

BUSINESS & PEOPLE

DIE WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE WESER-ELBE-REGION



HAFENBAHN

Daniel Mansholt, Leiter der Hafeneisenbahn, spricht im Interview über die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in den Bremischen Häfen. **Seite 3**



LEBENSMITTEL

Im First haben Start-ups der Lebensmittelindustrie die Möglichkeit, ihre Produkte unter industriellen Bedingungen zu testen und weiterzuentwickeln. **Seite 9**



MOBILFUNK

Europa soll unabhängig werden: Die Universität Bremen setzt mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft Standards für den Mobilfunk der Zukunft. **Seite 10**

Cuxhaven: Die Hafenfläche wächst deutlich

Der Bau der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven schreitet voran. Auf einer Länge von rund 1.250 Metern entstehen drei neue Liegeplätze sowie etwa 38 Hektar schwerlastfähiges Hafengelände. Die Flächen sind insbesondere für die On- und Offshore-Windenergie ausgelegt und stärken die Rolle Cuxhavens als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum. Seit März laufen die Aufspülarbeiten. Die Fertigstellung der Hafenerweiterung ist für Ende 2028 vorgesehen. Daneben investiert die Landeshafengesellschaft Niedersachsen Ports in weitere Infrastrukturmaßnahmen in Cuxhaven. **Foto: Scheer Seite 4**



Bremerhavener Stromkaje wird zum digitalen Testfeld

Projekt „Digiwaser“ soll die Abfertigung von Schiffen beschleunigen

Mit einem gemeinsamen Kick-off-Termin ist jetzt offiziell das Projekt „Digiwaser“ gestartet. Ziel des Vorhabens ist es, ein digitales Testfeld aufzubauen, um Schiffsanläufe in Bremerhaven moderner, transparenter und effizienter zu gestalten – und so einen weiteren Schritt in Richtung digitaler Hafen der Zukunft zu gehen.

Häfen stehen heute vor großen Herausforderungen: Immer komplexere Abläufe, steigende Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz sowie wachsender Wettbewerbsdruck erfordern neue, intelligente Lösungen. Vielerorts – auch in Bremerhaven – werden Schiffsanläufe dabei bislang über verschiedene, oft nicht miteinander vernetzte Systeme per Telefon, E-Mail oder Funk koordiniert. Das führt zu Informationslücken, Verzögerungen und unnötigem Aufwand.

Genau hier setzt „Digiwaser“ an: Kern des Projekts ist der Aufbau einer gemeinsamen digitalen Plattform als Testfeld, über die alle wichtigen Beteiligten – von Behörden über Terminalbetreiber bis hin zu Reedereien und Hafendienstleistern – ihre Informationen künftig besser austauschen können. Ziel ist eine sogenannte Just-in-Time-Steuerung von Schiffsanläufen unter Wahrung der hoheitlichen Zuständigkeiten und wirtschaftlichen Interessen: Schiffe sollen den Hafen genau dann möglichst ohne Wartezeit oder zusätzliche Verholung erreichen, wenn Liegeplätze, Personal und Infrastruktur bereitstehen. An der Stromkaje entsteht dazu ein digitales Testfeld: Neue Technologien und Abläufe sollen hier künftig unter realen Bedingungen erprobt werden – ohne den laufenden Betrieb zu beeinträchtigen. Die Plattform wird cloudba-

siert aufgebaut und über Schnittstellen mit bestehenden Systemen wie dem Fachsystem Brepos der Port Authority und den Terminalsystemen verknüpft.

„Mit ‚Digiwaser‘ gehen wir einen wichtigen Schritt in Richtung digitaler Hafen der Zukunft. Durch die bessere Koordination aller Beteiligten innerhalb des digitalen Testfelds können Prozesse optimiert werden. Das sorgt für einen effizienteren Ressourceneinsatz, reduziert Wartezeiten auf See und im Hafen, spart Treibstoff und senkt Emissionen – ein Gewinn für Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen“, erklärt Bremenports-Mitarbeiter Matthias Hinz, der als Smartport-Koordinator auch das Thema „Digiwaser“ betreut.

Projektleitung liegt bei Bremenports

Das Projekt wird durch das Sondervormögen Hafen getragen und vom Bund im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitale Testfelder für Häfen“ gefördert. Die Projektleitung liegt bei Bremenports in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Port Authority Bremen (Hansestadt Bremisches Hafenamt) sowie zahlreichen Stakeholdern aus Hafenwirtschaft und Logistik. Besonderer Wert wird auf Datenschutz, IT-Sicherheit und klare Zuständigkeiten gelegt. Die hoheitlichen Aufgaben der Port Authority sowie des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes bleiben dabei jederzeit unangetastet.

Im Rahmen des Projekts stellt das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) die Koordinationsplattform be-



» ‚Digiwaser‘ sorgt für einen effizienteren Ressourceneinsatz, reduziert Wartezeiten auf See und im Hafen, spart Treibstoff und senkt Emissionen – ein Gewinn für Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen.«

Matthias Hinz, Smartport-Koordinator bei Bremenports

reit und übernimmt im späteren Projektverlauf auch einen überbetrieblich-kordinierenden Testbetrieb. Parallel dazu passt die DHB Logistics IT AG das bestehende System Brepos an, um eine nahtlose Integration zu ermöglichen.

Das Projekt umfasst drei klar abgegrenzte Phasen: Planung, technische Umsetzung sowie eine abschließende Testphase über zwei Monate. Insgesamt ist eine Laufzeit von rund 13 Monaten vorgesehen.

Letztlich soll „Digiwaser“ dann nicht nur in Bremerhaven Wirkung entfalten: Die entwickelten Lösungen sind so angelegt, dass sie künftig auch auf andere Häfen übertragen werden können – entlang der Weser und darüber hinaus. Mit dem Startschuss setzt Bremerhaven daher ein deutliches Signal für Innovation und Zusammenarbeit im Hafen: für effizientere Abläufe, mehr Transparenz und eine nachhaltige Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaft.



„Digiwaser“ soll Schiffswartezeiten an der Stromkaje verhindern. **Fotos: Scheer, Bremenports**

ANZEIGE

Der vollelektrische
**MINI COOPER
FÜR GEWERBEKUNDEN.**



MINI FOR BUSINESS.

MINI Cooper E: WLTP Energieverbrauch kombiniert: 14,2 kWh/100 km WLTP CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Abb. zeigt Sonderausstattungen.

Noch nie war ein MINI so intelligent vernetzt: Mit dem MINI Intelligent Personal Assistant steuern Sie zahlreiche Funktionen ganz intuitiv per Sprachbefehl – von Navigation und Telefonie bis hin zu Klima- und Entertainmentfunktionen. Dank Echtzeit-Verkehrsinformationen und moderner Assistenzsysteme erreichen Sie Ihre Termine entspannt, pünktlich und effizient.

Entdecken Sie in dieser Ausgabe unser Angebot für den MINI Cooper E in der Blackyard Edition oder informieren Sie sich online auf bobrink.de.

Lassen Sie sich vom MINI Cooper E begeistern. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

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

BOBRINK
GRUPPE
IHR FAIRER PARTNER
www.bobrink.de

Bundeswehr: Beschaffung über Bremen

Das Beschaffungsamt der Bundeswehr eröffnet einen neuen Standort in Bremen. Das Beschaffungsamt ist der Haupteinkäufer der Bundeswehr. Wie viele Arbeitsplätze durch die geplante Außenstelle der Bundesbehörde entstehen, ist aktuell noch unklar. Das teilte Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) mit. Er bezeichnete die Entscheidung als Ritterschlag für den Innovationsstandort Bremen. Er hofft auf eine dreistellige Zahl an Arbeitsplätzen. Bovenschulte betonte, dass sich die Bundeswehr bewusst für Bremen entschieden habe, um den Austausch mit den ansässigen Industriepartnern und Forschungseinrichtungen zu intensivieren. Ein Jahr lang habe sich das Rathaus darum bemüht, den Ableger der Bundesbehörde nach Bremen zu holen, so der Bürgermeister. Der Hauptstandort des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr befindet sich in Koblenz. Weitere Dienststellen gibt es unter anderem in Wilhelmshaven und Mep-

pen. Zur Entscheidung, in Bremen künftig die Beschaffung im Bereich der See- und Weltraumrüstung durch einen Außenstandort des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr zu bündeln, sagt André Grobien, Präses der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven: „Das ist eine großartige Nachricht für das Land Bremen und eine zukunftsgerichtete Entscheidung des Bundes, die vor allem die Verbesserung der Beschaffung und die zügige Stärkung der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands in den Blick nimmt.“ Er zeigt sich überzeugt, dass die Ansiedlung des Wirtschaftsstandorts Bremen und Bremerhaven mit seinen besonderen Kompetenzen in der maritimen Wirtschaft weiter voranbringen werde. „Hier geht auf, dass wir im Land Bremen über Jahre hinweg kontinuierlich unsere Stärken in der Raumfahrttechnologie und Verteidigungswirtschaft auf- und ausgebaut haben.“

Editorial



Die Häfen sind die wirtschaftlichen Lebensadern der Städte Bremerhaven und Cuxhaven. Und entscheidend für deren Zukunftsfähigkeit sind zum einen ausreichende Umschlags- und Logistikflächen. Hier setzt die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports vor allem mit dem Bau der neuen Liegeplätze 5 bis 7, aber auch mit weiteren Infrastrukturprojekten in Cuxhaven gerade Zeichen. Wir schauen uns den Baufortschritt an. Zum anderen sind die Verkehrsanbindungen der Häfen Richtung Hinterland die Schlüsselfaktoren, wenn es nicht nur darum gehen soll, Fracht beim Transshipment an einem Umschlagplatz von einem Schiff auf ein anderes zu verladen. Eine Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik unterstreicht: Die Bahnanbindung ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Bremerhavener Hafens. Denn die Container- und Autozüge benötigen eine leistungsfähige Gleisinfrastruktur. Für die Seestadt ist es daher eine gute Nachricht, dass das Land Bremen im Rahmen eines Masterplans „Hafeneisenbahn Bremerhaven“ unter anderem verstärkt in den Hafenbahnhof Speckenbüttel investiert. Im Interview erläutert der Leiter der Bremischen Hafeneisenbahn, Daniel Mansholt, in dieser Ausgabe, welchen Stand die Modernisierungsarbeiten haben. Eine neue Infrastruktur für Start-ups und andere Innovationstreiber der Lebensmittelindustrie entsteht derweil im Bremerhavener Fischereihafen: Im First können Betriebe ihre Produkte unter industriellen Bedingungen testen und weiterentwickeln. Auf diese Weise können aus Produktideen Produktionsverfahren entwickelt werden, die auch in größerem Maßstab wirtschaftlich tragfähig sind. Die Praxistauglichkeit von Wasserstoff im Schwerlastverkehr sowie die lokalen Aktivitäten im Rahmen europäischer Förderprogramme zur Wasserstoffnutzung und zur Touristik sind einige der weiteren Themen, die Sie in dieser Ausgabe finden.

Ihr Christian Heske

IMPRESSUM

Business & People – Die Wirtschaftszeitung für die Weser-Elbe-Region, eine Beilage der NORDSEE-ZEITUNG Ausgabe Juni 2026

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



Entscheidende Schienenanbindung
Studie unterstreicht Rolle der Bahn für Bremerhavens Containerhafen

4



Innovationen
Wirtschaft im Dialog

5



Wasserstoff-Power
Lösungen für den Schwerlastverkehr

7



Fisch als Markenkern
Seestadt positioniert sich bei EU-Projekten

8

Mobilität

» Ein Mini für Firmenkunden

Was ist das perfekte Auto für Gewerbekunden? Der Mini Cooper, finden die Experten vom Autohaus Bobrink: „Und zwar für alle, die stilvoll, effizient und digital unterwegs sein möchten.“ Der Mini verbinde ikonisches Design mit moderner Technologie, maximaler Flexibilität, echtem Go-kart-Feeling und passe zum Business-Alltag.

5

Neue Energien

» Modellregion für Wasserstoff

Im Land Bremen soll ein sogenanntes Hydrogen Valley entstehen. Die EU fördert das Projekt „H2B:Impact“ (Hydrogen in Bremen: Innovations in Mobility, Ports and Clean Transformation) mit neun Millionen Euro. Wasserstoff soll dort nicht nur produziert, sondern auch gespeichert, verteilt und konkret genutzt werden.

7

Steuern und Recht

» Vererben und Verschenken

Die Übertragung einer Firma sollte frühzeitig geplant werden. Darauf weist die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen hin. Wer seine Möglichkeiten kenne, könne Freibeträge ausschöpfen und steuerliche Risiken minimieren: „Frühzeitige Entscheidungen sichern Vermögen.“

6

Gründer

» Start-ups testen im First

Wer ein Lebensmittelprodukt erfolgreich am Markt etablieren will, muss es in größeren Mengen produzieren können. Im First Bremerhaven können Start-ups unter realen Produktionsbedingungen testen, ob ihr Verfahren auch in größerem Maßstab wirtschaftlich tragfähig ist.

9

Steuern und Recht

» Krankenversicherung als Benefit

Eine betriebliche Krankenversicherung ist eine Win-win-Situation für Arbeitnehmer und Arbeitgeber. „Denn auch die Arbeitgeber profitieren. Sie ist nicht nur ein Mittel zur Mitarbeitergewinnung, sondern bringt auch steuerliche Vorteile“, sagt Matthias Henke von der ÖVB.

6

Forschung

» Der neue Mobilfunkstandard

Die Universität Bremen arbeitet zusammen mit anderen Partnern an 6G, dem Mobilfunkstandard der Zukunft. Neben Antennen werden künftig Drohnen, Flugzeuge, Ballons und Satelliten für die Übertragung digitaler Informationen genutzt. 6G soll die digitale mit der physischen Welt verbinden.

10



Witzige Dystopien
Entwickler King Art Games vor Release

12

Digitalisierung

» Fördergeld für den Mittelstand

Ein neues Förderprogramm will die Digitalisierung kleiner und mittlerer Unternehmen unterstützen. Das Programm, das bis 2027 läuft, fördert Projekte mit bis zu 17.000 Euro Zuschuss. Auch junge Unternehmen können unter bestimmten Bedingungen profitieren. Voraussetzung ist jedoch eine verpflichtende Erstberatung.

