

Pressedienst aus dem Bundesland Bremen – Juli 2018

Inhaltsverzeichnis

Wie Bremen für Fahrradfahrer neue Wege geht	Seite 2
<i>Vorfahrt für Fahrräder: Ein Bremer Modellquartier könnte Verkehrsgeschichte schreiben</i>	
Die Vermessung des Weltalls	Seite 8
<i>Bremer Forscher helfen bei Kartierung von Mars, Merkur und Mond</i>	
Hauptstadt der Fischstäbchen	Seite 13
<i>Von Bremerhaven aus werden Fischstäbchen in die ganze Welt geliefert</i>	

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 rechtefreies Bildmaterial ergänzt. Alle Artikel unter: <https://wfb-bremen.de/de/page/startseite/presse/pressedienst>



12.7.2018 - Melanie Öhlenbach

Wie Bremen für Fahrradfahrer neue Wege geht

Fahrradstraßen gibt es inzwischen in vielen Großstädten. Autos dürfen sie zwar meist befahren, Radler haben aber Vorfahrt. In der Bremer Neustadt hat man sich nun noch viel mehr vorgenommen: In diesem Stadtteil entsteht [Deutschlands erste Fahrradzone](#). Abschließbare Abstellplätze, Fahrrad-Repair-Café und E-Bike-Ladestationen gehören auch dazu.



Hier lässt es sich bald angenehmer radeln: v.l. Gunter Mischner, Michael Glotz-Richter und Steffi Kollmann vor der Baustelle Große Johannisstraße in Bremen. Der Bund fördert das Modellprojekt mit 2,4 Millionen Euro. © WFB/Focke Strangmann

Sturzgefahr: Gefährliches Kopfsteinpflaster

Wer mit dem Rad durch die Große Johannisstraße in der Bremer Neustadt fährt, fühlt sich an manchen Stellen an die Landschaft der Alpen in Miniatur erinnert. In der Mitte der Fahrbahn wölbt und senkt sich das Kopfsteinpflaster, an einigen Stellen sind die Pflastersteine gefährlich weit auseinandergedriftet. „In diesen Lücken könnte man locker mit dem Reifen stecken bleiben“, sagt Steffi Kollmann von der [Hochschule Bremen](#), hinter deren Gebäude die Große Johannisstraße verläuft. Doch die Tage der unfreiwilligen Berg- und Talfahrten in der Alten Neustadt sind gezählt. An mehreren Stellen haben Bagger wegen Kanalarbeiten Löcher in die

Straßen gegraben. Später sollen sie mit einem Asphaltstreifen bedeckt werden. Dann lässt es sich angenehmer radeln, so die Hoffnung von Steffi Kollmann.

In der Bremer Neustadt entsteht Deutschlands erste Fahrradzone

Dass alte Straßen saniert werden, ist nichts Neues. Und doch wird mit den Baustellen in der Alten Neustadt gerade Geschichte geschrieben. Hier soll nämlich Deutschlands erste Fahrradzone entstehen: Das Fahrradmodellquartier durchzieht nicht nur eine, sondern ein ganzes Netz an Fahrradstraßen – auf einer Gesamtlänge von drei Kilometern. Auf diesen Straßen haben Radfahrer Vorrang vor den Autofahrern, sie dürfen auch nebeneinander radeln.

Abschließbare Abstellplätze, Fahrrad-Repair-Café und E-Bike-Ladestationen

Dazu kommen weitere Maßnahmen wie hunderte neue, zum Teil überdachte und abschließbare Abstellplätze, ein öffentliches Fahrrad-Repair-Café an der Hochschule Bremen, E-Bike-Ladestationen und „Lufttankstellen“ sowie ein Verleih von Fahr- und Lastenrädern. Die Angebote sollen helfen, das Quartier rund um die Hochschule Bremen attraktiver für Radfahrer zu machen. „Zur Hochschule sind täglich rund 10.000 Studierende und Mitarbeiter unterwegs. Wenn die Bedingungen stimmen, würden wesentlich mehr von ihnen mit dem Rad kommen“, sagt Kollmann mit Blick auf das Ergebnis einer Umfrage an der Einrichtung.



