

Pressedienst aus dem Bundesland Bremen – August 2018

Inhaltsverzeichnis

Sauber bis vor die Haustür <i>Das Bremer Start-up Rytle bietet eine innovative Lösung für die Innenstadt-Logistik</i>	Seite 2
Mehr Sicherheit für die maritime Wirtschaft <i>Neues DLR-Institut in Bremerhaven will Risiken systematisch sichtbar machen</i>	Seite 7
Hauptstadt der Fischstäbchen <i>In Bremerhaven entsteht ein nachhaltiges Industrie- und Gewerbegebiet</i>	Seite 12

Ein Dienst von Journalisten für Journalisten

Der Pressedienst aus dem Bundesland Bremen arbeitet ähnlich wie ein Korrespondentenbüro. Bereits seit Juli 2008 berichtet er monatlich über Menschen und Geschichten aus den Städten Bremen und Bremerhaven. Die Autorenstücke werden um rechtfreies Bildmaterial ergänzt. Alle Artikel unter: <https://wfb-bremen.de/de/page/startseite/presse/pressedienst>



21.8.2018 - Anne-Katrin Wehrmann

Sauber bis vor die Haustür

Kein Ärger mit der Parkplatzsuche, kein Stress beim Rangieren und kein Suchen nach dem richtigen Weg: Eine Entwicklung aus Bremen besitzt das Potenzial, Paketboten das Leben zu erleichtern und dabei die Emissionsbelastung in den Städten zu verringern. Herzstück des Logistikkonzepts ist ein E-Lastenrad, das mit einer fertig gepackten Wechsel-Box beladen wird und dessen Fahrer per Handy navigiert wird.



Das Start-up Rytle möchte die Logistik in Innenstädten weltweit schneller, effizienter und ökologisch nachhaltiger gestalten. © WFB/Focke Strangmann

Neu kombiniert und weiterentwickelt

Manchmal muss man das Rad gar nicht neu erfinden, um eine Lösung für eine aktuelle Herausforderung zu finden – manchmal reicht es schon aus, vorhandene Komponenten neu miteinander zu kombinieren und weiterzuentwickeln. Genau das haben Dr. Arne Kruse und Ingo Lübs, die Gründer von [Rytle](#), getan: Das Start-up aus Bremen hat aus einem Lastenrad, einer Box, einem mobilen Depot und einer Smartphone-App ein System zusammengestellt, das die Auslieferung von Paketen erleichtern und dabei die Verkehrsproblematik in den Innenstädten entschärfen soll. „Für Logistiker und Kurierere stellt die Urbanisierung der Städte



eine wachsende Herausforderung dar“, erläutert Geschäftsführer Arne Kruse die Hintergründe, vor denen die Idee entstanden ist. „Der Zugang zum Kunden wird schwieriger, die Anzahl der Lieferungen nimmt rapide zu, die Komplexität der Innenstadtlogistik ebenso.“ Zugleich bremsten gesetzliche Rahmenbedingungen den Zulieferprozess „auf der letzten Meile“ aus, was eine pünktliche Zustellung erschwere und aufwendiger mache. Hier will Rytle gegensteuern.

Tipps aus der Praxis

Im Detail funktioniert das Ganze so: Zentraler Bestandteil ist das Lastenfahrrad „MovR“, in dessen Entwicklung mehrere Kurierpraxisnahe Tipps und Vorschläge eingebracht haben. Auf ihren Wunsch verfügt es nun über eine spezielle Rahmenkonstruktion, die den Fahrer vor Witterungseinflüssen schützt und ihm das Auf- und Absteigen erleichtert. Dank zweier Radnabenmotoren inklusive Anfahrhilfe lassen sich auch lange Strecken noch entspannt fahren. Beladen wird das Rad mit einer Wechselbox, die ein Logistikdienstleister schon vorab mit Paketen, Päckchen oder anderen Waren bestückt. Die Box hat das Format einer Europalette mit fast zwei Kubikmetern Volumen und lässt sich, wenn sie leer ist, schnell und unkompliziert gegen eine volle austauschen. „Das spart viel Zeit und somit Geld“, sagt Kruse.



