

## Pressedienst aus dem Bundesland Bremen – März 2018

### Inhaltsverzeichnis

<b>Mit dem Eis-Maulwurf außerirdischem Leben auf der Spur</b> <i>Bremer Informatiker entwickeln Algorithmen für Raumfahrtmission – und testen sie in den Alpen</i>	<b>Seite 2</b>
<b>Segelschiff „Grönland“ ist das älteste Polarforschungsschiff der Welt</b> <i>Rekordhalter und Bremerhavener Segellegende: Die „Grönland“ ist vor 150 Jahren bis in die Arktis vorgedrungen – und fährt noch heute</i>	<b>Seite 7</b>
<b>Von der Kunst, eine Blechbox in Szene zu setzen</b> <i>JO-BA fertigt in Bremen individuelle Recycling-Container – Unter den Marktführern in Europa</i>	<b>Seite 13</b>

#### Ein Dienst von Journalisten für Journalisten

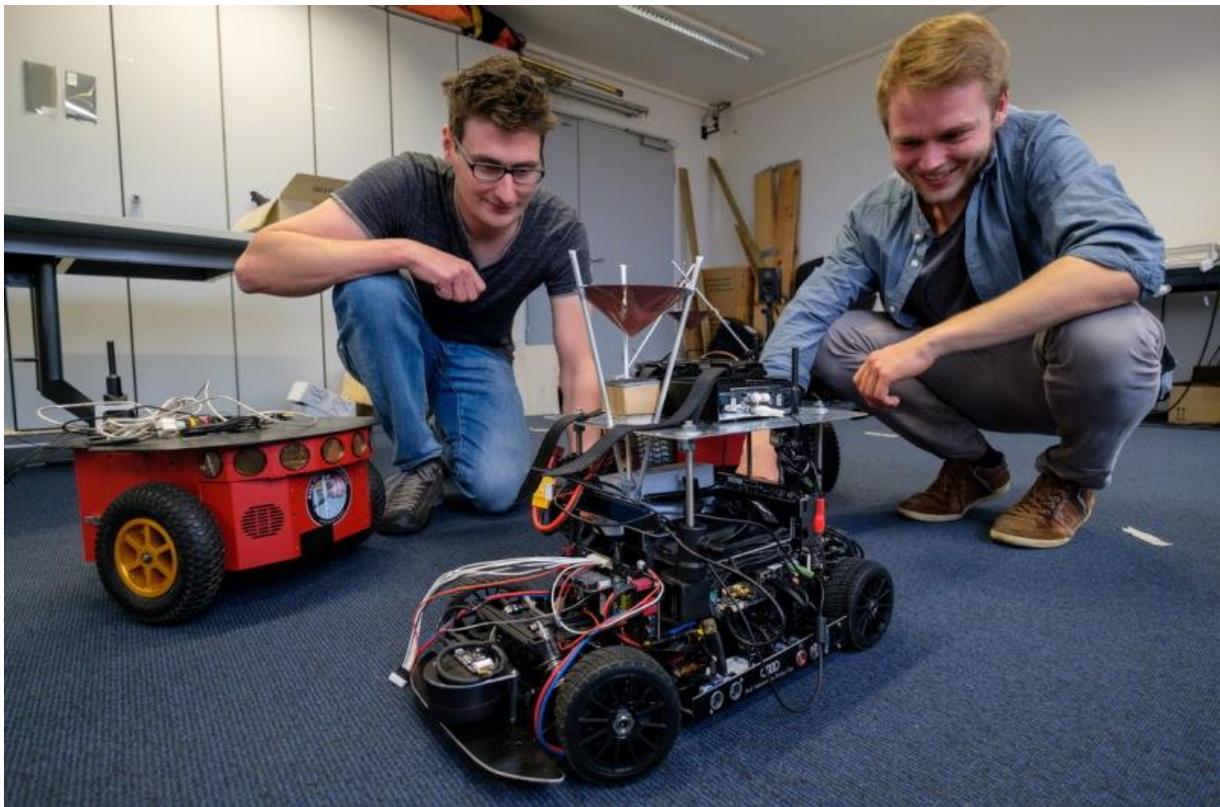
Der Pressedienst aus dem Bundesland Bremen arbeitet ähnlich wie ein Korrespondentenbüro. Bereits seit Juli 2008 berichtet er monatlich über Menschen und Geschichten aus den Städten Bremen und Bremerhaven. Die Autorenstücke werden um rechtfreies Bildmaterial ergänzt. Alle Artikel unter: <https://wfb-bremen.de/de/page/startseite/presse/pressedienst>



12.3.2018 - Astrid Labbert

## Mit dem Eis-Maulwurf außerirdischem Leben auf der Spur

Dass Bremer Informatiker auf einem Gletscher in den norditalienischen Alpen arbeiten, kommt nicht so häufig vor. Joachim Clemens von der Universität Bremen wird das zusammen mit Kollegen im Sommer tun. Sie testen dort autonome Sonden, die eines Tages auf dem kleinen Saturnmond Enceladus eingesetzt werden könnten.