Kopfsteinpflaster adé! Bereits 2019 Jahr müssen die Bauarbeiten beendet und das Fahrradquartier fertig sein. © WFB/Focke Strangmann

Fahrradquartier zusammen mit Institutionen im Stadtteil entwickelt

Die Hochschule war es daher auch, die das Fahrradmodellquartier in der Alten Neustadt initiierte. Kollmann holte Gunter Mischner vom [Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club \(ADFC\)](#) und Michael Glotz-Richter ins Boot, der beim [Senator für Umwelt, Bau und Verkehr](#) als Referent für nachhaltige Mobilität zuständig ist. Gemeinsam mit dem Ortsbeirat, dem [Kulturnetzwerk Neustadt „Vis-à-vis“](#) und Nachbar-Institutionen wie Kita und Südbad begannen sie, die Idee in Pläne zu fassen und diese auf Sitzungen, Stadtteilsten und in Gesprächen mit Einrichtungen, Stadtteilbewohnern und -politikern weiterzuentwickeln.

Bund fördert Modellprojekt mit 2,4 Millionen Euro

Gerade mal eineinhalb Monate nach der ersten Idee reichten sie im April 2016 einen ersten Antrag bei der [Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums](#) ein – und erhielten Ende Februar 2017 den Zuschlag: Mit gut 2,4 Millionen Euro wird das Fahrradmodellquartier vom Bund gefördert. Zehn Prozent der Projekt- und Planungskosten tragen die Freie Hansestadt Bremen und die Hochschule Bremen.

Mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet

Die Bundesmittel sind aber nicht die einzige Anerkennung für das Projekt: Im Februar 2018 wurde es mit dem [Deutschen Fahrradpreis](#) in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet. „Das Pilotprojekt ist derzeit einzigartig in Deutschland. Mit dem Radquartier zeigt die Stadt Bremen einen Ansatz, der einen ganzheitlichen und quartiersbezogenen Charakter besitzt“, heißt es in der [Begründung der Jury](#). Dabei gehe es um mehr als nur eine Anhäufung von Fahrradstraßen. Alle Betroffenen seien von Anfang an gezielt informiert und integriert worden. „Daraus entstand ein detailliertes Konzept für ein rücksichtsvolles Miteinander von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr“, lobt die Jury.

Jeder vierte Bremer nutzt das Rad

Dass Bremen eine Fahrradstadt ist, zeigt sich auch anhand von Zahlen. „Im Vergleich zu anderen Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern hat Bremen mit etwa 25 Prozent nicht nur den höchsten Anteil an Radfahrern im Stadtverkehr, sondern auch die niedrigsten Stickstoffwerte in der Luft“, sagt Michael Glotz-Richter. Dieser Umstand vermeide Dieselfahrverbote und helfe dem Verkehrsfluss. „Bremen ist im Vergleich zu anderen eine stauarme Stadt“, betont der Referent für nachhaltige Mobilität.



So soll es bald aussehen: Das Modell zeigt ein öffentliches Fahrrad-Repair-Café vor der Hochschule Bremen. v.l. Gunter Mischner, Michael Glotz-Richter, Steffi Kollmann begutachten das Modell der Hochschule Bremen. © WFB/Focke Strangmann

Bremen will Radnetz weiter ausbauen

Um das Radfahren noch attraktiver zu machen, hat Bremen in einem [Verkehrsentwicklungsplan](#) weitere Maßnahmen festgeschrieben. Neben Fahrradstellplätzen mit und ohne Ladestationen für E-Bikes in der Stadt sind auch zwei Rad- und Fußgängerbrücken über die Weser geplant, die die Stadtteile rechts und links des Flusses besser verbinden sollen. „Mit diesen Brücken können wir die stark befahrenen Radwege auf den bestehenden Brücken entlasten“, hofft Bremens Verkehrssenator Joachim Lohse.

Mit Tempo 18 auf grüner Welle radeln

Bereits in Arbeit sind Radschnellwege, die stadtteilübergreifend das Vorankommen erleichtern sollen – etwa durch breitere Wege und abgestimmte Ampelschaltungen, die eine grüne Welle bei einer Geschwindigkeit von 18 Stundenkilometern ermöglichen. Die längste dieser Routen ist 43 Kilometer lang und führt von Bremen-Nord bis nach Bremen-Arsten im Süden. „In Zeiten von E-Bikes hat sich der Aktionsradius im Alltag von 5 auf 15 Kilometer deutlich verschoben. Auf den Premium-Routen werden sich die Radfahrer zwischen den Stadtteilen und in die City bewegen können, ohne ständig von Ampeln aufgehalten zu werden oder das Rad sogar schieben zu müssen, weil an einer Stelle die Straße für's Auto optimiert ist“, sagt Lohse.