10

Nachhaltigkeit

» Reduzierte Emissionen

Kreislaufwirtschaft, CO₂-Abscheidung und Elektrifizierung können helfen, die Klimaziele im Land Bremen zu erreichen. Das wurde beim Empfang der „Partnerschaft Umwelt Unternehmen“ deutlich. Hier ging es darum, wie sich unvermeidbare Emissionen reduzieren, Stoffströme steuern und der Wirtschaftsstandort klimafreundlich sichern lassen.

11

Lassen Sie uns reden über ... Hafenbahn



Die Eisenbahn spielt eine große Rolle für die Bremischen Häfen – sowohl in Bremerhaven als auch in der Stadt Bremen, betont Daniel Mansholt, Leiter der Hafenbahn.

Foto: Senator für Häfen

Von Christoph Bohn

Um Güter von und in die Häfen zu transportieren, gibt es drei Verkehrsträger: die Straße, das Binnenschiff und die Eisenbahn. Daniel Mansholt, Leiter der Hafeneisenbahn, spricht im Interview über die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in den Bremischen Häfen.

Welche Bedeutung hat die Bahn insbesondere für den Umschlag in Bremerhaven?

Die Bremischen Häfen sind traditionelle Eisenbahn-Häfen. Was ursprünglich 1860 mit dem Weserbahnhof in der heutigen Bremer Überseestadt begann, hat man konsequent weiterentwickelt – also kajennahe Gleisanlagen für den Umschlag Schiff-Schiene. Heute betreiben wir fünf Hafenbahninfrastrukturen mit insgesamt rund 187 Kilometern Länge: Bremen-Inlandshafen, Bremen-Grolland, Bremen-Hemelingen, Bremerhaven-Fischereihafen und unseren umschlagsstärksten Bereich Bremerhaven-Seehafen. Hier werden rund zwei Drittel der Bahn Mengen abgewickelt.

Warum spielt die Eisenbahn für Bremerhaven eine so große Rolle?

Kurz gesagt: Es gibt viel Ladung und viel Platz für die Eisenbahn. Konkret heißt das, dass es durch die Lage direkt an der Nordseemündung erstens ganz erhebliche seeseitige Umschlagsmengen gibt. Zweitens handelt es sich bei der dominierenden Ladung wie Container und Pkw um sehr bahnaffine Ladung. Aus der Lage und den dominierenden Güterarten resultiert drittens, dass das Binnenschiff keine so große Rolle im Hinterlandtransport spielt wie beispielsweise in Rotterdam. Viertens ist die sogenannte Loco-Quote – Verwendung, Verbrauch oder Veredelung der umgeschlagenen Güter vor Ort – in Bremerhaven nicht so groß wie zum Beispiel in Antwerpen, wo viel Rohware direkt in die chemische Industrie geht. Daraus ergibt sich, dass der Seehafen landseitig so große Mengen abgibt oder entgegennimmt, dass das nur unter Nutzung der Schiene bewältigt werden kann. Die Bahn ist ein sehr flächeneffizienter Verkehrsträger. Eine zweigleisige Eisenbahnstrecke ist kapazitiv in etwa vergleichbar mit einer sechsspurigen Autobahn, benötigt aber nur rund ein Drittel der Fläche. Allerdings haben Eisenbahnflächen die Besonderheit, dass sie sehr lang sein müssen. Diese Anforderungen wurden in Bremerhaven in den letzten 40 Jahren insbesondere beim Aufwuchs des Containersegments auf der kajenabgewandten Seite der Terminals konsequent berücksichtigt. Das führt heute zu einem Modal Split der Schiene im Container-Hinterlandverkehr

von rund 53 Prozent. Ein Spitzenwert in Deutschland und Europa!

Auch in der Stadt Bremen gibt es in den Häfen ein Schienennetz. Wie groß ist die Bedeutung der Bahn für die Häfen in Bremen?

Für die Hafenbetriebe und für den Logistiknoten Bremen ist die Bahninfrastruktur genauso wichtig, aber der Fokus ist etwas anders. Links der Weser betreiben wir den Bahnhofsteil Grolland und binden damit den Neustädter Hafen und das GVZ an das übergeordnete Netz an. Während der Neustädter Hafen insbesondere für die Projektlogistik von Bedeutung ist, gibt es mit Roland Umschlag im GVZ sozusagen einen zentralen Gleisanschluss für alle ansässigen Unternehmen. Rechts der Weser erfolgt die Anbindung der Industriehäfen und des Holz- und Fabrikenhafens über den Bahnhofsteil Inlandshafen. Dort liegt der Schwerpunkt auf klassischer Bahnladung wie Getreide, Futtermittel, Mineralölprodukte oder auch Schrott. Ähnlich sieht es am Industriestammgleis Hemelingen aus, wenn auch in deutlich geringerem Umfang. Dort kommt wegen der Nähe zum Gewerbegebiet Hansalinie und zum Mercedes-Werk noch Ladung aus der Automobilzulieferbranche hinzu.

In den Bremischen Häfen ist immer die Rede von der sogenannten Hafenbahn. Was genau ist darunter zu verstehen?

Das kann man funktional und organisatorisch erklären. Im Hinblick auf die Funktion handelt es sich bei Hafenbahnen generell um die Eisenbahninfrastruktur zwischen dem nationalen Netz der DB Infrago einerseits und den Anschlussgleisen auf den Grundstücken der Hafenbetriebe andererseits. Die Bremische Hafeneisenbahn funktioniert quasi wie ein Schwamm, der die großen seeseitigen Mengen, die nicht immer auf die Stunde genau pünktlich ankommen oder abfahren, mit dem minuten genauen und zugscharfen Fahrplan des nationalen Schienennetzes synchronisiert. Das wird schnell verständlich, wenn man sich vor Augen führt, dass aus dem Anlauf eines einzigen Großcontainerschiffs in Bremerhaven schnell eine zweistellige Anzahl von Containerzügen entsteht. Die

können natürlich nicht wie das Schiff alle zu einem Zeitpunkt gleichzeitig ein- oder ausfahren. Dafür übernehmen unsere Gleisanlagen die Synchronisierungs- oder Pufferrolle in Import- und in Exportrichtung.

Organisatorisch sind die Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Kommunen im Grundgesetz geregelt. Der Verkehrsträger Schiene ist aber deutlich älter als dieses. Insofern wurden die gewachsenen Strukturen im Grundgesetz berücksichtigt. Der Bund kümmert sich um die Verbindungen von nationaler Bedeutung – über die DB Infrago. Alle anderen Eisenbahninfrastrukturen sind überwiegend in der Hand der entsprechenden Bundesländer oder Kommunen. Das ist in Bremen und Bremerhaven genauso. Konkret ist die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die Hafenbahnanlagen betreibt. Das machen wir nicht allein, sondern haben Unterstützung von Bremenports und der DB Infrago. Während sich Bremenports um den technischen und kaufmännischen Betrieb der Infrastruktur kümmert, übernimmt die DB Infrago Fahrdienstleitung und Disposition des Eisenbahnverkehrs. Zusammen treten wir als Bremische Hafeneisenbahn (BHE) auf.

In die Hafenbahn wird seit Jahrzehnten investiert – besonders in Bremerhaven. Worauf lag bisher der Schwerpunkt?

Der Schwerpunkt der Investitionen lag in den vergangenen Jahren darauf, die Leistungsfähigkeit an die wachsenden Mengen anzupassen. Grundlage hierfür war der im Jahr 2011 aufgestellte Masterplan „Hafen-eisenbahn Bremerhaven“. Seitdem wurden die zentralen Projekte umgesetzt. Dazu gehören Modernisierung und Ausbau des Bahnhofsteils Kaiserhafen, der insbesondere auf den Automobilumschlag ausgerichtet ist und 2015 fertiggestellt wurde. Im Jahr 2017 folgte mit dem Bau einer neuen Gleisgruppe

im Bahnhofsteil Imsumer Deich ein weiterer wichtiger Kapazitätsschritt für die Abwicklung des Containerverkehrs. Neben Investitionen in die physische Infrastruktur wurde auch die Digitalisierung vorangetrieben. Mit der Einführung des IT-Systems Prinos im Jahr 2023 verfügt die Hafeneisenbahn über ein modernes Instrument zur Kapazitätsvergabe und Infrastrukturdisposition. Dadurch können die vorhandenen Anlagen effizienter genutzt und betriebliche Abläufe optimiert werden.

Derzeit wird der sogenannte Hafenbahnhof in Speckenbüttel ausgebaut. Was genau passiert hier mit den 56 Millionen Euro, die investiert werden?

Der Hafenbahnhof Speckenbüttel ist das zentrale Bindeglied zwischen dem überregionalen Schienennetz und den Hafenanlagen in Bremerhaven. Er gehört größtenteils der DB Infrago, allerdings verfügt die Bremische Hafeneisenbahn dort auch über eigene Gleise – die „30er Harfe“. Speckenbüttel ist quasi ein physischer Beleg für die enge Zusammenarbeit zwischen DB Infrago und Bremischer Hafeneisenbahn. Mit den Investitionen werden unsere Gleisanlagen umfassend ausgebaut und modernisiert. Kernstück ist der Bau der sogenannten „20er Harfe“, in der sieben neue Gleise entstehen. Sie verfügen über Nutzlängen von mindestens 740 Metern, sind elektrifiziert und können für ankommende und abgehende Güterzüge genutzt werden. Zudem sind von der neuen Gleisharfe aus sämtliche bestehenden Bahnhofsteile erreichbar. Dadurch entstehen zusätzliche Kapazitäten und deutlich mehr Flexibilität. Neben dem Neubau wird auch die „30er Harfe“ modernisiert, erhält eine neue Leit- und Sicherungstechnik und wird an das neue elektronische Stellwerk der DB Infrago angebunden. Damit werden die Maßnahmen im Masterplan nahezu vollständig umgesetzt sein.

Ein weiterer Hafenbereich in Bremerhaven ist der Fischereihafen. Was ist hier genau geplant, und was sind die Erwartungen?

Im Fischereihafen betreibt die BHE ein Industriestammgleis für die dort ansässigen Betriebe. Die Gleisanlagen waren altersbedingt so abgängig, dass der Senat rund acht Millionen Euro für den Ersatzneubau bereitgestellt hat. Das Gesamtprojekt hat rund zwei Jahre in Anspruch genommen und steht kurz vor dem Abschluss. Nach Rückmeldung aus der Hafenwirtschaft ist davon auszugehen, dass das Fischereihafengleis insbesondere für Kühlcontainerverkehr für die Lebensmittelproduktion und für Projektladung für den Schiffs- und Stahlwasserbau genutzt werden wird. Gerade im Bereich temperaturgeführter Güter bietet sich die Schiene an.

Der Hafen in Bremerhaven ist durch die Strecke Bremerhaven–Bremen mit dem überregionalen Schienennetz verbunden – mit zwei Gleisen und nur wenigen Weichen. Zugleich verkehrt hier Personenverkehr. Ist das nicht ein ziemliches Nadelöhr?

Das kann man so pauschal nicht sagen.

Erstens ist die Strecke im Regelbetrieb leistungsfähig. Im Rahmen der im Jahr 2027 anstehenden Korridorsanierung wird die DB Infrago zusätzliche Verbesserungen vornehmen, beispielsweise an Bahnübergängen oder der Oberleitung. Zweitens verfügt Bremerhaven über einen zweiten Laufweg ins Hinterland: über die EVB-Strecke Bremerhaven-Wulsdorf über Bremervörde, Zeven und Rotenburg. Dazu optimiert die EVB-Infrastruktur noch die fahrbaren Nutzlängen und passt die Fahrdienstvorschrift an. Anlässlich der Korridorsanierung entsteht also eine dauerhaft attraktive Redundanz für Güterzüge von und nach Bremerhaven unter Umfahrung des Bremer Hauptbahnhofs.

Was wünscht sich das Land Bremen für die Eisenbahnbindung vom Bund? Könnte beispielsweise ein drittes Gleis zwischen Bremen und Bremerhaven helfen?

Der Bund sieht sich mit einer Vielzahl von Wünschen konfrontiert. Gleichzeitig fehlt es an Budget und Personal. Vor dem Hintergrund der Korridorsanierung ist nicht mit dem Bau eines dritten Gleises zu rechnen. Ich empfehle, sich auf „quick wins“ zu konzentrieren. Erstens Lückenschlüsse bei der Streckenelektrifizierung. So würde unter anderem die Elektrifizierung der EVB-Strecke von Bremerhaven-Wulsdorf nach Rotenburg oder von Langwedel über Soltau und Munster nach Uelzen erhebliche Kapazitäten und damit Redundanzen schaffen – ohne Streckenneubau. Zweitens fehlen dem Schienengüterverkehr Abstell- und Überholungsgleise im Hinterland. Solche „Trittsteine“ würden den Zu- und Abfluss zu den Seehäfen verlässlicher machen. Drittens sollten wir mehr Tempo bei der wechselseitigen Bereitstellung von Echtzeitdaten beziehungsweise Status-Updates machen. Das neue europäische Regelwerk muss schnell in Deutschland umgesetzt werden. Uns geht es aber auch um Abgangs- und Unterwegsdaten zu Ladung, Wagen und Loks. Das würde die Be- und Entladungsprozesse in den Zielorten beschleunigen. Wir bieten uns als großer Quell- und Zielbahnhof gerne als Partner an, weil das dazu beiträgt, auch auf Dauer Ladung auf Bremen und Bremerhaven zu ziehen.

Zur Person

Daniel Mansholt (45) ist neuer Leiter der Bremischen Hafeneisenbahn. Zuvor war er Leiter Bahnentwicklung bei der Hamburg Port Authority.



Sandaufspülung an den künftigen Liegeplätzen in Cuxhaven: 3,1 Millionen Kubikmeter Sand werden in das Baufeld eingespült.

Foto: Scheer

Millioneninvestitionen in das Windkraft-Drehkreuz

Dieses Jahr investiert Niedersachsen Ports insgesamt 82,5 Millionen Euro in verschiedene Infrastrukturprojekte. Schwerpunkt der Maßnahmen ist der **Bau der Liegeplätze 5 bis 7** in Cuxhaven.

