.de)

## PwC: Schnelle Energiewende lohnt sich

Möglichst schnell den Energiebedarf für Wohnen, Verkehr oder Industrie aus Sonne, Wind & Co. zu beziehen, soll sich nach Berechnungen einer Studie der Beratungsfirma PwC nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch lohnen. Die Volkswirtschaft kann langfristig günstiger weg, wenn Deutschland es tatsächlich wie angestrebt schafft, bis 2045 klimaneutral zu werden - so das Fazit. Die Autoren vergleichen ein sogenanntes Weiter-wie-bisher-Szenario mit einem beschleunigten Energiewende-Szenario. Dabei schließen sie sowohl Investitionskosten als auch Energiekosten ein und berücksichtigen dabei nicht nur die Energiewirtschaft selbst, sondern auch alle Sektoren, in denen Energie verbraucht wird - also etwa Verkehr, Industrie oder Wohnen. Im beschleunigten Energiewende-Szenario investiert Deutschland mehr und schneller in die Energiewende als bisher, sodass das Ziel bis 2045 erreicht wird. Strom- und Wärmenetze werden dabei schneller umgerüstet. (dpa)



Ohne die Riesenrotoren der Offshore-Windenergie dürfte die Energiewende kaum gelingen. Verbände und Länder fordern bei der Finanzierung notwendiger Hafenausbauten Unterstützung vom Bund.

Foto: Scheer

# Energiewende: Ausbauziele hängen an Hafenkapazitäten

### Verbände und Küstenländer fordern vom Bund Erlöse aus Offshore-Wind-Auktionen

Für den gesetzlich festgelegten Ausbau der Offshore-Windenergie auf 30 Gigawatt bis 2030 und 70 Gigawatt bis 2045 reichen die Hafenkapazitäten entlang der deutschen Küste nicht aus. Das ist die Einschätzung von Fachverbänden und Küstenländern. Geld für eine Erweiterung der Häfen könnten nach ihrer Auffassung die Einnahmen aus Offshore-Wind-Auktionen liefern. Deshalb fordern der Bundesverband Windenergie Offshore (BWO) und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) im Schulterchluss mit den Küstenländern die Bundesregierung auf, gemeinsam an einer pragmatischen und schnellen Lösung für die Finanzierung dieses Ausbaus zu arbeiten.

„Es ist gut, dass die Bundesregierung für die Verwendung der Einnahmen aus den Offshore-Wind-Auktionen eine Transformationskomponente einführen will. Diese sollte unter anderem dafür verwendet werden, den Ausbau der Häfen und deren Hinterlandanbindung zu finanzieren“, sagt



» Ohne die deutschen Seehäfen sind die geplanten Ausbauziele für Offshore-Windenergie nicht zu erreichen.«

Angela Titzrath,  
Präsidentin des Zentralverbandes  
der deutschen Seehafenbetriebe

BWO-Geschäftsführer Stefan Thimm. „Damit flankieren wir den Ausbau der Offshore-Windenergie und gewährleisten Versorgungssicherheit mit kostengünstigem

Strom aus Offshore-Windenergie - für ganz Deutschland. Offshore-Wind-Basishäfen sowie Häfen, die perspektivisch für den Rückbau ausgedienter Windenergieanlagen genutzt werden, können zudem von der Ansiedlung zahlreicher Unternehmen aus der Lieferkette profitieren.“

„Ohne die deutschen Seehäfen sind die geplanten Ausbauziele für Offshore-Windenergie nicht zu erreichen“, betont Angela Titzrath (Foto: Heimken/dpa), Präsidentin des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe. Mit Blick auf den angepeilten Hochlauf der Leistung aus Windenergie auf See müssten daher schnell die politischen Weichen für den Ausbau von Schwerlastflächen in den Seehäfen gestellt werden. Hier sei vor allem der Bund in der Pflicht, finanziell seinen Anteil zum Gelingen der Energiewende zu leisten. „Eine Verwendung der Erlöse aus der Vergabe der Offshore-Lizenzen für Windparks auf See wäre inhaltlich naheliegend und würde den Bundeshaushalt nicht weiter belasten. Wir können es uns mit Blick auf die

Ausbauziele nicht erlauben, die nötigen politischen Entscheidungen weiter zu vertragen“, sagt Titzrath.

Die Häfen seien das Herzstück der Energiewende und die Voraussetzung für das Gelingen der Ausbauziele, sagt Kai Stührenberg (Linke), Staatsrat für Häfen bei der Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. „Der Energy-Port, den wir in Bremerhaven planen, ist dafür ein sehr gutes Beispiel.“ Er etabliere den Hafen als Schlüsselstandort für die Offshoreindustrie und als Knotenpunkt für den Im- und Export erneuerbarer Energien. „Damit sind große Wertschöpfungspotenziale verbunden, weil sie erhebliche Ansiedlungs- und Beschäftigungseffekte mit sich bringen“, sagt Stührenberg.

### Land beteiligt sich in Cuxhaven

„Der Ausbau des Hafens in Cuxhaven mit zusätzlichen Liegeplätzen ist bereits genehmigt, und das Land Niedersachsen hat zugesagt, sich wie der Hafenbetreiber mit 100 Millionen Euro am Ausbau des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums (DOIZ) in Cuxhaven zu beteiligen. „Wir müssen dafür sorgen, dass der Finanzbedarf unserer Häfen verlässlich gesichert wird und dass sich der Bund finanziell einbringt“, sagt Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD). „Wir kennen den Ausbaubedarf der Häfen und sollten die Chance nutzen, das Projekt zu realisieren und den Ausbau weiterer Standorte zu unterstützen“, sagt er. **Seite 7**



## Unternehmen machen Klimaschutz

Zu 100 % geförderte Energieanalysen für Unternehmen über die gemeinnützige Klimaschutzagentur energiekonsens. Jetzt buchen!

[energiekonsens.de/unternehmen](http://energiekonsens.de/unternehmen)

Kostenlose Teilnahme!

Gefördert von:

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

Freie Hansestadt Bremen

Europäische Union  
Investition in Bremens Zukunft  
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

# Editorial



Traditionell verbindet man die Küste mit Branchen wie (Hafen)-Logistik, Schiffbau und Fischverarbeitung.

Durch die Herausforderungen der Energiewende zählt mittlerweile auch die junge Offshore-Industrie zum typischen Bild. Dass an der Weser jedoch auch der Flugzeugbau eine lange Tradition besitzt, sollte dabei nicht in Vergessenheit geraten. So nahmen die Flugzeugpioniere Henrich Focke und Georg Wulf bereits vor 100 Jahren in Bremen den Betrieb der Focke-Wulf Flugzeugbau AG auf und legten damit den Grundstein für die Entstehung einer Flugzeugindustrie in der Hansestadt. Einige Jahre später folgte mit einem Werk in Nordenham auch der Aufbau eines ebenfalls bis heute existierenden Produktionsstandortes an der Unterweser. In dieser Ausgabe liefern wir daher eine geschichtliche Rückschau sowie einen aktuellen Blick auf die heutigen Airbus-Werke beziehungsweise auf den Luft- und Raumfahrtstandort Bremen. Mit neuem Betreiber und neuer Geschäftsführung ist zudem die besucherstärkste touristische Attraktion des Landes Bremen ins neue Jahr gestartet. Wir haben die Geschäftsführerin Ingrid Hayen nach den Perspektiven der Wissens- und Erlebniswelt befragt. Klimaschutz und Energiewende mit neuen Treibstoffen für Schiffe wie andere Fahrzeuge nehmen erneut auf mehreren Seiten Raum ein. Nachhaltigkeit und Umweltschutz haben jedoch nicht allein energetische Aspekte. Nach wie vor geht es auch um die Reduzierung von Kunststoffabfällen und die Verminderung schädlicher Emissionen. Der Feuerwerkshersteller Comet und der Bleihüttenbetreiber Glencore haben hier Schritte nach vorn gemacht. Und wem bei Eleganz, Ästhetik und Geschwindigkeit das Herz aufgeht, dem sei der Bericht über die Bremerhavener Yacht-Konstrukteure von Judel, Vrolijk & Co. ans Herz gelegt.

Ihr Christian Heske



## 100 Jahre Flugzeugbau an der Weser 4/5

Die Pioniere Henrich Focke und Georg Wulf begründen Luftfahrtära



## Neue Energie

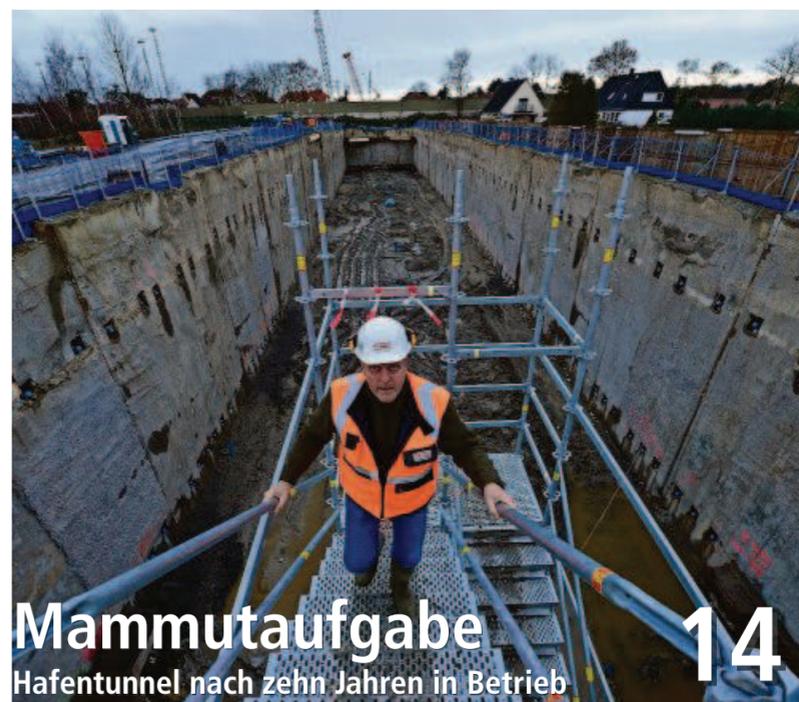
### Wasserstoff-Projekte

8



## Nachhaltiges Silvester 12

Comet setzt auf plastikfreies Feuerwerk



## Mammutaufgabe 14

Hafentunnel nach zehn Jahren in Betrieb

### Schifffahrt

» Auto-Carrier läuft mit LNG

Dreifach-Premiere am Autoterminal in Bremerhaven: neuer Kunde, neues Schiff und dann auch noch die erste Betankung eines Frachters mit Flüssigerdgas (LNG) im Hafen. Die Jungfernfahrt der „CMA CGM Indianapolis“ der französischen Reederei CMA CGM wird gefeiert im Überseehafen.

6

### Finanzen und Recht

» Arbeitskleidung und der Fiskus

Die Aufwendungen für die Beschaffung typischer Arbeitskleidung durch Angestellte können als Werbungskosten von der Steuer abgesetzt werden. Aber was ist eigentlich „wegen der Eigenart des Berufs nötige“ Arbeitskleidung? „Die Grenzen sind hier oft nicht leicht zu ziehen“, so die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen.

10

### Offshore-Windenergie

» Großinvestition in Cuxhaven

Siemens Gamesa will bis zu 135 Millionen Euro in sein Windkraft-Werk in Cuxhaven investieren, um dort mehr Windturbinen zu produzieren. Der Weltkonzern rüstet sich für die Energiewende. Dabei kommt es trotz der riesigen Turbinen auf Millimeter an.

7

### Tourismus

» Interview zum Klimahaus

Das Klimahaus in Bremerhaven ist die besucherstärkste touristische Einrichtung im Land Bremen. Seit dem 1. Januar trägt der Windpark-Unternehmer Klaus Meier als Betreiber die Verantwortung für die Weiterführung. Neue Geschäftsführerin ist Ingrid Hayen. Im Interview spricht sie über den Ausbau der Wissens- und Erlebniswelt.

11

### Service

» Beratung zur Klimaneutralität

Die Unternehmen im Land Bremen sollen weniger Energie verbrauchen und weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen. Immerhin will das Land bis 2038 die Klimaneutralität erreichen. Energiekonsens, die Klimaschutzagentur für das Land, will den Unternehmen helfen: Sie bietet kostenlose Energieanalysen an.

9

### Umweltschutz

» Abschied vom „Bleisauger“

Zweieinhalb Jahre lang war eine Spezialkehrmaschine im Auftrag des Bleihüttenbetreibers Glencore in den Straßen des Nordenhamer Stadtteils Friedrich-August-Hütte unterwegs. Mit dem Jahreswechsel hat das Unternehmen die Maschine abgezogen - wegen guter Werte.

12



## Yacht-Schönheiten 16

Judel, Vrolijk & Co. segeln auf Erfolgskurs

### Forum

» Wirtschaftsdialog in Seestadt

Es geht um den Austausch, neue Impulse und den Blick hinter die Kulissen: „Innovate to Elevate: Zukunftsimpulse durch Digitalisierung, KI und Automatisierung“ lautet am 16. und 17. August das Thema des 7. Bremerhavener Wirtschaftsdialogs. Unternehmen können Partner der Veranstaltung werden.

13

### Unternehmen

» Erhebliche Konjunktur-Sorgen

Die Wirtschaft kämpft mit schwierigen Rahmenbedingungen: Dazu zählen geopolitische Gefahren und Bürokratie, fehlende Fachkräfte, Energie- und Rohstoffpreise sowie wachsende Arbeitskosten. Das sind die Ergebnisse der Konjunkturumfrage der Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven zum Jahresbeginn 2024.

15

## IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region, eine Beilage der NORDSEE-ZEITUNG Ausgabe März 2024

**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 ... Flugzeuge



Joachim Betker ist Leiter des Bremer Airbus-Werks. Im Interview spricht er über die aktuelle Situation und über die Perspektiven der Luftfahrtbranche.

Foto: Lindner Fotografie Linzer Strass/Airbus

Von Reinhard Wirtz

Bremen blickt auf 100 Jahre Flugzeugbau zurück. Den Start markiert der 2. Januar 1924. An diesem Tag nahm die Focke-Wulf Flugzeugbau AG in Bremen ihren Betrieb auf. Heute betreibt Weltmarktführer Airbus in Bremen den zweitgrößten Produktionsstandort in Deutschland auf dem Areal der einstigen Focke-Wulf Flugzeugbau AG. Airbus-Standortleiter Joachim Betker wirft einen Blick auf Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

**Airbus hat Bremens Luftfahrtgeschichte entscheidend mitgeprägt. Welche Faktoren waren aus Ihrer Sicht ausschlaggebend für die Erfolge auf diesem Weg?**

Ich finde den Pioniergeist der Gründer beeindruckend, und das findet sich in der DNA des Standortes auch heute noch wieder. Immer wieder den Mut aufzubringen für neue Technologien, für neue Schritte, für neue Prozesse, auch in schwierigen Zeiten. Entscheidend ist ja immer die Kompetenz aller Beteiligten - und natürlich ein Rückhalt in Politik und Gesellschaft.

**Airbus hat sich in Bremen breit aufgestellt. Kann man sagen, dass dieses Portfolio die besonderen Standortkompetenzen reflektiert? Und welche Bedeutung haben diese Kompetenzen industriell für den Luftfahrtbereich?**

Eine hohe Relevanz, sonst wären wir nicht da. Wir arbeiten in einem internationalen Konzern, das gilt für alle Geschäftsbereiche. Im Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge haben wir hier in Bremen einen starken Engineering-Standort, zum Beispiel mit dem Bereich Materialien und Prozesse im Forschungs- und Technologiezentrum Ecomat. Stark vertreten ist auch der Bereich Frachtladesysteme, sowohl bei der A400M als auch in der zivilen Sparte. Die Hoch-

auftriebssysteme, ohne die kein Flugzeug fliegt, sind ein weiterer wesentlicher Schwerpunkt, den es nur in Bremen gibt. Zusätzlich forschen wir in Bremen am Thema Fliegen mit Wasserstoff. Der Umstand, dass unsere Kolleginnen und Kollegen von der Raumfahrt auch hier am Standort sind, hilft uns dabei sehr. Das alles sind Kernkompetenzen, die Bremen stärken innerhalb eines großen Verbundes in unserem internationalen Konzern.

**Welche Themen sind aus Sicht von Airbus für die nächsten Dekaden von besonderer Bedeutung, und welche Konsequenzen zieht Airbus daraus für die weitere Entwicklung des Standortes?**

Wir leisten einen wesentlichen Beitrag im Verbund des Gesamtkonzerns, darauf sind wir stolz. Die Themen Frachtladesysteme und Hochauftriebssysteme gibt es nur in Bremen, gleiches gilt für die Flugphysik mit den Kompetenzen im Bereich Materialien und Prozesse im Ecomat. Das alles sind sehr spezifische Kompetenzen in der Zivilflugzeugsparte, die auch einmalig im Konzern sind. Auch die Entscheidung, hier Ende 1967 die Erno Raumfahrttechnik GmbH zu etablieren, war ein mutiger Schritt. Wer hätte damals gedacht, dass Raumfahrt eine so große Bedeutung erlangen würde? Heute sind wir einer der großen Raumfahrtstandorte in der Republik.

**Airbus arbeitet vor Ort eng mit diversen Partnern zusammen, darunter auch mit der WFB Wirtschaftsförderung Bremen, beispielsweise im Forschungszentrum Ecomat. Welche Potenziale sieht Airbus in Bremen in derartigen Kooperationen?**

Das Ecomat ist ein Paradebeispiel für eine sehr gelungene Zusammenarbeit zwischen der Politik, universitären Einrichtungen und Airbus. Im Ecomat gibt es verschiedene Partner. Als große Laboreinrichtung für Materialtests ist die Einrichtung maßgeschneidert auf die Bedürfnisse dieser Partner und von Airbus. Was hier von uns in Verbindung mit IFAM, FIBRE und DLR erforscht und erarbeitet wird, das findet sowohl bei Airbus als auch international eine hohe Anerkennung. Das wollen wir fortsetzen. Zudem haben wir das Zero Development Centre hier in Bremen und entwickeln dort Tanksysteme mit einem hohen Bedarf an Forschung und Materialqualifizierung für Komponenten zum Thema Wasserstoff. Wir wollen das, was wir im Ecomat haben und was seit mehreren Jahren erfolgreich läuft, weiter ausweiten und die Forschungen zum Thema Wasserstoff intensivieren. Darum geht es bei der Diskussion über eine Erweiterung des Ecomat. Wir nennen das Ecomat Hydrogen Campus. Dazu läuft gerade eine Konzeptphase unter der Führung der WFB.