Fahrradmodellquartier ist Teil der Klimaschutzziele 2020

Bis zum Jahr 2025 soll der Verkehrsentwicklungsplan umgesetzt sein – so viel Zeit hat man in der Alten Neustadt nicht. Denn bereits im nächsten Jahr müssen die Bauarbeiten beendet und das Fahrradquartier fertig sein. So sehen es nicht nur die Geldgeber vor: „Das Fahrradmodellquartier ist ein wichtiger Teil der [Klimaschutzziele](#), die sich Bremen und der [Bund](#) für das Jahr 2020 gesetzt haben“, sagt Kollmann.

Drei Mal ist Bremer (Verkehrs-)Recht

Und auch an anderer Stelle könnte die neue Fahrradzone einen entscheidenden Beitrag leisten. Denn bislang gibt es dieses Phänomen und diesen Begriff noch nicht in der Straßenverkehrsordnung. „Nach den Fahrradstraßen und der Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung wäre dies das dritte Mal, das Bremen Verkehrsgeschichte schreiben würde“, sagt Gunter Mischner vom ADFC. Eine fast flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen sowie Fahrradstraßen existieren in Bremen seit den 1980-er Jahren – und starteten von hier aus ihren bundesweiten Siegeszug. Und noch was: Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club hatte lange auch seine Bundesgeschäftsstelle in Bremen, bevor er nach Berlin zog.

Pressekontakt:

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen, kontakt@radquartier-bremen.de
Michael Glotz-Richter, Referent Nachhaltige Mobilität beim Senator für Verkehr, Bau und Umwelt, Tel. +49 421 3616703

Autorin: Melanie Öhlenbach

Den Artikel finden Sie online auf der WFB-Website unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/stadtentwicklung-gewerbeflaechen-und-immobilien/wie-bremen-fuer-fahrradfahrer-neue-wege-geht>

Bilddownload

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

Foto 1: [Hier lässt es sich bald angenehmer radeln: v.l. Gunter Mischner, Michael Glotz-Richter und Steffi Kollmann vor der Baustelle Große Johannisstraße in Bremen. Der Bund fördert das Modellprojekt mit 2,4 Millionen Euro. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [Kopfsteinpflaster adé! Bereits 2019 Jahr müssen die Bauarbeiten beendet und das Fahrradquartier fertig sein. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 3: [So soll es bald aussehen: Das Modell zeigt ein öffentliches Fahrrad-Repair-Café vor der Hochschule Bremen. v.l. Gunter Mischner, Michael Glotz-Richter, Steffi Kollmann begutachten das Modell der Hochschule Bremen. © WFB/Focke Strangmann](#)



16.7.2018 - Astrid Labbert

Die Vermessung des Weltalls

Jeder Wanderer, Auto- oder Radfahrer kennt es: Je präziser das Kartenmaterial oder das Navi, desto treffsicherer ist die Orientierung. Das ist im Weltall nicht anders: Forscher der Bremer [Jacobs University](#) helfen dabei, in einem groß angelegten Projekt vorhandene wissenschaftliche Daten zu erschließen und für die Raumfahrt nutzbar zu machen.