Bis zu neun Boxen – vorab beladen und fertig zur Auslieferung – passen in das „Hub“ von Rytle. © WFB/Focke Strangmann



Mobiles Depot für unterwegs

Zum Wechseln dient der so genannte „Hub“ – ein mobiles Depot, das sich flexibel aufstellen lässt und auf der Grundfläche eines Pkw-Stellplatzes bis zu neun Boxen Platz bietet. Um eine Vernetzung ins digitale Zeitalter zu schaffen, haben die Rytle-Macher eine App mit dahinterliegendem Cloud-Service programmiert, die unter anderem eine optimierte Routenplanung, Schließmöglichkeiten für die verschiedenen Komponenten sowie aktuelle Statusmeldungen über eingegangene Aufträge umfasst. „Wir haben festgestellt, dass mit unserem System in Ballungsräumen bei Standardpaketen eine 50 Prozent höhere Effizienz erreichbar ist als bei der klassischen Zustellung mit Lieferwagen“, berichtet Kruse. Die Gründe dafür: „Durch die Vorsortierung müssen Pakete einmal weniger angefasst werden. Dazukommt, dass wir näher an die Häuser herankommen und fast keine Kosten beim Verbrauch haben.“

Intelligentes Fahrrad

Da jedes Rad mit Sensoren ausgestattet werden kann, bietet das System perspektivisch viele zusätzliche Möglichkeiten. „Der MovR berichtet selbstständig, was er tut und wie es ihm gerade geht“, erläutert der Geschäftsführer. „Wenn er zum Beispiel auf seiner Tour über viele Bordsteine fahren muss, lassen sich anhand der gesammelten Daten Straßenprofile anlegen, die letztlich zur Optimierung zukünftiger Routen genutzt werden können.“ Möglich sei es zum Beispiel auch, von den Sensoren die Luftqualität oder andere Umweltparameter messen zu lassen und anschließend zur Auswertung an öffentliche oder wissenschaftliche Stellen weiterzugeben. Im Einsatz sind aktuell schon fast 100 Räder, unter anderem in Hamburg, Berlin, München, Rotterdam und Paris. Demnächst soll ein Pilotprojekt in Singapur starten, von dem sich die Verantwortlichen den Einstieg in den asiatischen Markt erhoffen. Neben lokalen Dienstleistern sind mit UPS und drei weiteren globalen Logistikern auch einige der großen Paketdienstleister bereits mit an Bord. „Wenn künftig noch mehr Innenstädte für den Autoverkehr gesperrt werden, werden unsere Logistiklösungen weiter an Bedeutung gewinnen“, ist Kruse überzeugt.

Pilotprojekt mit Crowd

Zwar können globale Dienstleister mit dem System Pakete aus aller Welt in den Innenstädten verteilen: Da es aber auf die Zustellung im räumlich limitierten Aktionsradius ausgerichtet ist, stellen lokale Anbieter eine weitere wichtige Zielgruppe dar. So ist in Bremerhaven gerade ein Pilotprojekt gestartet, das die Machbarkeit und Wirksamkeit zunächst in einem Testfeld belegen soll und dabei erstmals die Crowd, also eine Vielzahl von Menschen, mit einbezieht. Unterstützt von der [BIS Wirtschaftsförderung Bremerhaven](#), die das Projekt mit 288.000 Euro fördert, wird der Praxispartner „Weser Eilboten“ in den kommenden Monaten die einzelnen Komponenten im Zusammenspiel testen. Wissenschaftliche Begleitung kommt dabei von der [Hochschule Bremerhaven](#), die dabei hilft, das betriebswirtschaftliche und organisatorische Konzept zu



entwickeln sowie die Anforderungen an die für die Crowd-Logistik benötigte Software zu erarbeiten.



Dr. Arne Kruse demonstriert das Lastenfahrrad „MovR“. 100 Exemplare davon sind bereits im Einsatz, bald auch in Bremerhaven. © WFB/Focke Strangmann