**Es heißt, Airbus wolle angesichts wieder anziehender Konjunktur im Flugzeugbau weltweit 13.000 neue Stellen schaffen. Worauf beruhen diese Einschätzungen und was bedeuten sie für den Standort Bremen?**

Wir sehen eine Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie mit einem enormen Nachholbedarf. Die Situation der Airlines ist jetzt wieder deutlich besser, der Flugverkehr ist wieder nahezu normal. Daher haben wir eine gute und

robuste Nachfrage nach unseren Modellen. Mit der Perspektive von 13.000 Beschäftigten in Summe konzernweit haben wir in Deutschland rund 3500 Mitarbeitende neu eingestellt, ebenso in Frankreich. Das Gros entfällt auf die Produktion und Endmontage. Und auch in Bremen haben wir 2023 mehr als 100 Kolleginnen und Kollegen neu eingestellt.

**Wie schwierig ist es für Sie, Ihren Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften vor Ort zu decken und zu halten?**

Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir viele Bewerbungen haben, aus dem Land Bremen, aus der Region und aber auch national und international. Als Arbeitgeber hat Airbus einen guten Ruf. Junge Menschen, die sich bei uns bewerben, sind interessiert an Luft- und Raumfahrt, daher haben wir grundsätzlich eine relativ gute Ausgangslage. Gleichzeitig sind wir aber genauso betroffen wie alle anderen von dem Mangel an jungen Menschen, vor allem jungen Frauen, die sich für technische Fächer interessieren. Wir sind attraktiv und haben relativ viele überregionale Kandidaten und Kandidatinnen, gleichzeitig sind wir immer noch aktiv auf der Suche, um natürlich auch die Besten für uns zu gewinnen. Wir machen viel im Employment-Marketing hier in der Region, aber auch national und international.

**Wünschen Sie sich mehr Unterstützung dabei in der Region?**

Ich glaube, die Begeisterung für technische Fächer, die MINT-Disziplinen, das ist ein grundsätzliches Thema, das gesellschaftlich, politisch, und langfristig angegangen werden muss. Ja, wir wünschen

uns Unterstützung bei dieser langfristigen Aufgabe.

**In welcher Weise verändern die fortschreitende Digitalisierung und der zunehmende Einsatz von KI den Bedarf und die Anforderungen an die Arbeitskräfte in der Luftfahrtindustrie? Hat Airbus dazu Untersuchungen angestellt?**

KI hat eine hohe Relevanz für unser Unternehmen. Perspektivisch geht es im ersten Schritt erst mal um Big Data und Data Analytics. Die Dinge werden immer schnell vermisch: Was Data Analytics ist, ist nicht automatisch KI. Wir haben ein großes Feld in der Datenanalyse und Datenaufbereitung, und der nächste Schritt ist dann KI, den gehen wir ebenfalls an.

**Machen Sie eigene Untersuchungen zu den Qualifikationsprofilen für künftige Arbeitsplätze in diesem Zusammenhang?**

Ja, wir haben unsere Ausbildungsprofile angepasst. In diesem Jahr beschäftigen wir 70 Auszubildende und Duale Studierende. Insgesamt beschäftigen wir über 250 junge Menschen, die bei uns in der Ausbildung oder im dualen Studium sind. In den vergangenen Jahren haben wir innerhalb der Ausbildung den Bereich IT noch einmal deutlich gestärkt. 50 junge Menschen über die verschiedenen Jahrgänge hinweg werden bei uns in dieser Fachrichtung ausgebildet. Airbus bietet den großen Vorteil, dass Beschäftigte bei uns Flugzeugbau und IT verbinden können. Das ist für viele Menschen attraktiv, die zwar in der IT arbeiten, aber auch ein richtiges Produkt sehen wollen. In der Produktion, im Engineering und im Testing gibt es zahlreiche Anwendungen dafür.

**» Ich finde den Pioniergeist der Gründer beeindruckend, und das findet sich in der DNA des Standortes auch heute noch wieder. «**

Joachim Betker, Airbus-Standortleiter



Produktion einer Tragfläche für die A330neo im Bremer Airbus-Werk.

Foto: Deuter/Airbus



Luftaufnahme des Bremer Airbus-Werkes. Am unteren Bildrand ist ein Beluga-Transporter zu sehen, mit dessen Hilfe Airbus große Flugzeugbauteile zu anderen Produktionsstätten fliegt.

Foto: Lindner-Fotografie/Airbus

# Vor einem Jahrhundert startet die Bremer Luftfahrt-Ära

Vor 100 Jahren nahmen die Flugzeugpioniere Henrich Focke und Georg Wulf in Bremen den Betrieb der Focke-Wulf Flugzeugbau AG auf. Sie begründeten damit eine neue Ära der Luftfahrt in der Hansestadt. Heute stellt die Luft- und Raumfahrtbranche mit dem Airbus-Werk im Zentrum einen wesentlichen Pfeiler nicht nur der Bremer Wirtschaft dar. Auch in Nordenham-Einswarden werden seit 1934 Luftfahrzeuge gebaut. Tausende Mitarbeiter produzieren in den beiden Werken seit Jahrzehnten Bauteile für den Flugzeughersteller Airbus.



Henrich Focke wird im Jahre 1890 geboren und beschäftigt sich schon als Gymnasiast mit der Flugtechnik. Focke baut Flugmodelle, mit denen er am Weserufer erste Luftsprünge macht. Seine ersten Flugversuche unternimmt er mit einem Gleiter eigener Konstruktion, später fliegt er auf dem Exerzierplatz Neuenlander Feld, wo sich noch heute der Bremer Flughafen befindet. In einem kleinen Schuppen baut Focke seine ersten Luftfahrzeuge - 1912 klappt der erste Motorflug. Sein ebenfalls flugverrückter Freund Georg Wulf hilft ihm bei der Entwicklung der Flugzeuge. Die Fertigstellung des ersten Modells der beiden Flugzeugkonstruktoren wird jedoch durch den Beginn des Ersten Weltkriegs unterbrochen.

Die A7, genannt Storch, war das erste von Focke und Wulf in Bremen gebaute Verkehrsflugzeug auf dem Neuenlander Feld. Durch diesen erfolgreichen Erstflug haben Henrich Focke und Georg Wulf den historischen Grundstein für den Flugzeugbau in Bremen gelegt.

Am 2. Januar 1924 nimmt die Focke-Wulf Flugzeugbau AG den Betrieb auf. Sie entsteht aus der 1923 gegründeten Bremer Flugzeugbau AG. Bereits im Juni 1924 verließ das erste Flugzeug unter dem Namen Focke-Wulf A16 - ein leichtes Passagierflugzeug für maximal drei Passagiere - die Werkhalle auf dem Neuenlander Feld. Dieses Ereignis kann als Geburtsstunde des kommerziellen Flugzeugbaus in Bremen gelten. Die A16 wurde unter anderem im Bäderdienst zwischen Bremen und den Ostfriesischen Inseln eingesetzt. Für Georg Wulf endet seine Flugleidenschaft tragisch: Mit der Focke-Wulf F19a Ente, einem von Focke-Wulf 1926 entwickelten Flugzeug, stürzt Georg Wulf am 1927 bei einem Erprobungsflug ab und wird tödlich verletzt. Auf Druck der Reichsregierung übernimmt Focke-Wulf das Berliner Albatros Flugzeugwerk. Das Unternehmen wird zu einem wehrwichtigen Großbetrieb. Aber

Focke weigert sich, für die Nationalsozialisten Kampfflugzeuge in Großserie zu bauen, und wird deshalb aus der Firma gedrängt. Er spezialisiert sich auf die Entwicklung von Hubschraubern. 1936 stellt Focke der Welt den ersten, in allen Aspekten funktionstüchtigen Hubschrauber Fw61 vor. 1937 wird die Firma Focke, Achgelis & Co. gegründet. Die Firma mit Sitz in Hoykenkamp bei Delmenhorst spezialisiert sich auf Konstruktion und Bau von Hubschraubern.

## Produktionsbedarf durch Aufrüstung

Derweil sorgte die Aufrüstung des Deutschen Reiches auch an der Unterweser für die Schaffung von Produktionskapazitäten im Flugzeugbau: 1935 wird die ehemalige Frerichs-Werft in Nordenham-Einswarden von einer 1934 neu gegründeten Tochter der Bremer Großwerft AG Weser übernommen, der Weser Flugzeugbau GmbH (Weserflug).

Focke-Wulf gelangen bemerkenswerte Entwürfe: Noch als zivile Passagiermaschine präsentiert der Bremer Hersteller die viermotorige Langstreckenmaschine Fw200 Condor, das damals modernste Großraumflugzeug der Welt, das nach nur einem Jahr Entwicklungszeit in Bremen 1937 seinen Erstflug absolviert. Doch nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs dienen sämtliche Kapazitäten zur Flugzeugproduktion der Rüstung. Die Struktur der Condor wird

verstärkt, damit die Maschine als bombentragender Seefernaufklärer dienen kann. Die Fw190, genannt Würger ist ein deutsches Jagdflugzeug, das bei Focke-Wulf in Bremen unter der Leitung von Kurt Tank entwickelt wird und ab 1942 als Standardjäger der Luftwaffe eingesetzt wird. Weihe 50 und Kranich III waren Segelflugzeuge, mit denen Focke-Wulf 1952 in Bremen die Entwicklung und Produktion von Flugzeugen nach dem Krieg beginnt. Erster Großauftrag für Focke-Wulf nach Wiederfreigabe des Flugzeugbaus in Deutschland: 190 Flugzeuge vom Typ Fw P 149D werden als Schulungs- und Kurierflugzeuge für die Bundeswehr in Lizenz von Piaggio in Bremen gefertigt und betreut.

Durch die Fusion von Weserflug und Focke-Wulf entsteht 1963 das erste Großunternehmen der deutschen Luftfahrt-Industrie nach dem Zweiten Weltkrieg unter der neuen Bezeichnung Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW). Zum Zeitpunkt der Fusion verfügt VFW über rund 7000 Beschäftigte. Die Militärtransportmaschine Transall C-160 ist ein deutsch-französisches Gemeinschaftsprojekt, an dem von deutscher Seite vor allem die Firmen VFW Bremen und Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB) beteiligt sind. Der Erstflug der in Lemwerder endmontierten Transall findet 1963 statt.

Am 20. November 1964 fusioniert die Firma Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH mit



Henrich Focke wurde von den Nationalsozialisten aus seinem eigenen Unternehmen gedrängt - später widmete er sich dem Hubschrauberbau. Fotos: Henrich Focke Familienarchiv, Airbus

## Investitionen im Nordenhamer Werk

Von Christoph Heilscher

Airbus boomt. Ein Rekord jagt den nächsten. In den Auftragsbüchern stehen 8598 Bestellungen. Was das für den Airbus-Standort Nordenham bedeutet, dazu äußert sich jetzt im Gespräch mit unserer Zeitung Werkleiter Alexander Gloxin. Airbus hat die Corona-Krise hinter sich gelassen, wie ein Phönix, der aus der Asche steigt. Auf die Tristesse folgt ein Hochlauf, der die Mitarbeiterzahl im Nordenhamer Werk auf eine neue Rekordhöhe steigen lassen wird. 3000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählt die aktive Belegschaft aktuell. Aktive Belegschaft heißt: ohne Altersteilzeiter und Langzeitranke. 550 Arbeitsverträge wurden im zurückliegenden Jahr im Nordenhamer Airbus-Werk unterzeichnet. Ein Teil der Neueinstellungen hat Mitarbeiter ersetzt, die gegangen sind. Aber es wurden auch 300 neue Jobs geschaffen. Werkleiter Alexander Gloxin geht davon aus, dass sich die Personalentwicklung im neuen Jahr im gleichen Rahmen bewegen wird. In Zahlen ausgedrückt heißt das: rund 300 weitere neue Jobs. Damit wird die Mitarbeiterzahl auf 3300 steigen. Auch das wäre ein neuer Rekord für Airbus.

### Neue Produktionslinie in Betrieb

Treiber des Höhenflugs ist vor allem die große Nachfrage nach Flugzeugen der A320-Familie. Das sind Flugzeuge mit rund 150 bis zu 250 Sitzplätzen. Mit der A321neo hat Airbus eine Variante mit einem deutlich reduzierten Kerosinverbrauch auf den Markt gebracht, und die A321XLR, die im zweiten Quartal 2024 in Dienst gestellt werden soll, ist ein „kleines“ Flugzeug mit besonders großer Reichweite. Die A321XLR kann auf Interkontinentalflügen eingesetzt werden. Beide Modelle verkaufen sich sehr gut. Von den rund 8.600 Flugzeugen in den Bestellbüchern von Airbus entfallen 7200 auf die A320-Familie.

Um der Nachfrage gerecht zu werden, will Airbus die Zahl der monatlich produzierten Flugzeuge der A320-Familie bis 2026 auf 75 im Monat erhöhen. Ende 2022 waren es 45. Das ist die letzte veröffentlichte Zahl. In Nordenham ist im vergangenen Oktober eine neue Produktionslinie für Rumpfschalen der A320-Familie in Betrieb genommen worden, die Flow Line 2. Das ist nicht die einzige Investition. Werkleiter Gloxin spricht von insgesamt zwölf Bauprojekten, die in den nächsten vier Jahren umgesetzt werden sollen - vom Neubau ganzer Hallen bis zu Anbauten und Umbauten. Auch die Lehrwerkstatt wird erweitert. Airbus hat die Zahl der Auszubildenden



Für die Produktion von Rumpfschalen für Flugzeuge der A320-Familie hat Airbus im Nordenham eine neue Produktionsstraße in Betrieb genommen. Foto: Heilscher

deutlich erhöht auf mittlerweile 53 im Jahr. Ab diesem Spätsommer soll die Zahl noch weiter nach oben gehen. Derzeit verhandeln Geschäftsführung und Betriebsrat über die genaue Zahl. Airbus investiert in Nordenham in den nächsten vier Jahren einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag, sagt Alexander Gloxin. Das Geld fließt in neue Gebäude, aber auch in Technik. Unter anderem werden elf neue Nietautomaten und mindestens zwei NC-Fräsmaschinen angeschafft. Insgesamt sollen 30 neue Anlagen und Stationen installiert werden, um dem Hochlauf gerecht werden zu können.

### Nietautomaten mit neuester Technik

Darüber hinaus werden bereits vorhandene Nietautomaten nach und nach mit neuester Technik ausgestattet. Nordenham sei weltweit einer der Produktionsstandorte der Luftfahrtindustrie mit der größten Anzahl an automatischen Nietanlagen, betont der Werkleiter. Schon im vergangenen Jahr hat Airbus in Nordenham 5000 Flugzeug-Rumpfschalen und Rumpfsektionen gefertigt. Das größte Aufgabepaket gilt es zwar bei der A320-Fertigung zu bewältigen, aber auch die A350 und A330 verkaufen sich gut. Die monatlichen Produktionsraten für diese Langstreckenjets steigen auf zehn beziehungsweise vier Maschinen. Außerdem läuft die Fertigung für den A350-Frachter an.

VFW. Am 9. Mai 1967 absolviert die Fokker F28 Fellowship ihren erfolgreichen Erstflug. Dieses zweistrahlige Mittelstreckenverkehrsflugzeug wird in internationaler Zusammenarbeit gebaut. Der Vorderrumpf, das Rumpheck mit Höhenleitwerk und Seitenleitwerk werden von VFW in Bremen konstruiert und im VFW-Werk Nordenham-Einswarden gefertigt. Die VFW 614 ist dann das erste mit Strahltriebwerken ausgerüstete Passagierflugzeug, das in der Bundesrepublik Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt wird. Der Erstflug erfolgt 1971 in Bremen.

### Gründung von Airbus in Paris

Bereits 1970 wird in Paris die Firma Airbus Industrie als Gemeinschaft selbstständiger Firmen mit Sitz in Toulouse gegründet. Sie ist ein Zusammenschluss der französischen Aérospatiale mit VFW und Messerschmitt Bölkow Blohm. Großbritannien beteiligt sich nicht offiziell, ist aber durch Hawker Siddeley vertreten. Fokker-VFW und Casa steigen bei Airbus Industrie mit ein. Ziel dieser Gründung ist es, die Entwicklung, Fertigung, Verkauf und Kundendienst der A300 zu koordinieren. Es ist der Beginn einer beispiellosen europäischen Erfolgsgeschichte im internationalen Flugzeugbau - sowohl das Bremer als auch das Nordenhamer Flugzeugwerk gehören seit vielen Jahren zu Airbus. Parallel zum Flugzeugbau entwickelt sich in Bremen aber auch das Thema Raumfahrt: Die Astris-Stufe war die dritte Stufe der europäischen Trägerrakete Europa 1,

viel Arbeit also für die Belegschaft, die in den nächsten Jahren noch weiter wachsen dürfte. Woher bekommt Airbus die neuen Leute, nachdem in der Corona-Krise nahezu alle Leiharbeiter gehen mussten und über Aufhebungsverträge weitere rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Standort verlassen haben? Airbus hat den Trumpf, ein gut zahlender Arbeitgeber zu sein.

Vor diesem Hintergrund sind auch Mitarbeiter aus anderen Nordenhamer Industriebetrieben und aus dem Handwerk zu den Flugzeugbauern gewechselt. Doch die sind es nicht allein. „Die meisten Beschäftigten kommen aus einem Umkreis mit einer Stunde Fahrzeit zum Werk“, weiß der Werkleiter. Dabei sucht Airbus vor allem Metallfacharbeiter. Hundert der neuen Beschäftigten sollen als Leiharbeiter anfangen. Airbus steht nicht nur vor der Herausforderung, den Hochlauf bewältigen zu müssen, sondern auch ein klimafreundliches Unternehmen mit klimafreundlichen Produkten zu werden.

2035 soll der erste mit Wasserstoff betriebene Airbus fliegen. Zudem will Airbus an seinen Standorten schon bis 2030 in Summe den Ausstoß an Kohlendioxid um 85 Prozent reduzieren und den Energieverbrauch um 20 Prozent senken. Bezugsjahr ist dabei 2015. Auch in Nordenham ist dieser Weg begonnen worden. Sämtliche Prozesse sollen auf ihren Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß hin überprüft werden, Photovoltaik wird installiert.

mit der ab 1961 Deutschlands Einstieg in die europäische Raumfahrt begann. Diese Stufe begründete die Tradition der Oberstufenentwicklung für alle Ariane-Trägerraketen in Bremen. DFS-Kopernikus sind drei deutsche Fernmeldesatelliten, die in den 1980er-Jahren bei Emo gebaut werden. Das Spacelab, ein wiederverwendbares Raumlabor für wissenschaftliche Experimente, wurde ab 1974 von einem Firmenkonsortium unter der Leitung von Erno in Bremen gebaut. Zwischen 1983 und 1998 flogen Spacelab-Module insgesamt 22 Mal mit dem Space Shuttle mit. Galileo ist ein europäisches Satellitennavigationssystem. Die Bremer Firma OHB-System AG ist an der Entwicklung von bisher 22 der 30 vorgesehenen Satelliten beteiligt.

