

BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION

CYBERSICHERHEIT

Im Interview erläutert Aileen Quast, Direktionsbeauftragte der Versicherung ÖVB/VGH, worauf es beim Thema „Cybersicherheit“ ankommt. **Seite 3**

BILDUNG

Alexis Papathanassis ist Rektor der Hochschule Bremerhaven. Anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens wurde sie gewürdigt als Innovationszentrum der Region. **Seite 9**

UNTERNEHMER

Die Firmenphilosophie besteht im Erhalt und in der Ertüchtigung von Bestandsimmobilien. Lars Wübben (47) ist Unternehmer in vierter Generation. **Seite 13**

ANZEIGE

Jetzt Angebote entdecken.
DER MINI COOPER.



Ikonischer Look, innovative Technologien und unvergleichlicher Fahrspaß: Das ist der MINI Cooper. Mit seinen runden LED-Scheinwerfern, dem achteckigen Kühlergrill und der unverkennbaren Präsenz werden Sie ihn direkt ins Herz schließen. Im aufgeräumten und modernen Innenraum mit dem zentralen OLED-Display erwartet Sie ein immersives Fahrerlebnis.

Feiern Sie mit uns die MINI Cooper Deals und profitieren Sie von exklusiven Konditionen. Alle Infos finden Sie auf bobrink.de.



Jetzt QR-Code für mehr Informationen zum MINI Cooper scannen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

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

BOBRINK
THE FAIRER PARTNER
www.bobrink.de

Das Programm der 24. Windforce-Konferenz bot zwei Exkursionen, die zu acht innovativen Unternehmen und Projekten in Bremerhaven, Nordenham und Cuxhaven führten. Ziel einer Exkursion war auch das Gelände der Steelwind Nordenham GmbH, die neben dem Fähranleger in Blexen Fundamente von Windenergieanlagen fertigt. *Fotos: Scheer*

Offshore-Branche blickt auf die eigenen Lieferketten

Europas Energiesicherheit ist Thema der Windforce-Konferenz in Bremerhaven

Von Christian Heske

Sein Ziel sei es, die maritime Wirtschaft zu stärken und den Sanierungsstau in den deutschen Häfen abzubauen. Einer seiner ersten Termine in neuer Funktion als Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus führte Dr. Christoph Ploß (CDU) nach Bremerhaven: Vom 16. bis 18. Juni fand auf dem Gelände von Stahlbau Nord sowie im Fischbahnhof die 24. Windforce-Konferenz statt. Das Motto: „Sicherung der europäischen Energie- und Lieferkette: Jetzt erst recht!“. Darin spiegeln sich die Herausforderungen durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine wider, aber auch das Risiko, dass Offshore-Produktionskapazitäten leichtfertig nach China abgegeben werden könnten.

„Es ist wichtig, dass in Europa investiert wird“, sagte Jens Assheuer, Vorstandsvorsitzender des Windenergie- und Wasserstoffverbands WAB aus Bremerhaven, der die Windforce veranstaltet. Auch mit den Blick auf den in Bremerhaven seit Jahren angedachten Energyport betonte er: „Wir benötigen Hafenkapazitäten, auch damit parallel zum Ausbau der Offshore-Anlagen das Recycling von Altanlagen stattfinden kann.“ Die Häfen zur nationalen Aufgabe zu machen und statt wie bisher 38 künftig 400 Milliarden Euro vom Bund bereitstellen zu wollen, sei das richtige Signal.

„Das Motto der diesjährigen Windforce-Konferenz bringt zentrale Ziele der Offshore-Windenergie auf den Punkt: Energiesicherheit, Resilienz und europäische Vernetzung“, meinte Ploß. „Mit er-

folgreichen Ausschreibungen und einem kosteneffizienten Ausbau kann Offshore-Wind einen erheblichen Beitrag für die europäische Energiesicherheit leisten“, zeigte sich der maritime Koordinator überzeugt. Auch im Bundeswirtschaftsministerium werde Offshore-Wind in all seinen Dimensionen gedacht und weiterentwickelt. Dabei steht insbesondere die Bezahlbarkeit der Energie im Mittelpunkt.

Positive Resonanz der Branche

„Wir haben mit großem Wohlwollen gehört, was der maritime Koordinator gesagt hat“, betonte WAB-Geschäftsführer Markus Nölke. Vor allem drei Punkte seien neben der Häfenfinanzierung bei den Offshore-Branchen-Vertretern gut angekommen: Die Investitionen für den Bau von



» Das Motto der diesjährigen Windforce-Konferenz bringt zentrale Ziele der Offshore-Windenergie auf den Punkt: Energiesicherheit, Resilienz und europäische Vernetzung.«

Dr. Christoph Ploß, maritimer Koordinator der Bundesregierung

Konverterplattformen, die Milliarden kosten, soll durch den Bund mit Bürgschaften hinterlegt werden. Außerdem wolle der Bund die Planungen für den Ausbau der Infrastruktur beschleunigen. Letzter Punkt: Die Regierung halte am Ausbau der erneuerbaren Energien fest und benenne sich klar zu Offshore. **Seite 10**

BWO-Kritik an Auktion

Die Bundesnetzagentur hat die Offshore-Wind-Fläche N-9.4 in der deutschen Nordsee versteigert. Den Zuschlag hat Total Energies erhalten. Das Gebot beträgt 180 Millionen Euro für die nicht voruntersuchte Fläche mit einer Netzanschlusskapazität von 1 Gigawatt. „Die Ergebnisse zeigen, wie stark die Risiken für Offshore-Wind-Entwickler durch geopolitische Spannungen und Lieferengpässe gestiegen sind. Das Auktionsverfahren wird den wirtschaftlichen Realitäten nicht mehr gerecht“, so Stefan Thimm, Geschäftsführer des Bundesverbands Windenergie Offshore (BWO). Hierzu zählten neben dem verpflichtenden Overplanting (10 bis 20 Prozent mehr installierte Leistung zur besseren Ausnutzung der Netzanbindung) auch starre Realisierungsfristen und damit verbundene Strafzahlungen. „Diese Risiken schlagen sich in den im Vergleich zu den Vorjahren deutlich geringeren Auktionserlösen und lediglich zwei Null-Cent-Geboten nieder“, fügt er hinzu. Bei Null-Cent-Geboten verzichten die Bieter auf staatliche Förderung und finanzieren den Offshore-Windpark vollständig über den Stromverkauf am Markt.



Unternehmen machen Klimaschutz

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

energiekonsens.de/unternehmen

Gefördert von:

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

Freie Hansestadt Bremen



Kofinanziert von der Europäischen Union

Kostenlose Teilnahme!



Editorial



Dass die Vertreter der Offshore-Industrie während der Windforce-Konferenz in Bremerhaven eine Stärkung der europäischen Lieferketten angemahnt haben, könnte man natürlich abtun. Man könnte es abkanzeln als werbendes Eigeninteresse einer Branche, die ihre eigenen Claims gegenüber der Konkurrenz aus Fernost sichern möchte. Doch wer nur das tut, blendet die ernsthaften globalen Risiken aus, denen Europa seit Jahren zunehmend ausgesetzt ist. Der mit energiepolitischen Erpressungen einhergehende russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat den europäischen Staaten drastisch ihre fatale Angreifbarkeit und Abhängigkeit deutlich gemacht. Inzwischen sorgt US-Präsident Donald Trump mit einer Kehrtwende in der Klimapolitik für eine einbrechende Stimmung auf dem nordamerikanischen Windenergie-Markt und damit für weitere Turbulenzen. Gleichzeitig drängen chinesische Mitbewerber mit ihren hochsubventionierten Anlagen auch in europäische Offshore-Märkte. Dabei gilt es aber wachsam zu sein. Nichts spricht gegen Wettbewerb, wenn er fair ist. Das Beispiel der Solarindustrie kann einem da jedoch durchaus eine Warnung sein. Chinesische Hersteller überschwemmen den europäischen Markt mit subventionierter Solartechnik. Deutsche Betriebe konnten nicht mithalten und schlossen ihre Werke. Im Bereich der Offshore-Windenergie geht es aber längst nicht mehr nur um einen zentralen Schritt in Richtung Klimaschutz, sondern in erheblichem Maße auch um die energiepolitische Autarkie Europas, also um kritische Infrastruktur. Und deren Leistungsfähigkeit sowie ihren sicheren Betrieb sollte man gründlich absichern. Sowohl Berichte über die Windforce als auch über den Windenergie-Trend in Nordamerika finden Sie in dieser Ausgabe. Da wir in unsicheren Zeiten leben, geht es allerdings auch bereits auf der nächsten Seite um Sicherheit – um Cybersicherheit.

Ihr Christian Heske



Investitionen für die Riesenfrachter 4/5 Kajenbau und Automatisierung geplant – Weservertiefung gefordert



Schlichtung Schiedsgericht am Start 7



Wirtschaftspartner 9 Hochschule Bremerhaven besteht 50 Jahre



Überzeugter Sanierer 13 Lars Wübben: Unternehmer mit Tradition

Mobilität und Verkehr

» Firmen zahlen Schiffswache 6

Zweimal wurde die Eisenbahnbrücke über die Hunte von Schiffen gerammt und schwer beschädigt. Die Folge: Die nördliche Wesermarsch war etliche Wochen vom Zugverkehr abgeschnitten. Um so etwas in Zukunft zu verhindern, wurde ein Überwachungsdienst eingerichtet. Dessen Finanzierung haben jetzt Unternehmen übernommen. 11

Fachkräfte

» Frauen in Ex-Männerdomänen 11

Der Seehafen- und Logistikdienstleister BLG Logistics beschäftigt allein in Bremerhaven mehr als 2.000 Menschen. Technische Hilfsmittel und neue Abläufe haben viele Tätigkeiten verändert. Heute arbeiten daher auch Frauen ganz selbstverständlich in Bereichen, die früher als klassische Männerdomänen galten.

Unternehmen

» Tunnelbau verzögert sich 8

Im großen Kaiserdock 2 der Bremerhavener Lloyd Werft werden derzeit keine Schiffe gebaut – sondern Elemente für den Bau des Bremer Wesertunnels. Doch nun gibt es eine Verzögerung beim Bau der Elemente. Droht jetzt ein längerer Ausfall des Docks für Schiffbauprojekte? 12

Medien

» Der Auftrag: Social Media 12

Die Medienlandschaft wandelt sich rasant. Smartphones und soziale Netzwerke sind längst Teil des Alltags. Die Betreuung der Social-Media-Kanäle von Firmenkunden zählt daher zu den zunehmend nachgefragten Dienstleistungen von Nexus Media Nord, der Agenturmarke der NORDSEE-ZEITUNG. 14



Selbstheilende Lacke 14 Forscher befassen sich mit Rotorkorrosion

Forum

» 24. Windforce-Konferenz 10

Offshore-Windenergie ist längst kein reines Technikthema mehr, sagte Jens Assheuer, Vorstandsvorsitzender des Windenergie- und Wasserstoffverbands WAB, der die 24. Windforce-Konferenz in Bremerhaven veranstaltete. Neben dem Klimaschutz gehe es um Geo- und Industriepolitik sowie um Versorgungssicherheit. 14

Neue Energien

» Beratung hilft beim Sparen 14

Mit einem neuen kostenfreien Beratungsangebot will die gemeinnützige Klimaschutzagentur Energiekonsens Handwerkern im Land Bremen beim Energiesparen helfen. Das Angebot „energieviste:handwerk“ bringt messbare Ergebnisse, wie eine Raumausstatterin bestätigt. 14

Neue Energien

» US-Windenergiemarkt leidet 15

Die Stimmung in der weltweiten Windindustrie ist insgesamt positiv, wie das Stimmungsbarometer Windenergy Trendindex (Wetix) zeigt. Einzige Ausnahme ist der nordamerikanische Markt. Dieser leidet unter dem Politikwechsel in den USA unter der neuen Administration von US-Präsident Donald Trump. 15

Stadtentwicklung

» 25 Jahre Überseestadt 16

Einst wurden hier Schiffe entladen, heute befindet sich hier ein buntes Quartier aus Industrie, Büros und Wohnen. Die Überseestadt in Bremen gilt als eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas und als eines der spannendsten Großbauprojekte Deutschlands. Der Grundstein dafür wurde vor einem Vierteljahrhundert gelegt. 16

IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region, eine Beilage der NORDSEE-ZEITUNG Ausgabe Juni 2025

Herausgeber: NORDSEE-ZEITUNG GmbH
Hafenstraße 142
27576 Bremerhaven

Anzeigenverkaufsleitung: Jan Rathjen (verantwortlich)

Redaktion: Christian Heske (verantwortlich)

E-Mail: mediaberatung@nexusmedianord.de
Telefon: 0471 597-438

Druck: Druckzentrum Nordsee der NORDSEE-ZEITUNG GmbH, Bremerhaven

Lassen Sie uns reden über ... Sicherheit



Foto: Licht-gestalten Fotografie

Aileen Quast arbeitet seit dem Jahr 2021 bei den VGH/ÖVB-Versicherungen als Direktionsbeauftragte für Cyberversicherung.

Von Christian Heske

Ohne moderne Kommunikationsmittel ist wirtschaftliches Arbeiten fast nicht mehr vorstellbar. Es dürfte daher kaum Unternehmen geben, die über ihre IT-Infrastruktur nicht auf irgendeine Weise mit dem Internet verbunden sind. Doch das Netz kann auch ein Einfallstor für kriminelle Angreifer sein. Im Interview erläutert Aileen Quast, Direktionsbeauftragte der Versicherung ÖVB/VGH, worauf es beim Thema „Cybersicherheit“ ankommt.

Welche Betriebe benötigen einen Versicherungsschutz vor Cyberangriffen?

Grundsätzlich jedes Unternehmen, das digitale Technologien nutzt – also fast alle. Ganz gleich, ob es sich um einen Handwerksbetrieb, einen mittelständischen Maschinenbauer oder einen Onlinehändler handelt: Sobald Daten gespeichert, verarbeitet oder über das Internet kommuniziert werden, besteht ein Cyberrisiko. Selbst vermeintlich „analoge“ Betriebe haben meist ein E-Mail-System, eine Kundenkartei oder eine mit dem Internet verbundene Buchhaltungssoftware. Diese Abhängigkeit von IT macht Cyberversicherungsschutz branchenübergreifend relevant.

Woher stammen die Angreifer?

Cyberangreifer agieren global – und oft aus der Anonymität heraus. Die technischen Mittel, die sie nutzen, ermöglichen es, Angriffe über zig Zwischenstationen zu verschleiern. Dennoch lassen sich Herkunftsländer und typische Angriffsmuster einordnen. Die häufigsten Tätergruppen sind:

- ▷ Banden, die auf finanzielle Erpressung (zum Beispiel Ransomware) spezialisiert sind. Organisierte Cyberkriminalität stammt häufig aus Ländern wie Russland, China, Nordkorea oder Teilen Osteuropas. Diese Gruppen agieren mit hoher Professionalität, oft mit Duldung oder sogar aktiver Unterstützung staatlicher Stellen.
- ▷ Insider, also eigene (Ex-)Mitarbeitende mit Zugang zu sensiblen Daten. Diese Form des Angriffs kommt naturgemäß aus dem eigenen Unternehmen.
- ▷ Staatlich unterstützte Gruppen, die gezielt Wirtschaftsspionage betreiben. Staatliche Akteure und Geheimdienste nutzen Cyberangriffe gezielt zur Spionage und zur Destabilisierung wirtschaftlicher oder politischer Strukturen.
- ▷ Einzeltäter, oft mit technischem Know-how, die Schwachstellen ausnutzen.

» Organisierte Cyberkriminalität stammt häufig aus Ländern wie Russland, China, Nordkorea oder Teilen Osteuropas. «

Aileen Quast, Direktionsbeauftragte für Cyberversicherung der ÖVB/VGH

Die Angriffe erfolgen meist automatisiert und skalierbar über das Internet, oft mit dem Ziel, Daten zu verschlüsseln, zu stehlen oder Systeme lahmzulegen. Insbesondere erfolgen diese über:

- ▷ Phishing-E-Mails mit infizierten Anhängen oder Links – oft als harmlos getarnte Rechnungen oder Bewerbungen.
 - ▷ Schadsoftware-„Kampagnen“ über Botnetze, die Schwachstellen in Software oder Betriebssystemen ausnutzen.
 - ▷ Angriffe auf die Lieferketten, bei denen nicht das Unternehmen selbst, sondern ein IT-Dienstleister oder Softwareanbieter gehackt wird.
- Besonders perfide: Viele Hacker nutzen Darknet-Marktplätze, um Schadsoftware zu kaufen oder zu vermieten („Malware-as-a-Service“). Das senkt die Einstiegschürde und führt dazu, dass auch technisch weniger versierte Täter gefährliche Angriffe starten können.

Was sind die konkreten Gefahren für betroffene Unternehmen?

Die Bedrohungslage ist komplex. Cyberangriffe haben heute nicht mehr nur technische Konsequenzen – sie gefährden die Existenzgrundlage von Unternehmen. Die Angreifer sind hochgradig professionell organisiert und zielen nicht mehr nur auf große Konzerne, sondern gerade auch auf kleine und mittlere Betriebe ab, die oft über weniger IT-Sicherheitsressourcen verfügen. Die konkreten Gefahren sind vielschichtig. Häufige Risiken sind:

- ▷ Kosten für Krisenmanagement und Wiederherstellung: Die Bewältigung eines Cybervorfalles ist komplex. Unternehmen müssen IT-Forensiker zur Schadensursachenforschung und -behebung, Rechtsberatung und spezialisierte PR-Berater einschalten. Hinzu kommen Kosten für die Wiederherstellung der Daten und Systeme, Systemhärtung und gegebenenfalls neue Hardware. Diese sogenannten

Schäden machen oft den größten Teil der Gesamtkosten aus.