Die Konjunkturaussichten der maritimen Wirtschaft in Deutschland bewegen sich im Frühjahr 2026 zwischen Zuversicht und Zukunftssorgen. Während der Schiffbau (Foto: Brandt/dpa) dank einer guten Auftragslage positive Impulse erhält, trüben sich die Perspektiven für Hafenwirtschaft und Schifffahrt ein. Das zeigt die aktuelle Konjunkturumfrage der IHK Nord. Als zentrale Risiken nennen die Unternehmen weiterhin hohe Energie- und Rohstoffpreise, unsichere wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen sowie steigende Arbeitskosten. Im Schiffbau ist der Geschäftsklimaindex um sieben Punkte auf 103 Punkte gestiegen (von 0 = schlecht bis 200 = sehr gut). Treiber dafür ist vor allem die sehr gute Auftragslage. Die Hafenwirtschaft spürt den konjunkturellen Gegenwind besonders deutlich – das Konjunkturbarometer ist um 16,6 Punkte auf 80,5 Punkte gesunken. Als größte Risiken gelten die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Energie- und Rohstoffkosten sowie die schwache Inlandsnachfrage infolge der Konjunktorentwicklung. Auch die Schifffahrt ist deutlich verhaltener – der Geschäftsklimaindex ist um neun Punkte auf 73,7 Punkte gesunken. Hauptbelastungsfaktoren sind auch hier Energie- und Rohstoffpreise, wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen sowie Arbeitskosten.

Im Vergleich zum Vorjahr, in dem die Investitionen noch bei rund 140 Millionen Euro lagen, bewegen sich die Ausgaben 2026 weiterhin auf einem hohen Niveau. Für das laufende Jahr werden – vorbehaltlich der Jahresrechnung – Investitionen in Höhe von etwa 71 Millionen Euro erwartet. Zusätzlich steigen die Instandhaltungskosten auf rund 11,5 Millionen Euro und liegen damit etwa zwei Millionen Euro über dem Vorjahreswert. Für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 hat Niedersachsen Ports (N-Ports) 300 Millionen Euro vorgesehen. Auf einer Länge von rund 1.250 Metern entstehen drei neue Liegeplätze sowie etwa 38 Hektar schwerlastfähiges Hafengelände. Die Flächen sind insbesondere für die Anforderungen der On- und Offshore-Windenergie ausgelegt und stärken die Rolle Cuxhavens als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum. Bisher wurde die komplette Hauptwand, bestehend aus Tragrohren, Zwischenbohlen und Schrägpfählen, hergestellt. Seit März laufen die Aufspülarbeiten mit zwei Hopperbaggern, die täglich bis zu 70.000 Kubikmeter Sand einspülen. Diese Spülarbeiten werden voraussichtlich bis Ende Oktober andauern. Das Projekt liegt sowohl im Zeit- als auch im Budgetplan. Die Fertigstellung ist für Ende 2028 vorgesehen. „Die Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven sind ein wichtiger Baustein für die Energiewende in Niedersachsen“, sagt der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Grant Hendrik Tonne (SPD). „Mit dieser Investition schaffen

wir die hafenseitige Infrastruktur, die wir für den massiven Ausbau der Windenergie brauchen. Cuxhaven wird damit zum zentralen Drehkreuz für die Offshore-Industrie und sichert gleichzeitig Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Region.“ Zur weiteren Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung in Cuxhaven ist durch die Stadt Cuxhaven der Bau einer neuen Schwerlastbrücke geplant. Sie soll künftig die Bundesstraße B73 mit den Umschlag- und Gewerbeflächen im Hafen sowie dem Siemens-Game-sa-Werk verbinden. Mit dem Projekt wird insbesondere die Logistik für die On- und Offshore-Windenergie gestärkt und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts langfristig gesichert. N-Ports unterstützt die Stadt Cuxhaven bei der Umsetzung der Maßnahme. Baubeginn ist für das Jahr 2026 vorgesehen, die Fertigstellung wird für 2029 angestrebt. **Zusätzliche Flächen im Neuen Fischereihafen** Im Neuen Fischereihafen in Cuxhaven wird ein weiterer infrastruktureller Ausbau umgesetzt. Am Kopfende des Hafens ist ein Lückenschluss vorgesehen, um zusätzliche Umschlagsflächen zu schaffen und die vorhandenen Flächen effizienter nutzen zu können. Hierfür wird eine rund 80 Meter lange Spundwand mit entsprechender Rückverankerung errichtet. Durch die Maßnahme entstehen neue, zusammenhängende Flächen, die künftig für den Hafenumschlag und logistische Prozesse zur Verfügung stehen. Damit werden die Funktionalität des

Hafens insgesamt verbessert und zusätzliche Entwicklungspotenziale geschaffen. Die Bauarbeiten sollen in diesem Jahr beginnen und voraussichtlich 2027 abgeschlossen werden. Insgesamt sind Investitionen in Höhe von rund 5,5 Millionen Euro vorgesehen. Zur Verbesserung der Schienenanbindung im Hafen Cuxhaven plant N-Ports den Neubau zusätzlicher Gleise im Bereich des ehemaligen Fischversandbahnhofs. Ziel ist es, die Abwicklung des zunehmenden Zugverkehrs effizienter zu gestalten und bestehende Kapazitätsengpässe zu reduzieren. Derzeit verkehren täglich etwa sechs bis acht Güterzüge in den Hafen, hinzu kommen zahlreiche Rangierfahrten. Die vorhandene Gleisinfrastruktur stößt dabei zunehmend an ihre Grenzen. Mit dem Ausbau sollen zusätzliche Kapazitäten für das Einfahren, Ausfahren und Abstellen von Zügen geschaffen werden. Geplant ist der Neubau von drei weiteren Gleisen (Gleise 70, 72 und 73) sowie die Anpassung des bestehenden Gleises 71. Zwei der neuen Gleise sollen eine Nutzlänge von rund 760 beziehungsweise 730 Metern erhalten und perspektivisch an das Netz der Deutschen Bahn angebunden werden. Ergänzend werden zwei Gleise als Endgleise ohne Durchfahrt ausgeführt. Durch die Maßnahme wird die Zugabwicklung im Hafen deutlich verbessert und die Leistungsfähigkeit der Hafenlogistik nachhaltig gestärkt. Insgesamt sind hier Investitionen in Höhe von rund sieben Millionen Euro vorgesehen.

Schiene ist der Wachstumsschlüssel

ISL-Studie stellt Bedeutung der Eisenbahn in Bremerhaven für den Hinterlandverkehr heraus

Der Hafen Bremerhaven hat eine zentrale Rolle im internationalen Containerverkehr. Das bestätigt eine Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) – zeigt aber zugleich klare Herausforderungen und Entwicklungspotenziale auf. Die Analyse des Containerhinterland- und Shortsea-Verkehrs für das Jahr 2024 kommt zu dem Ergebnis, dass Bremerhaven mit einem Umschlag von 4,4 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) weiterhin zu den führenden Containerhäfen an der Nordsee zählt. Dabei erfüllt der Standort eine doppelte Funktion: als „Gateway“-Hafen für das Hinterland und als internationaler „Hub“ für den Umschlag zwischen Übersee- und Feeder-Verkehren. 2025 stieg der Containerumschlag mit einem Plus von 10,3 Prozent noch einmal signifikant auf 4,9 Millionen TEU an. „Die Studie bestätigt eindrucksvoll: Bremerhaven ist und bleibt ein zentraler Kno-

ten im internationalen Containerverkehr. Unsere Stärke liegt nicht nur im Umschlag selbst, sondern insbesondere in der Anbindung an das Hinterland“, sagt Kristina Vogt (Linke), Senatorin für Wirtschaft, Hafen und Transformation. Eine leistungsfähige Schiene sei dabei entscheidend, weil sie große Mengen zuverlässig, schnell und klimafreundlich über weite Distanzen transportieren könne und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens im internationalen Vergleich direkt bestimme. **Howe: Bahn hat tragende Rolle** Die herausragende Bedeutung der Schiene stellt auch die Studie heraus. „Mit einem Anteil von über 50 Prozent spielt der Bahnverkehr eine tragende Rolle im Containerhinterlandverkehr Bremerhavens. Für die Entscheidung, in den gerade begonnenen Ausbau unseres Hafenbahnhofs Speckenbüttel zu investieren, ist das ein-

deutig Rückenwind“, sagt Robert Howe, Geschäftsführer der Hafengesellschaft Bremenports. Gerade auch in weiter entfernten Regionen wie Bayern, Sachsen oder Tschechien sei Bremerhaven dank leistungsfähiger Bahnverbindungen gut positioniert. Hier liegen auch die größten Potenziale: Eine zuverlässige und leistungsfähige Bahninfrastruktur ist entscheidend, um Marktanteile zurückzugewinnen, auszubauen und neue Verkehre zu erschließen. Die Struktur der Verkehre hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Während der Transshipmentanteil – also der Anteil des Umschlags von einem Schiff auf ein anderes – seit seinem Höchststand Anfang der 2010er-Jahre zurückgegangen ist, hat der Hinterlandverkehr relativ an Bedeutung gewonnen. Dieser Bereich ist für Wertschöpfung und Beschäftigung besonders relevant. Im Transshipmentverkehr ist der Rück-



Der Containerumschlag in Bremerhaven ist wieder deutlich gewachsen.

Foto: Scheer

gang seit 2018 maßgeblich auf externe Faktoren zurückzuführen – insbesondere auf den Wegfall des Russlandgeschäfts infolge des Ukraine-Krieges. Positiv hervorzuheben ist die weiterhin starke Marktstellung im Ostseeraum: Insbesondere in Polen, Skandinavien und im Baltikum bleibt Bremerhaven ein wichtiger Hub-Hafen. Gleichzeitig wird deutlich: Im Wettbe-

werb mit anderen Häfen – insbesondere Hamburg, Wilhelmshaven sowie den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen – hat Bremerhaven im Hinterlandverkehr Marktanteile verloren. So sank der Anteil im deutschen Markt seit 2018 von 21 auf 17 Prozent. Mit dem wieder deutlich wachsenden Containerumschlag ist nun wieder eine Trendumkehr möglich.

Auch in diesem Jahr soll der Bremerhavener Wirtschaftsdialog die Plattform für exklusive Geschäftskontakte, inspirierende Gespräche und neue Perspektiven sein. Unternehmen aus Bremerhaven und der Region treffen am 14. und 15. August auf ihre überregionalen Partnerinnen und Partner sowie auf Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik.

Unter dem Titel „Drei Hebel. Eine Wirkung. Sind Führung, Kultur und Umfeld der Motor für Innovation?“ steht der diesjährige Wirtschaftsdialog im Zeichen der Faktoren, die Unternehmen heute wirklich voranbringen, wie die BIS betont: „Neue Ideen entstehen nicht zufällig. Sie brauchen Menschen, die Verantwortung übernehmen, eine Unternehmenskultur, die Offenheit und Mut fördert, und ein Umfeld, das Austausch, Zusammenarbeit und Entwicklung ermöglicht.“ Gerade in Zeiten tiefgreifender Veränderungen entscheide nicht allein die beste Technologie über den Erfolg eines Unternehmens, sondern die Frage, wie Führung gelebt werde, wie Mitarbeiter eingebunden werden und welche Rahmenbedingungen Innovation förderten.

Namhafte Referentinnen und Referenten wollen Impulse geben – darunter der Zukunftsforscher Sven Gabor Janszky. Zudem gibt es Praxisbeispiele aus Unternehmen sowie anregende Diskussionen darüber,

- wie **moderne Führung** Innovationskraft stärken kann,
- welche **Unternehmenskultur** neue Ideen ermöglicht,
- warum **Netzwerke, Standort und Umfeld** entscheidende Erfolgsfaktoren sind,



Der Bremerhavener Wirtschaftsdialog bietet jedes Jahr Vorträge, Diskussionen und Praxisbeispiele.
Foto: Schimanke/BIS

Die richtige Kultur fördert Innovationen

Was braucht es, damit Innovationen entstehen – und dauerhaft Wirkung entfalten? Diese Frage behandelt der Bremerhavener Wirtschaftsdialog, zu dem die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS in Kooperation mit der Stadt Bremerhaven und der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven einlädt.

► wie aus diesen drei Hebeln **nachhaltige Wirkung** entsteht.
Der Wirtschaftsdialog beginnt bereits am Freitag, 14. August, 18 Uhr, mit einem

Abendempfang im Fischbahnhof. Das Hauptprogramm im Klimahaus startet dann am Sonnabend, 15. August, um 9 Uhr.

► **Das vollständige Programm** sowie eine Anmeldemöglichkeit findet sich im Internet.
www.wirtschaftsdialog-bremerhaven.de

Im Fokus: Nachhaltige Häfen

Konkrete Lösungen und Zukunftsstrategien für nachhaltige Häfen stehen am 30. September und 1. Oktober im Mittelpunkt der Envconnect 2026, dem 4. Nachhaltigkeitskongress für Häfen, Logistik und maritime Wirtschaft in der Stadt Bremen. Der Kongress will Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Praxis zusammenbringen. Neben Vorträgen und Podiumsdiskussionen stehen dabei insbesondere praxisnahe Ansätze und innovative Projekte rund um Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Transformation im Fokus.

Im Rahmen der Messe werden die Green Focus Awards verliehen. Wer sich mit besonderem Engagement für Nachhaltigkeit – also für ökologische oder soziale Aspekte, Projekte oder Initiativen in den Bremischen Häfen – einsetzt, kann für den Green Focus Award 2026 in der Kategorie „Engagement“ nominiert werden. Die Nominierungsphase läuft noch bis 30. Juni.

Mit dem Green Focus Award würdigt die Hafengesellschaft Bremenports bereits seit 2014 herausragende Leistungen im Bereich Nachhaltigkeit in den Bremischen Häfen. Neben den Kategorien „Sauberes Schiff“ und „Saubere Flotte“ wird mittlerweile auch persönliches Engagement für nachhaltige Entwicklungen in der Logistik- und Hafenwirtschaft ausgezeichnet.
www.envconnect.de

Business trifft Fahrfreude: Der Cooper fürs Gewerbe

– Anzeige –

Mehr Platz, digitale Funktionen und flexible Antriebe: Autohaus Bobrink empfiehlt die Fahrzeuge der Mini Familie für Unternehmenskunden – Attraktive Leasingkonditionen

Dienstfahrten müssen nicht langweilig und unbequem sein – wenn man das richtige Fahrzeug hat. Das Team vom Autohaus Bobrink empfiehlt seinen Gewerbekunden den Mini Cooper: „Die Mini Familie verbindet ikonisches Design mit moderner Technologie, maximaler Flexibilität und echtem Gokart-Feeling – perfekt für Gewerbekunden, die stilvoll, effizient und digital unterwegs sein möchten.“ Mehr Platz. Mehr Flexibilität und vor allem mehr Mini Spirit.