## Luft- und Raumfahrt in Bremen

» In der Bremer Luft- und Raumfahrtbranche erwirtschaften mehr als 140 Unternehmen und 20 Institute mit rund 12.000 Beschäftigten pro Jahr über vier Milliarden Euro. Bremen hat gemessen an den Einwohnern die höchste Luft- und Raumfahrtbeschäftigungsdichte in Deutschland. Maßgeblich beteiligt daran sind führende Industrieunternehmen wie die Airbus Group, Rheinmetall Defence Electronics, OHB und deren Zulieferbetriebe. Eine Vielzahl an Studien- und Ausbildungsgängen stellen Aus-

und Weiterbildung sicher. Die Spitzenforschung am Standort unterstützt dies in den Werkstoffwissenschaften und Fertigungstechnologien, Raumfahrtssystemtechnik und -forschung, Erdfernerkundung, Bionik, Robotik und vielem mehr. Wesentliche Produkte aus Bremen sind die Flügelstruktur der Airbus-Flugzeuge, die Ariane-Oberstufe oder das Satellitennavigationssystem Galileo. Vertreten wird die Luft- und Raumfahrtbranche in Bremen vom Verband Aviaspace Bremen e.V.

## Der Airbus-Standort Bremen

» Das Bremer Airbus-Werk konstruiert und montiert die Tragflächen für die Langstreckenflugzeuge A330 und A350.

» In Bremen befindet sich das Zentrum für die Entwicklung und Produktion von Hochauftriebsystemen für alle Airbus-Programme.

» Der zweitgrößte deutsche Airbus-Standort mit rund 4500 Mitarbeitern ist maßgeblich an der Entwicklung und Produktion des Transportflugzeugs A400M beteiligt.

» Darüber hinaus werden in Bremen Frachtladesysteme für die gesamte Flotte von Airbus entwickelt.

» Neue Technologien werden in den Bereichen Material- und Prozessentwicklung erforscht und zur Reife gebracht, maßgeblich im Forschungs- und Technologiezentrum Ecomat.

» Airbus widmet sich in Bremen intensiv dem Einsatz von Wasserstoff für das („grün“ fliegende) Flugzeug der Zukunft.

Von Thorsten Brockmann

Die französische Reederei CMA CGM - mit 628 Schiffen die Nummer drei der weltgrößten Containerreedereien - steigt nun auch ins RoRo-Geschäft ein. Vier Schiffe wurden bestellt, um künftig pro Jahr 140.000 Fahrzeuge zwischen Asien und Europa zu bewegen. Die „CMA CGM Indianapolis“ ist das erste der Serie und lag auf ihrer Jungfernfahrt am Bremerhavener Autoterminal. 849 Autos hat das nagelneue Schiff mitgebracht, gut 3700 aus europäischer Produktion nimmt es mit. Dabei ist auf den zwölf Decks noch viel mehr Platz: nämlich für bis zu 7000 Fahrzeuge.

Gefeiert wurde der Erstanlauf direkt an der Kaje - mit einer offiziellen Plakettenübergabe der BLG an den Kapitän des RoRo-Schiffes. Ursprünglich stammt dieser traditionelle Tausch von Plaketten zwischen Stadt und Schiff aus der Kreuzfahrt, um die Verbundenheit auszudrücken. Aber darauf setzt auch Mirja Nibbe: „Wir wollen künftig alle zwei Monate hier sein“, sagt die Geschäftsführerin von CMA CGM Deutschland. Ihr Unternehmen wolle den Markt ausbauen, mit der Ankunft der „CMA CGM Indianapolis“ in Bremerhaven breche für die Reederei eine neue Ära an. Die Franzosen haben erst vor einem Jahr einen Automobillogistiker gekauft, ihre ersten vier Schiffe haben sie aber noch komplett an Hyundai Glovis verchartert.

Das mit einem LNG-Hybridantrieb ausgestattete RoRo-Schiff bunkert in Bremerhaven erstmals LNG. Ein Tankschiff ging dazu längsseits, pumpte das Gas elf



Das LNG-Tankschiff „Kairos“ hat erstmals im Bremerhavener Hafen verflüssigtes Erdgas übergeben: an den Neubau „CMA CGM Indianapolis“, bevor er zurückgefahren ist nach Singapur. Foto: Scheer

## Auto-Transporter tankt Flüssigerdgas

Dreifach-Premiere am Autoterminal in Bremerhaven: neuer Kunde, neues Schiff und dann auch noch die erste Betankung eines Frachters mit LNG im Hafen. Die Jungfernfahrt der „CMA CGM Indianapolis“ wird gefeiert im Überseehafen.

Stunden lang um. Die 2800 Kubikmeter reichen, damit das Schiff nach einem kurzen Stopp in Southampton nonstop bis nach Singapur fahren kann. Die „Indianapolis“ unterstreiche das Engagement des Unternehmens, bis zum Jahr 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, sagt Nibbe.

CMA CGM gilt als Pionier beim Einsatz von LNG-Schiffen und war die erste Reederei, die 2017 LNG-betriebene Schiffe bestellt hat und auch Biokraftstoffe eingesetzt hat. „Dadurch konnten wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen im vergangenen Jahr um eine Million Tonnen redu-

zieren.“

Die Reederei habe erst im vergangenen Jahr den „Green Focus Award“ der Häfen im Lande Bremen in gleich zwei Kategorien gewonnen, sagt Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe - für die emissionsärmsten Flotte und das emissi-

onsärmste Schiff, dass 2023 an der Stromkaje festgemacht hat. LNG setzt viel weniger Luftschadstoffe frei als herkömmlicher Schiffsdiesel. „Das bestätigt uns auf unserem Weg hin zum klimaneutralen Hafen“, meint Howe. Umweltschützer kritisieren inzwischen allerdings auch LNG. Das verflüssigte Erdgas sei zwar besser für die Luft, aber trotzdem schlecht fürs Klima, weil Methan freigesetzt werde. Das habe eine 86-Mal stärkere Klimawirkung als CO<sub>2</sub>, urteilt der Naturschutzbund NABU. Die fast 200 Meter lange „CMA CGM Indianapolis“ verfügt aber über ein Hybridantriebssystem, kann also auch einen Elektroantrieb samt Batterie-Technik nutzen.

Bremerhaven läuft CMA CGM schon lange an - bisher in erster Linie im Containerbereich. BLG-Vorstand Matthias Magnor ist froh, die Franzosen auch überzeugt zu haben, das Autoterminal hier anzulaufen.

## Bequem, sicher und entspannt auf Dienstreise gehen

- Anzeige -

Team vom Autohaus Bobrink sieht im BMW X3 den perfekten Begleiter für Firmenkunden - Passend dazu gibt es ein umfassendes Service-Paket rund ums Auto

Wer beruflich viel unterwegs ist, schätzt Komfort in seinem Auto. Die BMW X Serie zeichnet sich durch ein sportliches und robustes Design und trifft dabei auf kompromisslose Performance. Sie ist damit auch eine gute Wahl als Dienstwagen, findet das Team vom Autohaus Bobrink und empfiehlt den BMW X3 xDrive20i: „Er lässt keine Wünsche offen.“

Obwohl der BMW X3 größer als sein Vorgänger ist, wiegt er trotzdem weniger. Das macht ihn besonders agil. Das Cockpit ist modern animiert und lässt sich per BMW-Gestiksteuerung bedienen. Die Fahrerassistenzsysteme gehören zum Besten ihrer Art. „Der SUV bietet einen angenehmen Fahrkomfort bei längeren Strecken und ist somit der perfekte Begleiter für Dienstreisen. Mit diesem SUV erkunden Sie die Welt dank der übersichtlichen Sitzposition, dem intelligenten BMW Allradantrieb xDrive und den sparsamen

Motoren auf eine neue und aufregende Art und Weise“, heißt es vom Autohaus Bobrink. Zudem bietet das Fahrzeug eine Anhängerkupplung mit schwenkbarem Kugelkopf, das M Sportpaket, einen Parking Assistant, eine Sitzheizung vorne und vieles mehr.

### „Kunde bleibt sorgenfrei“

Passend dazu bietet das Autohaus ein umfassendes Service Paket, ganz nach dem Motto „Relax. We care.“ „Ob Ölwechsel, Räderwechsel, oder bei einem Unfallschaden, dank des BMW Proactive Care können Sie sich entspannt zurücklehnen“, heißt es von Bobrink. Somit brauche sich der Kunde keine Gedanken mehr zu machen: „Um den Servicetermin, den er vielleicht vergessen hat; um die Warmmeldung, zu der er vielleicht Fragen hat. Wir kümmern uns auch um den Ölwechsel und den Räderwechsel, sodass der Kunde es nicht tun

muss.“ So gibt es unter anderem einen automatischen Terminvorschlag bei Wartungs- und Reparaturbedarf, beschleunigte Abläufe durch Problemlösung und Wartung aus der Ferne sowie digitale Serviceerlebnisse und die My BMW App.

„Proactive Care ist mehr als ein Produkt. Es ist ein Versprechen. Wir lassen Sie nicht im Stich - sodass sie loslassen können“, bewirbt das Autohaus Bobrink das Service-Paket und weist noch auf einen weiteren Vorteil hin: „Mit dem BMW Connected Drive Vertrag ist dieser Service komplett kostenfrei.“

Für weitere Informationen und Fragen steht das Team vom Autohaus Bobrink gerne zur Verfügung.

➔ **Weitere Informationen** zur Bobrink-Gruppe finden sich im Internet. [www.bobrink.de](http://www.bobrink.de)



Der BMW X3 ist eine gute Wahl als Dienstwagen, heißt es vom Autohaus Bobrink.



THE X3

Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

Freude am Fahren.

### UNSER ANGEBOT FÜR SIE.

Kraftvoll, sportlich, komfortabel: Der BMW X3 ist ein Statement der Unabhängigkeit. Jede Fahrt eröffnet unbegrenzte Möglichkeiten – und Freiheit auf jeder Strecke.

#### BMW X3 xDrive20i

Saphirschwarz metallic, Innen- und Außenspiegelpaket, Sportsitze vorne, Sitzheizung vorne, M Sportpaket, M Sportfahrwerk, M Lederlenkrad, M Dachhimmel u.v.m.

#### Finanzierungsbeispiel der BMW Bank GmbH: BMW X3 xDrive20i

Fahrzeugpreis:	51.640,16 EUR	Nettodarlehensbetrag:	43.140,16 EUR
Anzahlung:	8.500,00 EUR	Sollzinssatz p.a.:	4,88 %
Laufzeit:	36 Monate	Effektiver Jahreszins:	4,99 %
<b>35 mtl. Raten à:</b>	<b>398,95 EUR</b>	Darlehensgesamtbeitrag:	48.855,25 EUR
<b>zzgl. Zielrate (36. Rate):</b>	<b>34.892,00 EUR</b>		

Ein unverbindliches Finanzierungsbeispiel der BMW Bank GmbH, Lilienthalallee 26, 80939 München. Stand 02/2024; Alle Preise inkl. der gegebenenfalls der gesetzlich anfallenden Umsatzsteuer. Dieses Beispiel gilt nicht für Verbraucher. Es richtet sich ausschließlich an selbständige und gewerbliche Kunden. Nach den Darlehensbedingungen besteht die Verpflichtung, für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen.

Wir vermitteln Leasingverträge und Finanzierungsverträge ausschließlich an die BMW Bank GmbH, Lilienthalallee 26, 80939 München.

Zzgl. 1.490,00 EUR für die Überführung (inkl. MwSt.). Angebot gültig nur solange der Vorrat reicht. Fehler, Zwischenverkauf, Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

BMW X3 xDrive20i: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts: - (NEFZ); außerorts: - (NEFZ); kombiniert: - (NEFZ); 7,7 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 176 (WLTP); Effizienzklasse (NEFZ): -; Leistung: 135 kW (184 PS); Hubraum: 1.998 cm<sup>3</sup>; Kraftstoff: Benzin.

Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Für seit 01.01.2021 neu typgeprüfte Fahrzeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Zudem entfallen laut EU-Verordnung 2022/195 ab 01.01.2023 in den EG-Uber-einstimmungsbeschlüssen die NEFZ-Werte. Weitere Informationen zu den Messverfahren WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.bmw.de/wltp](http://www.bmw.de/wltp)

#### Autohaus Bobrink

Am Lunedeich 182 27572 Bremerhaven Tel. 0471 90084-0	Stresemannstr. 319 27580 Bremerhaven Tel. 0471 98280-0	Papenstr. 152 27472 Cuxhaven Tel. 04721 7450-0	Henri-Dunant-Str. 1 28329 Bremen Tel. 0421 43646-0	Am Robenfeld 7-9 28757 Bremen Tel. 0421 66056-0	Ritterhuder Str. 56 27711 Osterholz-Scharmbeck Tel. 04791 96406-0
--	--	--	--	---	---

[www.bobrink.de](http://www.bobrink.de)

**BOBRINK**  
GRUPPE  
IHR FAIRER PARTNER

## BLG Logistics: Abrissarbeiten für Schwerlast

Im nördlichen Bereich des ehemaligen Motorenwerke-Geländes in Bremerhaven sind die Abrissarbeiten am alten Gebäudebestand unverkennbar: BLG Logistics reagiert mit der Anmietung der Flächen auf die gestiegene Nachfrage im Schwerlastbereich. Bis 2026 plant BLG Logistics, eine High & Heavy-Factory für technische Dienstleistungen in Bremerhaven zu entwickeln. Die anzumietenden Frei- und Hallenflächen, inklusive der bereits installierten Kräne, ermöglichen die Montage und Demontage von Großanlagen. Die Fläche grenzt dabei direkt an die Autoterminal-Flächen der BLG im Kaiserhafen. Foto: Scheer



Von Inga Hansen

An der Elbmündung in Cuxhaven stehen die riesigen Windturbinen Spalier, jede so schwer wie ein Airbus A380. Die Giganten, die hier auf ihre Verschiffung warten, zählen zu den größten Windrädern, die heutzutage gebaut werden. Die Turbinen sind das Herzstück der Anlage, zusammengesetzt mit Türmen und Rotorblättern bilden sie die Offshore-Wind-Riesen, die weit draußen im Meer Strom liefern.

Die Ungetüme, die im Cuxhavener Werk von Siemens Gamesa produziert werden, haben bisher eine Leistung von 11 Megawatt (MW). Jetzt werden dort Turbinen gebaut, die 14 Megawatt bringen. Doppelt so viel wie vor sieben Jahren, als Siemens mit seiner Windrad-Produktion in Cuxhaven begonnen hat, erzählt Dr. Jochen Eickholt, Chef von Siemens Gamesa, stolz. Die Turbinen werden verschifft, nach Schottland, wo sie im neu entstehenden Windpark Moray West aufgestellt werden.

### Förderung von Land und Bund

Bund und Land geben 27 Millionen Euro dazu, damit Siemens seine Turbinen-Fabrik modernisieren und die Produktion ankurbeln kann. Das ist nötig, damit Deutschland seine Energiewende stemmen kann. In den vergangenen 20 Jahren sind in den deutschen Meeren Windparks mit einer Leistung von 8 Megawatt installiert worden. Das soll nun binnen weniger Jahre vervierfachen werden - 30 Megawatt im Jahr 2030. Eine enorme Herausforderung, so Eickholt: „Wir wollen die Energiewende



So groß wie ein Mehrfamilienhaus: die neue 14-Megawatt-Windturbine, die Siemens Gamesa jetzt in seinem Werk in Cuxhaven baut. Foto: Scheschonka

# 135 Millionen Euro für das Offshore-Werk

Siemens Gamesa will bis zu 135 Millionen Euro in sein Windkraft-Werk in Cuxhaven investieren, um dort mehr Windturbinen zu produzieren. Der Weltkonzern rüstet sich für die Energiewende. Dabei kommt es trotz der riesigen Turbinen auf Millimeter an.

nach vorne bringen.“

Das will Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies auch. Der SPD-Mann ist nach Cuxhaven gekommen, um den Förderbescheid zu überbringen. Jetzt beginnt der Offshore-Ausbau der Zukunft, betont er. Das sei nicht nur für Siemens gut und für die Stadt, die sich über 185 weitere Arbeitsplätze im Offshore-Werk freuen kann, sondern eben auch für die

Energiewende. „Wir stehen vor der Herausforderung, dass wir auch morgen noch Industrie in Deutschland haben. Und das funktioniert nur, wenn die Energie hier auch bezahlbar bleibt.“ Die Windrad-Branche mit ihrer enormen Stromproduktion sei der Eckpfeiler, um das hinzubekommen.

Was Siemens in Cuxhaven genau machen will, verrät Sprecher Marco Lange.

„Wir wollen die Prozesse hier um ein Drittel schneller machen“, sagt er. Dafür wolle man an vielen, kleinen Rädchen drehen. Und manchmal geht es da um Millimeter. In der Turbine entscheiden winzige Abmessungen darüber, welche Leistung die Maschine später auf dem Meer erbringt. Gerade habe man es geschafft, diese Abmessungen überall gleich kleinzuhalten, berichtet er.

## Neue Pläne für Gelände von Karstadt

Die Bremerhavener Stadtverwaltung verhandelt mit einem Investor darüber, das Karstadt-Grundstück neu zu bebauen. Die H.H. Wohnprojekt 24 GmbH hat zehn Monate Zeit, sich über die Innenstadt Gedanken zu machen. Hinter der Firma steckt eine Milliardärsfamilie. Oberbürgermeister Melf Grantz hat einen sogenannten Anhandgabe-Vertrag unterschrieben: Er räumt der H.H. Wohnprojekt 24 GmbH das exklusive Recht ein, das Grundstück zu beplanen. Das Unternehmen ist noch nicht einmal ein Jahr alt. Es wurde erst im Sommer 2023 gegründet. Am Amtsgericht in Dortmund werden seit einigen Jahren immer wieder neue Firmen ins Handelsregister eingetragen, die sich beim Namen häufig nur von den Zahlen unterscheiden, aber alle den gleichen Geschäftszweck verfolgen - Immobilien zu kaufen, sie zu verwalten und zu besitzen. Die beiden dem Firmennamen vorangestellten Buchstaben geben Aufschluss darüber, wer hinter den vielen Unternehmen steckt: die Holding der Familie von Stefan Heinig (61), der gerne mal auch als „ungekrönter Ramschkönig von Deutschland“ bezeichnet wird. Er hat den Textil-Discounter Kik gegründet, hält heute Anteile an Woolworth und ist Eigentümer von Tedi. Ohne eigenes Startkapital hat sich Heinig seit Anfang der 90er-Jahre hochgearbeitet. Sein Sohn Benjamin Heinig (37) soll sich vor allem um die Immobilien-Geschäfte kümmern und für jedes neue Projekt eine eigene GmbH gründen. Die Holding der aus Dortmund stammenden Familie kauft seit Jahren aber auch im großen Stil im Landkreis Cuxhaven Ländereien auf, um Kapital anzulegen, besitzt in Beverstedt ein großes, luxuriöses Anwesen und engagiert sich auch im Ort selbst in Immobilien.