Lastspitzen abfangen

„Neu ist, dass wir zum ersten Mal flexibel Kuriere für Transportaufträge einsetzen wollen“, erläutert Prof. Dr.-Ing. Benjamin Wagner vom Berg, Professor für Informations- und Kommunikationstechnologie in Transport und Logistik. In der Pilotphase sollen das Studierende der Hochschule sein, die sich etwas Geld dazuverdienen und flexibel arbeiten wollen: Über eine Handy-App können sie sich eingehende Transportaufträge sichern und für die Ausführung dann das Rytle-System nutzen. Die Idee dahinter ist, dass sich mit einem solchen Modell künftig Lastspitzen bei Dienstleistern wie den „Weser Eilboten“ abfangen ließen. „Wir gehen davon aus, dass sich dadurch mehr Arbeitsverhältnisse in Festanstellung überführen lassen beziehungsweise sich die Arbeitsbedingungen für die festangestellten Mitarbeiter verbessern, weil sichere Arbeitszeiten ohne Überstunden ermöglicht werden“, sagt Wagner vom Berg. Das Pilotprojekt solle zeigen, wie die Rahmenbedingungen auszusehen hätten, damit das Ganze in der Praxis funktioniere. Darüber hinaus wolle man die Nachhaltigkeitsaspekte des Logistiksystems bei der Vermarktung in den Vordergrund rücken.



Die Ware ryteln lassen

Hervorgegangen ist Rytle aus einer Zusammenarbeit der Bremer Unternehmensberatung [Orbitak](#) und des Nutzfahrzeugherstellers [Krone](#), die im vorigen Jahr ihr gemeinsames Projekt als Joint Venture an den Start gebracht haben. Neben Paketdienstleistern könnten auch andere interessierte Gruppen wie Handwerker, Industriebetriebe mit großem Werksgelände oder Supermärkte die Räder zum Transport von Werkzeugen und Maschinen beziehungsweise zur Auslieferung von Waren einsetzen. Übrigens ist Rytle eine Kombination der englischen Wörter „bicycle“ (Fahrrad) und „right“ (richtig). Die Wortschöpfung soll bewusst auch als Verb funktionieren: „Wenn sich jemand etwas auf ökologisch richtigem Weg liefern lassen möchte und die Wahl zwischen unterschiedlichen Dienstleistern hat, kann er sich gezielt entscheiden, seine Ware ryteln zu lassen“, meint Arne Kruse. „Wir hoffen, dass das künftig an möglichst vielen Orten der Welt geschieht.“

Pressekontakt:

Rieke Hartmann, RYTLE GmbH, Tel.: +49 421 56633-200, E-Mail: hartmann@rytle.com

Autorin: Anne-Katrin Wehrmann

Den Artikel finden Sie online auf der WFB-Website unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/maritime-wirtschaft-und-logistik/sauber-bis-vor-die-haustuer>

Bilddownload

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: [Das Start-up Rytle möchte die Logistik in Innenstädten weltweit schneller, effizienter und ökologisch nachhaltiger gestalten. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [Bis zu neun Boxen – vorab beladen und fertig zur Auslieferung – passen in das „Hub“ von Rytle. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 3: [Dr. Arne Kruse demonstriert das Lastenfahrrad „MovR“. 100 Exemplare davon sind bereits im Einsatz, bald auch in Bremerhaven. © WFB/Focke Strangmann](#)



22.8.2018 - Wolfgang Heumer

Mehr Sicherheit für die maritime Wirtschaft

Ohne die Schifffahrt wäre der Welthandel unmöglich; Windkraftanlagen auf dem Meer sind für die Energieversorgung an Land unverzichtbar. Doch maritime Transportsysteme und Infrastrukturen sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Mit seinem neuen „Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen“ in Bremerhaven will das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) diese Risiken aufspüren und gemeinsam mit der Wirtschaft Schutzmaßnahmen entwickeln.



Gefahren frühzeitig zu erkennen ist das Ziel von Dr. Dennis Göge am Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen.
©WFB/Focke Strangmann

Kleine Ursachen haben bisweilen große Wirkung. Eine Computerstörung irgendwo auf dem Containerterminal bringt das ganze Managementsystem des Hafens zu Fall. Vor den Einfahrten zum Hafen stauen sich Lastwagen kilometerlang; Schiffsfahrpläne verschieben sich; Ware kommt zu spät beim Empfänger an; vielleicht stockt in einem großen Betrieb deshalb die Produktion; blitzschnell summieren sich die Folgeschäden in Millionenhöhe. Das Beispiel ist nicht fiktiv; Reedereien und Hafenbetreiber überall auf der Welt haben es schon mehrfach erlebt. „Es ist nur ein Beispiel von vielen dafür, welchen Risiken die maritime Infrastruktur



ausgesetzt ist“, sagt Dr. Dennis Göge, Programmkoordinator Sicherheitsforschung und Gründungsdirektor des Instituts für den Schutz maritimer Infrastrukturen am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), „es gibt praktisch keinen Überblick, welche Risiken insgesamt in diesem Bereich bestehen.“ Mit seinem neuen Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen will das DLR dazu beitragen, dass die maritime Wirtschaft diesen Überblick bekommt und ihn aktiv zur Abwehr von Gefahren nutzen kann.