Bremer Wissenschaftler suchen außerirdisches Leben: Joachim Clemens (l.) und Nils Oehlmann mit dem Roboter im Labor. © WFB/Focke Strangmann

Silbergrau leuchtet der Saturnmond Enceladus im schwarzen Nichts, wie Pocken zeigen sich Krater auf der Oberfläche des Planeten: Die Aufnahme der US-amerikanischen [Raumfahrtbehörde Nasa](#) ist beeindruckend. Informatiker Joachim Clemens von der Universität Bremen zeigt auf eine Stelle nahe dem Südpol. Dort ziehen sich blaue Streifen über die Oberfläche des eisbedeckten Planeten. „Man ist sich inzwischen ziemlich sicher, dass unter der Eisfläche Wasser ist“, erläutert Clemens. „Und das ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für Leben, wie wir es kennen.“ Tigerstreifen nennen die Wissenschaftler sie. Und seit dort aktive Eisgeysire entdeckt wurden, ist das weltweite Forscherinteresse an dem im Durchmesser nur 500 Kilometer kleinen Planeten sehr gestiegen.

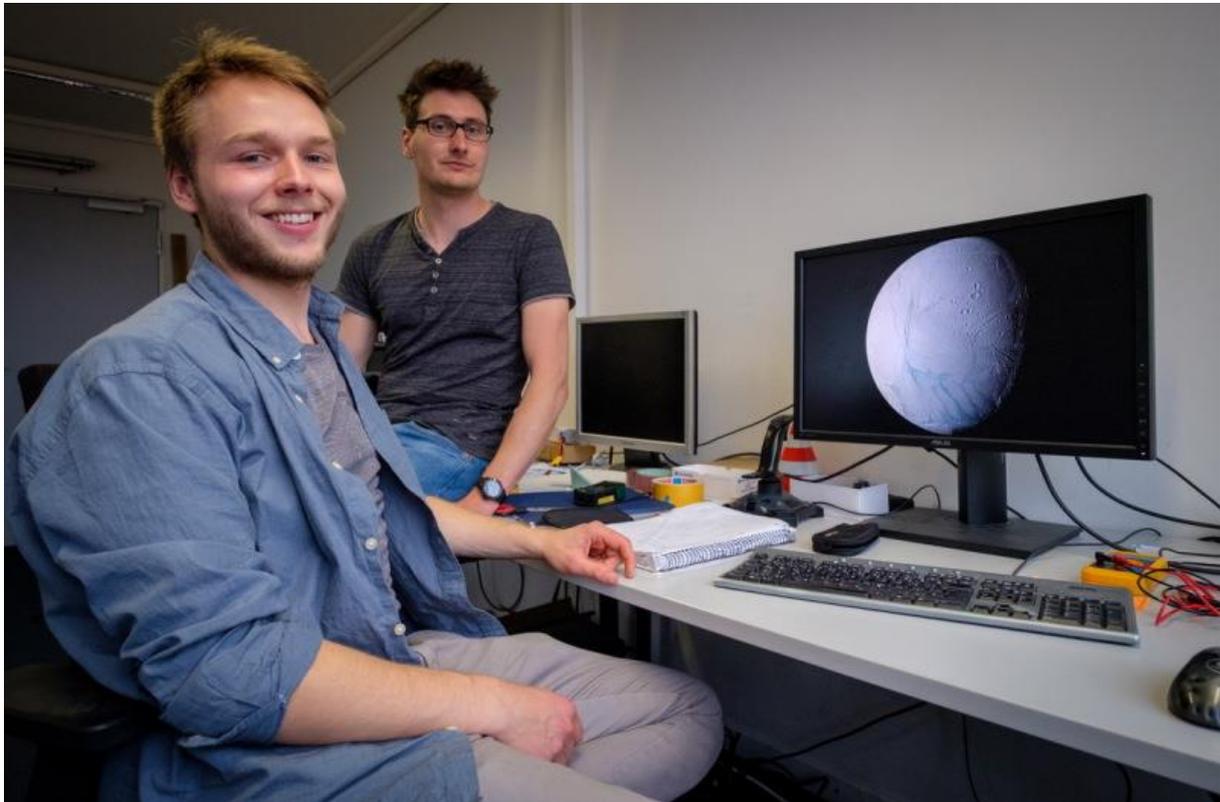


### **Fernziel: eine Mission zum Planeten Enceladus**

Auch die deutsche Raumfahrt will mehr erfahren und hat das Ziel, eine Mission zur Erkundung des Enceladus zu starten. Im Rahmen der so genannten [EnEx-Initiative des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt \(DLR\)](#) wird daran geforscht – unter anderem an der [Uni Bremen](#). Gemeinsam mit fünf Bremer Kollegen sowie Kollegen an fünf weiteren deutschen Hochschulen und Universitäten entwickelt der 33-jährige Joachim Clemens eine Sonde weiter, die sich eines Tages bei den „Tigerstreifen“ durchs Eis schmelzen und aus dem darunter vermuteten Ozean Wasserproben ziehen soll. Das Projekt wird mit rund 770.000 Euro vom Bundeswirtschaftsministerium für drei Jahre gefördert.

### **Der „Eis-Maulwurf“ wird weiterentwickelt**

Derzeit ist die Sondenentwicklung in der zweiten Phase: Der etwa zwei Meter lange „Eis-Maulwurf“ wurde bereits in einem Verbundprojekt gebaut und in der Antarktis sowie in italienischen Alpen erfolgreich getestet: Eine Wasserprobe konnte 2015 frei von Kontamination gezogen werden. Seither geht es darum, die Sonde zunehmend autonom agieren zu lassen. Denn bei einer Mission auf einem fremden Planeten muss das System selbstständig die Umgebung erkennen, sich orientieren und flexibel auf Situationen und örtliche Begebenheiten reagieren können. Für Informatiker wie Clemens heißt das, Problemerkennung, Problemlösungen sowie Entscheidungsprozesse zu automatisieren. Unter der Leitung von Professorin Dr. Kerstin Schill ist die Gruppe „[Kognitive Neuroinformatik](#)“, in der auch Clemens arbeitet, für die Positionsbestimmung sowie Kartierung von Hindernissen zuständig. Eine zweite Bremer Arbeitsgruppe kümmert sich um die Steuerung.