### Bis zum Jahresende Zeit

Die Verhandlungen sollen keine drei Monate gedauert haben, ehe man sich einig wurde. Das Tempo und vor allem der Umstand, dass die Dortmundener mit dem Architekturbüro Gerber bereits einen weltweit renommierten Planer beauftragt haben, sollen den Ausschlag gegeben haben, den Vertrag zu unterschreiben. Die H.H. Wohnprojekt 24 GmbH soll nun bis zum Jahresende Zeit für ihre Neubau-Pläne bekommen, erste Ansichten von Entwürfen sollen aber schon im April oder Mai präsentiert werden. Die Stadt hat den möglichen Investoren ihre Ideen für ein Jugendgästehaus und die Stadtbibliothek mitgegeben, auch über eine Markthalle gegenüber der Großen Kirche soll gesprochen werden. (bro)

— Anzeige —

# Generationsübergreifend und nachhaltig wohnen

Für Senioren ebenso wie für Singles und Familien: Schröder Immobilien entwickelt Wohn- und Geschäftskomplex Schönebecker Tor auf dem bisherigen Postareal in Bremen-Vegesack

Zeitgemäß, generationsübergreifend und nachhaltig: Das sind die Rahmenbedingungen für den neuen Wohn- und Geschäftskomplex Schönebecker Tor, den die Schröder-Gruppe in Bremen-Vegesack entwickelt.

Derzeit befindet sich auf dem für das Neubauprojekt vorgesehenen Grundstück noch ein gewerblicher Altbestand, der unter anderem von der Post genutzt wird. Gemeinsam mit dem Hamburger Architekturbüro SKAI und in enger Abstimmung mit der Stadt Bremen plant die Projektentwicklung von Schröder Immobilien (Inhaber Jörg Schröder) aus Winsen (Luhe) nun auf dem mehr als 11.000 Quadratmeter großen Grundstück ein Gebäude mit Einkaufsmöglichkeiten im Erdgeschoss und verschiedenen Wohnformen in den oberen Etagen. Neben klassisch genutzten Wohnungen wollen die Projektentwickler auch das bewährte, begehrte und dringend benötigte

„Seniorenwohnen mit Konzept“ in dem Komplex anbieten.

Mit Dachgarten im Innenhof und Platz für einen Kinderspielplatz präsentiert sich das Schönebecker Tor als Synergie zwischen jungen und alten Bewohnern. Der Mix aus Seniorenwohnen und Wohnungen für Singles, Paare und Familien soll Platz für Begegnungen schaffen. Damit die Kinder behütet im Innenhof spielen können, ist der Kinderspielplatz in den Dachgarten integriert. Platz für Begegnungen vor dem Gebäude und Kolonnaden schaffen darüber hinaus ungezwungene Kommunikationsmöglichkeiten.

### Supermarkt und kleines Gewerbe

Der derzeitige Planungsstand sieht 90 Wohnungen vor, davon 27 Wohnungen als geförderter Wohnraum. Im Gewerbeanteil ist ein Supermarkt geplant, der laut Einzelhandelskonzept zur Nahversor-

gung dienen soll. Außerdem ist im Erdgeschoss Raum für weitere kleinere Gewerbeeinheiten. Die gesamte oberirdische Geschossfläche wird 10.972 Quadratmeter betragen. Bestandteil der Planung ist außerdem eine Tiefgarage mit 70 Stellplätzen. Auch in puncto Nachhaltigkeit streben die Projektentwickler mit dem Wohn- und Geschäftskomplex in die Zukunft gerichtete Qualitätsniveaus an: Mit dem KfW-40-Standard und ohne fossile Brennstoffe wird das Objekt einen grünen Fußabdruck hinterlassen. Auf den Gebäudedächern werden Photovoltaik-Elemente zur Stromerzeugung installiert. Bei Interesse an dem Projekt melden Sie sich gern im Büro von Schröder Immobilien.

**Kontakt:** Schröder Immobilien, Von-Somnitz-Ring 4a, 21423 Winsen (Luhe), Tel. 04171/881811 [www.schroederimmobilien.de](http://www.schroederimmobilien.de)



In Bremen-Vegesack sollen mit dem Komplex Schönebecker Tor Wohnungen und Nahversorgungsfächen entstehen. Visualisierung: SKAI Architekten/Schröder Immobilien



Praxiseinsatz der neuen Wasserstoff-Technik: Bremerhaven Bus setzt neben Solobussen mit Wasserstoffantrieb jetzt auch umweltfreundliche Gelenkbusse in der Seestadt ein. Foto: Scheer

# Forscher tüfteln an Grünem Treibstoff für die Schifffahrt

**Grünes Methanol:** Aus Kohlendioxid und Wasserstoff will das Bremerhavener Technologie-Transfer-Zentrum (TTZ) den Brennstoff im großen Stil herstellen und hat dafür Bundesmittel in Höhe von 5,8 Millionen Euro bekommen. Der Clou: Das Verfahren soll nicht signifikant mehr Energie verbrauchen, als durch den erzeugten Treibstoff zur Verfügung gestellt wird.

Von Helmut Stapel

Die energieeffiziente Produktion soll ermöglicht werden durch Nutzung von Abwärmen. Das wäre ein Novum und ein aufsehenerregender Meilenstein in der Produktion von Grünem Methanol. „Wir sind aktuell dabei, die Pilotanlage im Technikumsformat aufzubauen“, erzählt Prof. Dr. Gerhard Schories, Institutsleiter und Forscher in Sachen alternativer Treibstoffarten. Tatsächlich hat Schories schon im Jahr 2001 an einem Verfahren zur Wasserstoffgewinnung im TTZ gearbeitet. Seine Erfahrung und das Hintergrundwissen fließen in das jetzige Projekt ein, das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird. Weitere Beteiligte sind die Now GmbH und die Projektträger VDI/VDE Innovation + Technik GmbH sowie die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe.

„Grundsätzlich ist die Herstellung von Methanol vom Prinzip her gut 100 Jahre alt. Bisher allerdings werden im industriellen Maßstab dafür fossile Energieträger genommen. Wir wollen zu 100 Prozent Grünes Methanol herstellen“, betont der Forscher. Wie das geht? Der Strom kommt aus der Windenergie, Wasserstoff aus dem Elektrolyseur, Kohlendioxid könnte zum Beispiel aus der Bremerhavener Kläranlage kommen: „Bei der Klärschlamm-Faulung entsteht Faulgas, und das besteht unter anderem aus Kohlendioxid und Methan. Bei der Verbrennung des Methans in Gasmotoren entsteht somit in der Kläranlage biogenes Kohlendioxid, das wir dann verwenden können.“

So werden im Reaktor der Versuchsanlage der Wasserstoff und das Kohlendioxid zusammengebracht und mit einem metallischen Katalysator zur Reaktion gebracht. Am Ende der Produktionskette entsteht Grünes Methanol - das aber im Vergleich zu anderen Herstellungsverfahren einen völlig neuen Ansatz hat. „Bisher stehen die sogenannten E-Fuels - also synthetische Kraftstoffe -



Arbeitet mit seinem Team an der Produktion von synthetischem Methangas und ist auf dem Weg zum Grünen Methanol: Prof. Dr. Gerd Schories, Leiter des TTZ. Foto: Stapel/BIS

in der Kritik, weil die Herstellung noch mehr Energie kostet, als die Kraftstoffe am Ende bereitstellen. Bei unserem Verfahren ist das anders“, erläutert Schories. „Wir wollen die nötige Energie so weit wie möglich aus der entstehenden Wärme des Prozesses ziehen und benötigen damit kaum Anschlag von außen - höchstens vielleicht ein bisschen Strom, der aber dann natürlich auch aus der Windkraft kommt.“

Um das Vorhaben richtig in Fahrt zu bringen, hat das TTZ sich die passenden Partner am Standort Bremerhaven mit ins Boot geholt. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Green Fuels als Wasserstoff-Experten, den Tanklagerbetreiber UTG - denn das Ziel ist es, für den Hafenstandort Grünes Methanol in größerer Menge herzustellen. Das erste Schiff für den Einsatz des

emissionsfreien Treibstoffs ist vorhanden. Die „Uthörn“ des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) ist das weltweit erste Forschungsschiff, das mit Methanol-Antrieb fährt.

„Wir arbeiten in dem Projekt eng mit dem AWI und der Reederei F. Laeisz GmbH zusammen und wollen ab der zweiten Jahreshälfte 2026 mit unserer Anlage den gesamten Treibstoff für das Schiff herstellen und an Bord testen“, so Schories. In Zahlen heißt das: rund 500 Kilogramm Grünes Methanol pro Tag. Damit das Wirklichkeit wird, soll die erste Pilotanlage in der Halle X im Fischereihafen im Sommer in Betrieb gehen. Hier werden zunächst mehrere Liter Grünes Methanol pro Tag hergestellt. Über den Bau einer zweiten, größeren Anlage zum Testen der Funktionsfähigkeit soll dann 2026 die große Produktionsanlage fertig entwickelt sein und auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Luneort am Fischereihafen stehen.

## Produktion auf Ex-Flughafengelände geplant

„Das ist perfekt und zeigt die Qualitäten des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven. Auf dem Gelände befinden sich nicht nur das Elektrolyseur-Testfeld des Fraunhofer-Instituts IWES für den Wasserstoff und ein 8-Megawatt-Windrad für den grünen Strom. Gleich nebenan ist auch das Klärwerk und liefert uns das benötigte Gas aus der Klärschlamm-Faulung“, ist Schories begeistert.

Perspektivisch wäre die Herstellung von Grünem Methanol direkt in Bremerhaven ein wesentlicher Pluspunkt für die Infrastruktur des Hafens. „Die Container-Reederei Maersk hat unlängst gut 20 Schiffsneubauten mit Methanol-Antrieb in Südkorea bestellt. Das ist die Zukunft der Schifffahrt“, ist Schories sich sicher. Außerdem seien Dieselantriebe nach wenigen Veränderungen ebenfalls mit Methanol betreibbar. So hat das Bremerhavener Projekt für Grünes Methanol dann auch den passenden Namen bekommen: „MariSynFuel“.



Grüner Wasserstoff gilt als ein wichtiger Baustein der Energiewende. An der Hochschule Bremerhaven möchte Hochschullehrer Peter Seedorf nun herausfinden, ob sich neben Brennstoffzellen auch wasserstoffbetriebene Motoren als Komponenten einer nachhaltigen Energieversorgung eignen.

Weniger als einen Kubikmeter Raum nimmt die Motorbox ein, die von der Ostermeier H2ydrogen Solutions GmbH maßgefertigt wurde. Dennoch ließe sich damit genug Energie produzieren, um ein Einfamilienhaus zu versorgen. „Im Grunde genommen handelt es sich bei dem Wasserstoffmotor um ein kleines Blockheizkraftwerk, das nicht nur Strom, sondern auch Wärme erzeugen kann“, sagt Peter Seedorf (Foto: Hochschule), der in den Studiengängen Schiffsbetriebstechnik und Ingenieurwesen lehrt.

Im Rahmen seiner Promotion möchte er nicht nur untersuchen, ob der Motor fossile Blockheizkraftwerke ersetzen könnte, sondern ihn auch mit Brennstoffzellentechnik vergleichen. Die Fragen: Für welche Anwendungsgebiete eignen sich die Technologien besonders gut? Und ließen sich Brennstoffzellen und Wasserstoffmotoren vielleicht sogar kombinieren?

Den Wasserstoff, der für den Betrieb des Motors genutzt wird, produziert die Hochschule selbst. Seit 2021 betreibt sie ein Microgrid-Testlabor in einem Container. Darin werden die Speicherdichte, Sicherheit, Lebensdauer, Benutzerfreundlichkeit und Wartungsfreiheit lokaler und eigenständiger Energienetze untersucht. Die Testergebnisse fließen in verschiedene Projekte ein.



BREMERHAVEN BUS

Partner im VBN

## Elektrolyse und Leitungsinfrastruktur Brüssel genehmigt öffentliche Förderung für zwei bremische Wasserstoff-Projekte

Die Europäische Kommission hat wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (Important Project of Common European Interest) zur Förderung von Wasserstoffinfrastruktur genehmigt. Die beihilferechtliche Genehmigung umfasst die nationale Förderung der bremischen Wasserstoff-Projekte „Clean Hydrogen Coastline“ und „HyPerLink“. Insgesamt planen Bund und Land für diese beiden Projekte eine

gemeinsame Förderung in Höhe von rund 65 Millionen Euro. Das Land beabsichtigt, sich mit der erforderlichen Kofinanzierung in Höhe rund 19,5 Millionen Euro zu beteiligen. Die beiden Projekte beinhalten den Aufbau einer nachhaltigen Wasserstoffinfrastruktur in Niedersachsen und Bremen. Im Bremer Teil des Vorhabens „Clean Hydrogen Coastline“ ist der Aufbau einer Wasserstoff-Elektrolyse in einer Größenordnung von 50 Me-

gawatt in Mittelsbüren beabsichtigt. Im Bremer Teil des Projekts „HyPerLink“ erfolgt der Aufbau einer Leitungsinfrastruktur, um Bremen an das Wasserstoffnetz anzubinden. Diese Investitionen seien, zusammen mit der am 5. Februar erfolgten Förderzusage für das Transformationsprojekt „Dribe2“ der Stahlwerke, ein weiterer großer Schritt für den Wasserstoffstandort Bremen, sagt Wirtschaftsministerin Kristina Vogt (Linke).



Bei einem Vor-Ort-Termin listet ein Ingenieur im Auftrag von Energiekonsens alle relevanten Energieverbraucher auf und sucht nach Optimierungsmaßnahmen.

Foto: Rathke/Energiekonsens

## Tagespraktika für Schüler

Während der Praktikumswoche Bremerhaven können Unternehmen nach ihren Kapazitäten an ausgewählten Tagen Schülerinnen und Schüler für einen Tag kennenlernen. Die Woche wird von der Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS im Auftrag der Stadt gemeinsam mit dem Start-up Stafftastic angeboten und findet dieses Jahr in den Sommerferien (vom 24. Juni bis 2. August) statt. Unternehmen bietet die Praktikumswoche die Möglichkeit, mit wenig organisatorischem Aufwand motivierte junge Menschen kennenzulernen und von sich selbst zu überzeugen. Die Anmeldung ist kostenlos und jederzeit möglich. Die Tagespraktika können selbstständig gestaltet werden. Auch die Tage, an denen ein Praktikum stattfinden kann, werden im Vorhinein selbst ausgewählt. „Die mit Praktikanten:innen verbundene Nachwuchsförderung ist eine Möglichkeit, sich nach Außen ein gutes Image aufzubauen und sich bei jüngeren Zielgruppen bekannt zu machen“, heißt es von der BIS.

<https://praktikumswoche.de/bremerhaven/unternehmen>

## Forum zu Lebensmitteln

Die Bremerhavener Wirtschaftsförderung BIS lädt im Mai wieder ein zum Lebensmittelforum. Am 28. Mai können sich die Teilnehmer auf ein spannendes Programm im Fischbahnhof Bremerhaven freuen. Es geht um das Thema „Effizienz im Fokus: Gestaltung von Prozessen, Ressourcen und Produktentwicklung“ mit hochkarätigen Referenten, den neuesten Trends und Perspektiven aus der Lebensmittelbranche sowie intensiven Austausch- und Netzwerkmöglichkeiten. Zusätzlich wird es eine Abendveranstaltung am 27. Mai geben, die eine Möglichkeit bietet, sich in entspannter Atmosphäre mit anderen Teilnehmern zu vernetzen. Kooperationspartner sind in diesem Jahr wieder die Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven, der NaGeB Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft Bremen, das Technologie-Transferzentrum (TTZ) Bremerhaven und neu als Organisationspartner auch die Messe Bremen.

<https://lebensmittelforum-bremerhaven.de/de/lebensmittelforum>

Von Christoph Bohn

# Hilfe auf dem Weg zur Klimaneutralität

Die Unternehmen im Land Bremen sollen weniger Energie verbrauchen und weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen. Immerhin will das Land bis 2038 die Klimaneutralität erreichen. Energiekonsens, die Klimaschutzagentur für das Land Bremen, will den Unternehmen dabei helfen: Mit dem Projekt „Mehr Energieeffizienz für Bremer und Bremerhavener Unternehmen“ bietet sie kostenlose Energieanalysen.

Das Projekt gliedert sich in drei Arbeitspakete, wobei sich das dritte, ‚Unternehmen machen Klimaschutz‘, an alle Unternehmen in Bremen und Bremerhaven richtet“, erläutert Astrid Stehmeier, Projektleiterin bei Energiekonsens. Die ersten beiden Pakete bilden mit den Energieeffizienztischen feste Netzwerke von Unternehmen sowie die branchenbasierte Unterstützung von Handwerksbetrieben. Das Projekt wird zu 40 Prozent aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und zu 60 Prozent vom Land Bremen finanziert, berichtet Stehmeier. Insgesamt sei die Laufzeit auf sechs Jahre angelegt.

Wie kommen Unternehmen an die kostenlose Energieanalyse? „Ganz einfach, sobald das Projekt gestartet ist - das wird noch im Frühjahr dieses Jahres so weit

sein -, auf unserer Website“, sagt Stehmeier. Dort gebe es ein Formular, das ausgefüllt werden müsse. „Alternativ kann man uns auch anrufen.“ Anschließend melde sich eine Ingenieurin oder ein Ingenieur und spreche einen Termin ab.

Bei den Beratern greift Energiekonsens auf ein eigenes Netzwerk zurück. „Es handelt sich dabei um Ingenieure, die sich auf Unternehmen spezialisiert haben. Diese müssen bestimmte Bedingungen erfüllen, um in das Netzwerk aufgenommen zu werden“, erläutert Stehmeier. Ganz wichtig bei der Beratung: Sie erfolge kostenlos und neutral. „Das heißt, es werden keine Produkte einer Marke empfohlen“, betont die Projektleiterin.