Maritime Aktivitäten beeinflussen weite Bereiche des Alltags

Maritime Systeme und Infrastrukturen spielen für den Alltag eine weitaus größere Rolle, als zumeist angenommen wird. Die Schifffahrt als Lastenesel des Welthandels ist noch ein gängiges Bild. Aber von Schiffen, Seewegen, Häfen, Strom- und Datenkabeln auf dem Meeresboden sowie Ressourcen wie Fisch, Öl oder Gas hängt weit mehr ab als das rechtzeitige Eintreffen des neuen Fernsehers aus Fernost im europäischen Wohnzimmer: „Praktisch jeder Lebensbereich hat einen direkten oder zumindest indirekten Bezug zum Maritimen“, weiß Göge. Genauso groß wie die Bandbreite der Systeme und Infrastrukturen ist auch das Spektrum der Störungsmöglichkeiten. Fachleute wie Göge unterscheiden dabei zwischen den englischen Begriffen „safety“ und „security“, die beide mit „Sicherheit“ ins Deutsche übersetzt werden können. „‘Safety‘ bezieht sich auf die Beeinträchtigungen, die aus dem laufenden Betrieb entstehen können“, erläutert Göge, „‘security‘ bezieht sich auf Gefahren, die, wie beispielsweise Terrorangriffe, von außen auf die Infrastruktur einwirken können.“

Beide Sicherheitsbegriffe haben eine verbindende Gemeinsamkeit: „Man muss sich der Gefahren und Risiken bewusst sein, um ihnen begegnen zu können und man muss beide Themen gemeinsam, quasi holistisch, betrachten“, ist Göge aus seinen Erfahrungen in der Sicherheitsforschung überzeugt. Die maritime Welt ist aber sehr komplex. Unter dem Dach privater Unternehmen, staatlicher Institutionen und internationaler Organisationen verbirgt sich eine nahezu unüberschaubare Vielzahl an Beteiligten. Die meisten befassen sich seit längerem mit dem Thema Sicherheit – allerdings in der Regel aus einer eher individuellen Interessenlage.

Frühwarnsysteme sind noch Mangelware

Einzelne Reedereien wie beispielsweise der Kreuzfahrtkonzern [Carnival Cruises](#) verfügen über eigene Lagezentren, in denen sie in Echtzeit das Geschehen auf ihren Schiffen beobachten. Staaten wie Deutschland und die USA betreiben mit dem [Havariekommando](#) oder der [Coast Guard](#) Einrichtungen, die bei komplexen Schadenssituationen eingreifen können. Weltweite Institutionen wie die Internationale Schifffahrtsorganisation [IMO](#) erlassen Regelwerke beispielsweise für die Sicherheit von Menschen auf See. Doch komplexe, übergreifende Informations- oder gar Frühwarnsysteme sind eher Mangelware. Hier setzt das neue DLR-Institut an.



In Bremerhaven hat das Institut viele Ansprechpartner aus den Bereichen Wirtschaft, Forschung, Offshore-Energie sowie Luft- und Raumfahrt direkt vor der Tür. ©WFB/Focke Strangmann