▷ Betriebsunterbrechung, etwa durch Verschlüsselung der Systeme (Ransomware): Wird die IT-Infrastruktur verschlüsselt oder lahmgelegt, steht oft der Betrieb still – vom E-Mail-Verkehr über Produktionsanlagen bis hin zur Buchhaltung. Ohne Zugriff auf Systeme und Daten kann weder gearbeitet noch fakturiert werden. Das kann nach wenigen Tagen zu massiven finanziellen Schäden führen.

▷ Datendiebstahl sensibler Kunden- oder Mitarbeiterdaten mit Veröffentlichung oder Weiterverkauf: Hacker stehlen zunehmend sensible Unternehmensdaten wie Kundeninformationen, Vertragsunterlagen, Patente oder interne Strategiepapiere. Besonders heikel ist der Verlust personenbezogener Daten – hier drohen nicht nur Imageverluste, sondern auch Bußgelder nach der DSGVO, Schadensersatzforderungen von Betroffenen sowie Meldepflichten gegenüber den Behörden. Die Bedrohung durch Cyberangriffe ist also kein reines IT-Thema, sondern ein zentrales Geschäftsrisiko, das strategisch gemanagt werden muss.

Wie können sich Betriebe bestmöglich schützen?

Ein effektiver Schutz besteht aus Technologie, Prozessen und Bewusstsein:

- ▷ Technisch: aktuelle Firewall- und Virenschutzsysteme, Patch-Management, Backup-Management (kurz: regelmäßig, verschlüsselt und offline), technische Vorgabe zur Nutzung komplexer Passwörter und je nach Betrieb auch eine Netzwerksegmentierung.
- ▷ Organisatorisch: IT-Sicherheitsrichtlinien, IT-Notfallplan, Rollen- und Rechtekonzepte.
- ▷ Personell: Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden, zum Beispiel im Umgang mit Phishing-Mails.

Auch mit den besten Schutzmaßnahmen kann ein Angriff nie vollständig ausgeschlossen werden. Eine Cyberversicherung stellt demnach eine Ergänzung dar und übernimmt im Ernstfall nicht nur die Kosten, sondern stellt auch vielfältige Soforthilfe durch Experten bereit. Sie ist damit ein wichtiger Bestandteil der Cy-

ber-Resilienzstrategie. Cybersicherheit ist keine einmalige Investition, sondern ein kontinuierlicher Prozess. Unternehmen sollten regelmäßig prüfen, wo sie stehen – am besten durch professionelle IT-Sicherheitsaudits, Penetrationstests oder auch durch die Anforderungen der Cyberversicherer selbst. Die ÖVB/VGH-Versicherung bietet nicht nur deswegen bei Abschluss

der Cyberversicherung einen Zugang zu einer Online-Präventionsplattform, um die organisatorischen und personellen Aspekte möglichst schlank, zeitsparend und beständig in die Unternehmensorganisation zu implementieren. Ebenso bieten wir bei Abschluss der Cyberversicherung Kontakte für professionelle Audits und Penetrationstests.

In welchen Schadensfällen tritt eine Cyberversicherung ein?

Beim VGH CyberSchutz handelt es sich um eine modular aufgebaute Versicherung, die Unternehmen sowohl einen Basisschutz als auch gezielte Leistungserweiterungen bietet – so lässt sich individuelle entscheiden, was man versichern will und wo man die Risiken für sich als Unternehmen sieht. Der VGH CyberSchutz bietet Schutz bei Vermögensschäden, die aus einer sogenannten Informationssicherheitsverletzung resultieren – also wenn Vertraulichkeit, Integrität oder Verfügbarkeit von Daten oder Systemen beeinträchtigt sind. Der Basisschutz deckt Eigenschäden ab: Versichert sind zum Beispiel forensische Dienstleistungen zur Schadenfeststellung und Wiederherstellung der Daten und Systeme, rechtliche Beratung und PR-Krisenmanagement sowie Vertragsstrafen infolge des Angriffs. Der Basisschutz beinhaltet außerdem Haftpflichtschäden. Optional können Unternehmen Bausteine ergänzen. Zu den wichtigsten zählt der Schutz vor Schäden durch Betriebsunterbrechungen und Vertrauensschäden.

Wie hoch sind die Kosten einer Cyberversicherung? Wie kalkulieren Versicherungsanbieter die Policen?

Die Prämien hängen von verschiedenen Faktoren ab: von der Branche und Unternehmensgröße (Jahresumsatz), dem

IT-Sicherheitsniveau (technische, organisatorische und personelle Schutzmaßnahmen), von der Art und vom Umfang der zu versichernden Risiken und gewünschten Leistungsinhalte sowie von der Versicherungssumme und dem Selbstbehalt. Für kleine Unternehmen beginnen die Kosten oft bei einigen Hundert Euro pro Jahr, können bei höheren Risiken oder größeren Firmen aber deutlich darüber liegen.

Gibt es auch Fälle, zum Beispiel bei groben Sicherheitsverstößen, in denen die Cyberversicherung nicht greift?

Ja, insbesondere bei grob fahrlässigem Verhalten, wie etwa keinen regelmäßigen Software-Updates, keinem funktionierenden Backup-Konzept, keine Reaktionen auf bekannte Sicherheitswarnungen und der wissentlichen Missachtung gesetzlicher Pflichten, zum Beispiel den DSGVO-Vorgaben. Daher gehen wir als Versicherer vor Vertragsabschluss immer die notwendigen IT-Sicherheitsvorkehrungen, die sogenannte vertragliche Obliegenheiten darstellen, mit den interessierten Firmenkunden durch. Dies sind insbesondere technische Anforderungen, wie Firewall, Virens Scanner, Backups und Passwortregelungen.

Genügt eine Cyberversicherung allein? Oder kann es sinnvoll sein, weitere Risiken abzusichern?

Eine Cyberversicherung ist ein elementarer Baustein, aber kein Allheilmittel. Sie sollte eingebettet sein in ein ganzheitliches Risikomanagement. Ergänzend können eine Betriebshaftpflichtversicherung, eine Vermögensschadenhaftpflicht oder auch Rechtsschutz- und D&O-Versicherungen sinnvoll sein, um Geschäftsleiter bei persönlichen Haftungsrisiken abzusichern. Je nach Unternehmensprofil kann ein individuelles Versicherungskonzept helfen, den Schutz ganzheitlich aufzustellen.

Zur Person

Aileen Quast arbeitet seit 2021 bei der VGH/ÖVB als Direktionsbeauftragte für Cyberversicherung. Sie ist zuständig für die Risikoanalyse der IT-Infrastruktur von Firmenkunden der Vertriebspartner (Identifikation des Cyber-Risikos) und leitet daraus den passenden Versicherungsschutz ab. Außerdem gibt sie Schulungen zum Thema Cyber-Sicherheit und referiert auf Kundenveranstaltungen zum Thema Cyber-Risiken, Cyber-Versicherungsschutz und IT-Sicherheit.



Auch Elektroautos von BYD werden über Bremerhaven importiert: Nur 5 Prozent der Fahrzeuge am Autoterminal kommen allerdings bisher aus China. Foto: Scheer

Container füllen Kasse

BLG steigert Gewinn dank Eurogate – Problem Autoumschlag

Es läuft gut am Bremerhavener Containerterminal. Der Umschlag stieg 2024 um 6,3 Prozent auf 4,4 Millionen Standardcontainer (TEU). Laut Eurogate-Chef Michael Blach wird das so bleiben. Er kündigte für dieses Jahr „einen deutlich steigenden Umschlag“ an. Das Containerumschlagunternehmen Eurogate ist ein Tochterunternehmen der BLG. Die Containersparte spülte der BLG 61,2 Millionen Euro Gewinn vor Steuern in die Kasse (plus 12 Prozent). Das war der Löwenanteil am BLG-Gesamtergebnis, das bei fast 92 Millionen Euro lag.

Im gesamten Eurogate-Netzwerk betrug das Wachstum beim Containerumschlag etwas mehr als 10 Prozent. Und weil die Krise im Roten Meer die Fahrpläne durcheinandervirbelte, verblieben die Container länger

in den Häfen. Dafür mussten die Reeder bezahlen. Bremerhaven gehört zu den stärksten Terminals im Eurogate-Verbund. Dazu gehört auch der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Seit die Reederei Hapag-Lloyd hier eingestiegen ist, läuft es auch hier.

Der Autoumschlag in Bremerhaven bleibt hingegen ein Sorgenkind. Der Umschlag sank 2024 abermals, und zwar um knapp 15 Prozent auf 1,3 Millionen Fahrzeuge. Und die Hoffnung, mit dem Import chinesischer Autos wieder Boden gutzumachen, hat sich noch nicht erfüllt. Nur 5 Prozent der Fahrzeuge am Autoterminal (ATB) kommen aus China. Hingegen haben 30 Prozent der Autos mit dem USA-Geschäft zu tun, wo nun die Zollpolitik der US-Regierung für Verunsicherung sorgt.



Seit die Reedereiallianz Gemini von Maersk und Hapag-Lloyd die Seestadt anläuft, sind Mega-Frachter wie die „Busan Express“ von Hapag Lloyd regelmäßig am Bremerhavener Containerterminal zu bestaunen. Foto: Scheer

Von Klaus Mündelein

Im Sommer geht es los. Dann werden die ersten Krananlagen auf dem Containerterminal Bremerhaven von einem Computer aus gesteuert. Über Automatisierung auf dem Bremerhavener Containerterminal wird schon lange geredet. Klar ist, dass auf den Containerbrücken der nächsten Generation kein Brückenfahrer mehr hoch oben über Schiff und Kaje schweben wird. Er wird im Büro am Computer sitzen und von hier aus ferngesteuert die Schiffe be- und entladen. Das spart An- und Abfahrtszeit der Fahrer zur Containerbrücke, und es erleichtert den Fahrern die Arbeit. Aber die neue ferngesteuerte Umschlagarbeit beginnt in Bremerhaven nicht auf den großen Brücken an den Kajen. Los geht es auf der anderen Seite des Terminals.

Die Automatisierung beginnt auf den neuen großen Portalkränen im hinteren Bereich des Terminals. Sie sind Teil der neuen Umschlaganlage zur Be- und Entladung von Eisenbahnzügen. Am 1. Juli wird das neue Bahnterminal auf dem Containerterminal offiziell in Betrieb genommen, bestätigte Eurogate-Chef Michael Blach.

Seit über drei Jahren arbeitet Eurogate an dieser sogenannten KV-Anlage für den



Die Automatisierung des Containerterminals beginnt auf der neuen Bahnumschlaganlage (rechts): Die blauen Portalkräne werden vom Büro aus gesteuert. Foto: Scheer

kombinierten Verkehr, inzwischen läuft der Probetrieb. Sie ergänzt eine ältere Anlage, und sie wird nicht das letzte Projekt dieser Art sein. Eine weitere moderne KV-Anlage soll auf dem Terminal gebaut werden. Bremerhaven ist ein Bahn-Hafen, ein großer Teil der Fracht erreicht und verlässt den Hafen über die Schiene. Auch am benachbarten North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) werden die Züge bereits seit Längestem mit einer KV-Anlage bestückt.

Die Anlage, die am 1. Juli offiziell den Betrieb aufnehmen wird, umfasst acht Hektar und ist damit größer als elf Fußballfelder.



So sehen die Portalkräne aus, die ab 2025 auf dem Eurogate-Terminal die Containerzüge beladen werden. Aber auch auf dem hinteren Bereich des Terminals werden solche Kräne künftig zum Einsatz kommen. Voll automatisiert sollen sie die Container zu hohen Böden aufstapeln. Foto: Scheer

Es gibt Übergabeflächen und Flächen zur Zwischenablage. Kernstück sind sechs Gleise. Mit jeweils 750 Meter Länge können hier gigantische Züge beladen werden. Und zwar schneller und effektiver als auf der alten Anlage.

Steuerung am Computer-Bildschirm

Über den Gleisen der Anlage werden vier große Portalkräne schweben, die bis zu 46 Tonnen heben können. Sie laufen auf eigenen Kranbahnen, und sie sind die ersten Krananlagen auf dem Terminal, die vom Computer aus im Büro von den Fahrern ge-

Mega-Containerfrachter in Reihe

Die Großreedereien Hapag-Lloyd und Maersk sind seit dem 1. Februar offiziell Teil einer Allianz. Das bedeutet, dass Reedereien aus Hamburg und Kopenhagen, die zu den größten der Welt gehören, den Laderaum ihrer Containerschiffe teilen. Die schon seit mehr als einem Jahr vorbereitete Partnerschaft nennt sich „Gemini Cooperation“. „Gemini“ bedeutet auf Englisch und Latein „Zwillinge“.

Im Gemeinschaftsdienst NE1 laufen die großen Gemini-Containerfrachter nur noch Wilhelmshaven und Bremerhaven an, nicht mehr Hamburg. Die Route führt von den chinesischen Häfen Ningbo und Schanghai sowie Tanjung Pelepas über das Kap der Guten Hoffnung nach Tanager, weiter nach Wilhelmshaven, Bremerhaven und Rotterdam. Anschließend geht es über Salalah und Singapur zurück nach Ostasien. Ziel des neuen Netzwerks ist eine branchenführende Zuverlässigkeit von mehr als 90 Prozent. Dafür setzen die Partner auf ein Hub-&Spoke-Modell: Anstelle zahlreicher direkter Hafenanläufe werden Warenströme in zentralen Hubs wie Wilhelmshaven oder Bremerhaven gebündelt und mit kleineren Feeder-Schiffen weiterverteilt.

Hohe Fahrplanzuverlässigkeit

Nach einer ersten Einschätzung der Analysten von Sea-Intelligence scheint das Konzept der Gemini-Reedereialliance aufzugehen und zeigt eine konstant hohe Fahrplanzuverlässigkeit. Laut Sea-Intelligence hat Gemini seine Wettbewerber bei Anläufen, Handelsverkehren und der AA-Quote – die Leerfahrten zur Stabilisierung schwankender Raten umfasst – übertrafen. Zwar wurden für das erste Quartal 2025 seine öffentlichen Prozentwerte veröffentlicht, doch zählen Maersk und Hapag-Lloyd in puncto Zuverlässigkeit zu den führenden Reedereien. Sea-Intelligence nennt eine AA-Quote von 90,3 Prozent und eine Quote im Handelsverkehr von 85,7 Prozent. Im Januar, kurz vor Ende der 2M-Allianz von Maersk mit MSC, erzielte Maersk eine Zuverlässigkeit von 55,0 Prozent – der höchste Wert unter den 13 größten Reedereien. MSC erreichte laut Analyse nur 51,4 Prozent. Lediglich im Februar und März stieg die Zuverlässigkeit des weltgrößten Carriers auf 75,8 Prozent (AA) und 74,4 Prozent im Fahrtgebiet.

Noch schwächer schneidet die neue Premier Alliance ab, bestehend aus ONE, Yang Ming und HMM. Diese weist laut Sea-Intelligence seit 2023 die niedrigsten Zuverlässigkeitswerte auf. Für das erste Quartal 2025 liegen keine aktuellen Zahlen



Die „Hamburg-Express-Klasse“ von Hapag-Lloyd (hier die „Rotterdam Express“ am Jade-Weser-Port) ist mit einer Dual-Fuel-Technologie ausgestattet. Sie kann neben LNG künftig auch mit nicht fossilen Brennstoffen betrieben werden. Foto: Scheer

vor, doch bereits 2023 wurde die Premier-Alliance mit nur 43,1 Prozent bewertet – deutlich unter dem Branchendurchschnitt. Im Vergleich dazu zeigt sich Gemini derzeit als führend in Sachen Fahrplanzuverlässigkeit. Dabei verfolgen Maersk und Hapag-Lloyd einen neuen Ansatz: Statt viele Häfen direkt anzuliegen, konzentriert man sich auf wenige „Hubs“ wie den JadeWeserPort in Wilhelmshaven, die beiden 400 Meter langen Megamax-Containerschiffe „Madison Maersk“ und „Rotterdam Express“. Die mittlerweile schon elf Jahre alte „Madison Maersk“ aus der Triple-E-Klasse verfügt über eine Kapazität von rund 19.000 TEU. Die nagelneue „Rotterdam Express“ kam zum Abschluss ihrer Jungfernfahrt an der Stromkaje in Bremerhaven an. Dabei handelt es sich um den zehnten Neubau aus der „Hamburg-Express-Klasse“ von Hapag-Lloyd. Ihr Schwesterschiff „Genova Express“ steht kurz vor der Auslieferung. Das letzte Schiff dieser Serie wird den Namen „Wilhelmshaven Express“ erhalten.

Zur „Hamburg-Express-Klasse“ von Hapag-Lloyd zählt auch die „Berlin Express“, die am 2. Juni, den Jade-Weser-Port sowie das NTB-Terminal anlieft. Die „Berlin Express“ ist seit fast zwei Jahren in Fahrt. Wie alle Schiffe der Serie ist die „Hamburg Express“ mit einer sogenannten Dual-Fuel-Technologie ausgestattet. So kann sie mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden, was den CO₂-Ausstoß um 15 bis 25 Prozent senkt und Schwefeloxid- sowie Rußemissionen minimiert. Künftig können die Schiffe auch mit nicht fossilen Brennstoffen wie synthetischem Gas oder E-Methan betrieben werden.