Klar gestaltet, modern inszeniert und dennoch voller innovativer Highlights präsentiert sich der neue Innenraum der Mini Modelle. Im Mittelpunkt: die beeindruckende Mini Interaction Unit – ein kreisrundes OLED-Display mit 240 Millimetern Durchmesser, das Design und Hightech auf einzigartige Weise vereint.

Und wie kann der Mini den Arbeitsalltag erleichtern? „Mit modernsten digitalen Funktio-

nen unterstützt Sie der Mini auf besonders komfortable Weise. Viele Fahrzeugfunktionen lassen sich intuitiv per Sprachsteuerung bedienen und passen sich so Ihren individuellen Bedürfnissen an. Smarte Assistenzsysteme und aktuelle Verkehrsinformationen helfen Ihnen dabei, Ihre Routen effizient zu planen und jede Fahrt entspannt zu gestalten“, sagen die Experten vom Autohaus Bobrink.

Für jeden das richtige Modell

Und der Mini biete noch ein besonderes Erlebnis: „Mit bis zu sieben Mini Experience Modes gestalten Sie Ihr Fahrerlebnis zudem ganz nach Ihrer Stimmung – von Lichtstimmungen über Sounds bis hin zu individuellen Displays mit persönlichen Inhalten, passend zu einem ebenso flexiblen wie dynamischen Business-Alltag“, zeigt sich das Team von Bobrink begeistert. Ob vollelektrisch

oder mit effizientem Verbrennungsmotor, kompakt oder besonders großzügig – die Mini Familie biete für jeden Anspruch das passende Modell, so das Fazit des Bobrink-Teams.

Für Gewerbekunden haben insbesondere die vollelektrischen Varianten einen großen Vorteil: Sie könnten von attraktiven E-Auto-Förderungen profitieren. Auf der Website von Bobrink finden Kunden alle Informationen zu aktuellen Möglichkeiten und Vorteilen. „Entdecken Sie zudem flexible Leasingkonditionen für Gewerbekunden und finden Sie Ihren idealen Business-Partner auf vier Rädern“, heißt es vom Autohaus Bobrink. Das Team lädt dazu ein, noch heute bei der Bobrink Gruppe eine Probefahrt zu vereinbaren und die Mini Familie live zu erleben.

► **Mehr Informationen:** www.bobrink.de



Der Mini Cooper E bringt nicht nur frische Farbe in den Arbeitsalltag, sondern auch Fahrvergnügen auf Dienstfahrten.
Foto: BMW

DIE NEUE MINI FAMILIE FÜR GEWERBEKUNDEN. STÄRKEN SIE IHRE WORK-DRIVE-BALANCE.



MINI FOR BUSINESS.



MEHR FLEXIBILITÄT, MEHR PLATZ UND VOR ALLEM MEHR MINI SPIRIT.

Die MINI Familie präsentiert sich im Innenraum puristisch reduziert und aufgeräumt ... und doch voller aufregender Hightech-Features. Im großzügigen Cockpit erwarten Sie die extrem große, clean wirkende MINI Interaction Unit. Das kreisrunde OLED-Display mit 240 mm Durchmesser ist stilvoll und gleichzeitig ein technisches Meisterwerk. Noch nie war MINI so vernetzt und digital: Als Sprachassistent mit natürlicher Stimme ermöglicht der MINI Intelligent Personal Assistant die intuitive Steuerung vieler Funktionen wie Audio-Entertainment, Telefonie, Navigation und Klimatisierung. Profitieren Sie von attraktiven und flexiblen Leasingkonditionen und vereinbaren Sie jetzt Ihre persönliche Probefahrt an einem unserer Standorte der Bobrink Gruppe.

LEASINGBEISPIEL DER BMW BANK GMBH* EXKLUSIV FÜR GEWERBEKUNDEN: DER MINI COOPER E BLACKYARD.

Anschaffungspreis**:	23.638,65 EUR	36 mtl. Leasingrate à:	239,10 EUR
Leasingsonderzahlung:	0,00 EUR	Gesamtpreis:	8.607,42 EUR
Laufleistung p.a.:	10.000 km		
Laufzeit:	36 Monate		

* Ein unverbindliches Leasingbeispiel der BMW Bank GmbH, Lillienthalallee 26, 80939 München, Stand 04/2026. Alle Preise zzgl. der gegebenenfalls gesetzlich anfallenden Umsatzsteuer, sofern nicht anders gekennzeichnet. Dieses Beispiel gilt nicht für Verbraucher. Es richtet sich ausschließlich an selbständige und gewerbliche Kunden. Nach den Leasingbedingungen besteht die Verpflichtung, für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen. Gültig bis 30.06.2026.

** zzgl. Überführungs- und Übergabekosten in Höhe von 798,32 € sowie Zulassung.

MINI Cooper E: WLTP Energieverbrauch kombiniert: 14,3 kWh/100 km; WLTP CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; WLTP Elektrische Reichweite: 300 km; Spitzenleistung: 135 kW (184 PS). Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

BOBRINK GRUPPE

Bobrink GmbH Am Lunedeich 182 27572 Bremerhaven Tel. 0471 90084-0	Bobrink & Co. GmbH Am Rabenfeld 7-9 28757 Bremen Tel. 0421 66056-0	Autohaus E. Brinkmann GmbH Südring 1 27404 Zeven Tel. 04281 9591-0
---	--	--



Ob durch Schenkungen zu Lebzeiten oder eine andere Form der vorweggenommenen Erbfolge – wer seine Möglichkeiten kennt, kann Freibeträge ausschöpfen und steuerliche Risiken minimieren. „Frühzeitige Entscheidungen sichern Vermögen und geben Gestaltungsfreiheit“, betont die Hanseatische Steuerberaterkammer Bremen. Rechtliche Instrumente bringen nicht nur steuerliche Vorteile, sondern gewährleisten auch die persönliche Absicherung der Schenkenden.

Steuerliche Freibeträge nutzbar

Für Erbschaften und Schenkungen gelten steuerliche Freibeträge. Erst wenn der ererbte oder geschenkte Betrag eine bestimmte Höhe überschreitet, müssen Steuern gezahlt werden. Die Steuerfreibeträge, die alle zehn Jahre neu gewährt werden, sind umso höher, je enger die verwandtschaftliche Beziehung ist. Wer frühzeitig beginnt, Vermögen auf die nächste Generation zu übertragen, kann diese Beträge mehrmals ausschöpfen. Ehegatten dürfen sich alle zehn Jahre 500.000 Euro steuerfrei schenken, und ein Kind darf von jedem Elternteil 400.000 Euro im Zehn-Jahres-Turnus erhalten, ohne mit dem Fiskus teilen zu müssen. Handlungsbedarf für eine vorweggenommene Erbfolge besteht also insbesondere bei Vermögen, das deutlich über den Freibeträgen liegt, oder bei Übertragungen unter entfernten Verwandten oder Nichtverwandten, da sich der Freibetrag dann auf lediglich 20.000 Euro beläuft. Eine Form der vorweggenommenen Erbfolge stellt die Übertragung, insbesondere die Schenkung eines Betriebs, gegen Versorgungsleistungen dar. Diese spielt vor allem in der Unternehmensnachfolge im Mittel-



Vererben und Verschenken



Bei der Übertragung von Vermögen auf die nächste Generation sollten auch steuerliche Folgen mitbedacht werden.
Fotos: Filser/Colourbox, Nieto/Colourbox

Die Vorteile einer frühen Regelung

Die Übertragung von Vermögen auf die nächste Generation ist nicht nur eine emotionale, sondern auch eine steuerliche Herausforderung. Ohne vorausschauende Planung kann die Erbschaft- oder Schenkungsteuer die Substanz des Nachlasses erheblich mindern. Deshalb ist es ratsam, sich frühzeitig mit der Gestaltung der Vermögensnachfolge zu befassen.

stand eine Rolle. Da die Erträge des Betriebs oftmals die einzige Einkommensquelle der übergebenden Person darstellen, ist im Rahmen der Nachfolgeplanung die finanzielle Absicherung dieser Person von zentraler Bedeutung. Dabei können die im Rahmen der Unternehmensübertragung vereinbarten Versorgungsleistungen den Wert des Unternehmens mindern und somit auch die Schenkungsteuerlast reduzieren. Die laufenden Versorgungsleistungen kann der Beschenkte in der Regel als Sonderausgaben in seiner Einkommensteuererklärung geltend machen. Beim Schenkenden führen sie zu sonstigen Einkünften.

Schenkung unter Nießbrauchsvorbehalt

Eine Alternative zur Übertragung gegen Versorgungsleistungen stellt die Schenkung unter Nießbrauchsvorbehalt dar. Dadurch steht der schenkenden Person (Nießbrauchsberechtigter) das Recht zu, in der Immobilie zu wohnen oder diese zu vermieten, und damit auch ein Recht auf die Mieteinnahmen. Bei der beschenkten Person mindert der Kapitalwert des Nießbrauchs den Wert des Vermögens und damit die Schenkungsteuer. Durch Schenkungen zu Lebzeiten wird in der Regel das Vermögen im Todesfall gemindert. Das hat Auswirkungen auf den Pflichtteil, den Enterbte geltend machen können. Aus diesem Grund werden Schenkungen, die in den letzten zehn Jahren vor dem Tod des Schenkers veranlasst wurden, zum Nachlass gezählt und erhöhen damit den Pflichtteilsanspruch. Pro Jahr, das die Schenkung zurückliegt, werden zehn Prozent weniger angerechnet, sodass die Schenkung nach zehn Jahren für den Pflichtteil ohne Bedeutung ist.

Win-Win-Situation für Arbeitnehmer und Arbeitgeber

– Anzeige –

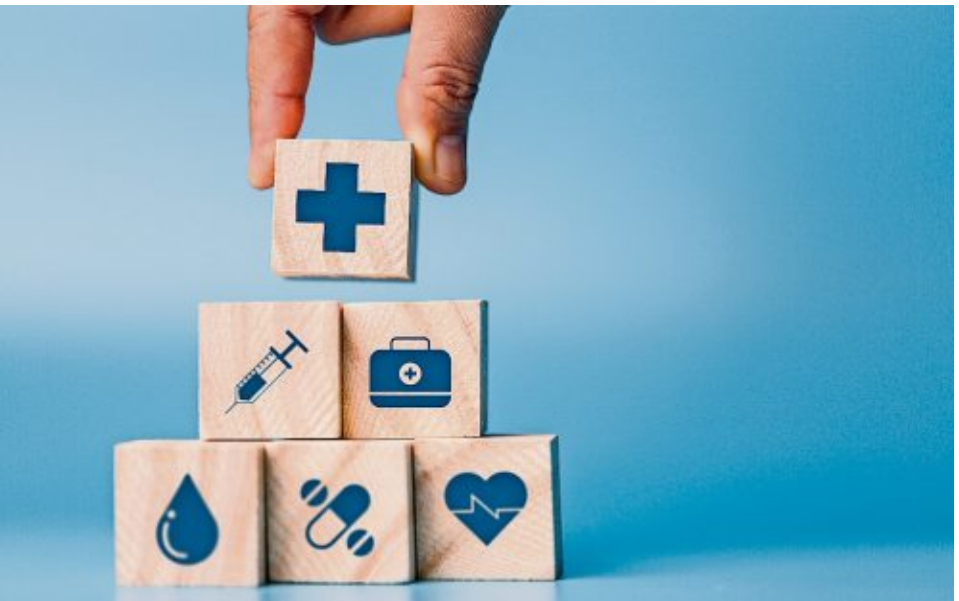
Die betriebliche Krankenversicherung als Benefit im Wettbewerb um Fachkräfte: Modell bietet ein flexibles Gesundheitsbudget für die Mitarbeiter und Steuervorteile für Unternehmen

Neue Mitarbeiter zu finden, ist für Unternehmen eine Herausforderung. Viele setzen deshalb auf Zusatzleistungen wie beispielsweise Fahrradleasing. Matthias Henke von der ÖVB Henke&Bartmann GmbH in Bremerhaven weist auf eine weitere Möglichkeit hin: die betriebliche Krankenversicherung: „Sie vermittelt eine besondere Wertschätzung und ist eine Win-win-Situation für Arbeitnehmer und Arbeitgeber.“ Was ist eine betriebliche Krankenversicherung? Dabei handelt es sich um eine arbeitgeberfinanzierte Zusatzversicherung, die aber nicht die gesetzliche Krankenversicherung ersetzt. „ÖVB/VGH bieten hier die ‚VGH care4work‘ an – eine Versicherung, die jedem Mitarbeiter jährlich ein flexibles Gesundheitsbudget zur Verfügung stellt, individuell nutzbar für Leistungen, die wirklich gebraucht werden“, erläutert Henke. Zu den angebotenen Leistungen gehören: Vorsorge-

untersuchungen, Präventionskurse, Sehhilfen und Sehschärfenkorrektur, Arznei- und Verbandmittel, Heil- und Hilfsmittel, Schutzimpfungen, Heilbehandlung durch Heilpraktiker, Naturheilverfahren durch Ärzte, Osteopathie und Chiropraktik, professionelle Zahnreinigung, Bleaching sowie Zahnbehandlung und -ersatz. Angeboten wird die Zusatzversicherung mit einem Budget von 500 oder 1.000 Euro. Daneben erhalten die versicherten Mitarbeiter Zugang zu weiteren Gesundheitsservices: dem Gesundheitstelefon, der ärztlichen Videosprechstunde sowie dem Facharzt-Terminservice. „Für die Mitarbeiter bedeutet die betriebliche Krankenversicherung einen sofort spürbaren Mehrwert direkt ab Vertragsbeginn – ohne Wartezeiten und ohne Gesundheitsprüfung“, erläutert Henke. Aber auch der Arbeitgeber habe dadurch Vorteile, nicht nur bei der Gewinnung neuer Ar-

beitskräfte. Denn sie steigern die Mitarbeitergesundheit und reduziere Ausfallzeiten. „Und es bringt auch Steuervorteile, Unternehmen können bis zu 50 Euro im Monat pro Mitarbeiter investieren“, sagt Henke. Denn: Die Beiträge gelten oft als Sachbezug. Bis zu einer Grenze von 600 Euro im Jahr (50 Euro mal 12 Monate) sind sie für Arbeitnehmer steuer- und sozialabgabenfrei. Für Unternehmen ist es eine absetzbare Betriebsausgabe. Und was passiert, wenn ein Mitarbeiter beispielsweise arbeitsunfähig wird oder in Elternzeit geht? Auch hier greift die Versicherung: Denn in entgeltfreien Zeiten gibt es eine Beitragsfreistellung bis zu 24 Monaten. (chb)

Mehr Informationen:
www.oevb.de/care4work



Der Arbeitnehmer kann selbst entscheiden, für welche Leistungen er sein Jahresgesundheitsbudget einsetzt.
Foto: Noipha/Colourbox

WENN

happy Mitarbeiter,

DANN

happy Chef.