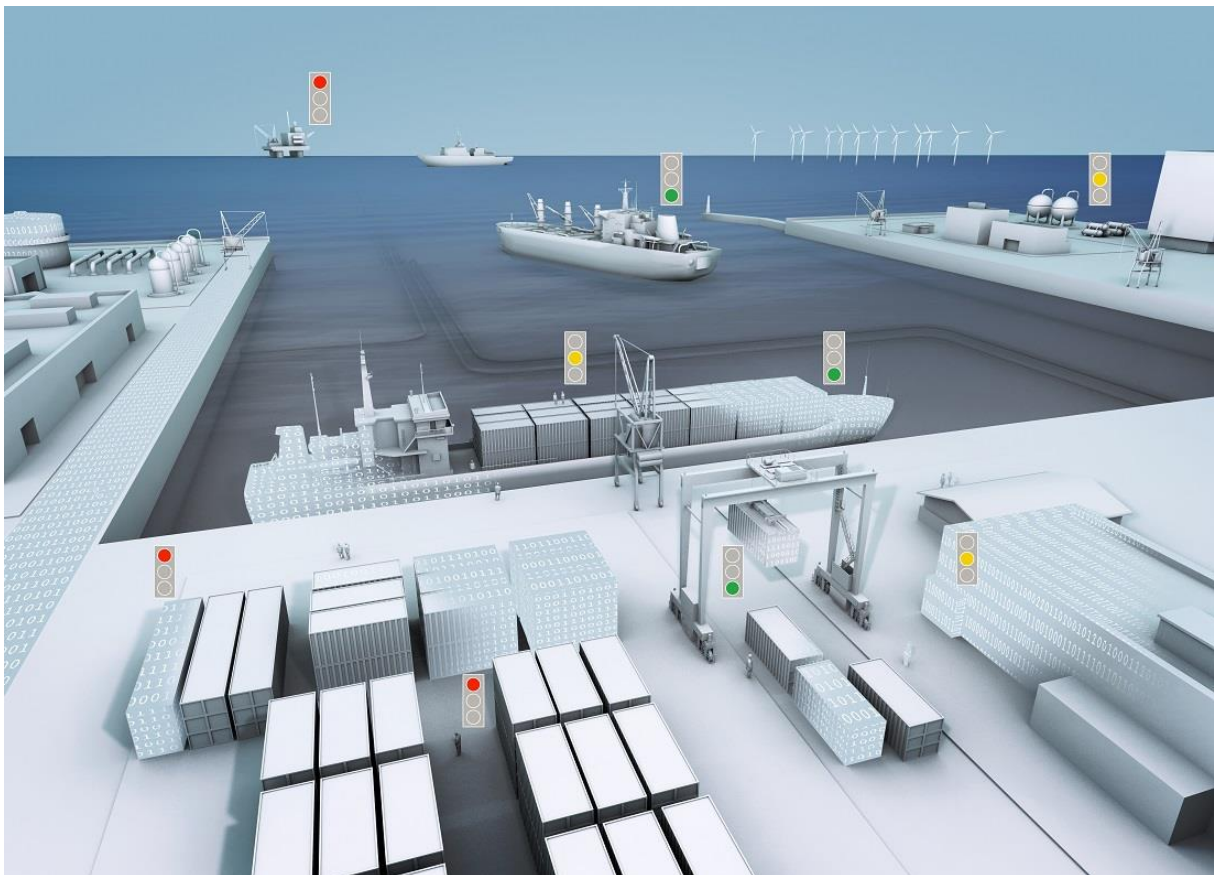
Standort Bremerhaven für Institut bewusst gewählt

Dass sich nun das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt für die Lage auf dem Wasser interessiert, wirkt überraschender, als es tatsächlich ist. Die DLR-Experten kennen sich mit komplexen Situationen und Aufgaben aus. Sie beschäftigen sich in ihrer angewandten Forschung und Entwicklung für Flugzeuge und Satelliten mit Themen wie Fernerkundung, Sensorik und Datenübertragung. Zudem forscht das DLR in weiteren Schwerpunkten rund um die Themen Energie und Verkehr und hat dadurch eine enge Verbindung zu maritimen Infrastrukturen. „Dazu gehören nicht nur die Offshore-Windparks, sondern auch die großen Seekabelstrecken wie [NordLink](#), die die Stromnetze Norwegens und Deutschlands verbinden“, sagt Göge. Dass Bremerhaven Sitz des neuen Institutes wird, ist naheliegend: die Seestadt ist nicht nur der zweitgrößte deutsche Hafenstandort, sondern auch Zentrum der Offshore-Energiebranche, Sitz von zahlreichen maritimen Forschungseinrichtungen und inmitten des größten europäischen Clusters von Unternehmen der Luft- und Raumfahrt gelegen.

Noch ist das neue Institut damit beschäftigt, die eigene Infrastruktur für die künftig 60 bis 70 Mitarbeiter aufzubauen. Parallel definiert Göge als Gründungsdirektor gemeinsam mit dem Aufbauteam die künftigen Aufgaben und Schwerpunkte. „Sicherheit wird zumeist erst ein



Thema, wenn es bereits gekracht hat“, weiß er – weil es aber um das Vermeiden von Gefahren geht, sucht das DLR die Schwerpunkte, für die vorbeugende Maßnahmen sinnvoll und vordringlich sind. Künftig wird es in dem Institut darum gehen, wie welche Lagebilder möglichst in Echtzeit geschaffen werden müssen und welche Sensorik dafür erforderlich ist. Dabei ist nicht die ganze Welt auf einmal im Blick der Forscher: „Schon ein einzelner Hafen ist ein sehr komplexes System mit vielen Beteiligten und Zuständigkeiten“, erläutert Göge. In dieser Gemengelage ließe sich das Sicherheitspotenzial deutlich erhöhen, wenn alle Player über die wesentlichen Informationen und ein umfassendes Lagebild verfügen.