Riesenschiffe sind jetzt die Regel

Mit der „Maersk Columbus“ hatte am 19. Februar das erste Containerschiff des neuen Linienbündnisses von Maersk und Hapag-Lloyd im Ost-West-Verkehr am North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) angelegt. Seitdem sind Anläufe von Gemini-Megafrachtern die Regel.

Nachdem das Megamax-Containerschiff „Damietta Express“ von Hapag-Lloyd erstmals über 7.300 Container am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven umgeschlagen hatte, machte das Riesenschiff mit einer Kapazität von 23.644 TEU am 6. April auch am NTB-Terminal in Bremerhaven fest. Die unter deutscher Flagge fahrende „Damietta Express“ gehört zur neuen „Hamburg Express“-Klasse von Hapag-Lloyd und misst 400

meter in der Länge sowie 61 Meter in der Breite. Im Rahmen des Gemini-Netzwerks machte auch die fast 24.000 TEU fassende „Busan Express“ von Hapag-Lloyd zunächst am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven fest und am 11. Mai auch am NTB-Containerterminal in Bremerhaven fest. Zwei Gemini-Schiffe der Superlative lagen am Wochenende, 17. und 18. Mai, gemeinsam am NTB-Terminal: die beiden 400 Meter langen Megamax-Containerschiffe „Madison Maersk“ und „Rotterdam Express“. Die mittlerweile schon elf Jahre alte „Madison Maersk“ aus der Triple-E-Klasse verfügt über eine Kapazität von rund 19.000 TEU. Die nagelneue „Rotterdam Express“ kam zum Abschluss ihrer Jungfernfahrt an der Stromkaje in Bremerhaven an. Dabei handelt es sich um den zehnten Neubau aus der „Hamburg-Express-Klasse“ von Hapag-Lloyd. Ihr Schwesterschiff „Genova Express“ steht kurz vor der Auslieferung. Das letzte Schiff dieser Serie wird den Namen „Wilhelmshaven Express“ erhalten.

Eurogate-Chef: Ohne Weservertiefung nur noch Regionalliga

genug, unsere Brücken sind nicht hoch genug“, sagte Blach. „Es ist Zeit, dies zu ändern.“ Nur mit der Außenweservertiefung könne Bremerhaven die gleichen Bedingungen wie im belgischen Antwerpen erreichen.

Containerumschlag gewachsen

Aktuell gebe es ein erhebliches Wachstum und damit erhebliche Chancen, die ergriffen werden müssten. In den ersten vier Monaten dieses Jahres ist der Containerumschlag in Bremerhaven um etwa 21 Prozent im Vergleich zu 2023 gewachsen. Im April wurden knapp 60.000 Container pro Woche umgeschlagen. „Sicher werden wir 2025 mehr als fünf Millionen TEU in Bremerhaven umschlagen“, sagte Blach. Er sieht die Chance, schon bald wieder sechs Millionen TEU zu erreichen. Dafür müssten aber mit der Außenweservertiefung und

der Sanierung der Containerkaje zügig die richtigen Entscheidungen fallen.

Der Eurogate-Chef kündigte an, dass das Unternehmen mit seinen Partnern in den nächsten zehn bis 15 Jahren bis zu zwei Milliarden Euro in Automatisierung und Dekarbonisierung investieren will. „Voraussetzung ist, dass die Weser tiefer und die Kaje auf dem neuesten Stand ist“, betonte Blach. 38 Millionen Euro im Jahr vom Bund für die deutschen Häfen seien „ein schlechter Witz“. In anderen konkurrierenden Häfen wie in Rotterdam würden hingegen sehr viel größere Summen investiert. Zum Glück wolle die neue Bundesregierung künftig stärker in die Hafenfiananzierung einsteigen.

„Wenn wir die Fahrpläne nicht hinbekommen, wird der Containerhafen auf Dauer nicht mehr wettbewerbsfähig sein“, betonte auch Hä-

Geld für die Kajensanierung

100 Millionen Euro stellt das Land in den kommenden zwei Jahren zur Verfügung, damit der Neubau der Containerkaje in Bremerhaven beginnen kann. Der „Bremerhavener Interessenverband Container“ spricht von einem guten Signal. Aktuell wird der Doppelhaushalt des Landes für die Jahre 2026 und 2027 vorbereitet. Für die Erneuerung der Containerkaje in Bremerhaven an den Terminals 1 bis 3a werden im kommenden Jahr 20 Millionen Euro Planungsmittel und 2027 dann 80 Millionen Euro für den ersten Bauabschnitt bereitgestellt. In den folgenden sieben Jahren müssen dann weitere Abschnitte gebaut werden. Die Gesamtkosten werden auf 970 Millionen Euro geschätzt.

Automatisierung und Vertiefung für Containerriesen

Auf dem Bremerhavener Containerterminal werden mit der neuen Bahnumschlaganlage die ersten ferngesteuerten Kräne arbeiten. Bis zu zwei Milliarden Euro will Eurogate in Automatisierung und Dekarbonisierung investieren. Auch das Land stellt Geld zur Verfügung, damit der Neubau der Containerkaje in Bremerhaven beginnen kann. Gleichzeitig fordert Eurogate-Chef Michael Blach eine zügige Vertiefung der Außenweser. Eine tiefere Fahrinne erlaubt mehr Flexibilität bei der Abwicklung der Megafrachter, die inzwischen regelmäßig auch Bremerhaven und Wilhelmshaven anlaufen. Die neue Gemini-Allianz der Reedereien Hapag-Lloyd und Maersk setzt die Riesenschiffe regelmäßig im Gemeinschaftsdienst NE1 ein. Nur durch die Außenweservertiefung bleibe Bremerhaven mit dem Westhafen Antwerpen auf Augenhöhe, sagt Blach.

fensenatorin Kristina Vogt (Die Linke). „Daher steht das Thema Außenweservertiefung auch seit dem ersten Tag der Legislaturperiode auf unserer Agenda.“

Auch der ehemalige SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer, Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Weser, warnte vor „brutalen Konsequenzen“, wenn die Außenweservertiefung nicht zügig komme. „Wir haben eine Chance, in Bremen und Bremerhaven Milliarden an Privatinvestitionen zu realisieren“, betonte Beckmeyer. „Daher müssen wir doch alles dafür tun, dass möglichst rasch die Kaje ertüchtigt wird und dafür rasch und eindeutig Prioritäten im Haushalt gesetzt werden.“

Die Außenweservertiefung sei die Bedingung dafür, „dass Bremerhaven wieder eine große Rolle in der Nordrange spielt“, sagte auch Jörg Schulz vom Bremerhavener Interessenverband Container. (jda)

Von Detlef Glückselig

Die Unternehmen aus der Wesermarsch übernehmen für zwei Monate die Finanzierung des sogenannten Wahrschaudienstes, der an der Eisenbahnbrücke in Elsfleth stationiert ist und die Durchfahrt von Binnenschiffen regelt. „Die Verbindung über die Hunte ist für den Schienenverkehr nach Nordenham von strategischer Bedeutung - sowohl für unsere Unternehmen als auch für die Beschäftigten in der Region“, betont Thomas Hüser, Geschäftsführer von Glencore Nordenham, stellvertretend für die Mitgliedsunternehmen der Hafeningenieurinitiative. Dazu zählen neben Glencore auch Kronos Titan, Steelwind, die Norddeutschen Seekabelwerke, die Untertage-Speicher-Gesellschaft Blexen sowie Rhenus Midgard Nordenham.

Brücke zweimal schwer beschädigt

Der Wahrschaudienst an der Hunte bei Elsfleth war eingerichtet worden, nachdem im vergangenen Jahr binnen weniger Monate zwei Schiffe mit der dortigen Eisenbahnbrücke kollidiert waren und sie jeweils schwer beschädigt hatten. Dadurch war die nördliche Wesermarsch für etliche Wochen vom Zugverkehr abgeschnitten, was zu erheblichen finanziellen Einbußen für die Hafengewirtschaft und die Industriebetriebe führte. Für zusätzliche Sicherheit auf der Hunte sorgt seitdem der Wahrschaudienst: Bei ihm müssen sich alle Schiffe melden, bevor sie die Eisenbahnbrücke passieren.

Bis Ende April hatte DB InfraGo, ein Unternehmen der Deutschen Bahn, die Überwachung finanziert – im Vorgriff auf



Nach der ersten Schiffskollision auf der Hunte wurde im April 2024 eine Behelfsbrücke installiert. Sie hielt nicht lange. Nur drei Monate später kam es erneut zu einem Crash. Foto: Glückselig

Unternehmen sichern Schiffswache

Nach zwei Schiffsunfällen wurde an der Eisenbahnbrücke über die Hunte ein zusätzlicher Überwachungsdienst eingeführt. Weil dessen Finanzierung ausgelaufen war, sichern Unternehmen aus der Wesermarsch – darunter Mitglieder der jüngst ins Leben gerufenen Hafeningenieurinitiative Nordenham – gemeinsam die Schifffahrtsüberwachung.

den geplanten Neubau einer Eisenbahnbrücke. Der Neubau soll die jetzt über die Hunte führende Behelfsbrücke ersetzen. Geplant ist eine Kopie der Friesenbrücke, die bei Weener in Ostfriesland zur Überquerung der Ems dient.

Die Vorbereitungsarbeiten für das Infrastrukturprojekt starten nach Informationen der Nordenhamer Hafeningenieurinitiative jedoch voraussichtlich erst im Juli. Für die beiden Zwischenmonate Mai und Juni war deshalb seitens DB InfraGo keine

Finanzierung vorgesehen. Diese Lücke haben die Unternehmen aus der Region jetzt kurzfristig geschlossen. Dazu zählen auch zwei Mitglieder der Nordenhamer Hafeningenieurinitiative, nämlich Glencore Nordenham und die Rhenus-Gruppe.

Mit ihrem Engagement für den Wahrschaudienst unterstreicht die Hafeningenieurinitiative die Wichtigkeit einer funktionierenden Infrastruktur in der Wesermarsch. „Unsere Hafenanlagen in Nordenham sind für uns als Unternehmen von existenzieller Bedeutung. Sie sichern unsere Wettbewerbsfähigkeit“, sagt Andreas Sichau, Geschäftsführer des Rhenus-Standortes in Nordenham.

Hafeningenieurinitiative fordert Investitionen

Doch der Midgard-Chef klagt: „Wir müssen sämtliche Investitionen privatwirtschaftlich stemmen. Das ist in ökonomisch instabilen Zeiten wie diesen kaum tragbar.“ Die Hafeningenieurinitiative fordert vor diesem Hintergrund verlässliche politische Rahmenbedingungen, nämlich Investitionen in den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur, bezahlbare Energiepreise und einen spürbaren Abbau bürokratischer Hürden. „Wer in die Häfen investiert, investiert in die Zukunft der Industriestadt Nordenham, in Arbeitsplätze, in Innovation und in Wachstum“, so Andreas Sichau.

Wie die SPD-Landtagsabgeordnete Karin Logemann aus dem Wirtschaftsministerium erfuhr, hat die Deutsche Bahn vom Bund inzwischen auch die Finanzierungszusage für den Bau der „Friesenbrücke 2.0“ über die Hunte bei Elsfleth erhalten. Niedersachsens neuer Wirtschaftsminister Grant Hendrik Tonne (SPD) habe sich Ende Mai in einem Schreiben an das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr gewandt und noch einmal für die Finanzierung des Brückenneubaus geworben. Offenbar mit Erfolg.

Auch für Firmen: Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch

– Anzeige –

BMW-i-Modelle überzeugen mit Fahrkomfort und geringeren Betriebskosten – Autohaus Bobrink bietet individuelle Beratung und maßgeschneiderte Lösungen für Unternehmen

Kompakt, geräumig oder luxuriös – die vollelektrischen BMW i Modelle bieten für jedes Unternehmen die passende Mobilitätslösung. Davon ist das Team vom Autohaus Bobrink überzeugt: Ob elegante Limousine oder leistungsstarker SUV: Elektromobilität von BMW stehe für innovative Technik, nachhaltige Effizienz und eindrucksvolle Fahrdynamik.

„Schon heute überzeugen BMW i Elektrofahrzeuge mit deutlich geringeren Betriebskosten gegenüber klassischen Verbrennern“, heißt es von den Bobrink-Experten. Wartungsintensive Bauteile wie Zündkerzen oder Ölfilter entfallen, genauso wie regelmäßige Ölwechsel. Darüber hinaus profitieren Unternehmen von attraktiven Leasingkonditionen und dem uneingeschränkten Zugang zu Umweltzonen. Auch im Fahralltag zeigt sich die neue Generation elektrischer BMW Modelle souverän – mit beeindruckender Beschleunigung, nahezu lautlosem Fahrverhalten und maximalem Komfort auf jeder Strecke.

Für das einfache und komfortable Laden sorgt das BMW Charging-Konzept. „Ob an der firmeneigenen Wallbox, von zu Hause oder unterwegs an über 800.000 Ladepunkten in ganz Europa – Sie laden immer dann und dort, wo es für Sie passt“, heißt es von Bobrink. Die intelligente Routenplanung berücksichtigt dabei automatisch Reichweite und Ladezeiten.

Für ein rundum vernetztes Fahrerlebnis sorgt die kostenlose My BMW App. „Sie macht das Smartphone zur digitalen Schaltzentrale für Ihre Fahrzeuge und bietet alles, was modernes Fuhrparkmanagement braucht. Sie sehen auf einen Blick den aktuellen Ladestatus, planen Routen, orten das Fahrzeug, buchen Servicetermine oder aktivieren per Fernzugriff die Klimatisierung – einfach, schnell und jederzeit verfügbar“, erläutern

die Experten von Bobrink. Besonders im Einsatz mit elektrifizierten Modellen bietet die App zusätzliche Vorteile: verfügbare Ladepunkte, charging-optimierte Routen oder die Navigationsziele direkt an das Fahrzeug senden. Für alle Fahrer vollelektrischer BMW Modelle öffnet sich zudem die Tür zur exklusiven BMW Community innerhalb der App.

Das Autohaus Bobrink will Unternehmen mit Rat und Tat zur Seite stehen: „Egal ob Sie Ihren Fuhrpark modernisieren, erste Erfahrungen mit Elektromobilität sammeln oder die Digitalisierung Ihrer Fahrzeugverwaltung vorantreiben möchten – das Team von der Bobrink Gruppe steht Ihnen mit individueller Beratung, attraktiven Angeboten und maßgeschneiderten Lösungen zur Seite.“

» Mehr Informationen: www.bobrink.de



Der BMW iX1 ist eines der vollelektrischen Modelle. Er überzeugt mit dynamischen Leistungswerten und hoher Reichweite. Foto: BMW

THE iX1



DER VOLLELEKTRISCHE BMW iX1. JETZT LEASEN.

Ausgestattet mit der innovativen eDrive Technologie der fünften Generation überzeugt der geräumig-kompakte BMW iX1 mit dynamischen Leistungswerten und hoher Reichweite. So bietet er ein agiles Fahrerlebnis für alle, die das Abenteuer im Alltag suchen – und das lokal emissionsfrei.

Seine selbstbewusste Präsenz im Exterieur strahlt durch die monolithische Designsprache und die markanten Proportionen elektrisierende Entschlossenheit aus. Mit der prominenten Frontpartie zeigt sich der BMW iX1 in der Seitenansicht ausgeprägt dynamisch. Mit dem optionalen Adaptive M Fahrwerk geht es komfortabel und sportlich Richtung nächstes Abenteuer: Es passt sich immer Ihrem Fahrstil und der Straße an – für das beste Fahrerlebnis und noch mehr Sicherheit.

Für die beste Verbindung zwischen FahrerIn bzw. Fahrer und dem BMW iX1 sorgt die My BMW App. Denn mit ihr können Sie auch aus der Ferne auf Ihr Fahrzeug zugreifen, ganz bequem den nächsten Servicetermin buchen oder direkt Kontakt mit uns aufnehmen. Darüber hinaus sorgt die neue My BMW App mit praktischen Funktionen für Ihre unbeschwertere Mobilität – immer und überall.

Vereinbaren Sie jetzt Ihre persönliche Probefahrt bei der Bobrink Gruppe und lassen Sie sich elektrisieren.



Laden Sie jetzt die neue My BMW App herunter.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

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

Papenstr. 152
27472 Cuxhaven
Tel. 04721 7450-0

Bobrink & Co. GmbH
Henri-Dunant-Str. 1
28329 Bremen
Tel. 0421 43646-0

Am Rabenfeld 7-9
28757 Bremen
Tel. 0421 66056-0

Autohaus E. Brinkmann GmbH
Wörpedorfer Str. 16
28879 Grasberg
Tel. 04208 9176-0

Südring 1
27404 Zeven
Tel. 04281 9591-0

BOBRINK
GRUPPE
IHR FAIRER PARTNER
www.bobrink.de

Freude am Fahren. 100 % elektrisch.

Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

Mit ihrer Initiative zur Schaffung eines eigenen Schiedsgerichtes schaffen die beiden Handelskammern eine wirtschaftsnahe und nicht öffentliche Alternative zur staatlichen Gerichtsbarkeit für Unternehmen. „Das Hanseatische Schiedsgericht ist ein Angebot von der Wirtschaft für die Wirtschaft“, erläutert Dr. Matthias Fonger, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen. „Es ermöglicht Unternehmen, ihre Konflikte flexibel und ressourcenschonend zu lösen – ganz unabhängig von der staatlichen Gerichtsbarkeit.“ Besonders wichtig, so Fonger, seien die Vorteile der Vertraulichkeit, die digitale Abwicklung und die schnelle Verfahrensführung: „Unsere Schiedsverfahren bewahren sensible Geschäftsgeheimnisse, sind vollständig digital organisiert und bieten Unternehmen eine Entscheidung meist binnen zwölf Monaten. Das ist ein wichtiger Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region.“



Ob es um Finanzielles geht, um Lieferzeiten oder andere Vertragsverpflichtungen: Unternehmen sollen Streitigkeiten mithilfe des neuen Hanseatischen Schiedsgerichts zügig ohne staatliche Gerichte lösen können.

Foto: Neirfy/Colourbox

Digitale Verfahrensplattform

Das Hanseatische Schiedsgericht orientiert sich laut Handelskammer in seinem Aufbau an den bewährten Schiedsregeln des Schiedsgerichtshofs der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) und nutze dessen digitale Verfahrensmanagementplattform (VMP). Diese Plattform bilde alle Schritte des Schiedsverfahrens effizient und transparent ab – von der Antragstellung bis zum Schiedsspruch. Die Vorteile: Unternehmen haben dabei volle Kontrolle über den Prozess, beispielsweise über die Wahl von Schiedsrichtern, Verfahrenssprache und Verhandlungsort – auf Wunsch auch per Videokonferenz.

„Mit dieser Initiative schaffen wir ein modernes und wirtschaftsnahes Angebot, von dem insbesondere kleine und mittlere

Unternehmen profitieren“, betont Fonger. Die Verfahren seien schnell, kostengünstig und ressourcenschonend: „Unsere Unternehmen brauchen genau

solche pragmatischen und innovativen Lösungen, um in einem globalen Wettbewerb erfolgreich zu bleiben“, ist der Hauptgeschäftsführer der Handelskam-

mer Bremen von dem Angebot überzeugt. Der Startschuss für das Hanseatische Schiedsgericht fällt mit der Unterzeichnung des entsprechenden Koopera-

Neues Angebot zur Streitbeilegung

Die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven hat gemeinsam mit der Handelskammer Hamburg das Hanseatische Schiedsgericht initiiert. Dieses neue Angebot bietet Unternehmen die Möglichkeit, Streitigkeiten auf vertraulichem, digitalem und effizientem Wege zu lösen – in nationalen sowie internationalen Geschäftsbeziehungen.

» Das Schiedsgericht ermöglicht Unternehmen, ihre Konflikte flexibel und ressourcenschonend zu lösen – ganz unabhängig von der staatlichen Gerichtsbarkeit. «

Dr. Matthias Fonger, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen

tionsvertrags zwischen den Handelskammern Bremen und Hamburg. „Mit diesem Schritt“, so Fonger, „machen wir das Land Bremen zu einem attraktiven Standort für wirtschaftsnahe Streitbeilegung – national und international.“

» Weitere Informationen zu den Schiedsregeln und der Verfahrensplattform finden sich im Internet: www.schiedsgerichtshof.de

WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK. WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.

Seit fast 150 Jahren sind wir Ihr verlässlicher Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com

Von Klaus Mündelein

Das große Kaiserdock 2 der Bremerhavener Lloyd Werft hat spektakuläre Projekte erlebt. Hier wurden Kreuzfahrtschiffe umgebaut und verlängert. Derzeit kann hier allerdings kein Schiff bearbeitet werden. Die Zech-Gruppe, die zu den Besitzern der Werft gehört, baut hier die Tunnelelemente für den Bremer Wesertunnel. Die ersten zwei Exemplare aus Stahl und Beton wachsen derzeit im Dock. Schon bald sollten sie aufschwimmen und den Kaiserhafen über die Kaiserschleuse in Richtung Weser verlassen, um dann nach Bremen geschleppt zu werden. Eine spektakuläre Aktion. Aber die findet erst einmal nicht wie geplant statt.

Zech hat das Dock angemietet

Statt im Mai oder Juni werden die ersten beiden Tunnelelemente wohl erst im August fertiggestellt sein, sagt Holger Römer, Sprecher der Zech-Gruppe. Zwei Jahre hat Zech das Dock angemietet, das den Schiffbauern natürlich fehlt. Droht jetzt durch Verspätungen ein wesentlich längerer Ausfall des Docks? Für Werft-Chef Thorsten Rönner sind das alles nur Spekulationen. Er mache sich noch keine Sorgen wegen des Endtermins. „Ich glaube, Verzögerungen während eines Projekts sind nicht ungewöhnlich“, sagt er. Das bedeute aber nicht, dass der Endtermin nicht gehalten werden könne.

Bei der Deges zeigt man sich ebenfalls zuversichtlich. Die Straßenbaugesellschaft des Bundes und der Länder ist die Auftraggeberin für den Wesertunnel, der die Bremer Ringautobahn A281 voll-



Der Bau der Tunnelröhren im Kaiserdock 2 der Lloyd Werft läuft dem Zeitplan etwas hinterher. Foto: Scheer

Verzögerung beim Tunnelbau

Muss die Lloyd Werft länger als geplant auf ihr größtes Dock verzichten? Beim Bau der Betonröhren, die hier die Zech-Gruppe für den Bremer Wesertunnel fertigstellt, kommt es zu monatelangen Verzögerungen.

den soll. Die bisherige Verspätung könne wieder aufgeholt werden, sagt Sprecher Ulf Evert mit Blick auf die zwei weiteren Tunnelpaare, die noch im Dock der

Lloyd Werft gebaut werden. Es sei nicht ungewöhnlich, dass bei Projektbeginn Verzögerungen auftreten, die dann später durch die eingespielten Abläufe und

Routine wieder aufgeholt werden.

Die Verzögerungen erklärt Römer mit der aufwendigen Einrichtung der Dock-Baustelle im vergangenen Jahr. Die Ver-

spätung beim Aufschwimmen der ersten beiden Tunnelelemente habe man der Werft mitgeteilt und das Vorgehen mit ihr abgestimmt. Er ist ebenfalls davon überzeugt, dass der Endtermin genau erreicht wird, wenn die letzten beiden Elemente aufschwimmen und nach Bremen geschleppt werden.

Sechs, jeweils 120 Meter lange Tunnelelemente werden in den kommenden Jahren auf der Lloyd Werft gegossen. Das knapp 300 Meter lange Dock bietet Platz, um an zwei Elementen gleichzeitig zu arbeiten. Bis zu 100 Mitarbeiter sind damit beschäftigt, die Stahlbewehrungen zu bauen und den Beton zu verfüllen.

So schwer wie zwei Fregatten

Die Bauarbeiten erledigt die Wayss & Freytag Ingenieurbau AG. Sie hatte den Zuschlag für den Tunnelbau bekommen. Das Unternehmen gehört zur Zech-Gruppe. Für sie ist es ein Segen, die Tunnelelemente hier in Bremerhaven nah an der Bremer Baustelle herstellen zu können. Bis Ende Juli 2026 steht das große Dock ausschließlich für den Tunnelbau zur Verfügung. Der Werft wird für die Nutzung von Dock und umliegenden Flächen Miete bezahlt.

Nach den neuen Planungen wird im August das Dock geflutet. Dann schwimmen die ersten beiden Tunnelelemente auf für den Abtransport. Jedes Einzelne wiegt mit 22.000 Tonnen so viel wie zwei Fregatten. Etwas dünnere Betonwände an den Röhrenden dichten die Elemente so ab, dass sie wie ein Schiff in Richtung Bremen schwimmen können. Diese Wände müssen nachher wieder herausgeschlagen werden.

E-Bike-Leasing: Vorteile für Firmen und Beschäftigte

– Anzeige –

Fahrrad Bauer ermöglicht Unternehmen Kostenersparnis und Imagegewinn bei wenig Verwaltungsaufwand – Mitarbeitermotivation durch Entgeltumwandlung

E-Bike-Leasing bietet Unternehmen zahlreiche Vorteile, die sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch überzeugen. Einer der wichtigsten Pluspunkte ist die Kostenersparnis. Durch Leasing können Unternehmen ihre Liquidität schonen, da keine hohen Anschaffungskosten anfallen. Stattdessen werden von den teilnehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern monatliche Raten gezahlt, was die Budgetplanung erleichtert und finanzielle Flexibilität schafft. „Zudem sind Wartung und Reparaturen meist im Leasingvertrag enthalten, was unerwartete Ausgaben minimiert und die Betriebskosten kalkulierbar macht“, zählt Frank Langner, Niederlassungsleiter von Zweirad-Fachmarkt Bauer im Bremerhavener Gewerbegebiet Bohmsiel, auf.

Ein weiterer Vorteil ist laut Langner die Flexibilität, da sowohl die Fahrradmodelle als auch die Leasingverträge nach den individuellen Bedürfnissen

der Nutzer zugeschnitten werden. „Die Nutzer von E-Bike-Leasing erhalten bei uns ein Rundum-sorglos-Paket. Die Unternehmen schließen einen Leasingvertrag ab und wir wickeln alles Weitere direkt mit den teilnehmenden Beschäftigten ab“, betont Langner. Die Verträge werden vorbereitet und dem jeweiligen Personalbüro digital zugestellt, damit die Leasingraten aus dem Bruttoeinkommen abgezogen werden. Dies hat den Vorteil, dass die Nettobelastung durch die Entgeltumwandlung nahezu die Hälfte der Rate ausmacht.

Auch die Mitarbeitermotivation profitiert: E-Bikes sind eine Alternative zum Auto, fördern die Gesundheit der Mitarbeiter und verbessern die Work-Life-Balance. Das kann die Zufriedenheit und Produktivität steigern. Zudem erleichtert das Leasing den Zugang zu modernen, hochwertigen E-Bikes, die sonst möglicherweise teuer in der Anschaffung wären. Statt 3.500 Euro Kaufpreis kann

über die Raten das E-Bike drei Jahre genutzt werden. Die Nutzer haben ein Vorkaufsrecht und können dann für 15 Prozent des ursprünglichen Kaufpreises das E-Bike erwerben. Die teilnehmenden Firmen sind außerdem abgesichert, falls ein Nutzer vor Ablauf des Vertrages das Unternehmen verlässt.

Zudem trägt E-Bike-Leasing zur Nachhaltigkeit bei. E-Bikes sind umweltfreundlich, da sie keine Emissionen verursachen und den CO₂-Fußabdruck reduzieren. Das stärkt das Image eines nachhaltigen Unternehmens und kann auch bei Kunden und Partnern positiv wahrgenommen werden.

Kontakt: Zweirad-Fachmarkt Bauer GmbH, Am Lunedeich 201, 27572 Bremerhaven; Fahrrad Bauer, Friedrich-Ebert-Str.85-87, 26954 Nordenham; E-Mail: info@fahrrad-bauer.com
www.fahrrad-bauer.com



Frank Langner, Niederlassungsleiter bei Fahrrad Bauer, nennt viele Vorteile eines E-Bike-Leasings. Foto: Rendelsmann

Steigen Sie auf und werden Teil der Mobilitätswende!

Positives Arbeitgeberimage • Bindung und Employer Branding • Einsparung bei den Lohnnebenkosten • Motivierte Mitarbeitende



Gerne unterstützen wir auch ihr Unternehmen bei der Einführung des Dienstradleasing



Zweirad Fachmarkt Bauer GmbH
Am Lunedeich 201
27572 Bremerhaven

Fahrrad Bauer - Inh. M. Bauer e.K.
Friedrich-Ebert-Str.85-87
26954 Nordenham

www.fahrrad-bauer.com



Südlich des Stadtzentrums ist in den 1980er-Jahren die Hochschule Bremerhaven entstanden – mit postmoderner Architektur in Analogie zu Speichergebäuden. Foto: Hochschule Bremerhaven



In Zeiten steigender Preise stehen auch viele Studenten vor finanziellen Herausforderungen. Wer keinen Anspruch auf Bafög-Unterstützung hat oder nicht von der Familie unterstützt werden kann, muss neben dem Studium arbeiten – eine erhebliche Doppelbelastung. Die Hochschule Bremerhaven konnte nun erstmalig ein Stipendium der Bremer Kieserling Stiftung an einen Logistikstudenten vergeben. Mufti Haeruddin Hasan (links, Foto: Hochschule) kann sich über die finanzielle Unterstützung freuen. „Dank der Kieserling-Stiftung kann einem jungen Studenten des Masterstudienganges Logistics Engineering and Management geholfen werden, das Studium zügig und zeitnah zu absolvieren“, sagt Studienangangsleiter Prof. Dr. Carsten Dorn (rechts).

Die Hochschule Bremerhaven verweist auf eine aktuelle Auswertung des Statistischen Bundesamtes, nach der nur rund 15 Prozent der Studenten eine Förderung nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz (Bafög) erhalten. Auch Mufti Haeruddin Hasan stand vor der Herausforderung, das Studium selbst zu finanzieren. Als internationaler Student ohne deutschen Pass kann er keine Bafög-Mittel beantragen. Daher arbeitet er, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Das Problem: Durch seine Arbeitszeiten kann er seine Lehrveranstaltungen nicht regelmäßig besuchen und dadurch auch seine Leistungsnachweise nicht im vorgesehenen Zeitraum erbringen. „Das Ergebnis ist dann im Grunde genommen ein Teilzeitstudium mit deutlich verlängerter Studienzeit. Und auch die Abschlussarbeit kann aufgrund der Situation nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden“, erläutert Dorn.

„Herr Mufti Haeruddin Hasan hat seinen Bachelor an der Hochschule Bremen erfolgreich abgeschlossen und möchte mit dem Master LEM seine Kenntnisse vertiefen. Nach seinem Abschluss möchte er in der Logistik in Deutschland arbeiten und insbesondere auch später zwischen Deutschland und Indonesien logistische Wertschöpfungsketten implementieren und organisieren“, so Dorn.

Hochschule ist seit 50 Jahren Unternehmenspartner

Die Hochschule Bremerhaven feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen. Während eines Senatsempfangs wurde die „Hochschule am Meer“ gewürdigt als **Impulsgeber, Innovationszentrum und Motor der Stadtentwicklung**.

Die Hochschule Bremerhaven ist in der Stadt fest verwurzelt. Hier lernen die Fachkräfte, die die Region morgen braucht“, würdigte Wissenschaftssekretarin Kathrin Moosdorf (Grüne), das Wirken der Hochschule Bremerhaven während des Senatsempfangs vor rund 200 Gästen. Die Hochschule habe es immer verstanden, sich auf die Zeiten und die jeweiligen Anforderungen auszurichten und Impulse zu setzen. „Von Anfang an sind das Meer und die Meerestechnologien zentral hier an der Wesermündung“, sagte Moosdorf. Damit sei die Hochschule Bremerhaven wichtig für den gesamten Wissenschaftsstandort im Land Bremen. Dass die Hochschule Bremerhaven „50 Jahre jung“ werde, unterstrich Hochschulrektor Prof. Dr. Alexis Papatthanassis: „Ein halbes Jahrhundert, in dem aus einer visionären Idee eine Institution gewachsen ist, die heute als ‚Hochschule am Meer‘ weit über die Region hinaus Anerkennung genießt“, sagte er. Die Langlebigkeit und der anhaltende Erfolg einer Organisation basierten auf deren Lernfähigkeit, nicht als starre Institution, sondern als lebendiges System. „Die Hochschule Bremerhaven ist 50 Jahre jung – nicht alt. Jung, weil sie bereit ist, weiter zu wachsen, sich weiterzuentwickeln, weiter zu lernen. Sie wird auch zukünftig eine zentrale Rolle in der Entwicklung der Stadt spielen, als Bildungsstätte, Innovationszentrum und kultureller Treffpunkt“, zeigte sich der Rektor überzeugt.

„Ein Teil der Lösung des Fachkräftemangels“

Für die Stadt Bremerhaven sei die Hochschule ein wichtiger Pfeiler des sozialen Lebens, der wissenschaftlichen Expertise und ein Teil der Lösung für den Fachkräftemangel, betonte Martin Günthner (SPD), der als Stadtrat für Soziales, Arbeit, Jugend, Familie und Frauen die Glückwünsche des Bremerhavener Magistrats überbrachte. Die Absolventinnen und Absolventen der



Alexis Papatthanassis ist Rektor der Hochschule Bremerhaven. Foto: Scheschonka/Archiv

Hochschule bereicherten die Stadt und die Region mit ihrem Fachwissen auch nach dem Abschluss, sie gestalteten mit dem studentischen Leben und Wirken die Stadt mit. „Die Hochschule Bremerhaven ist einerseits also Aushängeschild für die Stadt und andererseits auch ein Motor für unsere Stadtentwicklung“, sagte Günthner. Als „wichtige Partnerin für die Wirtschaft“ würdigte zudem Thorsten Rönner, der Vize-Präsident der IHK Bremen und Bremerhaven, die Hochschule Bremerhaven. Am 1. September 1975 wurde die Hochschule Bremerhaven offiziell gegründet. Doch ihre Geschichte reicht weiter zurück: Bereits im Jahr 1879 entstand in Bremerhaven die Navigationsschule, 1884 das Städtische Technikum. Sie sind die Vorläufer der heutigen Hochschule, deren Studiengänge noch immer zu einem großen Teil maritim geprägt sind und die sich mit dem Meer als

Ressource und Wirtschaftssektor beschäftigt. Nachhaltigkeit steht dabei im Fokus. Auch die geografische Lage an der Wesermündung trägt zum maritimen Profil der „Hochschule am Meer“ bei. In der Forschungslandkarte der Hochschulrektorenkonferenz ist die Hochschule Bremerhaven mit den drei Forschungsschwerpunkten Energie- und Meerestechnik, Life Sciences und Tourismus und Management vertreten. Bundesweit unter den ersten Hochschulen war Bremerhaven mit dem Studiengang „Physician Assistant – medizinische Assistenz“. Insgesamt studieren knapp 3.000 Menschen aus über 80 Nationen in Bremerhaven in über 20 innovativen und modernen Studiengängen.