Für die Analyse gibt es einen Vor-Ort-Termin im Unternehmen. „Dabei werden alle relevanten Energieverbraucher iden-

tifiziert, wobei es egal ist, ob es sich bei dem Unternehmen um einen Dienstleister oder um eine Produktionsstätte handelt“, sagt Stehmeier. Ziel sei es, diese Verbraucher zu optimieren. Am Ende legt der Ingenieur eine detaillierte Analyse mit Vorschlägen vor, durch welche Maßnahmen Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesenkt werden können. „In der Analyse wird auf Fördermöglichkeiten hingewiesen.“

### Umsetzung ist Sache des Unternehmens

Anschließend erhält das Unternehmen noch ein ebenfalls kostenloses Umsetzungscoaching. Hier werden die letzten technischen, rechtlichen oder organisatorischen Fragen geklärt, damit die Maßnahmen dann auch tatsächlich umgesetzt werden. Dabei steht es dem Betrieb aber frei, welche Empfehlungen

» Wir wollen mit dem Projekt Hemmnisse abbauen und alles aus dem Weg räumen, was die Unternehmen von einer Umsetzung abhält.«

Astrid Stehmeier, Energiekonsens

berücksichtigt werden. „Wir wollen mit dem Projekt Hemmnisse abbauen und alles aus dem Weg räumen, was die Unternehmen von einer Umsetzung abhält“, sagt Stehmeier. Sie hofft, dass das kostenlose Angebot von vielen Unternehmen in Bremerhaven und Bremen angenommen wird.

» Kontakt: Bremer Energiekonsens, gemeinnützige Klimaschutzagentur, Am Wall 172/173, 28195 Bremen, Tel. 0421/3766710, E-Mail: [unternehmen@energiekonsens.de](mailto:unternehmen@energiekonsens.de)  
<https://energiekonsens.de/unternehmen>



Astrid Stehmeier

Foto: Energiekonsens

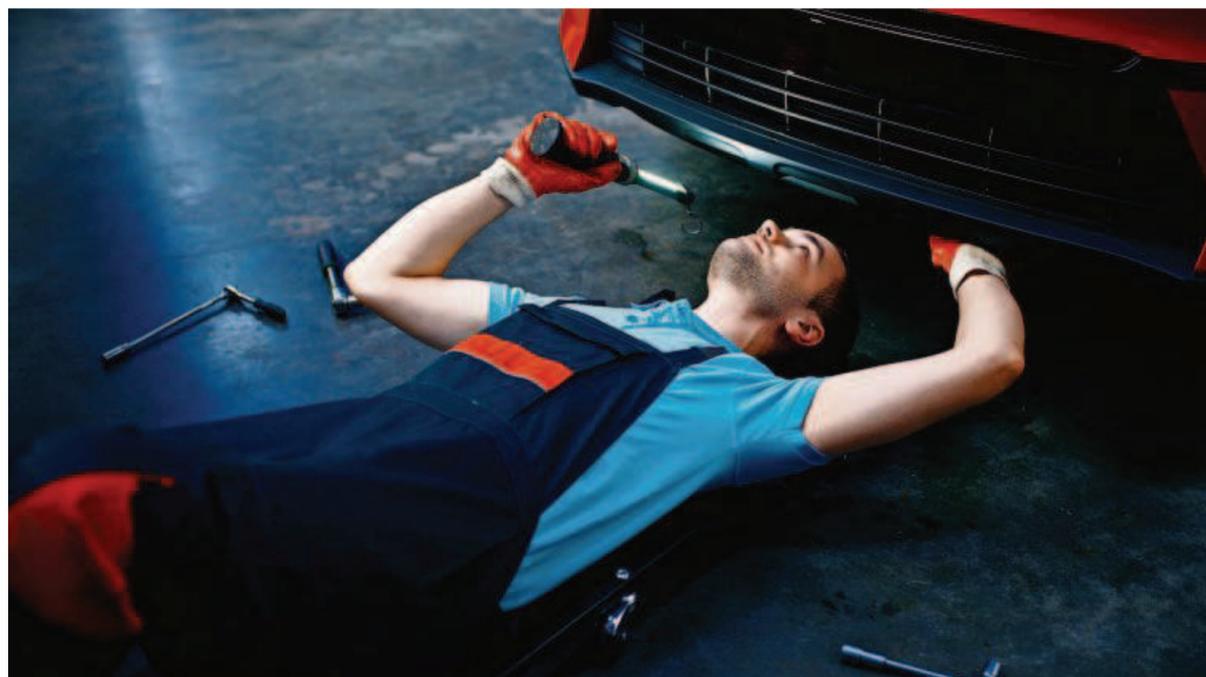
**WIR MACHEN  
WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG.**

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

[www.bis-bremerhaven.de](http://www.bis-bremerhaven.de)



Bremerhavener Gesellschaft  
für Investitionsförderung  
und Stadtentwicklung mbH **bis**



## Steuerrecht

# Arbeitskleidung und Fiskus

Die Aufwendungen für die Beschaffung typischer Arbeitskleidung durch Angestellte können als Werbungskosten von der Steuer abgesetzt werden. Aber was ist eigentlich typische „wegen der Eigenart des Berufs nötige“ Arbeitskleidung? „Die Grenzen sind hier oft nicht leicht zu ziehen“, so die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen.

Typische Arbeitskleidung wird getragen, um private Kleidung zu schonen (zum Beispiel Laborkittel) oder die eigene Gesundheit zu schützen (Warnwesten, Helme, Handschuhe oder Sicherheitsschuhe). Auch Kleidung, die nach ihrer uniformartigen Beschaffenheit oder dauerhaft angebrachten Kennzeichnung durch ein Firmenemblem objektiv eine berufliche Funktion erfüllt, ist als typische Arbeitskleidung einzustufen. Das kann etwa ein Arbeitsoverall wie der „Blaumann“ sein oder die Kleidung von Köchen. Die private Nutzung typischer Arbeitskleidung muss so gut wie ausgeschlossen sein.

### Typische Arbeitskleidung ist frei

Wer typische Arbeitskleidung (zum Beispiel eine Polizeiuniform) unentgeltlich oder vergünstigt erhält, muss hierauf keine Steuern zahlen. Erhalten Arbeitnehmer die Arbeitskleidung zusätzlich zum Arbeitslohn, unterstellt die Finanzverwaltung, dass es sich um typische Arbeitskleidung handelt, sofern nicht das Gegenteil offensichtlich ist. Auch die Bereitstellung der typischen Arbeitskleidung, die im Eigentum der Arbeitgeber bleibt, wie zum Beispiel Schutzbrillen und Helme, ist steuerfrei. Schwierig wird es dann, wenn die Arbeitskleidung auch zu privaten Anlässen getragen werden kann. Die unentgeltliche oder vergünstigte Überlassung von bürgerlicher Kleidung durch den Arbeitgeber führt grundsätzlich zu steuerpflichtigem Arbeitslohn. Dies gilt auch, wenn die Kleidung mit dem Firmenlogo versehen ist. Allein die Tatsache, dass eine bestimmte Kleidung aufgrund einer dienstlichen Weisung getragen werden muss, macht sie noch

nicht zur typischen Arbeitskleidung. Der Hosenanzug einer Rechtsanwältin wurde nicht als typische Arbeitskleidung anerkannt. Auch die Kosten eines Trachtenanzugs des Geschäftsführers eines im bayerischen Stil gehaltenen Lokals wurde nicht zum Werbungskostenabzug zugelassen, obwohl der Geschäftsführer verpflichtet war, den Anzug zu tragen.

### Teil der Lebensführungskosten

Während in anderen Fällen gemischter Veranlassung ein beruflich bedingter Kostenanteil steuerlich anerkannt wird, so bei sowohl privat wie auch beruflich veranlassten Reisen, ist dies bei gemischt genutzter Kleidung nicht der Fall. Ihre Anschaffung gehört nach Auffassung der Finanzverwaltung zu den nicht abziehbaren Kosten der Lebensführung. Wird allerdings während einer Dienstreise das persönliche Gepäck samt privater Kleidung gestohlen, obwohl alle zumutbaren Sicherheitsvorkehrungen getroffen wurden, kann der Verlust als Werbungskosten geltend gemacht werden. Ansetzbar ist aber nur der anteilige Zeitwert der Kleidung. Wenn typische Arbeitskleidung vorliegt, handelt es sich um Arbeitsmittel, für die Aufwendungen als Werbungskosten geltend gemacht werden können. Dazu gehören Reinigungskosten, auch für die Reinigung in der eigenen Waschmaschine. Stellen Arbeitgeber Wäschegeld für die Reinigung der überlassenen berufstypischen Kleidung zur Verfügung, ist dies steuerfrei. Anders verhält es sich bei Wäschegeld für Arbeitskleidung, die selbst beschafft wurde. Denn dieses ist steuer- und beitragspflichtig. [www.stbkammer-bremen.de](http://www.stbkammer-bremen.de)

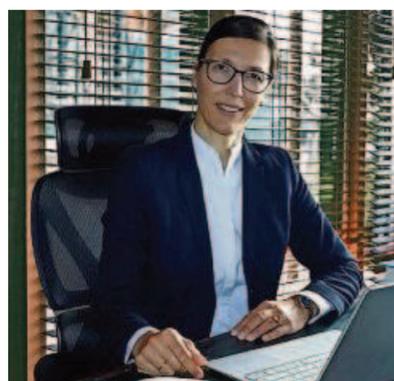
# Markenregistrierungen schützen vor Rechtskonflikten

– Anzeige –

Vor der Verwendung eines Produktlabels: Fachanwältin für gewerblichen Rechtsschutz empfiehlt Unternehmen eine Kollisionsrecherche und die Anmeldung eines Produktkennzeichens

Jedes Produkt, jede Dienstleistung braucht einen Namen, eine Kennzeichnung. Die Suche nach dem passenden Zeichen ist häufig schon schwierig genug. Ärgerlich ist es, wenn das endlich gefundene Zeichen bereits geschützt ist und eine Abmahnung ins Haus flattert, in der zur Unterlassung der Benutzung aufgefordert wird. Echte wirtschaftliche Nachteile ergeben sich, wenn unter dem Zeichen bereits Produkte auf den Markt gebracht wurden. „Mit einer Kollisionsrecherche kann man die Gefahr einer Kollision mit einem älteren Zeichen deutlich verringern“, empfiehlt Sabrina Höhne, Fachanwältin für gewerblichen Rechtsschutz.

Unternehmen sollten mögliche Schäden nicht auf die leichte Schulter nehmen. Denn ist die Unterlassungsforderung berechtigt, weil das Zeichen tatsächlich mit einem älteren Zeichen kollidiert, sind regelmäßig die Produkte, die sich noch im Lager befinden, zu vernichten. Darüber hinaus sind die



Sabrina Höhne

Foto: PR

gewerblichen Abnehmer über den Sachverhalt zu informieren und die Rückgabe der entsprechenden Produkte zu ermöglichen, die dann ebenfalls zu vernichten sind. Das alles kostet Zeit, Geld, Nerven

und schlussendlich auch Reputation.

Mit einer Kollisionsrecherche wird insbesondere über die Markenregister geprüft, ob ein Zeichen noch frei ist, also noch nicht als Marke für Waren oder Dienstleistungen eingetragen ist. Welche Datenbanken aus deutscher Sicht wichtig sind und wie man die Recherche durchführt, erklärt die Juristin in einem Praxisvideo, das über ihren Youtube-Kanal „Promptus-Marke\_im\_Fokus“ abrufbar ist.

### Eine Markeneintragung ist ratsam

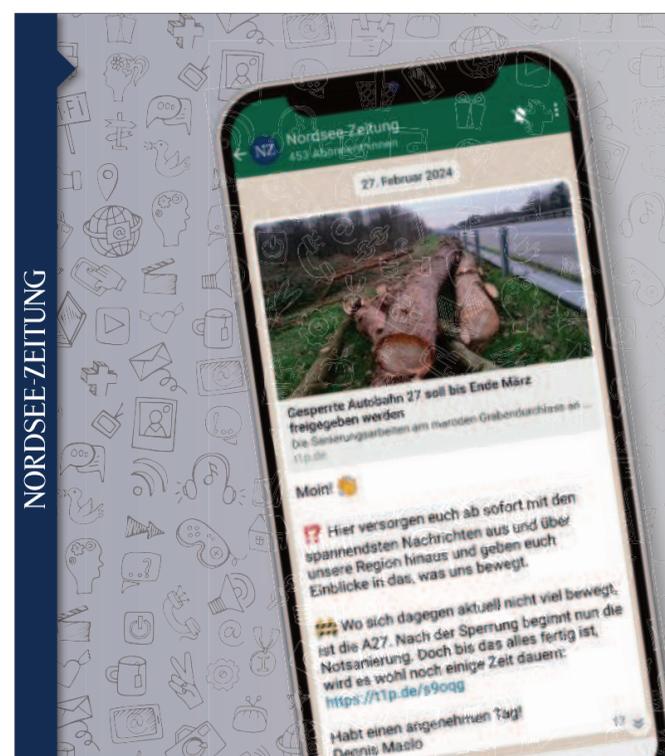
Wenn die Kollisionsrecherche ergeben hat, dass ein Wunschzeichen noch nicht vergeben ist, ist es ratsam, das Zeichen als Marke eintragen zu lassen. Mit der Eintragung des Zeichens als Marke wird die eigene Wettbewerbsposition abgesichert. Denn auch, wenn zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme das Zeichen noch nicht vergeben ist, besteht die Möglichkeit, dass ein anderes Unternehmen das Zeichen

zu einem späteren Zeitpunkt eintragen lässt und wiederum eine Abmahnung droht, warnt Sabrina Höhne. Warum? „Weil die Tatsache allein, dass Sie das Zeichen bereits länger benutzen, nicht vor Unterlassungsforderungen schützt“, erläutert die Fachanwältin. Ein Vorbenutzungsrecht kenne das Markenrecht nicht. Ebenso wenig könnten sich Unternehmen darauf berufen, vor Benutzungsaufnahme geprüft zu haben, ob das Zeichen als Marke eingetragen ist. Der Unterlassungsanspruch bestehe auch, wenn sie von der späteren Markeneintragung keine Kenntnis hatten. Im Juristendeutsch heißt das „verschuldensunabhängige Haftung“.

Wer sich für eine Eintragung seines Zeichens als Marke entscheidet, sollte bei der Auswahl der Waren und Dienstleistungen, die im Rahmen der Markenmeldung anzugeben sind, auch die mittelfristigen Geschäftsaktivitäten berücksichtigen. Wie soll die Produkt- und Dienstleistungspalette in drei bis

fünf Jahren aussehen? „Nehmen Sie auch diese Waren/Dienstleistungen schon in die Markenmeldung auf“, rät Sabrina Höhne. Auch wenn Marken grundsätzlich nur so lange Schutz genießen sollen, wie sie auch tatsächlich benutzt werden, räumen das deutsche und das europäische Recht Markenanmeldern eine fünfjährige Benutzungsschonfrist ein. Das heißt, während dieser fünf Jahre nach rechtskräftiger Eintragung des Zeichens als Marke kann niemand die Marke mit dem Argument angreifen, sie werde gar nicht im geschäftlichen Verkehr benutzt.

» **Kontakt:** Sabrina Höhne, LL.M., Fachanwältin für gewerblichen Rechtsschutz, Rechtsanwältin, Betriebswirtin (VWA), Lange Straße 25, 29451 Dannenberg (Elbe), Tel.: 05861/9809998, E-Mail: [info@kanzlei-hoehne.de](mailto:info@kanzlei-hoehne.de)  
[www.kanzlei-hoehne.de](http://www.kanzlei-hoehne.de)



## Die NZ bei WhatsApp – Abonnieren und unsere Top-News erhalten

Die wichtigsten Nachrichten aus Bremerhaven und dem Cuxland komfortabel im Überblick? Das geht – mit unserem neuen Kanal auf WhatsApp.

Jetzt kostenlos abonnieren!

QR-Code **scannen** oder einfach **klicken**.



## Touren durch Seestadt in Outdoor-App

Ab sofort sind Touren durch Bremerhaven auf Europas führender digitaler Plattform für Outdoor-Tourismus verfügbar. Möglich wird dies durch eine Kooperation der Erlebnis Bremerhaven GmbH mit dem Unternehmen Outdooractive AG. Der Anbieter bietet eine Community von mehr als 14 Millionen Usern, ein intuitives Design bei Website und App und präzises Kartenmaterial, das gezielt für Outdoor-Freizeitaktivitäten entwickelt wurde. „Wir haben uns auf dem Markt der Routenapps umgesehen und Outdooractive als internen Testieger herausgefiltert. Der Anbieter stellt nicht nur alle Informationen bereit, sondern bietet auch die Möglichkeit, diese Abenteuer einfach, bequem und datenschutzkonform zu planen und zu teilen“, erläutert Taurean Reddeck, der bei der Erlebnis Bremerhaven das Projekt betreut.

### Infos für Enthusiasten

Outdoor-Routen, wie Rad- und Wanderwege werden per Website oder App an einem Ort gebündelt und so erlebbar gemacht. Outdooractive versteht sich als Technologie-, Digitalisierungs- und Marketinglösung für Urlaubsgebiete, die Outdoor-Enthusiasten erreichen wollen. Bremerhaven ist mit aktuell 14 Routen dabei: Die führen zum Beispiel mit der „Wasser, Wind und Wiesen Tour“ durch das größte Naturschutzgebiet des Bundeslandes Bremen oder als „Fisch & Schipp Route“ in Bremerhaven touristisches Doppelherz, die Havenwelten und das Schaufenster Fischereihafen. Bremerhaven profitiert in der Kooperation von einer etablierten und stetig wachsenden Community. Die Vielfalt der verfügbaren Touren und die Möglichkeit Erfahrungen, Bewertungen oder auch Fotos mit anderen Outdoor-Begeisterten zu teilen, machen diese Plattform attraktiv für alle Aktivurlauber, die nachhaltige Erlebnisse bevorzugen.