Um sich ein umfassendes Lagebild des Mikrokosmos Hafen zu verschaffen, wird im neugegründeten Institut auf hohe Praxisnähe gesetzt. ©DLR

Institut will den direkten Kontakt mit der maritimen Branche

Auch die Offshore-Windparks, die derzeit in der Nordsee entstehen, sind ein klassisches Sicherheitsthema mit zahlreichen Beteiligten, die von einem umfassenden Lagebild profitieren könnten. Zusätzlich wird es in dem neuen Institut beispielsweise um Fragen der Datensicherheit gehen, die durch den zunehmenden Transfer von Informationen zwischen Schiffen, Häfen und



Reedereien entstehen. Vor allem aber suchen Göge und sein Team – darunter frühere Führungskräfte aus der Schifffahrt – den direkten Kontakt zu den wesentlichen Playern der maritimen Branchen, um deren Fragen und Erfahrungen zu sammeln. Diese Praxisnähe ist Göge extrem wichtig. Das neue Institut hat zwar seine Wurzeln in der Luft und Raumfahrt: „Aber wir wollen hier auf keinen Fall Forschung im luftleeren Raum betreiben.“

Pressekontakt:

Andreas Schütz, DLR Pressesprecher, Tel.: +49 2203 601 2474, E-Mail: Andreas.Schuetz@dlr.de

Autor: Wolfgang Heumer

Den Artikel finden Sie online auf der Internetseite der BIS Bremerhaven unter: <https://www.bis-bremerhaven.de/mehr-sicherheit-fur-die-maritime-wirtschaft.98090.html>

Bilddownload

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: [Gefahren frühzeitig zu erkennen ist das Ziel von Dr. Dennis Göge am Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen. ©WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [In Bremerhaven hat das Institut viele Ansprechpartner aus den Bereichen Wirtschaft, Forschung, Offshore-Energie sowie Luft- und Raumfahrt direkt vor der Tür. ©WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 3: [Um sich ein umfassendes Lagebild des Mikrokosmos Hafen zu verschaffen, wird im neugegründeten Institut auf hohe Praxisnähe gesetzt. ©DLR](#)



27.8.2018 - Wolfgang Heumer

Arbeitsplatz mitten in einer Idylle

Die Natur als prägendes Element: In Bremerhavens Süden entsteht eines der ersten Industrie- und Gewerbegebiete Deutschlands, das nach strengen Nachhaltigkeitskriterien geplant wird. Direkt neben dem größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen soll es auf der Luneplate zum Standort für Unternehmen der „Green Economy“ entwickelt werden.



Das „LuneDelta“ soll in den kommenden Jahren zur Heimat für Unternehmen der „Green Economy“ werden. Annette Schimmel leitet das Projekt. © WFB/Focke Strangmann

„Green Economy“ als Nachbar zum Naturschutzgebiet

Im Deichvorland des Weserufers wiegt sich das Röhricht im Wind, seltene Säbelschnäbler staken durch das Weserwatt. Hinter dem Deich kreist ein Seeadler über der stillen, ungestörten Marschenlandschaft. Fischotter gehen in den Teichen und alten Flussläufen auf die Jagd; Wasserbüffel grasen auf den Wiesen. Um diese Idylle zu genießen, muss man nicht Naturfreund oder Ornithologe sein. Bald kann man sie auch vom Arbeitsplatz aus bewundern. Direkt an der Grenze zum größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen plant die [Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS Bremerhaven](#) ein nachhaltiges Gewerbe- und Industriegebiet. Doch es soll kein krasser Schnitt zwischen Natur auf der einen und Industrie auf



der anderen Seite entstehen: „Die Gestaltung des Geländes orientiert sich an dem benachbarten Naturschutzgebiet, außerdem werden für das Areal strenge Nachhaltigkeitskriterien gelten“, betont Projektleiterin Annette Schimmel. Das „LuneDelta“ soll in den kommenden Jahren zur Heimat für Unternehmen der „Green Economy“ werden.