Der Fokus liegt auf einer praxisnahen Ausbildung

Die Hochschule Bremerhaven legt ihren Fokus nach eigenen Angaben traditionell auf eine praxisnahe Ausbildung ihrer Studenten. Sie legt dabei Wert auf eine enge Kooperation sowohl mit anderen wissenschaftlichen Einrichtungen als auch mit den Unternehmen in der Region. Zudem verweist sie auf eine hohe Forschungs- und Drittmittelstärke in den Bereichen Life Sciences, erneuerbare Energien sowie Management und Logistik auf.

Die Hochschule Bremerhaven ist in die Bewerbungsphase für das Wintersemester 2025/26 gestartet. Zur Auswahl stehen 17 Bachelor- und sieben Masterstudiengänge. Die Bewerbung für die zulassungsfreien Studiengänge erfolgt über das hochschuleigene Bewerbungsportal ecampus.hs-bremerhaven.de. Bewerbungsfrist ist Freitag, 15. August 2025. Für die zulassungsbeschränkten Bachelorstudiengänge Digitale Medienproduktion, Physician Assistant und Soziale Arbeit sind Bewerbungen ausschließlich über das Portal www.hochschulstart.de bis zum 15. Juli 2025 möglich. Für die praxisintegriert dualen Studiengänge sowie die Masterstudiengänge gelten Sonderregelungen.

www.hs-bremerhaven.de/studium

Bildungsstätte modernisiert fünf Bachelorstudiengänge

Unternehmen stehen vor immer neuen Herausforderungen, die sie nur mit gut ausgebildeten Fachkräften meistern können. Die Hochschule Bremerhaven hat jetzt einen kritischen Blick auf ihre Studiengänge geworfen, um diese an neue Anforderungen anzupassen. Als Ergebnis hat sie gleich fünf ihrer Bachelorstudiengänge modernisiert. Food Science (auch praxisintegriert dual), Sustainable Process Engineering und Transport, Wirtschaft, Logistik werden zum Wintersemester 2025/26 erstmalig Studenten aufnehmen. Auch zwei Vertiefungsrichtungen des Studienganges Ingenieurwesen starten dann mit neuen Namen und Inhalten. Mit Lebensmitteltechnologie/Lebensmittelwirtschaft wurde einer der traditionellen Studiengänge grundlegend überarbeitet und startet im kommenden Wintersemester unter dem Namen **Food Science**. Die Studenten können dann aus zwei Vertiefungen wählen: **Lebensmitteltechnologie** mit dem Ab-

schluss Bachelor of Engineering und **Lebensmittelwirtschaft** mit dem Abschluss Bachelor of Science. Ernährung und Functional Food, Alternativprodukte, E-Commerce, digitales Marketing sowie weitere aktuelle Themen wurden ins Curriculum aufgenommen. Ab sofort ist ein Start zum Winter- und zum Sommersemester möglich.

Rund 40 Jahre lang hat der Studiengang Transportwesen/Logistik Logistik-Allrounder ausgebildet. Nun wurde er in **Transport, Wirtschaft, Logistik** umbenannt. Eine weitere Neuerung: Ab sofort können die Studenten aus zwei Schwerpunkten wählen – Logistikmanagement mit dem Abschluss Bachelor of Science und Logistikingenieurwesen mit dem Abschluss Bachelor of Engineering. Außerdem wurde die Regelstudienzeit auf sieben Semester verlängert und ein Praxis- oder Auslandssemester im Curriculum verankert.

Der Studiengang Nachhaltige Energie- und Umwelttechnologien heißt ab dem kommenden Wintersemester **Sustainable Process Engineering**. Dieser Name zeigt, welche Inhalte die Studenten erwartet: Der Studiengang beschäftigt sich mit nachhaltiger Verfahrenstechnik, also mit zukunftsrelevanten Themen wie der Erzeugung von Wasserstoff aus regenerativen Energien, grünen Kraftstoffen, Chemikalien und Materialien, Carbon Capture Technologien und Energieeffizienz.

Im Studiengang **Ingenieurwesen** startet die Vertiefungsrichtung Anlagentechnik zum kommenden Wintersemester als **Schiffs- und Anlagentechnik**. Die Vertiefung Maritime Technologien beginnt zum neuen Semester mit dem Namen **Meerestechnik und Windenergie**. Inhaltliche Anpassungen sollen die Absolventen noch attraktiver machen für Unternehmen in der Region. www.hs-bremerhaven.de

Von Christian Heske

Die Offshore-Windenergie bietet das Potenzial, zur tragenden Säule der Energieversorgung zu werden. „An guten Standorten kommen wir auf 5.000 Volllaststunden pro Jahr“, betonte Dr. Stephan Buller, Leiter der Bereiche Floating Offshore Wind sowie Offshore Portfoliomanagement bei Siemens Gamesa. „Wir haben damit eine sehr hohe Verfügbarkeit gegenüber der Photovoltaik“, sagte er. Die Offshore-Anlagen wachsen derzeit weiter. „Wir verkaufen derzeit 15-Megawatt-Turbinen.“ Die Anlagen seien 240 Meter hoch.

Im Jahr 2010 ging mit Alpha Ventus der erste Offshore-Windpark in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) ans Netz. Mittlerweile sind nach Angaben der WAB 27 Windparks mit 1.541 Windenergieanlagen in der deutschen AWZ in Betrieb, 12 Konverterplattformen in Betrieb oder im Bau. Die Gesamtleistung der 27 Windparks in der AWZ liegt aktuell bei 8,6 Gigawatt – damit können mehr als 8 Millionen Haushalte mit Strom versorgt werden. Bis Ende des Jahres werden es voraussichtlich 10,4 Gigawatt sein.

Wertschöpfung durch Windstrom

Der Übertragungsnetzbetreiber Tennet baue derzeit an insgesamt 16 2-Gigawatt-Netzanschlüssen für Offshore-Windparks in der Nordsee, acht davon im deutschen Bereich. „Gleichzeitig arbeiten wir mit anderen Betreibern zusammen, um ein gemeinsames Netz für die Nordsee zu entwickeln“, berichtete Dr. Johannes Kammer, stellvertretender Leiter von 2GW Large Projects Offshore Germany von Tennet. Die Wertschöpfung durch die Offshore-Windparks in Europa sei erheblich.

Die Offshore-Windindustrie erlebe ein starkes Momentum, freute sich Dr. Andreas Liessem, Geschäftsführer von Steelwind Nordenham. Notwendig bleibe für die Unternehmen jedoch Planungssicherheit. „Wir benötigen in Europa zehn bis zwanzig Jahre zur Abschreibung der Anlagen“, gab Liessem zu bedenken. Definitiv Sache der Hersteller sei es, die Produktionskosten zu senken, um ohne Subventionen klarzukommen.

Der Stahlhersteller Dillinger Hütte, zu dem



Offshore-Windenergie



Im Gespräch (v. l.): Jens Assheuer, WAB-Vorstandsvorsitzender, Dr. Christoph Ploß (CDU), maritimer Koordinator der Bundesregierung, und Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD). Fotos: Scheer, Heske

Rückenwind fürs Nordsee-Kraftwerk

Die Offshore-Windenergie ist das Rückgrat der Energiewende und längst kein reines Technikthema mehr, sagte Jens Assheuer, Vorstandsvorsitzender des Windenergie- und Wasserstoffverbands WAB aus Bremerhaven, der die Windforce-Konferenz veranstaltet. Neben dem Klimaschutz gehe es um Geo- und Industriepolitik sowie um Versorgungssicherheit. Im Mittelpunkt der 24. Windforce mit mehr als 275 Experten stand daher die Sicherung der europäischen Energie- und Lieferkette.

auch Steelwind Nordenham gehört, habe sich außerdem aufgemacht, Stahl CO₂-neutral zu produzieren. „Auch unter Klimaschutzgesichtspunkten ist es wichtig, dass wir in Europa eine wettbewerbsfähige Lieferkette behalten“, sagte Liessem. Aus technischen Gründen gebe es kein Argument, in China zu bestellen.

Verlässlichkeit gefordert

Die Politik habe hohe Gigawattziele für den Ausbau der Offshore-Windenergie vorgegeben, sagte Assheuer. „Wichtig sei es jedoch, dass in Europa investiert wird“, forderte auch er. Für die Zulieferindustrie sei es wichtig, dass sie gleichmäßig ausbauen könne, weil sich Produktionskapazitäten nicht einfach hoch- und runterregeln lassen. „Im Moment haben wir im Jahr 2030 einen Riesenausschlag bei den Projekten.“ Gleichzeitig seien die Windpark-Ausschreibungen zum Teil nicht praxisgerecht. „Es wäre sinnvoller, nicht allein auf die installierte Leistung zu schauen, sondern darauf, wie ich die größte Energiemenge aus der Fläche herausbekomme“, erläuterte er. „Wenn wir die Flächen etwas entzerren und die Turbinen etwas auseinanderstellen, können wir günstiger bauen und haben gleichzeitig weniger Abschattung der Anlagen untereinander.“ Mit dem Begriff Abschattung beschreiben Fachleute den Effekt, dass sich Anlagen in Windparks gegenseitig beeinflussen, indem sich die Windgeschwindigkeit und somit der Gesamtenergieertrag des Windparks verringern.

Die Windforce-Konferenz

Die Jahr für Jahr in Bremerhaven stattfindende Windforce-Konferenz ist ein zentraler Treffpunkt der Offshore-Windenergiebranche in Deutschland. Neben internationalen Fachvorträgen bietet die Veranstaltung Networking- und Diskussionsmöglichkeiten. Veranstalter ist der in Bremerhaven ansässige Verein WAB. Er ist bundesweiter Ansprechpartner für die Offshore-Windindustrie, das Onshore-Netzwerk im Nordwesten und fördert die Produktion von grünem Wasserstoff aus Windstrom. Dem Verein gehören rund 250 kleinere und größere Unternehmen sowie Institute aus allen Bereichen der Windindustrie, der maritimen Industrie, der entstehenden Wasserstoffwirtschaft sowie der Forschung an.

www.wab.net

Lebensmittelforum zu nachhaltigem Wandel

Wie packen andere den Wandel in der Lebensmittelbranche an? Das will das Lebensmittelforum Bremerhaven, die Konferenz für nachhaltigen Wandel in der Lebensmittelwirtschaft, am Dienstag, 24. Juni, im Fischbahnhof Bremerhaven klären – mit dem Fokus auf Miteinander. Sie setzt an den Stellen an, wo es drängt: bei Innovation und Veränderung, Digitalisierung und Technologie, Vermarktung und Nachhaltigkeit. Die Konferenz findet als modulares Programm statt, jeder Teilnehmer kann aus vier Themen frei kombinieren und sich so sein individuelles Programm zusammenstellen: „Preserve: Ressourcen schonen“, „Sustain: Umweltbewusst produzieren“, „Address: Kund*innen erreichen“ und „Transform: Innovationsfähigkeit stärken“. <https://t1p.de/t9ugm>

Handelskammer bietet Seminar für Gründer

Von dem Schritt in die Selbstständigkeit versprechen sich viele Menschen neue berufliche Chancen, wirtschaftlichen Erfolg und persönliche Erfüllung. Damit das Gründungsvorhaben gelingt, ist ein gut durchdachtes Unternehmenskonzept notwendig. Im Seminar „Gründungswissen kompakt“ der Handelskammer Bremen können sich Existenzgründerinnen und -gründer mit den zentralen Gründungsthemen vertraut machen. An fünf Abenden werden kompakt Informationen vermittelt: vom 18. bis 20. August sowie am 25. und 26. August 2025 jeweils von 17.30 bis rund 20.30 Uhr in der Uhlandstraße 25, den Räumen der Starthaus-Initiative Bremerhaven. Ausführliche Informationen zum Programm und die Möglichkeit zur Anmeldung im Internet. <https://bab.si/xpfg>

Ziel: Ein besseres Verständnis für die Generation Z

Wirtschaftsförderung BIS lädt zum Dialog der Generationen zur Arbeitswelt von morgen an Bord der „Koi“ ein

Zu einem Dialog über die Arbeitswelt von morgen lädt die Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS erfahrene Fach- und Führungskräfte ein. „Leinen los für neue Perspektiven – Dialog der Generationen zur Arbeitswelt von morgen“ ist die Veranstaltung am Donnerstag, 14. August, 9 bis 16 Uhr, bei einer Ausfahrt an Bord des Veranstaltungsschiffes „Koi“ während des Windjammerfestivals Sail in Bremerhaven überschrieben.

Neue Wege sind gefragt

Die Generation Z (geboren zwischen 1995 und 2009) bringt frischen Wind in die Arbeitswelt und fordert Unternehmen heraus, neue Wege zu gehen. Neue Wege bedeuten jedoch auch Veränderung, welche nicht immer einfach ist, jedoch mit gegenseitigem Verständnis deutlich leichter gelingt. Genau hier will die BIS ansetzen: „In einem Workshop-Format bringen wir verschiedene Generationen in den Dialog und fördern durch einen Perspektivwechsel das gegenseitige Verständnis“, heißt es von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft.

Gemeinsam mit dem renommierten Sozialforscher und Generationen-Experten Dr. Kilian Hampel (Universität Konstanz) sollen die Teilnehmer im Zuge des Events Antworten auf ihre Fragen finden. Ziel: Sie sollen die Generation Z besser verstehen – und umgekehrt soll



Die Veranstaltung findet bei einer Ausfahrt an Bord der „Koi“ statt. Foto: Koren/Dorschblick

die Generation Z auch die Führungskräfte besser verstehen. Wie das gelingt? Während eines Zukunftsgestaltung-Workshops erarbeiten junge Talente aus Bremerhaven, was Unternehmen tun können, um junge Menschen zu gewinnen, welche Faktoren für eine langfristige Bindung entscheidend sind und welche Erwartungen die Generation Z an eine ausgewogene Work-Life-Balance stellt.

Nach dem Zukunftsgestaltung-Workshop nehmen die Teilnehmer an einem

Gallery Walk teil, bei dem sie sich mit der Generation Z über deren erarbeiteten Ergebnisse austauschen. Dabei genießen sie die maritime Atmosphäre an Bord der „Koi“ – „der perfekte Rahmen für einen kreativen und offenen Dialog“, wie die Experten der BIS finden.

Außerdem gibt es einen exklusiven Impulsvortrag von Dr. Kilian Hampel, der Einblicke in die Trendstudie „Jugend in Deutschland: Zukunft made in Germany – besorgt, doch nicht hoffnungslos“

(2025) gibt. Er spricht über die Werte und Tugenden der Generation Z und zeigt, wie der Wertewandel die Arbeitswelt von morgen gestalten wird.

In einem Innovationssprint am Nachmittag erarbeiten die Teilnehmer gemeinsam mit der Generation Z, wie die Wünsche der jungen Talente mit ihren Möglichkeiten und Ideen kombiniert werden können. „Nutzen Sie die Gelegenheit, Ihre Sichtweisen, Wünsche und Vorschläge aktiv in die Diskussion einzubringen und heben Sie das gegenseitige Verständnis füreinander auf ein neues Level“, wirbt die BIS.

Start am Schaufenster Fischereihafen

Los geht die Fahrt am Liegeplatz der „Koi“ an den Steganlagen im Schaufenster Fischereihafen in Bremerhaven. Der Tag im Überblick: 9 Uhr Boarding und Begrüßung, 9.30 Uhr Zukunftsgestaltung-Workshop mit der Generation Z, 11 Uhr Boarding erfahrene Fach- und Führungskräfte, 11.30 Uhr Beginn der Ausfahrt, 11.45 Uhr Gallery Walk Part I, 12.30 Uhr Impulsvortrag Dr. Kilian Hampel, 13.45 Kaffeepause, 14 Uhr Innovationssprint, 15 Uhr Gallery Walk Part II, 15.30 Uhr Ausklang auf dem Deck, 16 Uhr Ende der Veranstaltung.

Weitere Informationen:

https://gstoo.de/dialogdergenerationen_genz

Hafenarbeit ist längst keine Männerdomäne mehr

Der Seehafen- und Logistikdienstleister BLG Logistics beschäftigt allein in Bremerhaven mehr als 2.000 Menschen – Vermehrt finden sich auch Frauen in den Logistikberufen

Die Logistik ist das Rückgrat der globalen Wirtschaft – und in Bremerhaven schlägt eines ihrer stärksten Herzen: bei BLG Logistics. Der Seehafen- und Logistikdienstleister mit seiner fast 150-jährigen Geschichte ist einer der größten Arbeitgeber in Bremerhaven. An drei Betriebsstätten: dem Seehafenterminal, dem Autotechnikzentrum und dem Lkw-Stützpunkt am Grauwallring, arbeiten zusammen über 2.000 Menschen für eine reibungslose Logistik. Die BLG ist damit einer der größten Arbeitgeber in der Region. Viele von ihnen sind Frauen. Wir haben einige von ihnen für Sie kennengelernt.