Die Universität beteiligt sich an einem Projekt zur Navigation im Eis auf dem Saturn-Mond Enceladus, den Nils Oehlmann (l.) und Joachim Clemens auf dem Bildschirm betrachten. © WFB/Focke Strangmann

### **Verhalten und Entscheidungen in Algorithmen abbilden**

Die Forscher sitzen dafür an ihren Rechnern und entwickeln Algorithmen. Ihre Arbeit erfordert in mehrfacher Hinsicht Abstraktionsvermögen. Zum einen geht es darum, Bewegung und sichere Orientierung im Raum in mathematische Gleichungen und Codes aufzulösen – oft dient die menschliche Orientierung dafür als Modell. Zum anderen ist die Sonde gar nicht vor Ort, sondern bei den Projektpartnern in Aachen, die parallel an der Verbesserung der Technologien arbeiten. Um Algorithmen zu testen, wird deshalb im Bremer Labor ein Laptop auf einem kleinen Roboter auf Rädern montiert. Lenkung, simultane Lokalisierung und Kartierung werden so in „Miniszenarien“ getestet: Die Wissenschaftler können im Labor genau beobachten, ob die Algorithmen zum gewünschten Ergebnis führen und wenn nicht, wo und wann sie abweichen. Dann heißt es: korrigieren, anpassen, wieder testen.

### **Der nächste Test führt die Forscher mit Steigeisen in die Alpen**

Ernst wird es beim nächsten Feldtest im August: Dann wird der Algorithmus auf einem Gletscher in Norditalien wieder unter Extrembedingungen getestet. „Wir haben jetzt mehr Sonden, die sich mit nach unten schmelzen“, beschreibt Clemens die besondere Herausforderung. Ein ganzes Netzwerk autonomer Sonden wird sich mit ins Eis schmelzen, um bessere Daten zur Lo-



kalisierung zu liefern. Beim ersten Gletschertest 2017 kamen sieben Sonden zum Einsatz, jetzt werden es 13 sein: Damit erhöhen sich Komplexität und Datenmenge. „Meine Aufgabe ist, die Daten aller Sensoren zu nehmen und auf dieser Basis die Berechnung von Position und Lage zu ermöglichen“, sagt Clemens. Alle weiteren Aktionen bauen darauf auf. „Im Feldtest wird sich zeigen, was wir geleistet haben. Wir wollen den Algorithmus validieren.“