Die betriebliche Krankenversicherung der ÖVB: mehr Informationen auf www.oevb.de/care4work

Finanzgruppe

care4work

Steuervorteile für Sie, bis zu 1.000 € für Ihre Mitarbeiter

ÖVB

fair versichert

Eine Marke der VGH Versicherungen



Verschiedene Hersteller präsentieren ihre Lösungen für wasserstoffbasierte Antriebssysteme beim Mobilitätstag in Bremerhaven. Foto: Scheer

Initiiert wurde der Mobilitätstag von dem Unternehmen Green Fuels, dem Wasserstoffprojekt Hy.City.Bremerhaven und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS. Diese organisierten den Tag gemeinsam mit der Bremer Wirtschaftssenatorin, dem Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersachsen (H2.N.O.N), dem Oldenburger Energiecluster (Olec), den H₂-Regionen Emsland und Ostfriesland sowie der Metropolregion Nordwest. Dadurch konnte eine große Zahl an Akteuren versammelt werden, was wiederum ausstellenden Unternehmen Anreize zur Teilnahme bot.

Flottenbetreiber waren das Ziel

Die Veranstaltung richtete sich in erster Linie an Speditionen und Logistikunternehmen, Betreiber eigener Schwerlastflotten, kommunale Betriebe und Entsorgungsunternehmen sowie Industrie- und Handelsunternehmen mit relevantem Transportaufkommen. Gemeinsames Ziel war es, den Teilnehmern eine fundierte Entscheidungsgrundlage für den möglichen Einsatz wasserstoffbasierter Schwerlastfahrzeuge zu bieten. „Mit unserem H₂-Mobilitätstag möchten wir den Dialog zwischen Anbietern und Anwendern gezielt fördern und damit Entschei-

Praxisnahe Präsentation von Wasserstoff-Lkw

Einen praxisnahen Blick auf marktreife Fahrzeuge, Einsatzperspektiven und die aktuellen Förderinstrumente des Bundes für Wasserstoffantriebe bot der Mobilitätstag „Wasserstoff im Schwerlastverkehr“. Er fand auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Luneort statt. Höhepunkt der Veranstaltung war die Möglichkeit, die ausgestellten Fahrzeuge zu fahren und somit einen umfassenden Eindruck von der Technologie zu gewinnen.

drungsprozesse in den Unternehmen beschleunigen“, erläuterte Dr. Michael Murck von der BIS. Im Foyer des ehemaligen Flugplatzgebäudes wurde zunächst in lockerer Atmosphäre diskutiert. Vor dem Hintergrund des aktuellen Förderaufrufs des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für den Aufbau eines Initialnetzes von Wasserstofftankstellen für Nutzfahrzeuge und die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb bekommt das

Thema derzeit eine neue Dynamik. Carsten Beyer von der Now GmbH betonte, dass es im laufenden Jahr keine weitere Förderung geben werde, auch nicht für rein batterieelektrische Nutzfahrzeuge. „Wenn Sie an einen Technologie-Wechsel denken, dann sollten Sie diese Chance nutzen“, so Beyer. Auch das Tankstellennetz stand im Fokus. Die Betreiber Hy.City.Bremerhaven, Score sowie H2Mobility Deutschland werden nach eigenen Angaben kurzfristig den gesam-

ten Nordwesten von Lingen bis Cuxhaven zuverlässig mit Wasserstoff abdecken. Andreas Wellbrock vom Projekt Hy.City.Bremerhaven betonte die Notwendigkeit, gerade in der Phase des Hochlaufs zusammenzuarbeiten. Die Teilnehmer erhielten tiefe Einblicke in Betriebserfahrungen, Wartungsaspekte, infrastrukturelle Voraussetzungen und Kosten. Der direkte Dialog zwischen Herstellern, Leasinggebern und Vermietern, Förderexperten und Anwendern

trug wesentlich dazu bei, Investitionsrisiken, Verfügbarkeit von Infrastruktur und Transformationsstrategien greifbar zu machen – ein guter Ausgangspunkt für die darauffolgende Produktvorstellung marktreifer wasserstoffbetriebener Lkw-Modelle. Zahlreiche Teilnehmer nutzten auch die Möglichkeit von Probefahrten.

Wasserstoff ist auch eine Preisfrage

„Der heutige Tag zeigt, dass gemeinsam an lösungsorientierten Wegen gearbeitet wird – von Fahrzeugtechnik über Förderlandschaften bis hin zu Betriebskonzepten“, resümierte Murck. Der lebhaftes Dialog bestätigte das gemeinsame Ziel, Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz wasserstoffbasierter Schwerlastfahrzeuge zu stärken und den Austausch zwischen Praxis und Industrie aktiv zu fördern. Veranstalter und Teilnehmer zogen daher gemeinsam den Schluss: Wasserstofftechnologien haben Potenzial, erfordern aber einen verlässlichen Wasserstoffpreis von maximal acht Euro pro Kilogramm, eine verlässliche Infrastruktur und klare Förderrahmen. Der Wasserstoffmobilitätstag im Schwerlastverkehr war Auftakt für einen Austausch als Unterstützungsangebot, eine Netzwerkplattform und für weitere Kooperationen.

EU fördert Bremer Wasserstoff-Projekt

Neun Millionen Euro für erste Modellregion „Hydrogen Valley“ in Deutschland

Erfolg für Bremen: Die EU fördert mit neun Millionen Euro das Projekt „H2B:Impact“ (Hydrogen in Bremen: Innovations in Mobility, Ports and Clean Transformation), um im Bundesland ein sogenanntes Hydrogen Valley aufzubauen. Entstehen soll eine Modellregion, in der Wasserstoff entlang der gesamten Wertschöpfungskette eingesetzt wird. Die Fördervereinbarung wurde von der Bremer Wirtschaftssenatorin sowie der EU-Förderorganisation Clean Hydrogen Partnership unterzeichnet. Damit wird Bremen zur ersten EU-geförderten Region dieser Art in Deutschland.

Ein Hydrogen Valley bedeutet, dass Wasserstoff nicht nur produziert, sondern auch gespeichert, verteilt und konkret genutzt wird, etwa in der Industrie, in Häfen oder im Verkehr sowie im Baugewerbe. Genau das soll in Bremen und Bremerhaven umgesetzt werden. Geplant sind unter anderem Anwendungen, die mindestens zwei Jahre lang im realen Betrieb getestet werden.

„Diese Förderung bringt uns einen entscheidenden Schritt voran, weil wir zentrale Wasserstoffanwendungen jetzt kon-

kret umsetzen können“, freut sich Wirtschaftssenatorin Kristina Vogt (Linke). In den Häfen, in der Mobilität und der Industrie entstünden dadurch neue Projekte, zusätzliche Wertschöpfung und langfristig auch Arbeitsplätze in Bremen und Bremerhaven. „Gleichzeitig stärken wir die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandorts und machen ihn fit für eine klimafreundliche Zukunft.“

Fördermittel gehen an 27 Partner

Insgesamt profitieren 27 Partner aus Bremen, Deutschland und anderen EU-Ländern von den Fördermitteln. Das Projekt ist bereits gestartet und läuft über fünf Jahre. Erste Anwendungen sollen schrittweise in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Federführend ist die Wirtschaftsbehörde Bremen, unterstützt vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik als technischer Koordinator sowie der New Energy Coalition aus Groningen in beratender Funktion.

Einer der Partner ist das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES, das in Bremerhaven in seinem Hydrogen Lab das Zusammenspiel von Windener-

gieanlagen mit der elektrolytischen Wasserstofferzeugung erprobt. „Damit Wasserstoff funktioniert, reicht es nicht, ihn nur produzieren zu können, sondern es müssen auch alle Thematiken rund herum stimmen – von der technischen Ebene, über Regularien bis hin zur Logistik“, sagt Kevin Schalk, Gruppenleiter Hydrogen Lab Bremerhaven. „Wir haben hier in der Region Bremen/Bremerhaven bereits einen sehr soliden Grundstock aufgebaut und freuen uns, dass mit diesem Projekt die Vernetzung des Bestehenden und damit auch die wirtschaftliche Reife von Wasserstoff in der Region einen großen Schritt nach vorne machen kann.“

Insgesamt wurden 18 Anträge für sogenannte „Small-Scale Hydrogen Valleys“-Projekte eingereicht. Bremen gehört damit zu einem exklusiven Kreis von Modellregionen in Europa. Ausschlaggebend für den Erfolg war vor allem der ganzheitliche Ansatz. Der Projektantrag deckt die gesamte Wasserstoff-Wertschöpfungskette ab und verbindet Anwendungen in Industrie, Häfen und Mobilität mit einer Umsetzungsstrategie. Die EU-Förderung ist dabei mehr als



Einer der Partner des Projekts „H2B:Impact“ ist das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES, das in Bremerhaven-Luneort das Hydrogen Lab betreibt. Foto: Scheer

nur finanzielle Unterstützung. Sie gilt als Qualitätssiegel und stärkt die Rolle Bremens als Standort für die Wasserstoffwirtschaft. Ziel ist es, die entwickelten Anwendungen langfristig in den Regelbetrieb zu überführen und als Modell für andere Regionen nutzbar zu machen. Andreas Wellbrock, Geschäftsführer der Green Fuels GmbH und Projektpartner, meint: „Die bereits vorhandenen Leuchtturmprojekte zum Aufbau einer funktionierenden Wasserstoffwirtschaft werden nun hervorragend ergänzt und die Vorreiterrolle Bremens und Bremerhavens erhält weitere Strahlkraft.“

Mit einer erwarteten Wasserstoff-Produktionskapazität von 25 MW, die eine breite Palette von Abnehmern versorgt, wird das Projekt „H2B:Impact“ vom Bundesland Bremen koordiniert. „Unterstützt von einem starken internationalen Netzwerk wird das Projekt Innovationen vorantreiben, Investitionen anziehen und die industrielle Wettbewerbsfähigkeit stärken“, betont Valérie Bouillon-Delporte, Executive Director der Clean Hydrogen Partnership. „H2B:Impact“ sei ein entscheidender Schritt hin zu einer skalierbaren europäischen Wasserstoffwirtschaft und ein Vorbild für die Umsetzung.



Wenn es um Fisch als kulinarisches Markenzeichen geht, dann spielt in Bremerhaven das Fischkochstudio eine zentrale Rolle: Ralf Harms (links) und Florian Zerbst.

Foto: Hake/WFB



Die wirtschaftliche Lage in der niedersächsischen Tourismuswirtschaft hat sich eingetrübt. Die Kombination aus hohen Kosten, zunehmender Preissensibilität der Gäste und internationaler Unsicherheit belastet die Branche. Das ist das Kernergebnis der aktuellen „Saisonumfrage Tourismus“ der IHK Niedersachsen (IHKN). Der Konjunkturindex des Gastgewerbes (Foto: Schuld/dpa), der die aktuelle Lage und die Zukunftsaussichten in einem Wert zwischen 0 und 200 Punkten zusammenfasst, ist auf 85 Punkte gesunken. Im Herbst 2025 lag er noch bei 105 Punkten. Nur noch 25 Prozent der Betriebe bewerten ihre aktuelle Geschäftslage als „gut“, während 27 Prozent ihre Lage als „schlecht“ einschätzen. Als größte Risiken nennen die Betriebe des Gastgewerbes die Energie-, Lebensmittel- und Rohstoffpreise (87 Prozent), die Arbeitskosten (74 Prozent) sowie die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen (63 Prozent). Vor allem die Reisebüros und Reiseveranstalter blicken skeptischer auf die kommenden Monate. Der Klimaindex der Branche sank von 112 Punkten im Herbst 2025 auf aktuell nur noch 69 Punkte und liegt damit in etwa auf dem Corona-Niveau von Herbst 2021. „Die Reisebranche reagiert besonders sensibel auf internationale Krisen. Viele Verbraucherinnen und Verbraucher verschieben Buchungen oder entscheiden sich kurzfristiger, wenn Unsicherheit über die weltpolitische Lage besteht“, erklärt Monika Scherf, Hauptgeschäftsführerin der IHKN. Ein Gegenpol innerhalb der Tourismuswirtschaft bleibt die Campingbranche. Viele Campingplätze berichten von einer stabilen Nachfrage. Preisbewusste und flexible Urlaubsformen innerhalb Deutschlands gewinnen an Bedeutung.

Tourismus-Akteure begleiten EU-Projekte

Stakeholder-Treffen der Erlebnis Bremerhaven befasst sich mit Genussangeboten, mit der digitalen Sichtbarkeit als Reiseziel sowie mit regenerativen und nachhaltigen Fremdenverkehrsideen.

Wie kann sich Bremerhaven als nachhaltige, digitale und innovative Tourismusdestination weiterentwickeln? Darüber tauschten sich jetzt lokale Akteurinnen und Akteure aus Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung beim zweiten Stakeholder-Meeting der Tourismusgesellschaft Erlebnis Bremerhaven aus. Im Fischkochstudio standen die vier EU-Projekte „EnoGastroDEST“, „Smart Tour“, „Redirect“ und „Inspires“ im Mittelpunkt, in die sich die Stadt einbringt. Gleichzeitig diente das Treffen dazu, die bisherigen Ergebnisse und Entwicklungen einer Fachöffentlichkeit vorzustellen und neue Impulse für die Projektarbeit aufzunehmen. Die Stakeholder-Treffen finden alle sechs Monate statt. Ziel ist es, die Projekte aktiv zu begleiten, Ideen einzubringen und regionale Perspektiven in die europäische Zusammenarbeit einzuspeisen. Die Erlebnis Bremerhaven bringt diese Erfahrungen und Anregungen anschließend in die internationale Projektarbeit ein.