## IHK fordert Rückenwind für Tourismus

Die Regierung müsse vom Reagieren ins Agieren kommen und ein Bild mit guten Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort entwickeln, fordert Dr. Bernhard Brons, Vorsitzender der IHK Nord: „Mit wenig Bürokratie, viel Digitalisierung, transparenten Verfahren sowie innovativen Nachhaltigkeitsmaßnahmen von den Unternehmen, können wir dem Tourismus im Norden Rückenwind geben. Damit stärken wir langfristig die Attraktivität für Besucher und setzen zugleich Maßstäbe für die Branche.“ 100 Touristiker hatten sich auf der Norddeutschen Tourismuskonferenz in Papeburg getroffen und zukunftsfähige Konzepte, akute Bedarfe und den erforderlichen Rahmen der Politik erörtert. „Der Tourismus in Norddeutschland ist nicht nur eine Branche, sondern ein Bindeglied für die deutschen Küstenländer - daher ist die Zusammenarbeit und gemeinsame Positionierung gegenüber der Politik von immenser Bedeutung für die Region“, betont Brons. Der Tourismus sei ein Motor für wirtschaftliches Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit im Norden.

Als Handlungsfelder für die Tourismuswirtschaft wurden auf der Konferenz diese Themen identifiziert: bessere Anbindung an den ÖPNV, Abbau von Bürokratie sowie Erleichterung bei der Fachkräfteeinwanderung.



Ingrid Hayen ist seit Anfang des Jahres Geschäftsführerin des Klimahauses Bremerhaven. Sie will das Haus zu einem Vorreiter im Bereich Klimabildung machen.

Foto: Klimahaus

# „Die Besucher erwartet ein faszinierendes Erlebnis“

Das Klimahaus in Bremerhaven ist die besucherstärkste touristische Einrichtung im Bundesland Bremen. Seit dem 1. Januar trägt der Windpark-Unternehmer Klaus Meier als Betreiber die Verantwortung für die Weiterführung des Ausstellungshauses. **Neue Geschäftsführerin des Hauses ist Ingrid Hayen.** Im Interview spricht sie über die Perspektiven des Hauses und über den Ausbau der Wissens- und Erlebniswelt.

Von Christian Heske

**Das Klimahaus besitzt für den Tourismusstandort Bremerhaven herausragende Bedeutung. Was funktioniert gut? Wo wollen sie den Betrieb verändern?**

Das Klimahaus behandelt eines der relevantesten Themen unserer Zeit. Es ist essenziell wichtig, über den Klimawandel zu informieren. Um auch weiterhin relevant zu bleiben und Besucher zu begeistern, arbeiten wir an der Entwicklung neuer Ausstellungskonzepte, die aktuelle Themen und Trends rund um den Klimawandel aufgreifen. Das beste Beispiel hierfür ist die im Bau befindliche Ausstellung „Wetterextreme“. Künftig ist geplant, auch über „Klimalösungen“ zu informieren. Insbesondere die neuesten Entwicklungen in den Feldern Klimaforschung und Klimatechnologien wollen wir den Besucherinnen und Besuchern näherbringen. Mit diesen neuen Schwerpunkten möchten wir die Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen stärken und den Menschen mit auf den Weg geben: Klimaschutz kann und soll in Zukunft wirklich Spaß machen. Wir möchten den Austausch fördern und Menschen zusammenbringen, indem wir unser Foyer zu einem Ort der Begegnungen und des Diskurses umgestalten und öffentlich zugänglich machen. Hier sollen künftig eine Art Marktplatz für den Austausch entstehen samt naturnaher Gestaltung spannender Exponate, Sitzgelegenheiten und einer offenen Bühne zum Verweilen.

**Wie haben die Beschäftigten den Betreiberwechsel aufgenommen?**

Anfangs gab es bei Teilen der Belegschaft nachvollziehbare Unsicherheiten. Wir haben viele Gespräche geführt und immer sehr offen und transparent kommuniziert. Dabei haben wir großen Wert darauf gelegt, die Fragen und Bedenken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ernst zu nehmen und offen zu diskutieren. Inzwischen glaube ich sagen zu können: Die allermeisten Kolleginnen und Kollegen betrachten die Veränderung als Chance, frischen Wind und neue Ideen in das Unternehmen zu bringen. Wir wollen und werden sie aktiv in verschiedene Prozesse einbinden und ihre Meinungen und Vorschläge, wo immer es geht, berücksichtigen. Dazu planen wir zum Beispiel einen großen Workshop gemeinsam mit den Mitarbeitenden und unserem neuen Betreiber. Es ist uns ein besonderes Anliegen, eine positive Unternehmenskultur zu fördern und das Teamgefühl zu stärken. Insgesamt sind unsere Beschäftigten sehr motiviert und engagiert, um die Erfolgsgeschichte des Klimahauses Bremerhaven fortzusetzen.

**Ein Blick zurück: Die Corona-Pandemie mit ihren Beschränkungen hatte die gesamte Tourismuswirtschaft schwer getroffen. Wie hat sich das Klimahaus seitdem von der Krise erholt?**



Das Klimahaus in Bremerhaven erhält als neue Attraktion eine Extremwetterausstellung. Foto: Langer

Dank verschiedener Maßnahmen und der engagierten Unterstützung unserer Besucher, Mitarbeiter und Partner konnte sich die Klimahaus Betriebsgesellschaft erfolgreich von den Auswirkungen der Pandemie erholen. Der Zuspruch der Gäste war im Nach-Corona-Jahr 2023 mit knapp 450.000 Besucherinnen und Besuchern sehr positiv. Wir konnten einen Nachholbedarf feststellen.

**Eröffnet wurde das Klimahaus im Jahre 2009. Als neue Attraktion investieren Land und Stadt in eine Extremwetterausstellung, die sich bereits im Bau befindet. Was erwartet die Besucher künftig an spektakulären Neuerungen?**

Die Besucher können sich auf ein faszinierendes und nachhaltiges Erlebnis in unserer neuen Ausstellung „Wetterextreme“ freuen! Ein Höhepunkt wird die Hubplattform sein, die es den Besuchenden ermöglicht, extreme Wetterphänomene wie Stürme, Waldbrände und Starkregen hautnah zu erleben. Modernste Technologien wie Simulationen und virtuelle Realität versetzen die Besucher in die Lage, die Kraft und Gefahren dieser Ereignisse zu verstehen. Die Ausstellung bietet zudem eine Vielzahl von Lernmöglichkeiten, um die Ursachen und Auswirkungen von Extremwetterereignissen sowie die Wetterphänomene und Risikomanagement besser zu verstehen.

**Liegen die Arbeiten für den neuen Ausstellungsteil im Zeitplan?**

Ja, die Arbeiten für den Bau der „Wetterextreme“ liegen im Zeitplan, die Gewerke kommen gut voran, unsere Partner leisten unter der Bauleitung der BEAN (Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen) tolle Arbeit. Der Ausstellungsbau hat bereits begonnen. Gerade in diesen Tagen wird die Plattform geliefert und aufgebaut. Außerdem wurde bereits mit der Gestaltung der Räume begonnen. Danach erfolgt die komplexe Einsteuerung aller Komponenten, und es

wird ein Testbetrieb eingeleitet, um die komplexen Abläufe technisch und in puncto Besucherführung zu optimieren. Alle Gäste sollen die „Wetterextreme“ als beeindruckende Erfahrung mitnehmen.

**Die Extremwetterausstellung bildet zunehmende Effekte des Klimawandels ab. Wird sie auch das Thema Klimaschutz noch stärker in den Fokus des Hauses rücken?**

Das Thema Klimaschutz wird definitiv weiterhin einen starken Fokus im Klimahaus Bremerhaven einnehmen. Wir werden das Bewusstsein der Besucherinnen und Besucher für die akute Klimakrise stärken, indem wir Möglichkeiten bieten, sich ganz persönlich damit auseinanderzusetzen. Bildungsprogramme werden erweitert, um Besuchern aller Altersgruppen ein tieferes Verständnis für die Ursachen und Auswirkungen des Klimawandels zu vermitteln, unter anderem durch interaktive Workshops, Vorträge und Führungen. Zudem streben wir an, selbst als Vorbild für Klimaschutz zu fungieren, indem wir Energieeffizienzmaßnahmen neu denken und umsetzen, Abfall weiter reduzieren und umweltfreundliche Technologien sondieren. Auch wir hinterfragen uns als Klimahaus und Energieverbraucher noch einmal neu.

**Wenn Sie fünf Jahre weiterdenken - wo sehen sie das Klimahaus dann?**

In fünf Jahren sehe ich das Klimahaus als einen Vorreiter im Bereich Klimabildung und Marktplatz für Wissenstransfer. Wir wollen dabei helfen, die künftigen „Game Changer“ im Klimaschutz zu identifizieren und zu fördern. Wir wollen weiter erste Anlaufstelle für engagierte Menschen im Klimaschutz sein. Aber auch Hotspot für Diskussionen rund um Klimalösungen im großen Rahmen. Ein Netzwerk aus Mitarbeitern und verschiedenen Akteuren aus Tourismus, Wissenschaft und Forschung, allen voran aus Bremerhaven, wird uns helfen, ein inspirierendes und pulsierendes Zentrum des Wissensaustauschs zu schaffen, mit dem Ziel, Lösungen zu fördern und positive Veränderungen für unseren Planeten zu bewirken. Der neue Klimahaus-Betreiber, Dr. Klaus Meier, sagt es so: „Der Schutz des Klimas muss uns keine Ängste machen, sondern er kann und wird unser Leben bereichern und verbessern.“ Und genau daran wirken wir entscheidend mit.

Zur Person

**Ingrid Hayen** hat seit Beginn dieses Jahres gemeinsam mit dem neuen Betreiber Dr. Klaus Meier die Aufgabe übernommen, das Klimahaus Bremerhaven neu auszurichten und „Klimaimpulse“ zu setzen. Als Betriebswirtin mit Schwerpunkt Tourismuswirtschaft war sie zuvor viele Jahre als Geschäftsführerin im städtischen Tourismusmarketing tätig. Bereits seit zehn Jahren arbeitet Hayen im Klimahaus, bis 2024 in der Position Leitung für Marketing, Presse und Vertrieb.

Von Helmut Stapel

Den Gedanken daran hatten wir schon länger. Tatsächlich hat uns dann die Corona-Phase die Zeit gegeben, dieses Herzens-Projekt umzusetzen“, sagt Geschäftsführer Richard Eickel. Der Grund: Zu Corona-Zeiten wurde nicht geknallt und dementsprechend auch kein Feuerwerk verkauft. Für das Bremerhavener Unternehmen mit einem Jahresumsatz von rund 50 Millionen Euro eigentlich ein herber Schlag - trotzdem hat Comet in die Entwicklung von nachhaltigen Komponenten für die Feuerwerksartikel investiert.

„Wenn man erst mal anfängt, die Dinge auf dem Tisch auszubreiten, kommt da einiges zusammen“, erzählt Kai Steinbach, Leiter der Entwicklungsabteilung bei Comet. „Das fängt an bei den Abdeckungen für die Lunten bei den Raketen, den Köpfen der Raketen selbst, geht weiter über die gesamten Verpackungen bis hin zum Innenleben der Feuerwerksbatterien.“ Gemeinsam mit den Feuerwerkslieferanten aus Asien wurde geguckt und geprüft, was an Plastik auf welche Art ausgetauscht werden kann.

#### Sicherheit muss gewährleistet sein

„Wir haben natürlich verschiedene Ersatzmaterialien ausprobiert, aber das ist bei entzündlichen Stoffen nicht so ganz ohne“, schildert Richard Eickel. Immerhin müssen alle Produkte von unabhängigen Unternehmen wie dem TÜV auf ihre Sicherheit hin geprüft und gemäß der gesetzlichen Vorschriften freigegeben werden. „Letzten Endes sind wir zum Beispiel bei den Raketen bei papierbasiertem Material gelandet, das durch Maisstärke stabilisiert und robust genug gemacht wird.“

Standflächen für Tischfeuerwerk, Styropor als Verpackungsmaterial zum Schutz, einzelne Kunststoff-Hülsen zum



Haben sich mit ihrem Team für die Reduzierung von Plastik im Feuerwerk eingesetzt: Comet-Geschäftsführer Richard Eickel (links) und Entwicklungsleiter Kai Steinbach. Foto: Stapel

## Nachhaltigeres Feuerwerk ohne Plastik

Allein in Deutschland wurden zum Jahreswechsel 2022/2023 rund 180 Millionen Euro für Feuerwerk ausgegeben. Was jedoch vor langer Zeit mit natürlichen Komponenten begonnen hat, erzeugt heutzutage ein Umwelt-Problem: Plastik als Bestandteil der Produkte. Der Bremerhavener Feuerwerkshändler Comet hat zum Jahreswechsel 2024 einen neuen Weg beschritten - und den Kunststoff fast komplett aus dem Sortiment verbannt.

Start in Feuerwerksbatterien - rund 600 verschiedene Artikel hat Comet im Programm, und alles wurde auf den Prüfstand gestellt - inklusive der Verpackun-

gen. „Der gewohnte Klassiker bei den Raketen ist natürlich die durchsichtige Plastikhülle. Wir haben das gegen Karton getauscht - und haben dadurch gleichzeitig bessere und effektivere Staumöglichkeiten beim Versand“, erzählt Kai Steinbach. Besonders stolz ist er auf die innovativen Verarbeitungsarten bei einzelnen Verpackungen. „Bei bestimmten Hüllen für Feuerwerk wollten wir auch weg vom Klebstoff - das ist uns gelungen. Die stabilen Papierhüllen werden mit zersetzbarem Garn vernäht.“

Das Ergebnis der Umweltinitiative bei Comet: Fast alle Kunststoff-Komponenten im Feuerwerk wurden inzwischen ersetzt. „In Zahlen bedeutet das 97 Prozent weniger Plastik“, betont Geschäftsführer Richard Eickel. „Der Jahreswechsel 2024 war das erste Mal, dass wir unsere plastikreduzierten Produkte in dem Verkauf

bringen konnten.“ Die Resonanz beim Handel und bei den Kunden sind gut. Was sich allerdings nicht austauschen lässt, ist die Entwicklung von Feinstaub beim Abbrennen des Feuerwerks.

„Wir sind uns natürlich bewusst, dass das immer ein Umweltaspekt bleiben wird“, betont Geschäftsführer Richard Eickel. Zahlen und wissenschaftliche Daten dazu sollten aber von einem möglichst neutralen Standpunkt aus und vor allem korrekt betrachtet werden. „Eine unabhängige Studie hat 2019 ergeben, dass die Feinstaubwerte durch Feuerwerk deutlich geringer sind als bisher angenommen. Statt jährlich rund 2000 Tonnen - wie vom Bundesumweltamt kommuniziert - sind es nur rund 1400 Tonnen. Das Bundesumweltamt hat diese Studie akzeptiert.“

Die durch Feuerwerk verursachte Fein-

» Letzten Endes sind wir zum Beispiel bei den Raketen bei papierbasiertem Material gelandet, das durch Maisstärke stabilisiert und robust genug gemacht wird.«

Richard Eickel, Comet-Geschäftsführer

staubmenge in Deutschland läge damit bei nur 0,7 Prozent. Zudem sei dieser Feinstaub, anders als bei Verbrennungsmotoren, wasserlöslich und baue sich damit wesentlich schneller in der Luft ab. Rußpartikel aus Dieselmotoren beispielsweise seien im Gegensatz dazu wasserabweisend und deshalb sowohl in der Luft als auch im Körper schwer abbaubar.

#### Herausforderung: Extreme Hitze

Nun arbeitet das Unternehmen daran, auch die restlichen drei Prozent Plastik noch aus dem Feuerwerk zu entfernen. „Es geht unter anderem um die Brennkammern bei den Raketen für den Treibstoff“, schildert Kai Steinbach. „Dabei entsteht eine solche Hitze, dass wir aktuell leider weiterhin Kunststoff verwenden müssen. Wir sind aber bereits in der Testphase für einen Austauschstoff und werden hoffentlich in Kürze einen Erfolg verkünden können.“ Welche umweltverträgliche Materialmischung das sein wird, ist in der Tat spannend. Allein die Temperatur eines gezündeten Feuerwerksterns am Himmel liegt bei rund 2000 Grad Celsius und steht damit unserer Sonne nicht viel nach. Ihre leuchtende Oberfläche bringt es auf etwa 6000 Grad Celsius.



Weitgehend plastikfrei und ohne Styropor: die Feuerwerk-Umverpackung. Foto: Stapel

## Abschied von dem „Bleisauger“

Wegen verbesserter Staubwerte kann Hüttenbetreiber Glencore Kehrfahrzeug abziehen

Zweieinhalb Jahre lang war eine Spezialkehrmaschine im Auftrag des Bleihüttenbetreibers Glencore in den Straßen des Nordenhamer Stadtteils Friedrich-August-Hütte unterwegs. Mit dem Jahreswechsel hat das Unternehmen die Maschine abgezogen - wegen guter Werte.

Im Frühjahr 2021 plopte in Nordenham ein Thema wieder auf, über das man in der Stadt lange nicht mehr geredet hatte: bleihaltiger Staub. An Messpunkten im Stadtteil Friedrich-August-Hütte waren Werte festgestellt worden, die weit über den Grenzwerten lagen. Zudem hatte auch die Landwirtschaft Grund zur Klage. Im Gras waren die Schwermetallwerte so hoch, dass die Bauern im Umfeld der Hütte ihre Flächen bis Blexen zeitweise nicht nutzen konnten. Was war passiert?

An den Filtern habe es auf jeden Fall nicht gelegen, teilte die Bleihütte seinerzeit mit. Tagelanger Ostwind hatte im Winter 2021 allerdings bleihaltigen Staub vom Werkgelände aufgeweht und in die Umgebung getragen. Das führte dazu, dass beispielsweise in der Glogauer Stra-

ße in Sachen Bleiniederschlag ein Wert gemessen wurde, der um das 44-Fache über dem Grenzwert lag. Diese Situation schreckten die Öffentlichkeit und die Stadt auf. Der Umweltausschuss des Stadtrats kam zu Sondersitzungen zusammen. Experten wurden befragt. Und natürlich die Bleihütte, beziehungsweise die Vertreter von Glencore, die seinerzeit vor der Übernahme standen und bei der Blei- und Zinkhütte bereits die Verantwortung übernommen hatten.

#### 25-Punkte-Plan gegen Emissionen

Der damalige Standortleiter Koen Demesmaeker kündigte einen 25-Punkte-Plan an, um die Emissionen deutlich zu reduzieren. Zudem orderte Glencore eine Spezialkehr- und -saugmaschine, um möglichen bleihaltigen Staub in den Straßen von Friedrich-August-Hütte zu beseitigen. Zweieinhalb Jahre lang war diese Kehrmaschine von Montag bis Freitag jeweils acht Stunden im Einsatz.