Extremsommer schärft Bewusstsein für die Umwelt

Umwelt- und klimaschonende Technologien, sorgsamer Umgang mit Ressourcen, verantwortungsbewusst erstellte Waren und Dienstleistungen – nachhaltiges Wirtschaften hat in jüngster Zeit deutlich an Bedeutung gewonnen. „Insbesondere die zunehmenden Wetterextreme in den letzten Jahrzehnten haben das Umweltbewusstsein und das Verständnis für Zusammenhänge bei vielen Menschen deutlich verstärkt“, ist Annette Schimmel überzeugt. Ob die aktuell lang anhaltenden hohen Temperaturen und der Mangel an Niederschlägen tatsächlich auf einen Klimawandel zurückzuführen ist, blieb dabei unerheblich: „Viele haben erkannt, welche Extreme möglich sind und dass man entgegensteuern muss“, sagt die Projektleiterin.



Direkt an der Grenze zum größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen plant die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS Bremerhaven ein nachhaltiges Gewerbe- und Industriegebiet. © WFB/Focke Strangmann

Die eigene Arbeit nachhaltig überprüft und verbessert

Das Interesse an Unternehmen der Green Economy ist bei den städtischen Wirtschaftsförderern allerdings nicht erst in diesem Sommer gewachsen. Seit gut zehn Jahren haben sie das Oberzentrum an der Wesermündung zu einem führenden Standort der Erneuerbaren Energien entwickelt und setzen – den politischen Zweifeln in Berlin zum Trotz – weiter auf die Windkraftindustrie als wichtige Branche für das Gelingen der Energiewende. Parallel zu solch großen Themen interessieren sich die Wirtschaftsförderer auch im Kleinen für grüne Technologien: „Bereits vor mehreren Jahren hat die BIS damit begonnen, ihre internen Abläufe und die verwendeten Materialien nach Nachhaltigkeitskriterien zu prüfen und zu verändern“, weiß Annette Schimmel.



„Grünes Wirtschaften“ wichtiges Thema in regionalen Unternehmen

Die internen Ergebnisse offenbarten ein ökonomisches Potenzial, das sich auch in offiziellen Prognosen widerspiegelt. Nach Schätzungen des Bundesumweltministeriums wird sich der Umsatz deutscher Green Tech-Firmen bis 2025 von 344 Milliarden Euro (2013) auf 740 Milliarden Euro verdoppeln. Schon lange gibt es eine ganze Reihe von Firmen in Bremerhaven, die das ökonomische und ökologische Potenzial des Themas Nachhaltigkeit für sich erkannt haben. Darunter sind insbesondere Mittelständler wie die regionale [Holzhandlung Ehlers](#), die ihre eigenen Erfahrungen beim Energiesparen mit einem Lehrpfad auf dem Firmengelände an Kunden und Geschäftspartner weitergibt. Es zählen aber auch Großunternehmen wie der Tiefkühlkostproduzent [Frosta](#) dazu, der nicht zuletzt durch seine Nachhaltigkeitsstrategien zum Marktführer avancierte. Und auch gehobene Hotelbetriebe wie das [Atlantic Hotel Sail City](#) in den Havenwelten haben den Umwelt- und Ressourcenschutz in ihren Fokus gerückt. „Da ist es naheliegend, dem Thema ‚Green Economy‘ auch ein eigenes Gewerbegebiet zu widmen“, ist die Projektleiterin überzeugt.



Projektleiterin Annette Schimmel ist überzeugt: „Die Nachfrage nach grünen Technologien und Produkten und damit einhergehend einer ressourcenschonenden Produktionsweise wächst rasant.“ © WFB/Focke Strangmann