1,3 Millionen Fahrzeuge wurden im vergangenen Jahr auf dem Autoterminal Bremerhaven (ATB) umgeschlagen. Damit gehört der Autoterminal Bremerhaven zu den größten Autohäfen der Welt. Mit rund 240 Hektar ist der ATB auch einer der größten Standorte in der BLG-Welt. Ausgebildete Fahrerinnen und Fahrer bringen die Fahr-

zeuge – die meisten sind Pkw – auf das Schiff. Eine von ihnen ist Janina Maack. Sie sagt: „Das Schönste im Hafen sind die Abwechslung und die maritime Kulisse.“

Auch Lisa Seegelcken startete ihre Karriere auf dem Autoterminal als Fahrerin. Heute ist sie Supervisorin und koordiniert den reibungslosen Ablauf beim Laden und Löschen des Schiffes. „Autofahren ist nicht nur für Männer interessant“, ist die Bremerhavenerin überzeugt. Das gilt auch für viele andere Aufgaben im Hafen.

Die Arbeit im Hafen hat sich im Laufe der Jahre verändert. Technische Hilfsmittel und neue Abläufe haben viele Tätigkeiten verändert. Die Arbeit im Hafen ist lange nicht mehr so körperlich schwer, wie sie es früher einmal war. Heute arbeiten auch Frauen ganz selbstverständlich in Bereichen, die in der Vergangenheit als klassische Männerdomänen galten.

Die Aufgaben im Hafen sind vielfältig: Neben der

Be- und Entladung der Schiffe mit Fahrzeugen werden auch riesige Komponenten für Windenergieanlagen, Landmaschinen oder ganze Industrieanlagen umgeschlagen. Hinzu kommt ein breites Spektrum technischer Dienstleistungen.

„Zahlentechnisch dominiert der Männeranteil, aber die Berufsgruppen brechen langsam auf. Vermehrt befinden sich auch Frauen in Männerberufen, wie man an mir sieht“, freut sich Kiara Abraham. Für die junge Frau stand schon sehr früh fest, dass sie mit Autos arbeiten möchte. „Der Hafen bietet Vielseitigkeit. Man lernt unterschiedliche Menschen sowie Aufgabenfelder kennen.“ Ihre Ausbildung zur Kfz-Mechatronikerin schloss sie vor Kurzem 2025 bei der BLG Autotec erfolgreich ab.

Die größte Autowerkstatt Europas

Bei BLG Autotec, im Autotechnikzentrum in der Franziusstraße werden pro Jahr über 300.000 Fahrzeuge bearbeitet. Die BLG-eigene Werkstatt befindet sich direkt im Hafen. Mit 295.000 Quadratmetern Fläche ist es die größte Autowerkstatt Europas. Ausgestattet sind die drei Hallen mit mehreren Waschstraßen, Lackierkabinen, Unterbodenschutzanlagen sowie zahlreichen Hebebühnen für die Durchführung diverser technischer Dienstleistungen. Rund 400 Menschen arbeiten hier. Sie führen auf Kundenwunsch technische Umrüstungen durch, bauen Klima- und Entertainment-Anlagen, Navigationssysteme, Ledersitze, Sportfelgen oder Spoiler ein. Kiara Abraham ist nun fertig ausgebildet und fester Bestandteil des Teams in Bremerhaven.

Weitere Informationen:

www.blg-logistics.com/karriere



Lisa Seegelcken ist gelernte Kfz-Mechatronikerin. Als Supervisorin Wasserseite trägt sie Verantwortung im Hafen. Fotos: BLG Logistics



Janina Maack gehört zum Fahrpersonal der BLG und arbeitet seit 2018 im Hafen.



Kiara Abraham hat vor Kurzem die Ausbildung zur Mechatronikerin absolviert.

WENN

ein Cyber-Angriff Ihre Firma schädigt,

DANN

hilft der CyberSchutz der ÖVB.

CyberSchutz der ÖVB – Jetzt beraten lassen

www.oevb.de/cyber_firmen

Finanzgruppe

ÖVB
fair versichert



Werbung und Kommunikation



Sascha Bornemann, Leiter Creative & Digital Solutions von Nexus Media Nord.

Fotos: Altin, Friedrichs

Social Media für jedes Budget

Die Medienlandschaft wandelt sich rasant. Smartphones und soziale Netzwerke sind für die meisten Menschen längst Teil des Alltags. Für Unternehmen, die Kunden über Social Media fachgerecht ansprechen wollen, stellt das allerdings eine Herausforderung dar. Neben anderen Digitalprodukten zählt die Betreuung der Social-Media-Kanäle von Firmenkunden daher zu den zunehmend nachgefragten Dienstleistungen von Nexus Media Nord, der Agenturmarke der NORDSEE-ZEITUNG.

Doch was bedeutet das sogenannte Channel Management? „Wir übernehmen die komplette Betreuung für unsere Kunden“, erläutert Sascha Bornemann, der mit seinem Team Creative & Digital Solutions für die wachsende Zahl an Social-Media-Kanälen zuständig ist. Konkret heißt das: zielgruppengerechte Kanalauswahl, Themenrecherche, Ausarbeitung von Redaktionsplänen, Erstellung von Inhalten (Content) vor Ort – etwa Videos und Fotos – sowie die Ausspielung auf den Firmenkanälen, die Überwachung von Interaktionen der Kanalnutzer sowie Auswertungen für den Kunden.

Die zuständigen Mitarbeiterinnen bei Nexus Media Nord heißen „Digital Content Manager“. Sie sind sowohl Expertinnen in Bezug auf Online-Marketing und Social Media als auch im Bereich der Videografie. „Unser Team besteht aus Allroundern“, betont Bornemann. „Egal ob Terminplanung, ein Austausch zu Inhalten, der Freigabeprozess oder sonstige Schnittpunkte – unsere Kunden haben ein bis zwei feste Ansprechpartnerinnen.“ Die Kunden kommen dabei aus völlig unterschiedlichen Branchen. Hotellerie, Logistik, Finanzwesen, Sanitär, Medizin, Einzelhandel – seit Neuestem nutzen auch ein Dental-Labor und ein Restaurant die Leistungen des Channel-Managements.

Individuelle Leistungspakete

Je nach Budget, Erwartungshaltung und Zielgruppe werden den Kunden individuelle Angebote zusammengestellt. Instagram, TikTok, Facebook oder LinkedIn? Oder zwei aus vier? Oder gleich alles? Ein, zwei, drei Posts pro Woche? „Für jede Branche und jedes Budget lässt sich eine Social-Media-Strategie entwickeln“, sagt Bornemann. „Es gibt ein immer breiter werdendes Bewusstsein am

Markt, dass die professionelle Betreuung der eigenen Social-Media-Kanäle ein Grundpfeiler erfolgreicher Werbung ist.“ Oft sind es kleinst- oder mittelständische Unternehmen, die den Service von Nexus Media Nord beziehen. Viele Unternehmen bespielen ihre Social-Media-Kanäle zunächst selbst, stellen dann jedoch fest, dass sie dadurch neben ihrem eigentlichen Kerngeschäft eine sehr komplexe Zusatzaufgabe schultern müssen. „Das ist oft der Ausgangspunkt für unsere Beratung“, sagt Bornemann. „Wir erarbeiten mit dem Kunden eine erste Strategie und skizziere grobe inhaltliche Themen. Danach geht es in die Umsetzung.“

Reichweite und Nutzerreaktionen

Zu den Aufgaben der Digital-Profis gehört auch, Content-Ideen für die Kunden zu entwickeln, die diese nicht in Erwägung gezogen haben. „Unser Team verfolgt die Trends und möchte den bestmöglichen Erfolg in Bezug auf Reichweite und Nutzeraufmerksamkeit erreichen“, sagt Bornemann. Am Ende entscheiden die Kennzahlen, das Feedback der Zielgruppe sowie das Gefühl des Kunden. „Mit einigen Partnern agieren wir seit fast zwei Jahren, das Zusammenspiel funktioniert bestens.“

Nexus Media Nord

Nexus Media Nord ist die Agenturmarke der NORDSEE-ZEITUNG. Die Agentur versteht sich als Full-Service-Dienstleister, der eine Vielzahl von Kompetenzen für moderne und zeitgemäße Marketinglösungen bündelt. Der Anspruch: Kunden in allen Richtungen medial zu betreuen. Dieser Anspruch verbirgt sich hinter dem Begriff „360°-Dienstleistungen“. Die Leistungen reichen dabei von klassischem Dialog-Marketing über Social-Media-Kampagnen bis hin zu modernen Drucklösungen und Logistikleistungen.

www.nexusmedianord.de

AOK

Schon mal einen Pinguin rauchen sehen?

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

Sie lernen in acht Wochen,

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

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

Infos und Anmeldung



AOK

AOK Bremen/Bremerhaven
Die Gesundheitskasse.



Offizielle Gesundheitspartnerschaft

AOK Bremen/Bremerhaven
Die Gesundheitskasse.

Wenn man auf etwas Lust hat, dann ist man darin auch erfolgreich, sagt Lars Wübben. Und er hat viel Lust auf „alte“ Immobilien und deren Revitalisierung. Das Thema der Ertüchtigung von Bausubstanz sei vielfältig und damit deutlich anspruchsvoller als der Neubau. Im Fall Wübbens sind diese Bestandsgebäude in der Regel Mehrfamilienhäuser, die fit gemacht werden sollen für die kommenden Jahrzehnte, und das bei weiterhin bezahlbaren Mieten.

Jedes Jahr ein größeres Projekt ist die Marschrichtung, in 2024 war das ein Mehrfamilienhaus in der Straße An der Mühle in Geestemünde. Für das laufende Geschäftsjahr hat Wübben erneut die Revitalisierung mehrerer Wohnungen und einzelne Mehrfamilienhäuser im Visier. Bremerhaven wachse weiter, so Wübben, die Perspektiven für die kommenden Jahre seien positiv. Dabei gelte es, in der Umsetzung den sogenannten Hamburger Standard als Maß der Dinge zu etablieren. „Wir sanieren in soliden Standards, die über Jahrzehnte Bestand haben, aber sich in einem vernünftigen Preisgefüge bewegen.“ Das bedeutet laut Wübben eher der KFW-55-Standard und nicht, wie im Neubau gefordert, KFW 40 plus mit Extradämmung und Dreifachverglasung.

Barrierefrei mit Weserblick

Für ein Mehrfamilienhaus in der Alten Bürger mit Weserblick, in diesem Falle zwei vereinte Häuser mit zusammen 20 Wohnungen, rechnet sich der neu zu installierende Fahrstuhl aufgrund der Zusammenführung und der Anzahl der Wohnungen. Außerdem sei es eine schlichte Notwendigkeit für die Penthouse-Wohnung im 6. Stock, von der man, wirbt Wübben, einen tollen Blick auf die Weser habe. In den modernisierten Gebäuden entstehen barrierefreie Wohnungen, die zudem alle über einen eigenen Balkon verfügen. Ein weiteres Projekt sei die Sanierung von 15 Wohnungen in der Fritz-Reuter-Straße in Bremerhaven-Lehe.

Der berufliche Lebensweg führte Lars Wübben in jungen Jahren, nach Abschluss des Abiturs in Bremerhaven, zunächst zur Bremer Landesbank. Den Diplom-Kaufmann habe es gereizt, etwas Praktisches, Handfestes zu tun. Beim Bauen und Revitalisieren von Immobilien entstehe etwas auf Dauer Sichtbares, das auch noch in vielen Jahrzehnten Bestand habe. Das sei ein schönes Gefühl. Die Fortführung des Familienbetriebes ohnehin.

Geestemünde, Lehe, Mitte – Wübbens Aktionsfeld konzentriert sich auf Bremerhaven und die drei Stadtteile im Umfeld seines Unternehmens. „Hier bin ich zu Hause, hier kenne ich mich aus“, erzählt Wübben. Der „Bremerhavener Jung“ dirigiert sein Geschäft vom Firmensitz in der Max-Dietrich-Straße in Geestemünde. Hier ist das Büro (und die Verantwortung für gut 300 Mitarbeiter) platziert. Hinzu kommt die Zuständigkeit für etwa 200 Beschäftigte in den eigenen fünf Fitnessstudios, die sich in Berlin befinden – und die Bauunternehmung Wübben & Fredrich, die von Horst Wübben geleitet wird.

Wübben selbst sitzt im 1. Stock im früheren Wohnzimmer seiner Großeltern. „Wir kümmern uns um Mietimmobilien und de-



Lars Wübben arbeitet in vierter Generation für die heutige B. Wübben GmbH & Co. KG.

Foto: Sandelmann/BIS

Aus Überzeugung Haussanierer

Die Firmenphilosophie ist die Ertüchtigung von Bestandsimmobilien. „Wir halten unsere Immobilien in Eigenregie und sind somit langfristig engagiert“, sagt Lars Wübben. Der Unternehmer (47) ist in vierter Generation für die heutige B. Wübben GmbH & Co. KG und die Immobilien-Vermietung tätig. Bereits der Urgroßvater Johannes beschäftigte sich ab 1890 in Bremerhaven mit dem Bau und Erhalt von Gebäuden. Mittlerweile ist die Wübben-Gruppe Eigentümerin vieler Mietimmobilien, Hotels und Freizeitimmobilien und beschäftigt insgesamt rund 1.000 Mitarbeiter – ein eigenes Bauunternehmen inklusive.

ren Bewirtschaftung, außerdem um sechs Hotels in der Stadt und um unsere sechs Fitnessstudios.“ Die Nähe zu Berlin ist verwandtschaftlich geprägt, außerdem ist Wübben dort im Ehrenamt bei der IHK im Immobilien- und Bauausschuss tätig. Bremerhaven sei die Stadt der kurzen Wege, hier helfe man sich in der Branche auch gegenseitig und agiere nicht gegeneinander, beschreibt Wübben seine persönlichen Erfahrungen. Und noch einige Pluspunkte fallen Wübben zu „seiner“ Stadt ein: „Hohe Aufenthaltsqualität mit bezahlbarem Wohnraum sind stichhaltige Argumente, die auch die benötigten Fachkräfte für das Leben und Arbeiten in der Seestadt einnehmen könnten. Immerhin sind Geeste und Weser nie weit entfernt und damit das maritime Etwas.“

Wübben fühlt sich angekommen, die Aufgaben als Immobilienunternehmer und Vermieter erfüllen ihn. „Wir schaffen langfristige Perspektiven und sorgen für Beschäftigung“, so Wübben weiter. „Was kann nachhaltiger sein, als möglichst keine weiteren Grundstücke zu versiegeln und den ‚alten‘ Immobilien ein neues Leben einzuhauchen.“ Wübben plädiert für die bessere Ausnutzung von bestehenden Ressourcen.

Vor allem bestehende Gewerbeimmobilien bedarfsgerecht anzupassen und umzunut-

zen, sind jedoch eine Herausforderung, daher stehen für Wübben und sein Team auch Neubauprojekte wie aktuell das Kistner-Projekt in der Hafestraße an – mit Hostel, Gastronomie, Büros und einer Investitionssumme von rund 20 Millionen Euro.

Kino in Event-Location verwandelt

Zum Hotel-Portfolio (Nordsee Hotel City, Best Western Fischereihafen, Atlantic Hotel Flötenkiel, Nordsee-Hotel-Fischereihafen, Nautic Hotel, City Hotel Schillerstraße) sowie Ferienwohnungen in Geestemünde (Nordsee-Apartments) passt Wübbens Engagement beim ehemaligen Kino „Apollo“, das er seit 2019 zu neuem Leben erweckt hat. Außer Hochzeiten und Firmenevents mit bis zu 500 Personen sowie Partys mit bis zu 900 Personen bietet diese Event-Location Platz für Versammlungen, Trauerfeiern, Grünkohlpartys, Tagungen, Messen und vieles mehr.

Bei Immobilien gebe es ständig Veränderungen, innovative neue Baustoffe wie neue Dämmmaterialien oder die Wiederverwertung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft findet Unternehmer Wübben spannend. Mit seiner Frau Janine hat er eine Partnerin, die ebenso immobilienaffin unterwegs ist. „Meine Frau arbeitet als langjährige Angestellte bei der Bremerhavener

Stäwog, da kommt ein Fachgespräch beim Abendessen schon mal vor.“

Etwa 500 Wohnungen und kleingewerblich genutzte Flächen sind durch Wübben Immobilien/Vermietung bislang bereits saniert und neu erstellt worden – von der Ein-Zimmer-Wohnung für Singles bis zum 120-Quadratmeter-Wohnraum für Familien, von einfach bis gehoben.

Wohnen im Bestand bleibt generell für Lars Wübben auch in Zukunft die Kernaufgabe, hier ergebe sich in Bremerhaven noch ein großes Betätigungsfeld. Die Stadt am Meer habe im Übrigen auch jenseits des Tagesgeschäftes sehr viel zu bieten, ist Wübben von seinem Heimatort überzeugt. Die meisten Auswärtigen, die er kenne, seien nach anfänglicher Skepsis schnell auf seinen Zug aufgesprungen. „Schön (und bezahlbar) wohnen, immer Wasser in der Nähe und kulturelle Vielfalt sind drei Topargumente“, die Wübben spontan nennt.