Fisch ist das kulinarische Markenzeichen der Stadt

Besonders sichtbar wird der Bremerhavener Beitrag im EU-Projekt „EnoGastroDEST“, das sich mit nachhaltigem Genuss- und Gastronomietourismus beschäftigt. Während viele Partnerregionen das Thema Wein in den Mittelpunkt stellen, setzt Bremerhaven auf Fisch als kulinarisches Markenzeichen. Das Fischkochstudio spielt dabei eine zentrale Rolle. „Es ist ein toller Austausch, wie andere ihre Tourismusthemen angehen und wie Infos aufbereitet werden, um mehr Menschen für sich zu begeistern“, sagt Christina Klug vom Fischkochstudio. Die internationale Aufmerksamkeit wachse bereits: Aus Ungarn gingen erste Anfragen an das Fischkochstudio ein, im September wird eine Delegation nach Bremerhaven reisen, um sich über touristische Angebote und Vermarktungsansätze zu informieren. Neu eingebunden ist inzwischen auch der Ratskeller Bremen. Ein weiteres Ziel des Projektes ist es, mit externer fachlicher Unterstützung konkrete Empfehlungen für einen modernen Gastronomietourismus in Bremerhaven zu entwickeln. „Das zählt auch auf unser Tourismuskonzept 2030 ein, in dem Fisch und Genuss wichtige The-



Tauschen sich aus: Bremerhavener Akteure aus Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung beim zweiten Stakeholder-Meeting der Tourismusgesellschaft Erlebnis Bremerhaven.

Foto: Erlebnis Bremerhaven

men sind“, sagt Franziska Stenzel, EU-Beauftragte bei der Erlebnis Bremerhaven. Im Projekt „Smart Tour“ beschäftigt sich Bremerhaven mit der digitalen Sichtbarkeit touristischer Angebote und der Frage, wie Reisende künftig Informationen finden und nutzen. „Bereits vier von zehn Reisenden planen ihren Aufenthalt mit künstlicher Intelligenz. Da ist es wichtig, dass wir dort auftauchen“, sagt Taurean Reddeck von der Erlebnis Bremerhaven. Gemeinsam mit den europäischen Partnern wird an Strategien gearbeitet, um die digitale Auffindbarkeit der Destination weiter zu verbessern. Franziska Stenzel appellierte beim Treffen zudem an die regionalen Akteure, sich noch stärker in den europäischen Austausch einzubringen und die Beteiligungsmöglichkeiten zu nutzen, etwa bei Workshops, internationalen Treffen oder Fachveranstaltungen. Im Projekt „Redirect“ steht der regenerative Tourismus im Mittelpunkt. Vereinfacht gesagt geht es darum, Reiseziele besser zu hinterlassen, als man sie vorgefunden hat. Gemeinsam mit Partnern wie der Hochschule Bre-

merhaven, der Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS und der Industrie- und Handelskammer werden dafür neue Ansätze entwickelt. Hochschuldirektor Prof. Dr. Alexis Papathanassis beschäftigt sich dabei aktuell wissenschaftlich mit der Frage, wie eine „regenerative Kreuzfahrt bis 2050“ aussehen kann.

Fördergeld für innovative und nachhaltige Ideen

Auch beim Projekt „Inspires“ übernimmt Bremerhaven eine besondere Rolle: Die Erlebnis Bremerhaven ist federführender Partner des europäischen Förderprojekts. Insgesamt werden 1,1 Millionen Euro an kleine und mittlere touristische Unternehmen vergeben, um innovative und nachhaltige Ideen zu unterstützen. Nach Angaben von Helmut Behrens, ebenfalls bei der Erlebnis Bremerhaven für EU-Projekte zuständig, blieb die Beteiligung aus Bremerhaven zunächst hinter den Erwartungen zurück. Für den gerade abgeschlossenen zweiten Förderaufruf gingen nun aber auch mehrere Bewerbungen aus der Seestadt ein.

Die Idee eines Food Hubs in Bremerhaven war schon länger im Gespräch, ebenso wie die geplante Vergrößerung der Hanse Kitchen in Bremen. Am Ende passte beides perfekt zusammen: Statt zwei separate Projekte zu verfolgen, wurde das Konzept weitergedacht – und das First Bremerhaven ins Leben gerufen. Das Innovationszentrum schafft nun die Brücke zwischen kreativer Produktentwicklung und industrieller Herstellung.

Wer ein Lebensmittelprodukt erfolgreich am Markt etablieren will, muss es in größeren Mengen produzieren können. Doch was in einer kleinen Manufaktur gelingt, stößt in der industriellen Fertigung oft auf Herausforderungen. Genau hier setzt das First Bremerhaven an. Junge Unternehmen können bis zu zwölf Monate lang unter realen Produktionsbedingungen testen, ob ihr Verfahren auch in größerem Maßstab wirtschaftlich tragfähig ist. Neben der technischen Ausstattung profitieren sie von der wissenschaftlichen Begleitung durch das Technologie-Transfer-Zentrum Bremerhaven (TTZ), das mit seiner Expertise hilft, Rezepturen zu optimieren und Produktionsprozesse anzupassen. Die wissenschaftliche Begleitung spielt eine zentrale Rolle.

Von Laborprobe bis zur Großtechnik

Das TTZ Bremerhaven ist eine unabhängige Forschungs- und Entwicklungseinrichtung mit langjähriger Erfahrung in der Lebensmitteltechnologie. Die Experten des TTZ unterstützen Unternehmen in allen Phasen der Produktentwicklung – von der ersten Laborprobe bis zur großtechnischen Umsetzung. Dazu gehören Prozessoptimierungen, Lebensmittelanalysen, Haltbarkeitstests und mikrobiologische Untersuchungen, aber auch Verpackungsentwicklung und Nachhaltigkeitsstrategien.

„Viele Start-ups haben großartige Ideen, wissen aber nicht, ob sie sich wirtschaftlich skalieren lassen“, sagt Jörg Rugen, kaufmännischer Leiter für Lebensmitteltechnologie am TTZ Bremerhaven. „Hier können sie das testen, ohne sofort in teure Produktionsanlagen investieren zu müssen. Wir sind der Door Opener in die Industrie.“ Benjamin Küther, Marketing-



Markus von Barga, Hauke Krause, Jörg Rugen und Benjamin Küther vom First Bremerhaven.

Foto: Aheads GmbH

Türöffner für Start-ups in die Industrie

Mit dem Food Land Bremen entstand Ende 2024 eine zentrale Plattform für Innovationen in der Lebensmittelwirtschaft. Während in Bremen der Food Hub als kreativer Entwicklungsraum dient, übernimmt das First, betrieben vom TTZ Bremerhaven, die entscheidende Rolle in der Produktion und Skalierung: Hier haben Start-ups und Unternehmen die Möglichkeit, ihre Produkte unter industriellen Bedingungen zu testen und weiterzuentwickeln – mit wissenschaftlicher Begleitung und Zugang zu einem starken Industrienetzwerk.

leiter des TTZ und First, ergänzt: „Oft zeigt sich erst in der Praxis, ob eine Rezeptur für größere Produktionsmengen geeignet ist oder Anpassungen nötig sind.“ Die Ausstattung im First Bremerhaven ist auf industrielle Produktion ausgelegt.

Neben Fermentationsanlagen für Kombucha und Cold Brew stehen unter anderem Hydrogrind-Technologien für Hummus und pflanzenbasierte Aufstriche sowie Anlagen zur Haltbarmachung von Milch und Säften mithilfe der Ultraschall-erhitzung (UHT) zur Verfügung. Doch auch individuelle Produktionsverfahren können erprobt werden. Dank des breiten Netzwerks des TTZ ist es möglich, maßgeschneiderte Maschinenlösungen zu organisieren und spezifische Produktionsanforderungen zu erfüllen.

Frühstückskekse im Praxistest

Dass das Angebot des First funktioniert, zeigt sich bereits an den ersten Projekten, die vor Ort umgesetzt werden. Jovana Komlenic, Berna Gayret und Saskia Trompell testen hier mit Unterstützung von Hauke Krause, Technikumleiter des First Bremerhaven, die industrielle Umsetzung ihres Frühstückskeksex Opoke. Die drei Studentinnen aus dem Studiengang Lebensmitteltechnologie haben mit ihrer Rezeptur bereits zwei Preise gewonnen. Über die ehemalige Hanse Kitchen kam das Team in Kontakt mit dem First.

Ob sie nach dem Abschluss ein eigenes Start-up gründen, steht noch nicht fest. Bevor diese Entscheidung fällt, geht es darum, herauszufinden, ob sich ihr Produkt auch in größerem Maßstab stabil und wirtschaftlich produzieren lässt. Ihr Keks besteht aus Haferflocken und Okara, einem nährstoffreichen Nebenprodukt der Sojadrinkproduktion, das in der asiatischen Küche als Fleischalternative oder fermentierte Zutat verwendet wird. Zusatzstoffe wie Konservierungsmittel oder Geschmacksverstärker kommen bei Opoke nicht in die Tüte – genau das macht die Produktion anspruchsvoll. Vor allem die Konsistenz muss auch bei größeren Mengen stabil bleiben, ein zentraler Punkt, der aktuell getestet wird. Das Projekt zeigt nicht nur, wie Start-ups von der Infrastruktur profitieren, sondern auch, wie eng das First mit der Ausbildung des Branchennachwuchses verknüpft ist. Die Verbindung zwischen Wissenschaft und Praxis soll weiter gestärkt werden. „Unser Ziel ist es, die Studierenden frühzeitig an Bremerhaven zu binden und für die Stadt zu begeistern“, erklärt Benjamin Küther. „Wir wollen

» Viele Start-ups haben großartige Ideen, wissen aber nicht, ob sie sich wirtschaftlich skalieren lassen. Hier können sie das testen, ohne sofort in teure Produktionsanlagen investieren zu müssen. «

Jörg Rugen, kaufmännischer Leiter für Lebensmitteltechnologie am TTZ Bremerhaven

beispielsweise erreichen, dass Kurse des Studiengangs Lebensmitteltechnologie direkt hier im First stattfinden, damit die Studierenden nicht nur die Theorie lernen, sondern sofort in der Praxis arbeiten können.“

Vision ist ein Innovationscampus

Die Zukunft von First Bremerhaven ist bereits geplant: Bis 2028 soll eine größere Produktionshalle entstehen, um noch mehr Start-ups und Unternehmen die Möglichkeit zu geben, ihre Ideen in marktreife Produkte zu überführen. „Unsere Vision ist ein Innovationscampus für die Lebensmittelproduktion, der Start-ups und etablierte Unternehmen gleichermaßen unterstützt“, sagt Markus von Barga, technischer Leiter des TTZ Bremerhaven. „Wir wollen über reine Produktionsräume hinausdenken und Orte schaffen, an denen neue Produkte direkt mit Konsumentinnen und Konsumenten getestet werden können – sei es durch integrierte Workspaces, offene Testküchen oder Gastronomiekonzepte, die neue Food-Trends in Echtzeit erlebbar machen.“ Schon jetzt gibt es internationale Nachfrage. Firmen aus der Schweiz, den Niederlanden und Israel interessieren sich für die Möglichkeiten, die Bremerhaven mit First bietet.

» Ansprechpartner und weitere Informationen: www.ttz-bremerhaven.de zu finden



Junge Unternehmen können im First bis zu zwölf Monate lang unter realen Produktionsbedingungen testen, ob ihr Verfahren wirtschaftlich tragfähig ist. Foto: Aheads GmbH/BIS

Selbstständige wünschen sich Bürokratieabbau

KfW-Research-Umfrage: Für 44 Prozent der Existenzgründer ist Entbürokratisierung Wunsch Nummer 1 an die Politik

Menschen, die erst vor Kurzem ein Unternehmen gegründet haben oder ihre Selbstständigkeit derzeit planen, wünschen sich von der Politik vor allem weniger Bürokratie. In einer Blitzumfrage von KfW Research, des volkswirtschaftlichen Kompetenzzentrums der KfW-Bank, unter Nutzern der Gründerplattform nannten 44 Prozent der Befragten Maßnahmen des Bürokratieabbaus als Anliegen – beispielsweise, dass steuerliche Regelungen vereinfacht werden, Gründungen digital und kostengünstig vorgenommen werden können und Bearbeitungszeiten für Anträge

sinken. 27 Prozent der offenen Befragten fordern finanzielle Entlastungen – wie geringere Krankenkassenbeiträge oder niedrigere Steuern. 15 Prozent sprechen das Themenfeld „Gleichstellung und Fairness“ an – sie wünschen sich etwa eine Gleichbehandlung von Arbeitnehmern und Selbstständigen bei politischen Entscheidungen sowie mehr Wertschätzung für Unternehmertum und Innovationsgeist. Die Gründerplattform geht auf eine Initiative der KfW und des Bundeswirtschaftsministeriums zurück. Sie begleitet und unterstützt mit Informationen und

Software-Tools den Gründungsprozess. Die Blitzbefragung ist nicht repräsentativ, gibt aber einen Einblick in die Situation von (werdenden) Selbstständigen in Deutschland. „Deutschland benötigt mehr Gründergeist. Dafür ist es auch essenziell, dass es Gründerinnen und Gründern so einfach wie möglich gemacht wird, sich auf ihre tägliche Arbeit zu konzentrieren“, sagt Dr. Dirk Schumacher, Chefvolkswirt der KfW. Der Abbau von Bürokratie sei eines der wichtigsten Themen für die deutsche Wirtschaft. Eine gute Nachricht ist, dass (werden-

de) Selbstständige weiterhin mehrheitlich optimistisch auf die eigene Zukunft schauen. In der Umfrage stimmten 61 Prozent der Teilnehmer der Aussage zu, dass 2026 für sie selbst und ihre Familie besser wird als 2025. In der deutschen Gesamtbevölkerung sagen das nur 57 Prozent. Allerdings stimmten auch 44 Prozent der Befragten der Aussage zu, dass 2025 ein schlechtes Jahr gewesen sei. Ein Jahr zuvor sagten das nur 38 Prozent. (dpa) » Weitere Informationen: www.kfw.de

IHK liefert Basiswissen für Existenzgründer

Die Gründung eines Unternehmens ist ein komplexer Prozess, bei dem vielfältige Aspekte berücksichtigt werden müssen. Um Gründerinnen und Gründer von der ersten Idee bis zur tatsächlichen Umsetzung ihres Vorhabens und darüber hinaus zu unterstützen, bietet die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven regelmäßig Seminare und Workshops zu unterschiedlichen gründungsrelevanten Themen an. Das Online-Seminar „Basiswissen zur Existenzgründung“ findet zum Beispiel bis zum Jahresende mittwochs jeweils von 16 bis 17.30 Uhr an folgenden Terminen statt: 19. August, 16. September, 14. Oktober, 11. November und 16. Dezember. Die Anmeldung ist kostenlos und online möglich. www.ihk.de

Von Wolfgang Heumer

Als das Ahrtal im Juli 2021 von einer Schlammlawine verwüstet wurde, herrschte Funkstille im Katastrophengebiet. Weil die Erd- und Wassermassen einen großen Teil der Antennen in der Region mit sich gerissen hatten, konnten Rettungs- und Hilfskräfte lange Zeit nicht per Smartphone miteinander kommunizieren. So etwas soll möglichst nicht wieder passieren: Künftig sollen in solchen Situationen Drohnen oder Flugzeuge aufsteigen und binnen kürzester Zeit im Luftraum den Zugang zu Internet und Telefonie ermöglichen. An der Forschung zum kommenden Mobilfunkstandard 6G ist unter anderem die Universität Bremen beteiligt.