Natürliche Landschaft Vorbild für Gewerbegebiet

An der südlichen Stadtgrenze haben die Bremerhavener Wirtschaftsförderer ideale Voraussetzungen für das ambitionierte Projekt. Dort verfügt die städtische Gesellschaft [BEAN \(Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter Neuer Hafen\)](#) über ein rund 150 Hektar großes Areal, das schon seit mehreren Jahren für Gewerbeansiedlungen vorgehalten wird. Es grenzt im Westen an das rund 1.500 Hektar große Naturschutzgebiet der Luneplate, das über mehrere Jahre hinweg aus ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen als Ausgleichsfläche für den Hafenausbau und andere Projekte in Bremerhaven naturnah entwickelt wurde und steht seit dem vergangenen Jahr unter Naturschutz. Der Charakter des Landschaftsbildes des Naturschutzgebietes wird auch im Gewerbegebiet „LuneDelta“ aufgenommen. „Es geht uns aber nicht nur um eine gestalterische Angleichung“, betont Annette Schimmel, „entscheidend sind die Nachhaltigkeitskriterien, die das Geschehen in dem Gewerbegebiet bestimmen.“ Die Wirtschaftsförderer wollen sich hierfür an dem Standard der [Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen \(DGNB\)](#) orientieren, der ein Nutzungsprofil zur Planung und Zertifizierung nachhaltiger Quartiere vorsieht.

Kläranlage als Energiequelle

Grundlage für die Zertifizierung bildet das städtebauliche Konzept „LuneDelta“, das im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit erfahrenen Planern wie dem [Büro CityFörster](#), das in Hamburg, Berlin, Hannover, Rotterdam und Oslo ansässig ist, erarbeitet wurde. Neben der naturnahen Gestaltung der Flächen gehört eine behutsame und bedarfsgerechte Entwicklung des Gebietes genauso zu diesem Konzept wie eine klimaschonende Energieversorgung gemeinschaftlich nutzbare Einrichtungen und ein Gebietsmanagement. Innovative Ideen und Verfahren stehen im Vordergrund – beispielsweise könnte das Abwasser der benachbarten zentralen Kläranlage Bremerhavens über Wärmepumpen als Energiequelle genutzt werden. Ebenfalls sollen die Gebäude, die auf dem Areal errichtet werden, den Nachhaltigkeitskriterien genügen: „Anwendung könnte beispielsweise das cradle-to-cradle Prinzip finden, nach dem Ressourcen nach ihrer Nutzungsdauer wieder einem technischen oder einem organischen Kreislauf zugeführt werden“, erläutert Annette Schimmel beispielhaft einen Baustein für Nachhaltigkeit.

CarSharing und Kindertagesstätten

In den Plänen für das „LuneDelta“ stecken viele nachhaltige und kreislauforientierte Visionen, die jetzt erstmals in einem komplexen Gesamtprojekt Wirklichkeit werden könnten. CarSharing an Stelle teurer Firmenfuhrparks, gemeinsame Werkstätten, soziale Einrichtungen wie Kindertagesstätten und unmittelbare Naherholungs- und Freizeitangebote für die in dem Gebiet arbeitenden Menschen und die benachbarten Stadtteile gehören dazu. Annette Schimmel setzt darauf, dass sich mit diesem Angebot und der international renommierten Wissenschaftslandschaft in Bremerhaven auch Hightech-Firmen mit hochqualifizierten Beschäftigten für das „LuneDelta“ gewinnen lassen: „Wir schaffen ein hoch attraktives

Arbeitsumfeld, das es weder in klassischen Gewerbegebieten noch in den angeblich so beliebten Metropolen gibt.“ An Interessenten werde es nicht mangeln, ist die Projektleiterin überzeugt: „Die Nachfrage nach grünen Technologien und Produkten und damit einhergehend einer ressourcenschonenden Produktionsweise wächst rasant.“

Pressekontakt:

Uwe Kiupel, Leiter Stabsstelle Standortmarketing, BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, Tel.: +49 471 94646-330,
E-Mail: Kiupel@BIS-Bremerhaven.de

Autor: Wolfgang Heumer

Den Artikel finden Sie online auf der Internetseite der BIS Bremerhaven unter: <https://www.bis-bremerhaven.de/arbeitsplatz-mitten-in-einer-idylle.98118.html>

Bilddownload

Das Bildmaterial ist bei themengebundener Berichterstattung und unter Nennung des jeweils angegebenen Bildnachweises frei zum Abdruck.

Foto 1: [Das „LuneDelta“ soll in den kommenden Jahren zur Heimat für Unternehmen der „Green Economy“ werden. Annette Schimmel leitet das Projekt. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [Direkt an der Grenze zum größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen plant die Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS Bremerhaven ein nachhaltiges Gewerbe- und Industriegebiet. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 3: [Projektleiterin Annette Schimmel ist überzeugt: „Die Nachfrage nach grünen Technologien und Produkten und damit einhergehend einer ressourcenschonenden Produktionsweise wächst rasant.“ © WFB/Focke Strangmann](#)