### **Geduld ist gefragt**

Rund drei Wochen werden Wissenschaftler aus Bremen, Braunschweig und Aachen auf dem Gletscher sein, um mehrtägige Tests im Eis zu machen. Dabei ist Geduld gefragt, denn eine Sonde hat eine Schmelzgeschwindigkeit von rund einem Meter pro Stunde. Der Alpentest ist ein Höhepunkt für die Wissenschaftler, wissenschaftlich wie auch persönlich: Mit Steigeisen geht es auf 3.200 Meter Höhe, eine Gletscherausbildung ist obligatorisch. „Es können wohl nur wenige Informatiker von sich sagen, auf einem Gletscher zu arbeiten“, bestätigt Clemens. Ihm kommt die Kombination insbesondere zupass: Ein Hobby des Robotikers ist das Klettern.



Joachim Clemens mit Eispickel und Steigeisen: Im August geht es für den Informatiker auf den Gletscher. © WFB/Focke Strangmann

### **In der Raumfahrt gelten andere Zeit-Dimensionen**

Im Herbst wird das Projekt zu Ende sein. „Wir wünschen uns natürlich, dass es weitergeht, denn es gibt noch einiges zu erforschen“, sagt Clemens. Vom Endziel, der Mission zum Encela-



„...“, ist man dann noch immer ein gutes Stück entfernt. Wann sie einmal starten könnte? Manche Prognosen gingen von 20 Jahren aus, so der Wissenschaftler. Fest steht: In der Raumfahrt gelten andere Dimensionen. Die Mission der [Nasa-Sonde Cassini](#) zum Beispiel, die die eindrucksvollen Bilder des Enceladus schoss, brauchte fast sieben Jahre, um überhaupt die Umlaufbahn des Saturns zu erreichen. Erst dann begann die Erkundung.

#### **Auch für irdische Szenarien einsetzbar**

Warum das alles? Für Informatiker wie Clemens geht es vor allem darum, komplexe Probleme zu lösen. Die Algorithmen ließen sich in jedem Fall auf irdische Szenarien wie dem Einsatz von robotischen Systemen nach

Naturkatastrophen anwenden, betont er. Aber natürlich gehe es auch um Erkenntnisgewinn: „Es ist doch interessant zu wissen, ob wir die einzigen Lebewesen in unserem Sonnensystem sind.“

#### **Pressekontakt:**

Joachim Clemens, Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe Kognitive Neuroinformatik an der Universität Bremen, Tel.: +49 421 218 642 18, E-Mail: [jaycee@informatik.uni-bremen.de](mailto:jaycee@informatik.uni-bremen.de)

**Autorin:** Astrid Labbert

Den Artikel finden Sie online auf der WFB-Website unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/standortmarketing/wissenschaft/mit-dem-eis-maulwurf-ausserirdischem-leben-auf-der-spur>

#### **Bilddownload**

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

**Foto 1:** [Bremer Wissenschaftler suchen außerirdisches Leben: Joachim Clemens \(l.\) und Nils Oehlmann mit dem Roboter im Labor. © WFB/Focke Strangmann](#)

**Foto 2:** [Die Universität beteiligt sich an einem Projekt zur Navigation im Eis auf dem Saturn-Mond Enceladus, den Nils Oehlmann \(l.\) und Joachim Clemens auf dem Bildschirm betrachten. © WFB/Focke Strangmann](#)

**Foto 3:** [Joachim Clemens mit Eispickel und Steigeisen: Im August geht es für den Informatiker auf den Gletscher. © WFB/Focke Strangmann](#)



21.3.2018 – Helmut Stapel

## [Auf große Fahrt: Segelschiff „Grönland“ ist das älteste Polarforschungsschiff der Welt](#)

Die „Grönland“ am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven gehört weltweit zu den beeindruckendsten Segelschiffen. Mit dem Einmaster fuhr die erste deutsche Nordpolexpedition in die Arktis. Bis heute drang nie wieder ein Segelschiff ohne Motor so weit in Richtung Norden vor. Im Mai wird das 150-jährige Jubiläum der Reise gefeiert.



Die „Grönland“ ist das älteste Polarforschungsschiff der Welt und feiert 2018 ihr 150-jähriges Jubiläum. © DSM

### **„Dass die ‚Grönland‘ noch existiert, grenzt an ein Wunder“**

„Für uns ist die ‚Grönland‘ ein absoluter Glücksfall“, schwärmt Dr. Lars Kröger. Der 34-Jährige steht im Neuen Hafen in Bremerhaven auf den Holzplanken des Schiffsdecks und weiß, wovon er spricht. Er ist Schiffsarchäologe am Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM). „Normalerweise werden solche Schiffe für eine Nutzung von 30 bis 40 Jahren gebaut. Dass die ‚Grönland‘ überhaupt noch existiert, grenzt an ein Wunder.“ Für das DSM ist der hölzerne, 26 Meter lange Einmaster der schwimmende Beleg, wie Polarforschung vor 150 Jahren betrieben wurde.