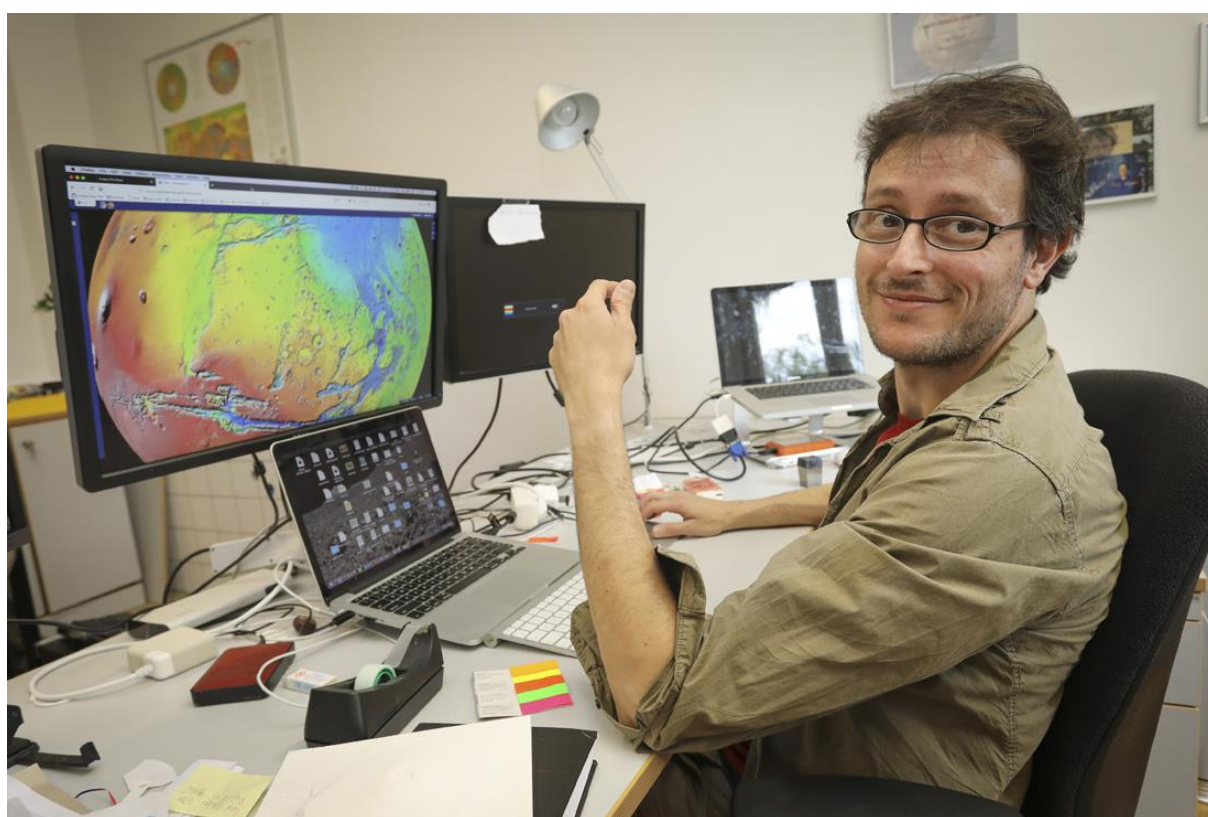


Mond, Mars und Merkur bergen noch viele Geheimnisse – das Projekt „PlanMap“ an dem Geowissenschaftler Dr. Angelo Pio Rossi mitwirkt, soll Licht ins Dunkel bringen. © WFB/Focke Strangmann

Daten schlummerten in Archiven

Himmelskörper üben auf Menschen eine besondere Faszination aus – auch weil sie immer noch viele Geheimnisse bergen. Lange Zeit war es für Forscher sogar schwer, an bereits existierende Daten zum Mond oder den Planeten Mars und Merkur heranzukommen. Sie schlummerten in Archiven und auf CDs in verschiedenen wissenschaftlichen Einrichtungen. Die rasante Digitalisierung und die damit einhergehende Verarbeitung von komplexen Datenmengen machen es inzwischen aber möglich, auf diese Erkenntnisse zuzugreifen und sie zu vereinen.

Letzteres hat sich nun das internationale Forschungsdatenprojekt „[PlanMap](#)“ zur Aufgabe gemacht, an dem neben Bremer Forschern auch Wissenschaftler aus Italien, Großbritannien, Frankreich und Kollegen aus Münster beteiligt sind. „Die Idee gab es schon seit vielen Jahren“, sagt Dr. Angelo Pio Rossi, der an der Jacobs University in Bremen als Geowissenschaftler lehrt und forscht. Vielleicht ist die Zeit jetzt reif zu beginnen – sagten sich die Wissenschaftler und stellten gemeinsam einen Forschungsantrag.



Mit Hilfe moderner Technologien möchten Dr. Angelo Pio Rossi und seine Kollegen vorhandene Daten zusammenführen und aufbereiten. © WFB/Focke Strangmann

Kartierung für künftige Raumfahrtmissionen

36 Monate lang wird „PlanMap“ vom europäischen Forschungsprogramm „Horizon 2020“ mit 1,5 Millionen Euro finanziert. Ziel ist es, aussagekräftige geologische Karten zu erstellen, die vor allem künftigen europäischen Raumfahrtmissionen dienen sollen. Etwa zur Erkundung eines geeigneten Landeplatzes am Südpol des Mondes oder zur Frage, welche Aussagen bereits heute über das Vorkommen von Mineralien auf den Planeten möglich sind.