Ein dreidimensionales Funknetz ist nur eine von vielen grundlegenden Neuerungen in der sechsten Mobilfunkgeneration, die frühestens ab 2030 verfügbar sein wird. „6G wird die mobile Höchstleistungsdatentechnologie der Zukunft und unsere Kommunikation im kommenden Jahrzehnt noch einmal revolutionieren“, sagt Armin Dekorsy, Leiter des Fachbereichs Nachrichtentechnik an der Universität Bremen.

Mobilfunk: Nach 5G folgt jetzt 6G

Mit 6G erreicht der Mobilfunk eine neue Dimension: Die vorherigen Generationen hatten die Kommunikation von Mensch zu Mensch (1G bis 3G) mittels Mobiltelefon und Laptop vorangetrieben, den schnellen Zugang zu Informationen geschaffen und erdumspannend soziale Netze gespannt (4G) sowie die Kommunikation zwischen Maschinen ermöglicht (5G). „Jetzt verknüpfen wir die digitale und die physische Welt ganz eng miteinander“, erklärt Dekorsy.

In bundesweiten Forschungsprojekten, darunter Open6GHub, ist sein Team daran beteiligt, die Kerntechnologien für den späteren 6G-Standard zu erkunden. Die Bremer Wissenschaftler konzentrieren sich dabei darauf, die Grundlagen für die Infrastruktur zu schaffen. Denn um wirklich ununterbrochen und nahezu in Echtzeit Informationen in weitaus größeren Mengen als derzeit zu transportieren, sei ein absolut lückenloses Höchstleistungsnetz erforderlich.

Dekorsy und die Forschungsgruppenleiter Dr. Carsten Bockelmann und Dr. Dirk Wübben haben mit der Arbeitsgruppe Nachrichtentechnik das Konzept für ein dreidimensionales Sende- und Empfangsnetz aus terrestrischen Antennen, fliegenden Komponenten und erdnahen Satelliten entworfen. „Wir arbeiten im Projekt Open6GHub zum einen im Bereich der Grundlagenforschung an den technologischen Konzepten für ein solches Netz“, erläutert Dirk Wübben, „zum anderen arbeiten wir in den Projekten



Prof. Armin Dekorsy (links) und Dr. Carsten Bockelmann vom Arbeitsbereich Nachrichtentechnik der Universität Bremen entwickeln Schlüsseltechnologien für den zukünftigen Mobilfunkstandard 6G. Foto: Hake/WFB

Standards für den Mobilfunk der Zukunft

Mobiles Telefonieren bekommt eine neue Dimension. Neben Antennen werden künftig Drohnen, Flugzeuge, Ballons und Satelliten für die Übertragung digitaler Informationen genutzt. Die Universität Bremen setzt mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft Standards für den Mobilfunk der Zukunft. Das Ziel: Europa soll jederzeit unabhängigen Zugang zur digitalen Kommunikation haben.

6G-TakeOff und 6G-Plattform anwendungsorientiert gemeinsam mit der Industrie daran, dass die Grundlagen in Produkte und Systeme umgesetzt werden können.“

Wie das Mobilfunknetz der Zukunft aussehen kann, ist auf einer Wiese am Rande des Universitätsgeländes zu sehen. Wenn sich Carsten Bockelmann dort mit seinem Smartphone nicht in die Funkzelle einer terrestrischen Antenne einloggen kann, übernimmt eine Sende- und Empfangseinheit in der Spitze des benachbarten 146 Meter hohen Fallturms die Datenübertragung. Normalerweise nutzt das Zentrum für angewandte Raumfahrttechnologie und Mikrogravitation der Universität Bremen (ZARM) den Turm für Freifall-Experimente. „Für uns simuliert der von uns installierte Sender einen Minisatelliten, wie er künftig im 6G-Netz zum Einsatz kommt“, sagt Bockelmann.

Sollte sein Smartphone die Verbindung zum „Satelliten“ verlieren, schaltet sich

am anderen Ende der Wiese ein autonom fahrendes Vehikel gewissermaßen als rolendes Relais in den gestörten Funkverkehr ein. „Und falls das immer noch nicht reicht, können wir mithilfe einer Drohne noch eine fliegende Basisstation starten“, erläutert Bockelmann. In der Realität sollen später auch noch Flugzeuge, Stratosphärenleiter oder Ballons zur lückenlosen Signalübermittlung bereitstehen.

Eine technische Herausforderung

Was relativ einfach klingt, ist eine technologische Herausforderung: „Die Nutzung digitaler Daten wird in den nächsten Jahren einen noch viel größeren Umfang haben als heute“, betont Professor Dekorsy. Dafür sei eine sichere und zuverlässige Übertragung notwendig – und zwar überall. Die dafür erforderliche Hardware wird später einmal von der Industrie entwickelt, an der Universität Bremen und in Forschungsprojekten wie Open6GHub geht es um die Standards und Protokolle, die die Verbindungsfä-

higkeit der unterschiedlichen Systeme ermöglichen.

Die Entwicklung von 6G unterscheidet sich damit grundlegend von der Arbeit an der aktuellen fünften Generation: „Dort wurde die Übertragung via Satellit erst nachträglich in einer Fortschreibung des 5G-Standards integriert“, sagt Armin Dekorsy. Jetzt haben die Fachleute von Anfang an alle Übertragungswege einschließlich Drohnen, Flugzeugen, Ballons und Satelliten im Blick.

Zuverlässige Datenkommunikation unverzichtbar für innovative Anwendungen Warum der Schritt in den Luft- und Weltraum notwendig ist, wird am Beispiel autonomer Automobile deutlich: „Nur wenn diese Fahrzeuge jederzeit und in jeder Menge Daten untereinander austauschen können oder Daten von außen empfangen und nach außen senden können, wird komplett autonomes Fahren möglich sein“, sagt Carsten Bockelmann. Zudem werde es viele neue Anwendungen geben, für die es derzeit neben der

Übertragungssicherheit auch am erforderlichen Datenvolumen und -geschwindigkeit mangelt.

Bockelmanns Forschungsgruppe arbeitet beispielsweise an einem „intelligenten Krankenwagen“. Das Fahrzeug erfasst die Gesundheitsdaten der erkrankten Person an Bord, kommuniziert mit dem Krankenhaus und ermöglicht bereits während der Fahrt eine Behandlung in ähnlichem Umfang wie in der Klinik. „Voraussetzung ist, dass der Informationsaustausch zum Beispiel mit dem Krankenhaus ununterbrochen und schnell ist“, so Bockelmann.

Unabhängiger Zugang

Die nächste Mobilfunkgeneration öffnet zudem unter dem Aspekt der technologischen Souveränität eine neue Dimension: „Es geht auch um den unabhängigen Zugang Deutschlands und Europas zur Übertragung digitaler Daten.“ 5G konnte in Deutschland nur mithilfe der Netzwerktechnologien des chinesischen Herstellers Huawei realisiert werden. Und dass Mobilfunk auch in entlegenen Regionen zu empfangen ist, wäre ohne Tech-Milliardär Elon Musk und seine Starlink-Satelliten undenkbar. Mit Blick auf die aktuellen geopolitischen Entwicklungen sei zu erkennen, „dass darin gewisse Risiken für die Digitalisierung Europas stecken“, umschreibt Dekorsy das Problem. Um dem vorzubeugen, hat das Bundesforschungsministerium die deutsche Industrie frühzeitig in die Projekte 6G-TakeOff und 6G-Plattform eingebunden, sodass diese bereits parallel zur Forschungsarbeit Konzepte entwickeln kann. „Wenn alles so weiterläuft wie bisher, wird 6G voraussichtlich 2030 erstmalig verfügbar sein“, ist Dekorsy überzeugt.

Bremen fördert KI für den Mittelstand

Neues Förderprogramm unterstützt Digitalisierung mit bis zu 17.000 Euro Zuschuss

Bremen treibt die Digitalisierung kleiner und mittlerer Unternehmen weiter voran: Am 1. April dieses Jahres ist das Förderprogramm „Digitaler Mittelstand KI“ gestartet. Es richtet sich an KMU, Kleinunternehmen und Soloselbstständige, die ihre Geschäftsprozesse digitalisieren oder Künstliche Intelligenz, automatisierte Abläufe und Cybersicherheit gezielt ausbauen möchten.

Gefördert werden Projekte mit bis zu 17.000 Euro Zuschuss. Neu ist, dass auch junge Unternehmen unter bestimmten Bedingungen profitieren können. In diesem Fall ist eine verpflichtende Erstberatung zur technologischen und datenschutzrechtlichen Machbarkeit des Vorhabens durch die Digitallotsen des Landes Bremen vorgesehen. Das Programm läuft bis Ende 2027 und ist zunächst mit einer Million Euro aus Landesmitteln ausgestattet.

„Kleine Unternehmen und Soloselbstständige brauchen gezielte Unterstützung, um den Schritt in die digitale Welt zu schaffen. Oft genügen schon kleine Veränderungen in Prozessen oder Geschäftsmodellen, um nachhaltig erfolgreicher zu werden. Mit dem Förderprogramm stärken wir die digitale Zukunftsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Bremer Wirtschaft“, sagt Senatorin Kristina Vogt (Die Linke). Mit dieser Neuaufgabe des während der Corona-Pandemie gestarteten Digitalprogramms setzt die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation ein klares Signal: Bre-

Informationen und Antragstellung:
BAB – Die Förderbank: www.bab-bremen.de
BIS Bremerhaven: www.bis-bremerhaven.de
Digitallotsen Bremen: www.digitallotsen-bremen.de

mens Mittelstand soll durch Digitalisierung und KI fit für die Zukunft werden.

Anträge können über die BAB – Die Förderbank sowie die BIS Bremerhaven gestellt werden. Zusätzlicher Kapitalbedarf kann über den zinsgünstigen, Efre-finanzierten BAB-Mikrokredit abgedeckt werden.

Wichtiger Impuls für KMU

„Um auch weiterhin KMU und freiberuflich Tätige sowie Soloselbstständige auf dem Weg in die Digitalisierung zu unterstützen, begrüßen wir die Fortführung des Programms“, erklären Ralf Stapp (BAB) und Nils Schnorrenberger (BIS). Es sei nach wie vor wichtig, Impulse für KMU zu setzen und in digitale Zukunftstechnologien zu investieren. Die Erfahrung zeige: Bisherige Antragsteller und weitere Unternehmen hätten bereits ihr



Das Förderprogramm „Digitaler Mittelstand KI“ richtet sich an KMU, Kleinunternehmen und Soloselbstständige, die die Digitalisierung vorantreiben wollen. Foto: Adobe Stock

Interesse an weiteren Förderprojekten geäußert. „Wir freuen uns, dass das Land Bremen sich für diesen Schritt entschie-

den hat und unsere Häuser das Programm erneut umsetzen können“, sagen Stapp und Schnorrenberger.

Rund 100 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung kamen zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen im betrieblichen Umwelt- und Klimaschutz auszutauschen. Dabei wurde deutlich: Kreislaufwirtschaft, CO₂-Abscheidung und Elektrifizierung können dazu beitragen, die Klimaziele im Land Bremen zu erreichen.

Zwei Vorträge beleuchteten Lösungsansätze aus der Praxis: Die Firma Nehlsen zeigte aus Sicht eines Entsorgungsunternehmens, wie Stoffströme heute organisiert sind und welche Rolle die Kreislaufwirtschaft dabei spielt. Deutlich wurde auch, dass die thermische Abfallverwertung trotz aller Fortschritte bei Vermeidung und Recycling ein notwendiger Bestandteil der Abfallwirtschaft bleibt. Die SWB stellte vor, wie mit dem Projekt „Brewaccs“ (Bremen Waste Carbon-Capture and Storage) CO₂-Abscheidung und -Speicherung umgesetzt werden können. Am Mittelkalorik-Kraftwerk im Industriehafen könnten jährlich rund 300.000 Tonnen CO₂ zur dauerhaften Speicherung abgeschieden werden. Damit könnten etwa sechs Prozent der bis 2030 notwendigen Emissionsreduktionen Bremens erreicht werden. Zugleich würde eine zentrale Infrastruktur der Abfall- und Wärmeversorgung dekarbonisiert.