Lars Wübben ist ein Workaholic, kann aber loslassen; der Familienvater von zwei Kindern im Alter von 11 und 16 Jahren ist gerne per Fahrrad in den Stadtteilen unterwegs, vom privaten Zuhause im Musikerquartier in Geestemünde sei es zum Arbeitsplatz nur eine Kurzstrecke. Zur Entspannung stehe er aber auch mal hinter der Bar beim „Apollo“ und bediene seine Gäste.



Das Foto zeigt Geschäftsführer Sigward Glomb (links) und Matthias Glomb (rechts) gemeinsam mit dem Prokuristen Julius Glomb (Mitte rechts) und Flinn Glomb (Mitte links) vor dem Porträt seines Großvaters und Firmengründers Sigward Glomb sen. Foto: pr

Die dritte Generation geht an den Start

Nachwuchs in der Führung von GCD Glomb Container Dienst

Flinn Glomb ist als weiteres Mitglied der dritten Familiengeneration in die Dienste der GCD Glomb Container Dienst GmbH getreten. Nach erfolgreichem Abschluss seiner Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung bei einer international agierenden Spedition, die maßgeblich in den Wertschöpfungsketten der Chemiebranche tätig ist, ist Flinn Glomb seit dem 27.

Januar 2025 als Management-Trainee im Unternehmen tätig. Flinn Glomb soll einige Monate lang die unterschiedlichen Geschäftsbereiche kennenlernen und sich auf seine zukünftige Rolle im Unternehmen vorbereiten. Die Geschäftsleitung freue sich darauf, gemeinsam mit ihm neue Wege zu gehen und seine Ideen in die Weiterentwicklung des Familienunternehmens einfließen zu lassen.

BLG-Experte für das Polit-Parkett

Am 1. Mai hat Daniel Hosseus die neu geschaffene Position des Executive Vice President Global Public Affairs beim Logistikdienstleister BLG Logistics übernommen. Mit dieser Funktion stärkt die BLG gezielt die politische Präsenz auf nationaler und internationaler Ebene. Ziel ist es, die strategische Interessenvertretung des Unternehmens weiter auszubauen und zentrale Zukunftsthemen aktiv mitzugestalten.

Daniel Hosseus verfügt nach Angaben der BLG über umfassende Erfahrungen in der politischen Kommunikation und Interessenvertretung innerhalb der maritimen Wirtschaft. In seinen bisherigen Funktionen in Europa und in Nordamerika hat er sich intensiv mit politischen Entscheidungsprozessen, regulatorischen Rahmenbedingungen und branchenspezifischen Herausforderungen auseinandergesetzt.

„Prozesse aktiv mitgestalten“

„Mit Daniel Hosseus gewinnen wir einen auf dem politischen Parkett erfahrenen Experten, der politische Prozesse nicht nur versteht, sondern aktiv mitgestalten kann“, sagt Matthias Magnor, Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group AG & Co. KG. „Er bringt fundierte Branchenkenntnisse sowie langjährig gewachsene Netzwerke in Berlin und Brüssel mit – diese werden uns helfen, unsere Position in einem zunehmend komplexen politischen Umfeld zu stärken.“

In seiner neuen Rolle wird sich Daniel Hosseus verschiedenen strategischen Themenfeldern widmen. Dazu zählt der gezielte Ausbau der politischen Beziehungen im In- und Ausland. „Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe bei der BLG. Die Möglichkeit, die strategische Interessenvertretung eines starken Unternehmens weiter zu entwickeln und die politischen Themen eines in Europa, Amerika, Afrika und Asien präsenten Unternehmens aktiv zu vertreten, ist eine spannende Herausforderung“, so Hosseus.

Wechsel vom Hafverband

Daniel Hosseus wechselt von seiner bisherigen Position als Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), die er seit 2014 innehatte. Während seiner elfjährigen Amtszeit prägte er nach Angaben der BLG maßgeblich die Ausrichtung des Verbands und setzte sich erfolgreich für die Belange der deutschen Seehäfen ein. Unter seiner Führung wurde die Wahrnehmung der Seehafenwirtschaft sowohl in Berlin als auch in Brüssel nachhaltig gestärkt.

Vor seiner Tätigkeit beim ZDS war Hosseus 13 Jahre beim Verband Deutscher Reeder (VDR) tätig. Dort vertrat er die Interessen der Reeder unter anderem gegenüber den EU-Institutionen in Brüssel. Seine Erfahrung im politischen Dialog sowie sein Verständnis für wirtschaftliche und regulatorische Zusammenhänge machten ihn laut BLG zu einer wertvollen Verstärkung für den Logistikdienstleister.



Soll die politische Präsenz der BLG stärken: Daniel Hosseus. Foto: BLG

Von Wolfgang Heumer

Im Labor des Fraunhofer-Instituts für Windenergiesysteme IWES in Bremerhaven geht es rund zu. Wie an einem Rotor eines Helikopters drehen sich in einem Prüfstand mit hoher Geschwindigkeit drei Profile im Kreis, die den Blattspitzen von Windenergieanlagen nachempfunden sind. Aus einer Beregnungsanlage fallen Wassertropfen auf die Proben. Sara Ghiasvand simuliert so Regen. „Die Wassertropfen belasten den Lack und erodieren die Beschichtung der Blätter, insbesondere im Bereich der Blattspitzen“, erläutert die wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Rotorblätter am Fraunhofer IWES. Auf Dauer hinterlässt dies deutliche Spuren auf der Oberfläche – schließlich bewegen sich die Blattspitzen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 300 Kilometern pro Stunde. Entsprechend hoch sind die beim Aufprall der Tropfen wirkenden Kräfte.

Winzige Schäden mit teuren Folgen

Mit praxisnahen Versuchen erforscht Sara Ghiasvand seit gut einem Jahr die Auswirkungen von Regen und anderen Umwelteinflüssen auf Rotorblätter von Offshore-Windenergieanlagen. Ihre Arbeit ist Teil eines Großprojekts unter Führung des Fraunhofer-Instituts für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung (IFAM) in Bremen. „Solche scheinbar winzigen Schäden können erhebliche und sehr teure Auswirkungen auf die Stromerzeugung auf hoher See haben“, sagt Projektleiter Sascha Buchbach. „Deswegen entwickeln wir gemeinsam mit einer Reihe von Partnern aus der Industrie Schutzsysteme für die Vorderkanten der Rotorblätter sowie Materialien und Verfahren für eine möglichst einfache Reparatur solcher Schäden.“

Aerodynamik verändert sich

Windparks in Nord- und Ostsee zählen zu den tragenden Säulen der Energiegewinnung in Deutschland und einer klimafreundlichen Energieversorgung Europas. Die Rahmenbedingungen auf hoher See stellen jedoch große Herausforderungen an den Betrieb, die Wartung und die Reparatur der Anlagen. „Umwelteinflüsse wie Regen, UV-Strahlung, der Wechsel von Wärme und Kälte führen zu einer Erosion der Blattoberflächen“, erläutert Buchbach. Betroffen sind insbesondere die Vorderkanten im Bereich der Blattspitzen. Die Oberflächen werden aufgeraut, dadurch verändert sich die Aerodynamik und ihr Wirkungsgrad.

„Bei schwerer Erosion kann sich der Ertragsverlust schnell auf mehr als 10.000 Euro pro Jahr für größere Anlagen summieren“, sagt Buchbach. Auf die Dauer können sogar so schwere strukturelle Schäden entstehen, dass es zum Still-



Sascha Buchbach (links), Stefan Krause und Cate Lester begutachten einen Prüfkörper. Sara Ghiasvand (kleines Bild) ist wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Rotorblätter am Fraunhofer IWES.

Fotos: Lehmkuhler/WFB, Hake/WFB

Selbstheilende Lacke für Rotorblätter

Regen, Sturm, Salz, UV-Strahlen: Rotorblätter von Offshore-Windenergieanlagen altern schnell. Das reduziert allerdings die Leistungsfähigkeit. Forscher der Fraunhofer-Institute in Bremerhaven und Bremen entwickeln daher zusammen mit Industriepartnern widerstandsfähige Beschichtungen und möglichst einfach zu handhabende Reparatursysteme.

stand der Anlagen kommt. Die Reparatur der erodierten Stellen ist jedoch teuer und alles andere als einfach. Eine Offshore-Anlage abzuschalten und die beschädigte Blattoberfläche instand setzen zu lassen, könne schnell 20.000 Euro pro Tag kosten, sagt Buchbach. Eine Reparatur der erodierten Stellen müsse von Fachleuten unter definierten Rahmenbedingungen wie Temperatur, Feuchtigkeit und Aushärtezeiten vorgenommen werden.

Schon bei Anlagen an Land sei das eine Herausforderung: „Auf hoher See ist das aber praktisch unmöglich“, betont Buchbach. In den schwindelerregenden Höhen der Offshore-Anlage kommt nur der Einsatz von eigens ausgebildeten Industrie-Kletterern infrage, die naheliegenderweise aber keine Fachleute für Beschichtungen oder Lamine sind. „Im Rahmen

unserer Projekte entwickeln wir Materialien und Verfahren, die unter diesen Rahmenbedingungen ohne Spezialkenntnisse aufgebracht werden können und zu einem dauerhaften und guten Ergebnis sowie reduzierten Stillstandszeiten führen“, so Buchbach.

Partner aus der Industrie

Für das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit 2,6 Millionen Euro geförderte Verbundprojekt für Material- und Reparaturinnovationen für Offshore Leading Edge Protection Systeme (Marilep) haben das Fraunhofer IFAM und das Fraunhofer IWES Partner aus der Industrie gewonnen. Dazu gehören unter anderem Unternehmen, die Lacke und Folien herstellen, Erfahrung in der Oberflächenbeschichtung haben oder Experten für Schutzsysteme aus

Metall sind. Außerdem ist ein namhaftes Energieunternehmen mit von der Partie, das seine Erfahrungen aus dem Betrieb von Offshore-Windparks beisteuern kann.

Nach der ersten Projektphase haben sich verschiedene Lösungsansätze herauskristallisiert. „Wir arbeiten an Anti-Erosionslacken sowie an Lacken, die sich selbst heilen können, wenn die Oberfläche beschädigt wurde“, nennt Buchbach als Beispiel. Auf der weiteren Agenda des Forschungsprojektes stehen Materialien und Verfahren für die schnelle, aber dauerhafte Reparatur sowie Wartungskonzepte für Offshore-Anlagen.

Im Fraunhofer IWES hat Sara Ghiasvand die Grundlagenarbeit für die nächsten Schritte geleistet. Auf dem Prüfstand hat sie die „Blattspitzen“ in verkürzter Zeit Umweltbelastungen ausgesetzt, die



» Die Wassertropfen belasten den Lack und erodieren die Beschichtung der Blätter, insbesondere im Bereich der Blattspitzen. «

Sara Ghiasvand, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fraunhofer IWES

einem ganzen „Rotorblattleben“ entsprechen. Die Ergebnisse ihrer Analysen zeigen in 3D-Scans, wie sich die Schäden an den Blattspitzen entwickeln und ohne Wartung oder Reparatur immer tiefer in die Oberfläche des Blattes vordringen. Mit dem Abschluss der Basisforschung ist die Arbeit an Marilep für Sara Ghiasvand längst nicht beendet. In den nächsten Schritten untersucht sie, ob die entwickelten Lösungsansätze das halten, was sie versprechen: „Jetzt kommt der eigentliche spannende Teil“, sagt sie.

Raumausstatter profitiert von Beratungsprogramm

– Anzeige –

Kostenfrei und gefördert durch die EU: Neues Beratungsangebot „energievisite:handwerk“ der Klimaschutzagentur Energiekonsens für Handwerksbetriebe überzeugt in der Praxis

Wie lassen sich Energiekosten im Handwerk senken, ohne den laufenden Betrieb zu stören? Eine neue, kostenfreie Energieberatung, speziell für Handwerksbetriebe entwickelt, gibt darauf klare Antworten – und erste Erfolge zeigen sich bereits. In der Bremer Neustadt hat das Raumausstattungsunternehmen Peters als Pilotbetrieb am Beratungsangebot „energievisite:handwerk“ teilgenommen. Das Ergebnis: messbare Einsparpotenziale, konkrete Handlungsempfehlungen und neue Impulse für den betrieblichen Klimaschutz.

Die gemeinnützige Klimaschutzagentur Energiekonsens hat das neue Angebot im Rahmen eines EFRE-geförderten Projekts entwickelt. Im Mittelpunkt steht eine individuell zugeschnittene Beratung direkt vor Ort, bei der Energieverbräuche analysiert und praxisnahe Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden – speziell abge-

stimmt auf die Anforderungen und Arbeitsabläufe kleiner und mittlerer Handwerksbetriebe. „Wir wissen, dass gerade im Handwerk wenig Zeit für lange Analysen bleibt. Unser Ziel ist es, mit einem schlanken, aber wirkungsvollen Beratungsformat schnell anwendbare Lösungen anzubieten“, erklärt Maxi Wenge, Projektmanagerin bei Energiekonsens. „Dass wir mit dem Angebot genau den Bedarf treffen, zeigt das Beispiel Peters.“

Bei Raumausstattung Peters war die Bereitschaft zur Optimierung groß. „Wir wollten wissen, wo wir konkret ansetzen können – nicht nur aus Kostengründen, sondern auch, weil uns Nachhaltigkeit am Herzen liegt“, sagt Geschäftsführerin Martina Komoß. „Als Familienbetrieb kümmern wir uns damit auch um Generationengerechtigkeit. Wir wollen unseren Nachfolgerinnen und Nachfolgern ja einen langfristig gesunden Betrieb und ein möglichst gesundes Klima hinterlassen.“

Die Energieberatung brachte wertvolle Erkenntnisse: Von der Dämmung der Heizleitungen bis zum Einsatz effizienterer Geräte wurden mehrere Stellschrauben identifiziert.

Das Beratungsangebot steht derzeit Handwerksbetrieben im Land Bremen offen – kostenfrei und gefördert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). „Unser Ziel ist es, möglichst viele Betriebe zu erreichen und gemeinsam einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten“, sagt Projektmanagerin Wenge. Handwerksbetriebe, die Interesse an einer Teilnahme haben, können sich unkompliziert bei der Klimaschutzagentur melden. Die Beratung ist neutral, individuell und absolut vertraulich.

» Mehr Informationen und Anmeldung: energiekonsens.de/klimaschutz-ist-handwerk



Beim Ortstermin erläutert Energieberater Jens Büsing Martina Komoß von Raumausstattung Peters, welche Möglichkeiten zum Energiesparen er empfiehlt. Foto: Thiele/Energiekonsens

Die seit 2018 von der Messe Windenergy Hamburg in Zusammenarbeit mit Wind:research, einem führenden Marktforschungsinstitut für Windenergie, halbjährlich durchgeführte Umfrage zeigt insbesondere, dass die Rahmenbedingungen und die Marktentwicklung im nordamerikanischen Markt deutlich negativer gesehen werden als in den übrigen Regionen der Welt. Nordamerika verzeichnet dabei sowohl im Onshore-Bereich als auch im Offshore-Bereich einen Tiefpunkt und ist erstmals in allen Befragungspunkten im negativen Bereich. Allerdings: Die Einschätzung der technologischen Entwicklung bleibt hiervon weitgehend unberührt.

Die Entwicklung des Onshore- und Offshore-Bereichs sehen die Umfrageteilnehmenden im Vergleich zum zurückliegenden Jahr viel kritischer. Zwar bewerten die Befragten die Onshore-Märkte – mit Ausnahme des nordamerikanischen Marktes – als weiterhin insgesamt positiv, jedoch deutlich negativer als im letzten Wetix. Die Stimmung für die nächsten zwölf Monate fällt hierbei leicht besser aus als für die nächsten zwei Jahre.

Ausblick bleibt insgesamt positiv

Im Offshore-Bereich zeigt sich in der Einschätzung der kommenden zwölf Monate ein ähnlich starker Rückgang. Diese Einschätzung verstärkt sich im langfristigen Ausblick auf die kommenden zwei Jahre ebenfalls. Sowohl die kurz- als auch die langfristige Einschätzung bleibt im Offshore-Bereich – wieder mit Ausnahme des nordamerikanischen Marktes – jedoch insgesamt positiv.

Die Wahrnehmung des nordamerikanischen Marktes ist nun deutlich pessimistisch. Sowohl im Onshore- als auch im Offshore-Bereich sind die Beurteilungen der Marktentwicklung in den kommen-



Windenergie: Die Aussichten im Onshore- und Offshore-Bereich bleiben laut einer Branchenumfrage positiv. In Nordamerika sind die Perspektiven jedoch aus politischen Gründen negativ.

Foto: Scheer/Archiv

schnitt leicht auf etwa 8,46 MW. Die Einschätzung der technologischen Entwicklung, insbesondere im Offshore-Bereich, bleibt also von der allgemein verringerten Einschätzung der Entwicklung der Märkte und Rahmenbedingungen weitestgehend unberührt.

Netzausbau sorgt für Verzögerungen

Im 14. Wetix waren Genehmigungen und Netzausbau als die größten Hürden beim Ausbau der Onshore- und Offshore-Windenergie genannt worden. Für die aktuelle Ausgabe des Wetix wurde nun gezielt nach der Verzögerungsdauer von Neubauprojekten durch Netzengpässe gefragt. Der Durchschnittswert der Verzögerungen für Neubauprojekte im Onshore-Bereich liegt hierbei bei 2,8 Jahren. In der Offshore-Windenergie stellt sich diese Verzögerung mit durchschnittlichen 3,2 Jahren noch einmal drastischer dar. Diese Verzögerungen zeigten, so die Autoren, erneut die Notwendigkeit eines zügigen Netzausbaus auf.