Bestehende Kartierungen basieren oft auf Materialien aus den 1970er-Jahren

Für Forscher wie Angelo Pio Rossi schlummern in dem hochkomplexen Datenmaterial, das durch den Einsatz verschiedenster Technologien vielerorts gesammelt worden ist, zahlreiche Erkenntnisse. Bestehende Kartierungen basieren oft noch auf Material aus den 1970er-Jahren.

„Wir verfügen heute über weitaus mehr Daten als in den 1970er-Jahren und eine andere Technik“, erläutert Rossi. Hyperspektrale Aufnahmesysteme etwa, die elektromagnetische Strahlung sehr differenziert messen, lassen genauere Rückschlüsse auf die Zusammensetzung einer Oberfläche zu als Fotografien. Die vorhandenen Daten müssen vereinheitlicht und kombiniert werden. Das allerdings ist nicht so einfach wie es klingt. Denn die Wissenschaftler müssen berücksichtigen, auf welcher Basis und mit welchen Methoden Daten erhoben wurden und wie genau diese sind.

Anders als auf der Erde ist vieles unbekannt

Dies hat nicht nur für die europäische Raumfahrt Relevanz, sondern beschäftigt auch die Geologen. Mars und Merkur etwa sind noch weitestgehend unbekanntes Terrain. Anders als auf der Erde, wo unendlich viele Gesteinsproben genommen worden sind, gibt es von dort allenfalls kleine Stichproben. Rückschlüsse sind entsprechend begrenzt. „Auf der Erde haben wir bereits viele Erkenntnisse. Aber auf diesen Planeten stehen wir noch am Anfang“, betont Rossi.

„Wie eine vergessene Stadt in der Sahara“

Auf den 42-Jährigen mit italienischen Wurzeln übt die Geologie ferner Planeten eine Faszination aus. „Es ist wie ein Schatz, den man entdecken, aber nicht anfassen kann. Dort gibt es unberührte Prozesse seit Millionen, oft Milliarden von Jahren. Alles ist alt, aber noch da. Wie eine vergessene Stadt in der Sahara“, sagt er. Als Doktorand bei der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) kam er erstmals mit Raumfahrtmissionen in Kontakt. An der englischsprachigen Bremer Jacobs University arbeitet er als Professor für Erd- und Planetenwissenschaften

und wird in den kommenden drei Jahren die Zusammenführung und Verarbeitung der Daten von „PlanMap“ koordinieren. Nicht nur Kartierungen, sondern auch zwei- und dreidimensionale geologische Modelle sollen entstehen und den aktuellen Erkenntnisstand zusammenführen und dokumentieren. Klar ist schon jetzt: „Wir werden in drei Jahren nicht fertig sein. Kartierung ist ein langsamer Prozess und braucht Zeit.“



Karten und 3D-Modelle sind notwendig für die weitere Erkundung der Himmelskörper, weiß Dr. Angelo Pio Rossi von der Jacobs University. © WFB/Focke Strangmann

Schwierige Merkur-Mission: Sieben Jahre bis zum Ziel

Ganz ähnlich verhält es sich in der Raumfahrt. Die erste europäisch-japanische Mission „BepiColombo“ zum Merkur, die im Oktober 2018 starten soll, wird beispielsweise sieben Jahre unterwegs sein, bis sie überhaupt erst die avisierte polare Umlaufbahn des wenig erforschten Merkur erreichen wird. Für diese Mission wird das Projekt „PlanMap“ Daten der amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA aufbereiten, erklärt Rossi. Die Wissenschaftler werden sich dann in Geduld üben müssen. „BepiColombo“ soll unter anderem neue geologische Daten über den Merkur liefern und damit helfen, Prozesse im Sonnensystem besser zu verstehen. Aber: „Es wird Jahre dauern, bis die Daten der BepiColombo-Mission vom Merkur da sein werden“, sagt Rossi.