Dr. Günter Halle ist bei Glencore Nordenham Projektleiter für die Umwelt-

schutzhemen. „Wir sehen nicht mehr die Notwendigkeit, das Fahrzeug weiter einzusetzen“, sagt er heute. Zur Erläuterung präsentiert er einige Grafiken. Aus denen wird ersichtlich, dass die Blei- und Cadmiumwerte seit 2021 deutlich zurückgegangen sind. „Die Maßnahmen haben gegriffen“, betont er. Seit Jahrzehnten ist die Hütte dabei, die Umweltstandards kontinuierlich zu verbessern. In den vergangenen knapp drei Jahren ist sie auf diesem Weg ein gutes Stück vorangekommen. Unter anderem sind folgende Maßnahmen veranlasst worden:

- ▷ Eine Waschanlage für Lkw-Reifen wurde auf dem Firmengelände installiert, damit kein schwermetallhaltiger Staub mit den Lastern nach draußen transportiert wird.
- ▷ Die automatische Steuerung der Tore zu Badschmelzofen und Lagern ist optimiert worden.
- ▷ Es sind verbesserte Filtermaterialien eingebaut worden anstelle der üblichen Filterschläuche.
- ▷ Die Absaugung im Bereich des Bad-



Nach zweieinhalb Jahren hat Glencore den Einsatz von Spezialkehrmaschinen in Friedrich-August-Hütte eingestellt. Die Maschinen sollten dazu beitragen, die Schwermetallbelastung in dem Stadtteil zu senken. Foto: Heilscher

schmelzofens ist optimiert worden zur Minimierung von Emissionen.

▷ Das Messnetz ist erweitert worden, und es wird häufiger gemessen.

Wichtig für eine mögliche gesundheitliche Gefährdung von Menschen ist vor allem der Wert für Blei im Feinstaub, weil der eingeatmet werden kann. Der zulässige Grenzwert liegt bei 0,5 millionstel Gramm pro Kubikmeter Luft. An der Grenze zum Hüttengelände wurden 0,1 millionstel Gramm gemessen, maximal 0,2. „Dann ist der Wert bei den Kin-

dergärten in Friedrich-August-Hütte um eine Zehnerpotenz niedriger“, sagt Günter Halle. Gemessen wurde auch der Schwermetallniederschlag, also das, was auf dem Boden ankommt. Dafür werden Messgefäße verwendet. Auch da lässt sich eine deutliche Abnahme im Vergleich zu 2021 feststellen, und zwar auf etwa ein Drittel.

Die enger getakteten Messungen sollen fortgeführt werden, kündigt Günter Halle an, „auch um gegebenenfalls schnell reagieren zu können.“ (hei)

Der Freitag, 16. August, startet mit einem lockeren Empfang mit Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD) und bietet Raum für einen ersten Austausch. Keynote und Moderation liefert Frank Astor (Speaker, Entertainer, Coach). Die Vielfalt der Fisch- und Lebensmittelwirtschaft Bremerhavens können die Teilnehmer im Rahmen eines genussvollen Dinners genießen.

#### Vorträge und Exkursionen

„Meet & Learn“ lautet das Motto am Sonnabend, 17. August. Vorträge und Einsichten liefern unter anderem Jens Dorn (Business Innovation Lead, Otto Group), Dr. Vanessa Just (Vorstandsmitglied KI-Bundesverband) sowie einer Podiumsdiskussion mit Beispielen aus der Praxis. Während Exkursionen gewähren Unternehmen wie Amazon, Eurogate, Symex und Nordceram, die Vorreiter in den Bereichen Digitalisierung, KI und Automatisierung sind, Blicke hinter die Kulissen. Höhepunkt am Abend ist ein Segeltörn auf der „Artemis“ in den Sonnenuntergang und das Erlebnis des Feuerwerks sowie den Blick auf die Maritimen Tage vom Wasser aus.

Die Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS bietet Unternehmen an, Partner des Wirtschaftsdialogs zu werden. Deren Vorteile: Neben dem Treffen von Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik, dem Pflegen und Knüpfen von Kontakten und Einblicken in die Innovationen von morgen können sich die Unternehmen selbst als Teil eines attraktiven, zukunftsfähigen Wirtschaftsstandortes präsentieren. Zudem



Abendausfahrt im Rahmen des 6. Bremerhavener Wirtschaftsdialoges 2023. Foto: Farcas/BIS

# Partner gesucht für den Wirtschaftsdialog

„Innovate to Elevate: Zukunftsimpulse durch Digitalisierung, KI und Automatisierung“ lautet am 16. und 17. August das Thema des 7. Bremerhavener Wirtschaftsdialogs. Unternehmen können Partner der Veranstaltung werden.

erhalten Partnerfirmen vorab Zugang zu Eintrittskarten. Die BIS übernimmt die Einladung der Kontakte der Unterneh-

men sowie die gesamte Organisation. Die erste Person pro Partnerunternehmen ist kostenfrei.

» **Kontakt:** Tel. 0471/94646-700, -615;  
E-Mail: [standortmarketing@bis-bremerhaven.de](mailto:standortmarketing@bis-bremerhaven.de)

## Feuerwehr zeichnet die BEG aus

Der Stadtfeuerwehrverband Bremerhaven (SFV) vergibt den Feuerwehr-Ehrenpreis 2024 an die Bremerhavener Entsorgungsgesellschaft mbH (BEG). Damit würdigt der SFV, der die Interessen von rund 500 Feuerwehrkräften aus Berufsfeuerwehr, den drei Freiwilligen Feuerwehren und der Jugendfeuerwehren vertritt, das Engagement des Preisträgers für die Stadtgemeinde. Olaf Jongeling, stellvertretender SFV-Vorsitzender, sagt, „die BEG begleitet seit dem Gründungsjahr des Verbands die Jugendfeuerwehren als Unterstützer der ersten Stunde. Darüber hinaus hat sie viele wirtschaftliche Impulse insbesondere im Entsorgungsgeschäft gesetzt und ist auch in der Frage der Sicherheit für die Stadt direkt involviert“. Das Unternehmen schützt mit modernster Sicherheitstechnik nicht nur die Müllverbrennungsanlage, sondern auch die Deponie und sorgt für verlässliche Sicherheit. SFV-Vorstandsmitglied, Stadtrat a. D. Jörn Hoffmann, ergänzt: „Gemeinsam mit der Bremerhavener Politik und weiteren Vertretern des Katastrophenschutzes arbeitet die BEG beispielsweise sehr intensiv an der Umsetzung für ein schwarzstartfähiges Kraftwerk, an dem Ausbau der Fernwärme für die Seestadt sowie auch an der Weiterentwicklung der Wasserstoff-Produktionseinheit.“

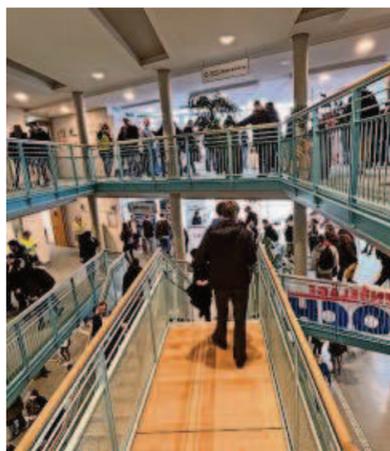
## Ein Hidden Champion der Unternehmensberatung

– Anzeige –

Der gemeinsame Arbeitgeber-Service von Arbeitsagentur und Jobcenter bietet für Arbeitgeber umfangreiche Leistungen der Fachkräftevermittlung aus einer Hand

Was wäre, wenn man nur eine Person fragen müsste, um gute Tipps und aktive Hilfestellung bei Fragen der Personalsuche, der Qualifizierung oder Nachwuchssuche zu bekommen? Das wäre extrem zeitsparend. Der gemeinsame Arbeitgeber-Service von Arbeitsagentur und Jobcenter bietet daher nur „one face to the customer“. Die regionale Hotline für den Erstkontakt lautet Tel. 0800/4555520.

Jeder Arbeitgeber bekommt nach einem allgemeinen Erstkontakt den direkten Kontakt zu seiner persönlichen Vermittlungsfachkraft genannt. Danach besteht die Wahl: ein persönliches Telefonat oder lieber Dinge selber regeln, über den persönlichen Arbeitgeber-Account auf [www.arbeitsagentur.de/jobsuche](http://www.arbeitsagentur.de/jobsuche). Das Leistungsspektrum des Arbeitgeber-Service ist breit. Es geht um die passgenaue Vermittlung neuer Mitarbeiter, sei es auf der Ebene Helfer, Fachkraft oder Spezialist.



Besucher füllten während der KOMPASS-Ausbildungsbörse mehrere Etagen im Gebäude der Arbeitsagentur. Foto: Agentur für Arbeit

Und es geht um die Azubi-Gewinnung und Begleitung, um finanzielle Förderungen oder um Qualifizierung. Auch die Einwerbung von Fachkräften aus dem Ausland in Zusammenarbeit mit der ZAV (Zentrale Auslands- und Fachvermittlung) der Bundesagentur für Arbeit gehört zum Portfolio. Das macht den Arbeitgeber-Service laut Arbeitsagentur zu einem „Hidden Champion“.

**Individuelle Beratung:** Gemeinsam mit dem Arbeitgeber arbeiten die Vermittlungsfachleute heraus, welche Unterstützung erforderlich ist. Die Beratungsleistungen reichen von der Arbeitsmarktberatung bis zur Qualifizierungsberatung. Es geht um kreative Wege um Ausbildungs- und Arbeitsstellen zu besetzen. Themen dabei sind auch die Gestaltung von Arbeitsplätzen und Arbeitszeit, die betriebliche Aus- und Weiterbildung oder innovative Arbeitszeitmodelle. Ein Blick lohnt sich auch auf die Formulierung der Stellenangebote.

Angeboten werden Veranstaltungsformate, Förderleistungen und die aktive Vermittlung. **Den Arbeitgebern eine Bühne bauen:** Der Arbeitgeber-Service Bremerhaven schafft immer wieder neue Veranstaltungsangebote, die den Unternehmen den Kontakt zu interessanten Bewerbern ermöglichen. Das größte Angebot ist die KOMPASS-Ausbildungsmesse, sie öffnete dieses Jahr ihre Türen für über 100 Ausstellende und rund 1.000 Schülerinnen und Schüler. Alles wurde im Gebäude der Arbeitsagentur organisiert. Zudem gibt es regelmäßig Branchentage, um fachlich gezielter Interessenten ansprechen zu können. Breiter aufgestellt ist das monatliche Job-Café. Hier nehmen wechselnde Betriebe teil, wichtig ist die Gesprächsbereitschaft vor allem auch für Kundinnen und Kunden des Jobcenters. **Marktkompetenz:** Die Vermittlungskräfte im Arbeitgeber-Service sind auf ihre Branchen speziali-

siert. Sie beobachten und analysieren für die Betriebe Marktveränderungen auf dem nationalen und regionalen Bewerber- und Arbeitsmarkt. Sie nutzen im Zuge der Bewerberauswahl auch die Fachkompetenz des Berufspsychologischen Dienstes. Bei der Stellenbesetzung durch Menschen mit Behinderungen unterstützt der technischen Berater der Arbeitsagentur.

» **Kontakt:** Vermittlungsaufträge können einfach **online** erteilt werden: [www.arbeitsagentur.de/unternehmen/arbeitskraefte/vermittlung-nach-mass](http://www.arbeitsagentur.de/unternehmen/arbeitskraefte/vermittlung-nach-mass) eService: Vielfältige Themen lassen sich auf [www.arbeitsagentur.de](http://www.arbeitsagentur.de) regeln. Kontakt zum örtlichen Arbeitgeber-Service: Kostenfreie **Hotline** Tel. 0800/4555520, Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr. Hier lernen sie Ihren persönlichen Ansprechpartner beim Arbeitgeber-Service kennen.

Ausbildung - Arbeit - Qualifizierung

### Ihr Arbeitgeber-Service für alle Branchen

- ◆ Vermittlung nach Maß
- ◆ Beratung zu Qualifizierung & Ausbildung
- ◆ Finanzielle Unterstützung

Qualifizierung von Beschäftigten, Einwanderung von Fachkräften, JobTurbo, Unterstützung vor und während der Ausbildung - wir bringen Sie weiter!

Der gemeinsame Arbeitgeber-Service von Agentur für Arbeit und Jobcenter:

Grimsbystr. 1, 27570 Bremerhaven

Lokale Servicenummer 0800 4 5555 20 (kostenlos)

[www.arbeitsagentur.de/unternehmen/AGS](http://www.arbeitsagentur.de/unternehmen/AGS)





Auch eine neue Rad- und Fußgängerbrücke muss gebaut werden.



Die gesamte Tunnelstrecke wird in 23 Baudocks aufgeteilt, in denen die Tunnelsegmente entstehen.

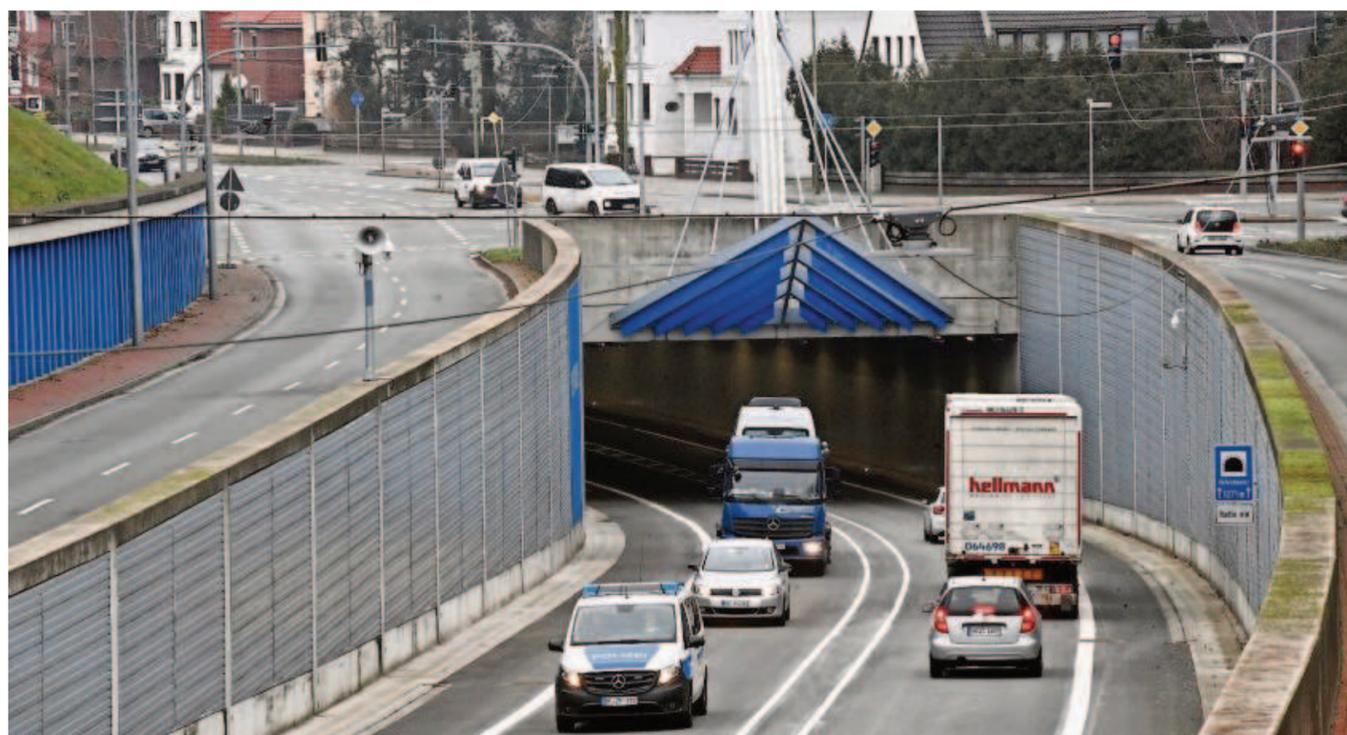
Foto: Scheer

Fast zwei Kilometer lang, 14 Meter breit und seit gut elf Wochen die zentrale Zufahrt zu den Überseehäfen: der Hafentunnel Bremerhaven. Mit dem Projektmanagement habe man eine „Mammutaufgabe“ übernommen, urteilt die BIS selbst. „Das war unsere bisher größte Infrastrukturaufgabe“, sagt Geschäftsführer Nils Schnorrenberger. Der Bau mitten durch die Stadt sei nicht nur technisch eine Herausforderung gewesen. Außer Erdreich, Leitungen und Vegetation hätten auch Bedenken aus dem Weg geräumt werden müssen. „Wir mussten den Leuten erklären, warum teilweise nicht nur Vorgärten genutzt, sondern auch Häuser für den Tunnelbau weichen sollten“, sagt Thorsten Gens, Bereichsleiter Infrastruktur bei der BIS.

#### Gens: Wir hatten rund 50 Varianten

Die Entscheidung für die Trasse sei nicht leichtgefallen. „Wir hatten tatsächlich rund 50 Varianten, die wir intensiv geprüft haben“, erinnert sich Gens. Letzten Endes habe sich die Variante Cherbourger Straße als beste Lösung erwiesen. Gens ist seit 1999 mit der Hafentunnelplanung beschäftigt. Der Magistratsbeschluss lautete damals: vierspuriger und kreuzungsfreier Ausbau der Cherbourger Straße.

Mit der Anbindung an die Autobahn solle der Hafenverkehr staufrei fließen, der Tunnel der Entwicklung des Hafens dienen. „Der Hafentunnel ist für einen Zeitraum von 80 Jahren konstruiert und gebaut. Mit dieser logistischen Infrastruktur hat die Seestadt Bremerhaven damit einen immensen Pluspunkt – auch für künftige Firmenansiedlungen und Investitionen“, meint Schnorrenberger. Und für Anwohner sinke die Lärmbelastung durch den Tunnelbau um die Hälfte, die



Die Einfahrt durch das Westportal in den Hafentunnel Bremerhaven nach erfolgreicher Fertigstellung und Inbetriebnahme.

Foto: Scheer

# Tunnelbau erweist sich als Mammutaufgabe

20 Jahre Planung, zehn Jahre Bauzeit, seit wenigen Wochen ist der Hafentunnel für den Verkehr freigegeben. Für die Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS ist das Anlass genug, selbst Bilanz zu ziehen. Man sei „stolz, erleichtert und froh“.