Herausforderung: Saubere Trennung

Die Perspektiven aus der Wirtschaft unterstrichen dabei die Komplexität der Herausforderungen: „Eine leistungsfähige Kreislaufwirtschaft beginnt bei der Qualität der Stoffströme. Entscheidend ist, dass Materialien sauber getrennt, hochwertig aufbereitet und wieder in den Wirtschaftskreislauf zurückgeführt werden. Gleichzeitig sehen wir: Selbst bei optimalem Recycling wird es immer Reststoffe geben, für die die thermische Ver-



Vertreter von Kreutzträger Kältetechnik, Wisoak und M3B beim Empfang (von links): Martin Schulze (Geschäftsstelle Umwelt Unternehmen), Jan-Peter Nissen, Dominic Bergner, Dr. Thomas Gebel, Bernadette Raab, Felix Böhme und Senatorin Dr. Henrike Müller. Foto: Bahlo

Wege zu weniger Emissionen

Wie lassen sich unvermeidbare Emissionen reduzieren, Stoffströme effizient steuern und gleichzeitig der Wirtschaftsstandort klimafreundlich sichern? Diese Fragen standen im Mittelpunkt des Jahresempfangs der „Partnerschaft Umwelt Unternehmen“, zu dem die Geschäftsstelle Umwelt Unternehmen eingeladen hatte.

wertung notwendig bleibt“, so Paul Hoffmeyer, Prokurist von Nehlsen. „Mit Brewaccs können unvermeidbare CO₂-Emissionen aus der Abfallverwertung deutlich reduziert werden. Carbon Capture kann unter den passenden Rahmenbedingungen ein sinnvoller Baustein für den Klimaschutz sein – gerade in Bereichen, in denen Emissionen technisch kaum vermeidbar sind“, erklärte Stefan

Weber, Geschäftsführer der SWB Entsorgung. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Dr. Henrike Müller, stellte heraus: „Klimaschutz gelingt nur, wenn wir mehrere Hebel gleichzeitig nutzen: Eine funktionierende Kreislaufwirtschaft schont Ressourcen und reduziert Emissionen bereits am Anfang der Wertschöpfungskette.“

Im Rahmen des Jahresempfangs wurden außerdem zwei neue Mitglieder aufgenommen: M3B, ein zentraler Akteur für Veranstaltungen, Märkte und Handel in Bremen, sowie die Wirtschafts- und Sozialakademie der Arbeitnehmerkammer Bremen (Wisoak). Als „Klimaschutzbetrieb CO₂ minus 20“ wurde darüber hinaus Kreutzträger Kältetechnik ausgezeichnet.

WAB wählt Vorstand neu

Der Windindustrie- und Wasserstoffverband WAB hat im Rahmen seiner diesjährigen Mitgliederversammlung turnusmäßig einen neuen Vorstand gewählt. Damit will die WAB ihre engagierte Arbeit für die Windenergie fortsetzen. Im Anschluss an die Wahl bestimmte der Vorstand Jens Assheuer erneut zum Vorstandsvorsitzenden. Dr. Dennis Kruse wurde im Amt des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden bestätigt. Die Amtszeit des Vorstands beträgt drei Jahre. Im neuen Vorstand sind vertreten: Jens Assheuer (Assheuer Entwicklungsgesellschaft), Norbert Giese (Gefue Verwaltungs- und Betriebsführung), Dr. Johannes Kammer (Tennet TSO), Dr. Dennis Kruse (Deutsche Windguard), Markus Lesser (Executive Advisory), Marcus Rönner (Stahlbau Nord), Björn Wittek (Rhenus Offshore Logistics), Linda Neddermann (Deutsche Windtechnik), Jennifer Santen (Gesellschaft für maritimes Notfallmanagement) und Sebastian Schmidt (EMS Maritime Offshore).



Der Vorstand (v.l.): Markus Lesser, Sebastian Schmidt, Linda Neddermann, Dr. Johannes Kammer, Dr. Dennis Kruse, Jennifer Santen, Marcus Rönner, Björn Wittek, Norbert Giese. Jens Assheuer fehlt. Foto: WAB

Heimvorteil

Weil wir uns hier vor Ort kümmern, bekommen Sie mehr für Ihr Unternehmen. Entdecken Sie die besonderen Leistungen, die wir für Firmen in Bremen, Bremerhaven und umzu haben.



AOK Bremen/Bremerhaven
Die Gesundheitskasse.

**Zum Beispiel
kostenfreie Fehlzeiten-Analyse
für weniger
Krankenstand**

Von Anne-Katrin Wehrmann

Es geht um Macht, Ressourcen und schieres Überleben. Die Zukunft sieht düster aus im 41. Jahrtausend. Klassische Helden gibt es in dieser kompromisslosen Welt nicht – nur rivalisierende Mächte, die rücksichtslos ihre eigenen Ziele verfolgen. So war es in den Teilen eins bis drei des Echtzeit-Strategiespiels „Dawn of War“, und so wird es auch im vierten Teil sein. „Während Star Trek eine Art Utopie ist, ist ‚Dawn of War‘ eine Dystopie“, erläutert Jan Theysen. „Das Spiel zeigt, was passiert, wenn die bösen Kräfte gewinnen. Witzig ist das deshalb, weil alle Figuren völlig irre und komplett drüber sind.“

Der 47-jährige Bremer weiß am besten, worum es geht: Sein Unternehmen King Art Games entwickelt „Dawn of War IV“, das kurz vor der Veröffentlichung steht und von der internationalen Gaming-Community mit Spannung erwartet wird. Wie seine Vorgänger-Versionen ist das Spiel im fiktiven „Warhammer“-Universum angesiedelt, das ursprünglich als strategisches Brettspiel mit Miniaturfiguren auf den Markt gekommen war. Die „Dawn of War“-Teile eins bis drei wurden zwischen 2004 und 2017 von einem anderen Videospiele-Entwickler veröffentlicht und weltweit millionenfach verkauft. Angesichts dieses Erfolgs in der Vergangenheit sind die Erwartungen an den vierten Teil groß.

Entwickler spüren den Druck

Das weiß auch Jan Theysen. „Da ist schon ein Druck zu spüren“, räumt er ein. „Zum einen durch die Erwartungen der Fans. Aber wir haben ja auch unsere eigenen Ansprüche. Wir haben viel Zeit und Herzblut investiert, da wollen wir es nicht veraddeln.“ Während er das sagt, führt er durch die weitläufigen Räumlichkeiten seines Unternehmens, das er im Jahr 2000 zusammen mit seinem besten Schulfreund Marc König gegründet hat. Damals waren die beiden Anfang 20, hatten gerade ihren Zivildienst hinter sich – und die Idee, ihr Hobby zum Beruf zu machen. Als Startkapital brachte jeder 400 D-Mark mit.

Heute beschäftigt King Art Games 110 Mitarbeiter aus 20 unterschiedlichen Ländern, fast alle am Standort Bremen. Während Marc König für die Zahlen zuständig ist, kümmert sich Jan Theysen als Creative Director um den kreativen Part. Vor ein paar Jahren mussten die beiden mit ihrem wachsenden Team umziehen, weil die alten Räume zu klein geworden waren. Jetzt sitzen sie in einem Bürogebäude mitten in der Bremer Altstadt, wo sie eine 1.500 Quadratmeter große Etage komplett für sich haben. „Für 20 Leute mehr hätten wir noch Platz“, meint Theysen. „Aber wir wissen noch nicht, ob wir überhaupt weiterwachsen wollen. Irgendwann besteht dann auch die Gefahr, dass es Effizienz- und Reibungsverluste geben könnte.“

Links vom großzügigen Empfangsbereich befindet sich ein großer heller Raum mit Gemeinschaftsküche, Tischen und Sitzgelegenheiten, in dem die Mitarbeiten



Jan Theysen mit „Vieh“ aus dem Adventure-Spiel „The Book of Unwritten Tales“.

Foto: Hake/WFB

Spieleschmiede kreiert eine witzige Dystopie

Vom Zwei-Mann-Team zum Unternehmen mit mehr als hundert Mitarbeitern: Der Bremer Videospiele-Entwickler King Art Games blickt 26 Jahre nach seiner Gründung auf eine Erfolgsgeschichte zurück. Und die ist noch lange nicht zu Ende geschrieben. Mit der Veröffentlichung seines bisher ambitioniertesten Projekts steht der nächste Meilenstein bevor.

den ihre Pausen verbringen können. Von dort aus führt der Flur einmal im Kreis, bis er nach einer ganzen Weile wieder vorne am Eingang ankommt. An den Wänden und auf den Gängen: bunte Figuren und Poster aus den unterschiedlichen fiktiven Universen, die hier schon entstanden sind.

Unterwegs reiht sich ein Büro ans nächste, aufgeteilt nach Arbeitsbereichen. Da sitzen Programmiererinnen und Grafiker ebenso wie Game- und Level-Designerinnen und Animatoren. Letztere sind dafür zuständig, die Figuren und Objekte in den Spielen zum Leben zu erwecken, indem sie Bewegungen, Mimik und Interaktionen gestalten. Manche von ihnen sind jünger als das Unternehmen, für das sie arbeiten. „Das Spannende ist, dass wir hier vom Computerfreak bis zur Künstlerin die unterschiedlichsten Typen haben“, erzählt Theysen, „und die müssen alle miteinander kommunizieren. Das ist manchmal gar nicht so leicht.“

Rund 50 Spiele hat King Art Games seit seiner Gründung schon entwickelt. In den vergangenen zehn Jahren allerdings weniger als fünf, wie der 47-Jährige sagt. „Die Spiele werden immer größer, darum

dauert es immer länger.“ Da ist es nur logisch, dass es auch immer teurer wird. Für seinen bislang größten kommerziellen Erfolg, das 2018 veröffentlichte Echtzeit-Strategiespiel „Iron Harvest“, sammelte das Unternehmen im Rahmen einer Crowdfunding-Kampagne 1,3 Millionen US-Dollar ein. Für „Dawn of War IV“ gab es aus dem aktuellen Gaming-Förderprogramm des Bundes einen Zuschuss in Höhe von 2,6 Millionen Euro. Und auch das zweite derzeit laufende Großprojekt, von dem bisher nur der Deckname „Schießeisen“ bekannt ist, wird mit 2,2 Millionen Euro aus diesem Programm gefördert.

Branche ist Innovationstreiber

Die Games-Branche sei „eine der wichtigsten und wirtschaftlich stärksten Teilbranchen der Kultur- und Kreativwirtschaft“, sagte Bundesforschungsministerin Dorothee Bär im Januar bei der Vorstellung der Studie „Die Games-Branche in Deutschland 2025“. Ziel der Bundesförderung sei es, Deutschland in diesem Bereich zu einem führenden Standort zu entwickeln. Die Branche sei ein zentraler Innovationstreiber und wichtiger Qualifi-

zierungssektor. Darüber hinaus erzeuge jeder investierte Förder-Euro ein Vielfaches an Wertschöpfung.

Wenige Monate zuvor hatte der „Jahresreport der deutschen Games-Branche 2025“ gezeigt, dass das Klischee vom Ego-Shooter spielenden Jugendlichen nur einen sehr kleinen Ausschnitt der Wirklichkeit beleuchtet. Demnach greifen inzwischen 37,5 Millionen Deutsche regelmäßig zu Controller, Maus oder Smartphone, um Computer- und Videospiele zu spielen. 79 Prozent der Spielenden sind mindestens 18 Jahre alt, das Durchschnittsalter liegt bei 39,5 Jahren. Fast die Hälfte der Spieler sind Frauen. Jan Theysen selbst spielt in seiner Freizeit nur noch selten. Dafür hat er bei der Arbeit den ganzen Tag damit zu tun. Was ihn immer wieder aufs Neue fasziniert: „Man fängt mit nichts an, mit einem weißen Blatt Papier. Und ein paar Jahre später hat man etwas geschaffen, was im Idealfall Millionen von Menschen spielen – und denen bedeutet das etwas.“ Um ein gutes Videospiel zu entwickeln, sei praktisch alles notwendig, was auch für eine Filmproduktion erforderlich sei – von den Frisuren-Stylings über die Mas-

» Wir wissen noch nicht, ob wir überhaupt weiterwachsen wollen. Irgendwann besteht dann auch die Gefahr, dass es Effizienz- und Reibungsverluste geben könnte. «

Jan Theysen, Creative Director von King Art Games

ke bis hin zu Bühnenbild, Licht und Musik. „Und dann kommt noch die Programmierung dazu, das macht das Ganze umso komplexer.“ Bei der Entwicklung eines Videospieles gebe es nichts, was man zunächst mit der Kamera festhalten und dann verändern könne. „Jedes kleinste Detail muss zuerst designed werden, da braucht man viel Geduld. An manchen Szenen arbeiten wir drei oder vier Jahre.“

Für zukünftige Projekte strebt Jan Theysen lokale Kooperationen an. „Momentan sitzen die externen Firmen, mit denen wir zusammenarbeiten, in aller Welt. Wenn sie in Bremen wären, hätte das den Vorteil, dass wir uns auch mal direkt treffen und austauschen könnten.“

Die Zeichen stehen gut

Welches die nächsten Projekte sein werden, hängt nicht unwesentlich davon ab, wie die Gaming-Community „Dawn of War IV“ aufnimmt. Die ersten Häppchen, die King Art Games im Sommer 2025 bei der weltgrößten Videospielemesse „Gamescom“ in Köln präsentiert hat, sind schon einmal auf durchweg positive Resonanz gestoßen. „Das haben sich mehr als 110 Journalistinnen und Journalisten aus aller Welt angesehen“, berichtet der Creative Director, „und es war Konsens, dass das Spiel gut funktioniert. Da fällt einem natürlich ein Stein vom Herzen.“ Momentan stünden die Zeichen gut – eine Garantie sei das aber nicht: „Am Ende muss es sich gut verkaufen.“

Wenn alles nach Plan läuft, kann das Folgeprojekt schnell unterschriftsreif sein, kündigt Theysen an. Details will er noch nicht verraten – nur so viel, dass es schon konkrete Aussichten gebe. „Und das ist auch wichtig. Mit mehr als hundert Leuten können wir nicht mal eben ein halbes Jahr Pause machen, das ist schon eine große Verantwortung.“ Ebenso groß ist aber auch sein Optimismus. „Dawn of War IV“ sei das bisher größte Projekt für sein Unternehmen, das auch international die größte Aufmerksamkeit bekomme. „Wenn das funktioniert, bringt uns das auf das nächste Level. Auch, was künftige Möglichkeiten betrifft.“



Bei King Art Games arbeiten vom Computerfreak bis zur Künstlerin die unterschiedlichsten Typen.

Foto: Hake/WFB



An der Wand ist das Bild eines Supersoldaten aus dem „Warhammer“-Universum verewigt.

Foto: Hake/WFB