Pressekontakt:

Dr. Angelo Pio Rossi, Professor of Earth and Planetary Science, Jacobs University, Tel.: +49 421-200 3153, an.rossi@jacobs-university.de

Autorin: Astrid Labbert

Den Artikel finden Sie online auf der WFB-Website unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/LuRa/die-vermessung-des-weltalls>

Bilddownload

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

Foto 1: [Mond, Mars und Merkur bergen noch viele Geheimnisse – das Projekt „PlanMap“ an dem Geowissenschaftler Dr. Angelo Pio Rossi mitwirkt, soll Licht ins Dunkel bringen. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [Mit Hilfe moderner Technologien möchten Dr. Angelo Pio Rossi und seine Kollegen vorhandene Daten zusammenführen und aufbereiten. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 3: [Karten und 3D-Modelle sind notwendig für die weitere Erkundung der Himmelskörper, weiß Dr. Angelo Pio Rossi von der Jacobs University. © WFB/Focke Strangmann](#)

25.7.2018 - Janet Binder

Hauptstadt der Fischstäbchen

Im Jahr 1959 wurden in Deutschland die ersten Fischstäbchen verkauft, hergestellt in Bremerhaven. Noch heute gilt die Seestadt als Hauptstadt der krossen Minis: Iglo und Frosta stellen hier jedes Jahr 2,7 Milliarden Stück her, die in rund 20 Länder exportiert werden. Die Lust der Verbraucher auf die panierten Fischstücke ist ungebrochen hoch.



„Der Artikel erfreut sich größter Beliebtheit“, sagt Frosta-Marketingvorstand Hinnerk Ehlers. © WFB/Focke Strangmann

Deutsche lieben ihre Fischstäbchen

Die Deutschen lieben Fischstäbchen – vor allem Kinder, aber nicht nur die. 24 Stück der panierten, grätenlosen Fischfilets isst jeder Verbraucher durchschnittlich pro Jahr. Tendenz steigend. Was die wenigsten wissen: Sie werden vornehmlich in Bremerhaven hergestellt, bei [Frosta](#) und bei [Frozen Fish International](#), ein Unternehmen, das zu [Iglo](#) gehört. Die Produktionsstätten der beiden Konkurrenten liegen sogar an derselben Straße: die eine auf der einen Seite, die andere auf der anderen. Geliefert wird in rund 20 Länder, denn Fischstäbchen sind nicht nur in Deutschland ein Verkaufsschlager. „Der Artikel erfreut sich größter Beliebtheit“, sagt Frosta-Marketingvorstand Hinnerk Ehlers. Seit der Bremerhavener Tiefkühlkost-Hersteller im Jahr 2014 nach einer längeren Pause die Produktion von

Fischstäbchen wieder aufgenommen hat, gehört das Fertiggericht inzwischen zu seinen stärksten Produkten. Produziert wird auch für Fremdmarken.

Von Bremerhaven aus in die Welt: 2,7 Milliarden Fischstäbchen pro Jahr

Auch bei Iglo ist man mit der Nachfrage zufrieden, der Absatz wuchs dort nach eigenen Angaben im Jahr 2017 zweistellig. Iglo lässt in Bremerhaven 1,9 Milliarden Fischstäbchen pro Jahr produzieren – das Unternehmen ist damit Marktführer. Die Minis mit knackiger Kruste werden im Ausland unter verschiedenen anderen Namen vertrieben: In Großbritannien und Irland etwa steht „BirdsEye“ auf den Packungen, in Italien „Findus“. Frosta stellt 800 Millionen Stück im Jahr her. Die Seestadt ist damit Hauptstadt der Fischstäbchen: „Bremerhaven ist eine der größten Produktionsstätten der Welt“, formuliert es Hinnerk Ehlers etwas vorsichtiger. Die Stadt an der Außenweser ist laut Wirtschaftsförderung der größte Fischverarbeitungsstandort in Deutschland mit einem Marktanteil von mehr als 50 Prozent. Neben Fischstäbchen laufen hier auch Schlemmerfilets und Co. vom Band. Das Werk von Frozen Fish International gilt als eine der größten Tiefkühlfischfabriken der Welt.