Luftqualität verbessert sich messbar. Der Hafentunnel wurde anders als die meisten Tunnel nicht gebohrt, sondern in

offener Bauweise geschaffen: mit 25 Metern in die Tiefe geschlitzten Bauwänden, zwischen denen die Erde ausgehoben wurde. In 23 Bauabschnitten unterteilt wurde der Tunnel aus Beton gegossen – insgesamt 200.000 Kubikmeter. Das entspricht dem Volumen von 25.000 Betonmischern. Projektleiter Dirk Thies hat noch mehr Zahlen parat: Rund 400.000 Kubikmeter Erde wurden ausgehoben – was vier Millionen Schubkarren wären – 24.000 Tonnen Stahl verarbeitet – dreimal so viel wie für den Eiffelturm. Rund 500 Menschen hat die Großbaustelle beschäftigt.

Schwierigkeiten und Probleme traten jede Menge auf: Ein Wassereinbruch aus dem Untergrund sorgte allein für anderthalb Jahre Verzögerung. Statt geplanter

fünf dauerte der Bau gut zehn Jahre. Thies spricht dennoch von Zeitdruck. Kurz vor Eröffnung des Hafentunnels stellte sich heraus, dass eine Firma Bauteile für die Elektronik wegen eines Lieferengpasses nicht parat hatte. Die per E-Mail angekündigte Wartezeit: ein Jahr. „Das wäre fatal gewesen“, sagt Schnorrenberger. Wie konnte das Problem gelöst werden? Schnorrenberger hat die Werften abtelefoniert, ob nicht eventuell dort solche Bauteile vorhanden sind. Die Antwort: Ja, können wir besorgen, dauert aber. Wie lange? Zwei Wochen. Der Bau des Hafentunnels fällt aufseiten des Magistrats in den Zuständigkeitsbereich des Amtes für Straßen- und Brückenbau. Weil die BIS den Auftrag für das Projektmanagement bekam, „konn-



Nach rund 20 Jahren verschiedener Planungs- und Bauphasen ziehen (von links) Nils Schnorrenberger, Thorsten Gens und Dirk Thies eine Bilanz zum Hafentunnel Bremerhaven.

Foto: Stapel/BIS

ten wir uns ausführlich um alle hoheitlichen Aufgaben kümmern“, sagt Amtsleiter Enno Wagener. Dazu gehörten unter anderem die Finanzierung, die Genehmigungen, die Abstimmung zwischen dem Bund und dem Land Bremen sowie der Austausch mit Politik und Magistrat. Den Tunnelbau hätte man als Amt mit dem vorhandenen Personal nicht allein leisten können.

## Das Tunnelprojekt in Zahlen

- ▷ **Erdaushub:** 400.000 Kubikmeter (das entspricht dem Inhalt von rund 4 Millionen Standardschubkarren)
- ▷ **Bodenbewegung:** 500.000 Kubikmeter (entsprechen dem Gesamtvolumen von 200 olympischen Schwimmbecken)
- ▷ **Gesamtmenge Stahl:** 24.000 Tonnen (entsprechen mehr als der dreifachen Menge des für den Eiffelturm verbauten Stahls)
- ▷ Durch den Hafentunnel konnte die **Lärmbelastung** in den umliegenden Wohnbereichen um die Hälfte (bis 6 dB(A)) reduziert werden.
- ▷ **Verbaute Gesamtmenge Beton:** 200.000 Kubikmeter (entsprechen dem Ge-

- samtvolumen von 25.000 Betonmischern)
- ▷ Die **Gesamtfläche der Schlitzwände** beträgt 110.000 Quadratmeter.
- ▷ Der Hafentunnel trägt zu einer - von der EU geprüften und anerkannten - deutlichen **Verbesserung der Luftqualität** bei.
- ▷ Über **500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** waren an dem Gesamtprojekt beschäftigt.
- ▷ Die **Gesamtbaukosten** (Planungs- und Realisierungskosten) belaufen sich vorläufig auf ca. 271 Millionen Euro, finanziert durch den Bund, das Land Bremen, die Stadt Bremerhaven und die Hafenvirtschaft.



Rund 25 Meter hoch: der aus Erdaushub geschaffene Leherheider Tunnelberg. Foto: Scheer



Über dem Hafentunnel müssen nach dem eigentlichen Tunnelbau Straßen und Grünanlagen wiederhergestellt werden. Foto: Scheer

An der Quartalsumfrage haben sich 458 Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe, aus Handel und Dienstleistungen im Land Bremen beteiligt. Der Stimmungsabfall war in der Stadt Bremen bereits im Herbst 2023 zu spüren und kam zum Jahreswechsel auch in der Bremerhavener Wirtschaft an. Knapp die Hälfte aller Befragten aus dem Land Bremen rechnet aktuell mit einer ungünstigen Geschäftsentwicklung im Jahresverlauf. Besonders ungünstig fallen die Geschäftsprognosen im Baugewerbe, in den Verkehrs- und Logistikdienstleistungen, im Einzelhandel sowie in der Hotellerie und Gastronomie aus. Der Handelskammer-Konjunkturindikator bleibt auf dem Niveau des Vorquartals bei 77 Punkten und notiert damit im zehnjährigen Vergleich (103 Punkte) unverändert auf sehr niedrigem Niveau.



Die Unternehmen im Land Bremen klagen über Belastungen durch eine überbordende Bürokratie.

Foto: Weißbrod/dpa

» Mit überbordenden Regulierungen und häufig auch Überbürokratisierung wird die Wirtschaft zunehmend in ihrer Leistungskraft gelähmt. «

Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Dr. Matthias Fonger

gistikdienstleistungen sowie den Einzelhandel. In diesen Branchen rechnet jeweils die Mehrzahl der Befragten mit einer negativen Geschäftsentwicklung. Mehr als 70 Prozent nennen die allgemeinen Rahmenbedingungen als größtes Geschäftsrisiko. Dazu zählen sie geopolitische Risiken oder standortbezogene Wachstumshemmnisse wie beispielsweise überbordende Bürokratie oder die Ausbildungsplatzabgabe. Der Handelskammer-Konjunkturindikator steigt für die stadtbremische Wirtschaft sehr leicht um +2 auf 78 Punkte (Mittelwert 103).

**Hohe Energie- und Rohstoffpreise**

Zum Jahreswechsel verschlechterte sich das Geschäftsklima in der Bremerhavener Wirtschaft im Vergleich zum Vorquartal. Während die Unternehmen des produzierenden Gewerbes die Geschäftslage insgesamt nur leicht negativ bewerten, kommen aus dem Handel überwiegend negative Rückmeldungen. Auch im Dienstleistungsbereich hat sich die Geschäftslage im Vergleich zum Herbst verschlechtert. Die Geschäftserwartungen waren bereits im Herbst branchenübergreifend eingetrübt und haben sich für 2024 erneut verschlechtert. Weiterhin sehen die Befragten besonders häufig die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise als Geschäftsrisiko. Der Handelskammer-Konjunkturindikator sinkt für die Wirtschaft in Bremerhaven um -12 auf 75 Punkte und notiert damit deutlich unter dem langjährigen Mittelwert von 98 Punkten.

# Betriebe präsentieren trübe Aussichten

Die Wirtschaft kämpft mit schwierigen Rahmenbedingungen: Dazu zählen geopolitische Gefahren für die Lieferketten und eine überbordende Bürokratie. Ein Großteil der Unternehmen leidet auch unter fehlenden Fach- und Arbeitskräften, der Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise, einer geringen Inlandsnachfrage sowie wachsenden Arbeitskosten. Das sind die Kernergebnisse der Konjunkturumfrage der Handelskammer Bremen - IHK für Bremen und Bremerhaven zum Jahresbeginn 2024.

ein enormer Kostendruck durch die hohen Energie- und Rohstoffpreise und die Entwicklung der Arbeitskosten auf den Schultern der Unternehmen.“

In der stadtbremischen Wirtschaft bleibt die Stimmung eingetrübt. Die Unternehmen schätzen die aktuelle Geschäftslage zwar insgesamt im Vergleich zum Vor-

quartal etwas besser ein, die Geschäftserwartungen für 2024 haben sich aber weiter verschlechtert. Das gilt besonders für das Baugewerbe, die Verkehrs- und Lo-

**Nachfrageschwäche befürchtet**

„Aktuell sind die Unternehmen in Bremen und Bremerhaven einer Vielzahl von Herausforderungen ausgesetzt, die insgesamt zu einem schwierigen Geschäftsumfeld führen und auf die wirtschaftliche Stimmung drücken“, sagt Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Dr. Matthias Fonger: „Die Unternehmen befürchten eine anhaltende Nachfrageschwäche im Inland, und auch die Exporterwartungen sind im Moment wenig hoffnungsvoll.“ Dazu kämen geopolitische Risiken. „Mit überbordenden Regulierungen und häufig auch Überbürokratisierung wird die Wirtschaft zunehmend in ihrer Leistungskraft gelähmt, Arbeitskräfte werden dadurch unnötig gebunden. Und das passiert zu einer Zeit, in der die Unternehmen händeringend und immer intensiver nach Arbeits- und Fachkräften suchen müssen.“ Fonger betont: „Darüber hinaus lastet weiterhin



Direkt anmelden



## Mit dem Rad zur Arbeit

Aktiv sein lohnt sich doppelt: die Gesundheit fördern und gewinnen.

Fahren Sie im Aktionszeitraum vom 1. Mai bis 31. August 2024 an mindestens 20 Tagen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und gewinnen Sie attraktive Preise.

Mehr erfahren auf [mdrza.de](http://mdrza.de)

Mit dem **RAD** zur Arbeit

Eine Initiative von ADFC und AOK

AOK Bremen / Bremerhaven Die Gesundheitskasse.

In Kooperation mit:



Sponsored by:



Aktionspartner:



Von Wolfgang Heumer

Elegant ist die Yacht auf jeden Fall, deren Modell im Obergeschoss eines modernen Bürogebäudes am Weserdeich in Bremerhaven steht. Der in einem dunklen Blaugrün gehaltene Rumpf ist lang gestreckt, ein schmaler goldener Streifen im oberen Bereich unterstreicht die schlichte und schlanke Linienführung des Schiffes, das im Original 57,5 Meter misst. Ist so etwas purer Luxus oder sogar noch sportlich? Torsten Conradi und Johan Siefer lächeln ein wenig und lupfen leicht die Augenbrauen. „Natürlich ist diese Yacht sportlich“, sagt Conradi und ergänzt mit derselben Selbstverständlichkeit: „Das ist doch eine unserer Stärken.“ Der 67-Jährige und sein Kollege Johan Siefer sind Geschäftsführer und Partner des Ingenieurbüros Judel, Vrolijk & Co., das zu den erfolgreichsten Yachtdesignern weltweit gehört. „Allein 2023 haben Schiffe von uns drei der ganz großen internationalen Regatten gewonnen, darunter einen Weltmeistertitel“, ergänzt der 44-jährige Siefer.

#### Ein Standort mit Perspektiven

Gegründet wurde das Büro 1978 von den Schiffbauingenieuren Friedrich „Fietje“ Judel und Rolf Vrolijk, 1986 ergänzte der gebürtige Bremer Conradi – ebenfalls Schiffbauingenieur – nach ersten Berufsjahren in der Forschung zu Aero- und Hydrodynamik das Duo. Kurze Zeit später wurde Conradi Partner. Seit 1991 ist die Firma mit inzwischen zwölf Beschäftigten in Bremerhaven beheimatet. Der Standort am Deich war einer der Gründe, warum die Designer ihren Sitz in die Seestadt verlegten: „Wo findet man sonst als Schiffbauunternehmen ein Büro, das einen so fantastischen Blick aufs Wasser bietet“, sagt Torsten Conradi.

#### Richtungsweisend für den Segelsport

Der Platz hat eine gewisse Symbolik. Einst stand dort das Haus der Lotsenbruderschaft, die den Schiffen auf Weser und Jade den sicheren Kurs zeigte. Ähnlich richtungsweisend bestimmen die jetzt dort Arbeitenden den Kurs in den höchsten internationalen Klassen des Segelsports. Eines der Beispiele für die ersten großen Erfolge des Designbüros steht nur wenige Hundert Meter entfernt vor dem Deutschen Schifffahrtsmuseum: Die Hochsee-Rennyacht Diva des Bremer Unternehmers und Wassersportlers Bernd Beilken gehörte zu den drei deutschen Schiffen, die 1985 den „Admiral's Cup“ – das härteste europäische Segelrennen – als Team für sich entschieden. Mit einer Länge von 13,57 Meter zählte die Diva zu den größten Rennyachten ihrer Zeit. „Heute reden wir über Längen von 20, 30 Metern oder eben auch 60 Metern wie bei der Yacht, dessen Modell da drüben steht“, erläutert Johan Siefer. Die Evolution des Yachtbaus ist an einer Wand des Bürogebäudes in einer Viel-



Sportliche Eleganz zählt zu den Stärken der Yachtdesigner Johan Siefer und Torsten Conradi (von links). Im Hintergrund hängen Halbmodelle der Rumpfformen.  
Foto: Hake/WFB

# Spezialität: Schwimmende Schönheiten

Eine der ersten Adressen in der Welt des Wassersports befindet sich direkt hinter dem Deich in Bremerhaven. Wo einst Lotsen ihre Heimat hatten, bringt Judel, Vrolijk & Co. moderne Segelyachten auf Erfolgskurs. Aus ihrer „Feder“ stammen neben Serienbooten, Einzelbauten bis zu 60 Metern Länge und schnellen „Rennziegen“ auch Hightech-Schiffe für den kommerziellen Einsatz.

zahl von Halbmodellen der Rumpfformen dokumentiert. Nicht nur die äußeren Linien – der sogenannte Riss – der Boote und ihre Größe haben sich verändert. Auch die Materialien und Produktionsverfahren für ihren Bau sind längst Hightech-Anwendungen aus Carbonfasern und anderen ultraleichten Werkstoffen, wie sie beim hochmodernen Flugzeugbau verwendet werden. Auch die Arbeitsmethoden und Werkzeuge der Ingenieure, Designerinnen und Designer haben sich grundlegend gewandelt. „Als ich anfang, hatten wir noch Zeichentische und Kurvenlineale“, erinnert sich Torsten Conradi, „du kennst das gar nicht mehr, oder?“, wendet er sich an seinen Kollegen.

Johan Siefer hat unmittelbar nach dem

Schiffbau-Studium vor 17 Jahren bei Judel, Vrolijk & Co. als Naval Architect angefangen, wie der Beruf international einheitlich heißt. Mittlerweile gehört er wie Conradi zu den Partnern, die das Unternehmen tragen: „Hier werden die Weichen Richtung Zukunft mit Weitblick gestellt“, sagt er. Das verbindende Element zwischen den Ingenieuren aus unterschiedlichen Generationen „ist die Liebe und Begeisterung fürs Segeln“, betont Siefer.

#### Stolz auf die Erfolge

Die teilen die Yacht designer auch mit ihren Kundinnen und Kunden, zu denen beispielsweise der Hamburger Harm Müller Spreer gehört. Mit seiner Yacht „Platoon“ hat er im August 2023 nach 45 Rennen in fünf Regatten die Rolex-

TP52-Weltmeisterschaft gewonnen. Gebaut wurde sie von den Bremerhavener Konstrukteuren. Solche besonderen Boote sind natürlich Einzelbauten wie die „Pink Gin“, deren beeindruckendes blaugrünes Modell mit dem goldenen Streifen im Obergeschoss des Designbüros steht. Gebaut wird es von Baltic Yachts. Die finnische Werft gehört zu den Großen der Branche.

Judel, Vrolijk & Co. hat aber auch „Otto-Normal-Segler“ im Blick und entwickelt Serienboote, die nicht gleich einen sieben- oder achtstelligen Betrag kosten. Unter anderem arbeitet das Büro für den schwedischen Yachthersteller Najad und den deutschen, in Bremerhaven gegründeten Hersteller Bente-Yachts.

Im Laufe der Jahre haben sich zwei wei-

» Allein 2023 haben Schiffe von uns drei der ganz großen internationalen Regatten gewonnen, darunter einen Weltmeistertitel.«

Johan Siefer, Geschäftsführer des Ingenieurbüros Judel, Vrolijk & Co.

tere starke und selbstständige Geschäftszweige entwickelt. Mit der Judel/Vrolijk Brokerage GmbH ist das Unternehmen vor einigen Jahren erfolgreich in den Handel mit luxuriösen Yachten eingestiegen. Seit einiger Zeit übernimmt die Tochterfirma auch das Charter-Management für jene Klientel, die ihre wertvollen Wasserfahrzeuge nicht selbst nutzen, sondern vermieten wollen.

#### Passagierschiffe mit Yacht-Charakter

Kommerzielle Verwendungszwecke bestimmen zunehmend auch die vom Designteam und den Ingenieuren entwickelten Boote. Auf dem Vierwaldstätter See fahren inzwischen drei Passagierschiffe, die – an Eleganz und Schönheit unzweifelhaft erkennbar – die Handschrift der Bremerhavener tragen. Auf den elektronischen Reißbrettern des Ingenieurbüros sind außerdem bereits Flussschiffe zu sehen, die ihre Eigenschaft als „Passagierdampfer“ mit dem Charakter exklusiver Yachten verbinden.

#### Innovatives Kreuzfahrt-Segelschiff

Das jüngste Projekt von Judel, Vrolijk & Co. könnte Maßstäbe für die internationale Kreuzfahrtindustrie setzen. Das Team hat das Konzept eines Reiseschiffes entwickelt, das bei einer Länge von etwa 80 Metern 60 Passagiere befördern kann. Mit dem Konzept steht das Bremerhavener Büro an der Spitze eines Trends. Immer mehr große Reiseunternehmen wie zuletzt der französische Hotelkonzern Accor legen Pläne für segelnde Kreuzfahrtschiffe auf den Tisch. „In der Regel sind die Segel dabei nur ein zusätzlicher Antrieb, der Motor bleibt der Hauptantrieb“, verdeutlicht Siefer den Unterschied. „Unser Schiff wird dagegen die meiste Zeit tatsächlich wie eine unserer großen Maxi-Yachten allein unter Segeln fahren.“

Das Konzept ist mittlerweile in einem gemeinsamen Projekt mit der Wirtschaftsförderung BIS Bremerhaven bis zur Baureife entwickelt. „Eigentlich fehlt uns nur noch ein Reeder, der es bauen lässt und einsetzt“, sagt Torsten Conradi. Angesichts der Erfolge, die die anderen Segelyachten aus seinem Haus erzielen, sollten Interessenten zu finden sein.



Hart am Wind: die Yacht „Provezza“ aus dem Hause Judel, Vrolijk & Co. während einer Regatta.  
Foto: Judel, Vrolijk & Co.



Luxuriöse und sportliche Yachten gehören zum Portfolio von Judel, Vrolijk & Co. von links: Torsten Conradi und Johan Siefer.  
Foto: Hake/WFB