Trumps Politik sorgt für US-Negativtrend

Der Politikwechsel in den USA unter der neuen Administration von US-Präsident Donald Trump mit seinem Rückzug aus dem Klimaschutz führt zu einem Rückgang der Stimmung im nordamerikanischen Windenergie-Markt. Das ist das Ergebnis der 15. Auflage des Stimmungsbarometers Windenergy Trendindex (Wetix). Mit Ausnahme des nordamerikanischen Marktes bleiben die Bewertungen jedoch insgesamt positiv.

den zwölf Monaten nicht nur signifikant schlechter als in den zurückliegenden Erhebungen, sondern auch die Erwartungen der längerfristigen Marktentwicklung sind erstmals negativ. Die langfristige Einschätzung über die kommenden zwei Jahre ist nochmals negativer. Dies lässt

sich unter anderem auf den Politikwechsel in den USA unter der neuen Administration von US-Präsident Donald Trump zurückführen.

Befragt nach der durchschnittlichen Leistung einer neu installierten Turbine sind sich die Branchenvertreter einig:

Die durchschnittliche Größe einer im Jahr 2030 installierten Turbine steigt im Offshore-Segment weiter an und erreicht mit durchschnittlich 19,44 MW einen neuen Höchststand. Währenddessen reduziert sich die prognostizierte Größe installierter Onshore-Turbinen im Durch-

Zum Wetix

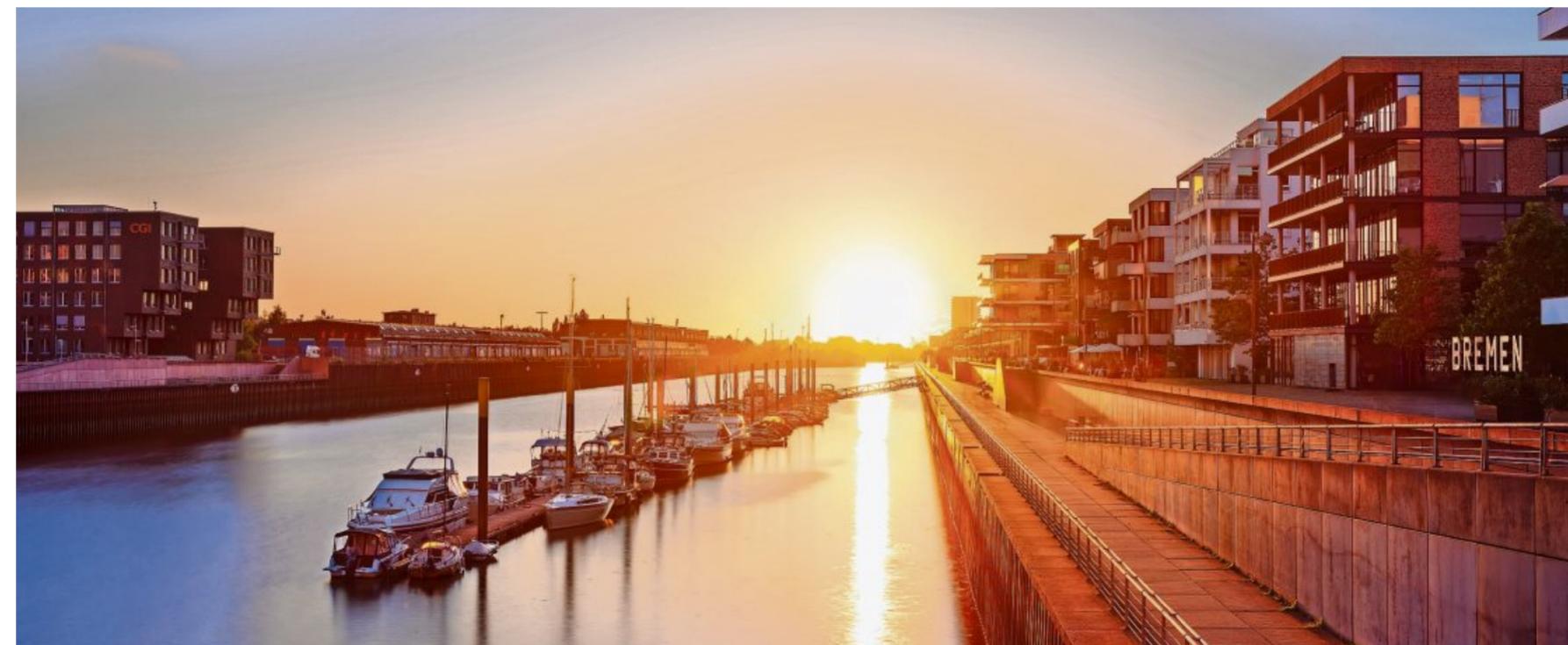
Der Windenergy Trend:index ist ein Stimmungsbarometer für die Branche, das von der Messe Windenergy Hamburg in Zusammenarbeit mit Wind:research, einem führenden Marktforschungsinstitut für Windenergie, erstellt wird. Im Rahmen der aktuellen Umfrage haben von März bis Mai 2025 mehr als 900 Personen ihre Einschätzung zu den Entwicklungen der weltweiten On- und Offshore-Windindustrie abgegeben. Der Wetix umfasst alle weltweiten On- und Offshore-Regionen. Als Marktregionen wurden Deutschland, Europa, Nordamerika, Asien und der „Rest der Welt“ definiert. Rund 21 Prozent der Teilnehmer arbeiten ausschließlich im Offshore-Bereich, während etwa 38 Prozent überwiegend im Onshore-Bereich aktiv sind. Etwa 36 Prozent fokussieren sich sowohl auf Onshore als auch auf Offshore. Unternehmen, die in dem Bereich „Sonstige“ (3 Prozent) angesiedelt sind, stammen zum Beispiel aus den Branchen Wasserstoff und Photovoltaik.

PNE
pure new energy

WIR MACHEN DIE ENERGIEWENDE MÖGLICH.
Nicht nur reden, sondern handeln.

Wir haben die strategische Stärke, das technische Know-How und die wirtschaftliche Robustheit eine saubere Energieversorgung zur Realität zu machen.

pnegroup.com



Atemberaubende Sonnenuntergänge an der Weser: Die Überseestadt lädt zum Flanieren ein.

Foto: Piera/WFB

Von Insa Lohmann

Überseestadt: Hafen wird Lebensraum

Ein Vierteljahrhundert ist es her, dass in Bremen der Grundstein für eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas gelegt wurde. Wo einst Schiffe entladen wurden, ist mit der Überseestadt ein buntes Quartier aus Industrie, Büros und Wohnen entstanden. Herzstück ist die Überseeinsel, wo einst die Frühstücksflocken von Kellogg's produziert wurden und heute eines der spannendsten Großbauprojekte Deutschlands entsteht.

Spaziert man durch die Bremer Überseestadt entlang der Weser, vorbei an Bürogebäuden, Restaurants, Wohnungen und Industrie, kann man sich nur schwer vorstellen, dass davon vor 25 Jahren noch nicht viel zu sehen war. Als der Bremer Senat im Jahr 2000 beschloss, das Revier umzustrukturieren, war hier noch Hafengebiet. Doch die Hansestadt hatte ihren einstigen Überseehafen bereits 1991 geschlossen und einige Jahre später eines von drei Becken mit 3,5 Millionen Kubikmetern Sand zugeschüttet. Der Neustädter Hafen, der 1968 als einer der ersten Containerterminals Europas seinen Betrieb aufnahm, hatte den Überseehafen verdrängt: Platz für ein neues Quartier.

288 Hektar Entwicklungsfläche

Die Konzeption des Bremer Senats bildete die Grundlage für die Neuplanung des Gebiets und gilt als die Geburtsstunde der Überseestadt. Drei Jahre später stand der „Masterplan Überseestadt“, der den Grundstein für eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas legte. In dem entsprechenden Dokument heißt es: „Die Umstrukturierung der Alten Hafenviertel rechts der Weser zählt zu den größten Herausforderungen der bremischen Stadtentwicklung und Standortpolitik in den vor uns liegenden Jahrzehnten. Es gilt, Entwicklungsperspektiven für ein 288 Hektar Landfläche umfassendes Areal zu entwickeln, auf dem über viele Jahrzehnte wesentliche Beiträge zur bremischen Wertschöpfung erwirtschaftet wurden.“

Die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) wurde im Zuge des Masterplans vom Senat mit der Entwicklung und Vermarktung des neu entstehenden Quartiers beauftragt und begleitet diese bis heute. Jons Abel ist Projektleiter Überseestadt bei der WFB und erinnert sich an die Anfänge: „Damals gab es nur die Option, große Teile des Gebietes quasi stark untergenutzt zu belassen oder richtig Geld in die Hand zu nehmen.“ Bremen entschied sich dafür, diese einmalige Chance zu nutzen und auf einer riesigen Fläche einen neuen, urbanen Ortsteil von Grund auf zu entwickeln. Früh erkannte man hier die Stärken des ehemali-

gen Hafengebiets: Schließlich befand sich dieses Areal nicht irgendwo, sondern mitten im Zentrum, in exponierter Lage am Wasser. Das erste realisierte Projekt in der Überseestadt war der Großmarkt Bremen, der an seiner bisherigen Stelle Platz für den Bau der A281 machen sollte und deshalb von der linken Weserseite in die Überseestadt verlagert wurde.

Die ersten Büros und Lofts im Speicher I entstanden. Zu den ersten Projektentwicklern dort gehört Justus Grosse: Das Immobilienunternehmen kaufte das Speichergebäude und gestaltete darin Büros und Lofts. Der Speicher I mit seinem Rotsteinklinker war eines von mehreren großen Lager- und Umschlagsgebäuden, die Bremen im Zuge der Entwicklung der heutigen Überseestadt erhielt und bis heute den Charakter des Stadtquartiers prägen. Schon damals zeichnete sich ab, dass der alte Industriecharme des einstigen Überseehafens zu den großen Stärken des neuen Quartiers gehören würde. „Das Besondere an der Überseestadt ist wirklich die Nutzung der alten Speicher“, sagt Dagmar Nordhausen, ebenfalls Projektleiterin Überseestadt bei der WFB. „Man hat damals bewusst ganz viel stehen lassen.“

2003 bezogen die Hochschule für Künste, das Hafnuseum, ein Designzentrum, das Infocenter Überseestadt sowie Gastronomie, Kultureinrichtungen und Dienstleistungsunternehmen in den Speicher XI, der mit einer Länge von 403 Metern als

zweitlängstes Gebäude Bremens gilt. „Dieses Projekt finde ich besonders gelungen“, sagt Nordhausen. „Dieser hohe Koloss mit den riesigen Fenstern, wo man die alte Substanz erhalten hat – toll.“ Den Weg für all das ebnete der Bremer Bauunternehmer, Mäzen, Ehrenbürger und Investor Klaus Hübötter (1930-2022), der durch seinen unternehmerischen Mut nach Überzeugung der Beteiligten maßgeblich zur Entwicklung beigetragen hat.

Weitere Großprojekte wie der Weser Tower entstanden, entworfen vom Architekten Helmut Jahn, 2010 fertiggestellt und mit 82 Metern Höhe das höchste Bürogebäude Bremens. Neben dem Industriezweig entstand in der Überseestadt nach und nach immer mehr Wohnraum. Hotels, Restaurants, Parkanlagen und Erholungsgebiete kamen hinzu. Mit der Fertigstellung des Strandparks Waller Sand 2019 wurde ein Modellprojekt realisiert, das Hochwasserschutz mit Erlebnischarakter am Wasser kombinieren sollte und heute ein beliebtes Ausflugsziel ist. Für diese innovative und nachhaltige Lösung hat der Strandpark mehrere Auszeichnungen erhalten, darunter den Deutschen Städtebaupreis 2020.

Rund 20.000 Arbeitsplätze

Die rasante Entwicklung an der Weser sorgte auch überregional für Aufsehen. „Für Bremer Verhältnisse war die Entwicklung der Überseestadt ein riesiges Projekt“, sagt Jons Abel. „Und auch im internationa-

len Vergleich hatte es eine beachtliche Größenordnung.“ Kurz zuvor war in Hamburg die Entwicklung der Hafencity gestartet, doch selbst die konnte mit der Größenordnung in Bremen nicht mithalten. Rund 485 Millionen Euro öffentliche und zwei Milliarden Euro private Investitionen sind über den Entwicklungszeitraum verplant. Rund 20.000 Menschen verteilt auf rund 1.200 Unternehmen arbeiten mittlerweile in der Überseestadt, weitere rund 5.500 Menschen leben hier.

„Die Überseestadt steht heute für eine besondere Form des Wohnens, Lebens und Arbeitens am Wasser“, unterstreicht auch Andreas Heyer, Vorsitzender der WFB-Geschäftsführung. Das Quartier symbolisiere ein modernes Bremen. „Außerhalb von Bremen gibt es viel positive Beachtung für die Überseestadt und ihre Entwicklung.“ Die Pläne sind noch lange nicht abgeschlossen. Derzeit entsteht mit der Überseeinsel nach Überzeugung der Beteiligten eines der spannendsten Großbauprojekte Deutschlands. Mehr als 50 Jahre lang wurden auf dem 15 Hektar großen Kellogg-Areal an der Weser Cornflakes produziert, bis 2016 die letzte Packung vom Band lief. Der Verlust des Werks eröffnete städtebauliche Entwicklungspotenziale, nicht nur für das Kellogg's-Areal, sondern auch für die südliche Seite des Europahafens. Seit 2018 entwickelt die Überseeinsel GmbH eine Vision für die Bebauung des Gebietes, das Wohn-, Dienstleistungs-, Gewerbe-

» Das Besondere an der Überseestadt ist wirklich die Nutzung der alten Speicher. Man hat damals bewusst ganz viel stehen lassen. «

Dagmar Nordhausen, ebenfalls Projektleiterin Überseestadt bei der WFB

und Freizeitangeboten vereinen soll. Investor Klaus Meier, der aus der Windenergiebranche kommt, hat früh das Potenzial erkannt: „Reizvoll ist natürlich der Ort an sich: Die unverkennbare Industriegeschichte, aber auch seine Vergangenheit als lebendiges, vielfältiges Stadtviertel vor dem Zweiten Weltkrieg“, sagt er. „Außerdem hatten wir mit dem ehemaligen Kellogg-Areal die Möglichkeit, die riesige Fläche als Einheit zu entwickeln. So konnten wir Themen wie Energieversorgung, Mobilität und Freiflächen übergreifend für ein gesamtes Quartier planen.“

Neuartige Energieanlage

Mit dem umgebauten Reislager und dem Hotel John & Will im ehemaligen Getreidesilo von Kellogg's setzte der Investor seine Vision eines nachhaltigen Konzepts um. Vor Kurzem nahm er auf der Überseeinsel eine neuartige Energieanlage in Betrieb. Mithilfe von Weserwasser soll sie künftig 600 Wohnungen und 70.000 Quadratmeter Gewerbeflächen mit günstiger Wärme versorgen. Ende 2024 wurde neben dem Hotel zudem eine Eislauffläche freigegeben, die im Sommer für Rollschuh-sport genutzt werden kann.

Doch wie schafft man es, aus einem alten Industriestandort ein lebendiges, charmanter Stadtquartier zu schaffen? „Eine der ersten Entscheidungen war: Der Silo bleibt, auch wenn wir damals noch nicht wussten, was wir damit anstellen sollten und der Gedanke an ein Hotel zunächst absurd erschien“, erinnert sich Klaus Meier. Auch andere Gebäude sollen bei der Weiterentwicklung der angrenzenden Quartiere stehen bleiben: „So erhält die Überseeinsel von vornherein Patina und Charakter.“ Denn was bereits vor 25 Jahren die Stärke der Überseestadt war, soll nach Auffassung des Investors auch künftig für die Überseeinsel genutzt werden: der unverkennbare Industriecharme.

Seestadt entwickelt Wertquartier

Die Umnutzung ehemaliger Industrie- und Hafensareale ist auch in der Stadt Bremerhaven ein Thema: Nach dem Bau der Havenwelten entwickeln die Stadt und das Land Bremen unter der Bezeichnung Wertquartier mit privaten Investoren das Gebiet rund um die ehemalige Seebeckwerft im Fischereihafen zu einem lebendigen Stadtviertel weiter. Direkt am Wasser wird im Bereich des nördlichen Fischereihafens ein Quartier entstehen, das die Stadtteile Geestemünde und Wulsdorf vereint und dabei auf nachhaltige Bau- und Lebensweisen setzt. Auf rund 140 Hektar ist eine Mischung aus Gewerbe, Wohnen, Erholung sowie Forschung und Entwicklung geplant, die zusätzlich Wohnraum für rund 6.000 Menschen und etwa 4.000 Arbeitsplätze schaffen soll.



Die Umnutzung historischer Gebäude erhält die lokale Identität. Einst Speicher, heute Hochschule und Museum: der Speicher XI. Foto: Krause/WFB



Auch nach 25 Jahren wird in der Überseestadt noch fleißig gebaut, wie hier auf der Überseeinsel. Rechts im Bild: das neue John&Will Silo Hotel. Foto: Rathke/WFB