Eines der beliebtesten Fertiggerichte überhaupt

Fischstäbchen sind nach Angaben des Deutschen Tiefkühlinstituts eines der bis heute beliebtesten Fertigprodukte auf dem bundesweiten Markt. Die anhaltend gute Nachfrage ist schnell erklärt: Sie sind gesund sowie schnell und unkompliziert zuzubereiten. „Der Trend zu Fertiggerichten hält an“, sagt Wolfgang Adlwarth von der Deutschen Gesellschaft für Konsumforschung. Davon profitieren auch Fischstäbchen.



Historischer Einblick in die Fischstäbchen-Produktion bei Iglo. © Iglo GmbH

Die Idee stammt aus England

Vor fast 60 Jahren – genauer: 1959 – wurden die ersten Ministangen in Bremerhaven industriell hergestellt, von der Solo Feinfrost GmbH, einem Vorläuferunternehmen von Iglo. Bereits im folgenden Jahr waren die Fischstäbchen zum ersten Mal im Werbefernsehen zu sehen. Erfunden wurden die panierten Sticks allerdings in England, sagt Iglo-Sprecher Alfred Jansen. Kabeljaustreifen wurden dort in Panade gewälzt und frittiert. 1955 brachte die britische Iglo-Schwestermarke BirdsEye die ersten industriell hergestellten Tiefkühlfischprodukte auf den dortigen Markt. „Das Unternehmen entwickelte das Produkt extra für Kinder, um sie mit der Stäbchenform leichter an eine ausgewogene Ernährung mit Fisch heranzuführen“, zitiert Alfred Jansen aus der Unternehmenschronik.

Bremerhaven war größter Fischereihafen Europas

Dass die Idee von der Insel ausgerechnet in Bremerhaven weiterentwickelt wurde, ist kein Zufall: Damals war die Stadt der größte Fischereihafen in Europa. Den Namen Iglo (holländisch für Iglu) erhielten die Filetstäbchen 1963, als „Solo Feinfrost“ in „Iglo Feinfrost“ umfirmiert

wurde. Mitte der 1960er Jahre begann Konkurrent Frosta ebenfalls mit der Produktion von Fischstäbchen, zehn Jahre später auch unter dem eigenen Markennamen. In Deutschland werden die Stäbchen nach Angaben des Deutschen Tiefkühlinstituts hauptsächlich aus Filets von Alaska Seelachs, Seelachs oder Seehecht hergestellt.



Am Anfang eines jeden Fischstäbchens steht ein 7,5 Kilo schwerer tiefgefrorener Block. Eine Säge zerteilt den gefrorenen Fischblock in kleine Rohlinge. © WFB/Focke Strangmann

Gläserne Produktion: Touristenbusse legen Stopps ein

Wie die Produktion aussieht, können sich Interessierte seit drei Jahren ohne Voranmeldung bei Frosta in Bremerhaven anschauen. Dort wurden in der zur Straße hin befindlichen Wand der Fertigungshalle große Glasscheiben eingesetzt. Wer will, kann durch das Schaufenster bei der Herstellung zusehen. „Wir wollen zeigen, wie wir arbeiten“, sagt Hinnerk Ehlers. Das ist ungewöhnlich in der Lebensmittelbranche, die sich traditionell eher bedeckt hält. Regelmäßig legen hier nun Touristenbusse einen Kurzstopp ein. An fünf Tagen wird durchgängig im Dreischicht-Betrieb produziert, samstags einen halben Tag. Sonntags stehen die Maschinen still.

Größe eines Fischstäbchens ist genau festgelegt

Am Anfang eines jeden Fischstäbchens steht ein 7,5 Kilo schwerer tiefgefrorener Block, das ist bei Frosta nicht anders als bei Frozen Fish International. Er besteht aus übereinandergelegten



Fischfilets, die bereits auf dem Fang- und Fabrikschiff verarbeitet wurden. Die Größe der Klötze gibt vor, wie groß die Fischstäbchen werden: Sie sind stets 9 Zentimeter lang, 2,6 Zentimeter breit und 1,1 Zentimeter hoch. So bleibt kein Abfall übrig.



Produktion heute bei Frosta: Mitarbeiter Christoph Roes prüft die stets 9 Zentimeter langen, 2,6 Zentimeter breiten und 1,1 Zentimeter hohen Fischstäbchen. © WFB/Focke Strangmann

Rezeptur der Panade ist individuell

Montags ist bei Frosta immer der Tag, an dem die Eigenmarke produziert wird. Werkleiter Frank Hoogestraat führt die Besucher durch die Produktionshalle. Maschinell wird die Pappummantelung vom Fischblock gelöst, ein Mitarbeiter kontrolliert noch einmal, ob auch keine Reste klebengeblieben sind. Eine automatische Säge zerteilt den Block in kleine Rohlinge. Anschließend werden sie auf dem Fertigungsband zur Nasspanade transportiert. „Sie besteht aus Mehl, Wasser, Salz und Gewürzen“, sagt Hoogestraat. Jeder Auftraggeber, jedes Land hat dafür seine eigene Rezeptur. Der Fischanteil muss für den deutschen und österreichischen Markt allerdings mindestens 65 Prozent betragen, in Frankreich und Osteuropa darf er auch nur 52 Prozent betragen.



Der Fischkern bleibt beim Vorfrittieren gefroren

Danach geht es zum Trockenpanadebad, dann zur elf Meter langen Fritteuse. In rund einer halben Minute werden die Stäbchen durch das heiße Bad geschleust. „Am Ende ist der Kern weiterhin gefroren“, erklärt Hoogestraat. Durch das Frittieren soll nur sichergestellt werden, dass die Panade am Filet hält. Im nächsten Schritt werden die Stäbchen schockgefrostet. „Wir kühlen sie auf minus 18 Grad runter“, sagt der Werkleiter. Überall am Rand der langen Fertigungsstraße stehen Menschen in weißen Kitteln und kontrollieren, ob die Maschinen richtig arbeiten. Am Ende werden 15 fertige Fischstäbchen maschinell in eine Faltschachtel gepackt; sie sind fertig für den Versand.



Fischstäbchen sind schon lange beliebt. Dies zeigt auch die historische Aufnahme von Iglo aus den 1960er Jahren. © Iglo GmbH

Frosta verzichtete zehn Jahre lang auf Fischstäbchen-Produktion

Rund zehn Jahre lang hatte Frosta auf die Fischstäbchen-Produktion verzichtet, weil das Unternehmen nicht genügend Filet aus MSC-zertifizierter Fischerei bekam. Erst als das sichergestellt war, wurde die Herstellung wieder aufgenommen, sagt Ehlers. Um dazu noch mal eine beeindruckende Zahl zu nennen: Allein in einer Stunde werden bei Frosta 142.500

Fischstäbchen hergestellt. Inzwischen stammen auch die Stäbchen von Konkurrent Iglo längst zu 100 Prozent aus bestandserhaltender Fischerei und sind mit dem MSC-Siegel zertifiziert. Liebhaber der Fischstäbchen wird es freuen: Ein Ende der Produktion ist nicht in Sicht.

Pressekontakt:

Friederike Ahlers, Öffentlichkeitsarbeit, Frosta Tiefkühlkost GmbH, Tel. +49 40 85414086, E-Mail: friederike.ahlers@frosta.de

Alfred Jansen, Leiter der Unternehmens-, Marken- und Nachhaltigkeitskommunikation, Iglo GmbH, Tel.: +49 40 180249202, E-Mail: Alfred.Jansen@iglo.com

Autorin: Janet Binder

Den Artikel finden Sie online auf der Internetseite der BIS Bremerhaven unter: <https://www.bis-bremerhaven.de/von-bremerhaven-aus-werden-fischstabchen-in-die-ganze-welt-geliefert.98070.html>

Bilddownload

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

Foto 1: [„Der Artikel erfreut sich größter Beliebtheit“, sagt Frosta-Marketingvorstand Hinnerk Ehlers. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 2: [Historischer Einblick in die Fischstäbchen-Produktion bei Iglo. © Iglo GmbH](#)

Foto 3: [Am Anfang eines jeden Fischstäbchens steht ein 7,5 Kilo schwerer tiefgefrorener Block. Eine Säge zerteilt den gefrorenen Fischblock in kleine Rohlinge. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 4: [Produktion heute bei Frosta: Mitarbeiter Christoph Roes prüft die stets 9 Zentimeter langen, 2,6 Zentimeter breiten und 1,1 Zentimeter hohen Fischstäbchen. © WFB/Focke Strangmann](#)

Foto 5: [Fischstäbchen sind schon lange beliebt. Dies zeigt auch die historische Aufnahme von Iglo aus den 1960er Jahren. © Iglo GmbH](#)