### **Viel hat sich an Bord nicht geändert**

Ursprünglich im Jahr 1867 für den Fischfang in Norwegen gebaut, bekam die „Grönland“ schnell ein anderes Ziel. Der deutsche Polarforscher Carl Koldewey suchte für seine privat finanzierte Arktisexpedition ein taugliches Segelschiff – im norwegischen Bergen wurde er 1868 fündig. „Die ‚Grönland‘ zeichnet sich durch ihre eisgängige Rumpfform und die stabile Bauweise aus. Koldewey ließ die dicke Außenhaut aus Eichenholz noch zusätzlich mit Holz verstärken“, erklärt Lars Kröger. Er steigt über die steile Holztreppe in den dunklen Schiffsrumpf hinunter. Links und rechts an den Seitenwänden sind heute wie damals die Schlafplätze für die zwölf Besatzungsmitglieder. Von der Decke hängen Petroleumlampen. Lars Kröger zückt ein Feuerzeug. Der Docht der Lampe flammt auf. „Hat sich nicht viel an Bord geändert seit damals“, betont der Archäologe.



Wie vor 150 Jahren bei der ersten deutschen Arktis-Expedition: Dr. Lars Kröger entzündet die Petroleumlampen im Rumpf der „Grönland“. © WFB/Helmut Stapel

### **Polarforscher Koldewey fuhr drei Monate durch arktische Gewässer**

Am 24. Mai 1868 brach die zwölfköpfige Mannschaft unter Kapitän Koldewey in Bergen mit der Nordischen Jagt auf und segelte mehr als drei Monate lang durch arktische Gewässer. Es sollte ein Weg durch das Packeis zum Nordpol und zu eisfreiem Wasser gefunden werden. Dieses Ziel hat die „Grönland“ zwar nicht erreicht. Aber es wurden Daten zu Luft- und Wasser-



temperatur, Windstärken, Eisdicken und Meeresströmungen gesammelt. Viele der wissenschaftlichen Ergebnisse haben bis heute Gültigkeit „Wir wissen durch die Aufzeichnungen dieser Expedition auch viel darüber, wie zu damaliger Zeit mit welchen Geräten welche Messungen durchgeführt wurden“, sagt Lars Kröger. Am 10. Oktober 1868 kehrte die „Grönland“ von der ersten deutschen Arktisexpedition zurück und lief unter dem Jubel der Bevölkerung in Bremerhaven ein.

### **Ausnahmeschiff seit 1973 in der Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums**

Drei Jahre später wurde der Segler wieder nach Norwegen verkauft und verschwand dann in den Wirren der Zeit. „Umso schöner ist es, dass wir dieses Ausnahmeschiff heute zur Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums zählen können“, schwärmt Lars Kröger. Denn 1973 wurden Wissenschaftler des DSM zufällig durch einen Hinweis auf das Traditionsschiff aufmerksam. Es wurde gekauft und nach Bremerhaven gebracht. Eine ehrenamtliche Mannschaft und Fachleute des Museums brachten es wieder auf Vordermann. Zwei Jahre dauerte es, bis die „Grönland“ in einem ansehnlichen Zustand war.

### **Das Schiff ist schuld an mehreren Scheidungen**

Oben auf dem Deck steht Andre Benthien und legt Taue zusammen. Er gehört der ehrenamtlichen Mannschaft an und kann sich noch gut an die Anfangszeit erinnern – obwohl er damals erst fünf Jahre alt war. „Mein Vater ist ein Crewmitglied der ersten Stunde“, sagt er und lacht. „Ich bin seit mehr als 30 Jahren mit der ‚Grönland‘ verbunden. Es dreht sich alles in unserer Familie um dieses Schiff.“ Wie arbeitsintensiv der Erhalt des alten Seglers sei, zeige die Bilanz der gescheiterten Ehen bei den Ehrenamtlichen, sagt Andre Benthien mit einem Schmunzeln: „Es gab seit 1974 insgesamt sechs Scheidungen im Umfeld der Crew. Man verbringt oft mehr Zeit hier als Zuhause. Das ist wie ein Verhältnis – nur eben mit einem Schiff statt mit einer Frau.“



Andre Benthien gehört zur ehrenamtlichen Crew und ist Steuermann der „Grönland“. © WFB/Helmut Stapel

### **Als segelnde Botschafterin bis vor den Bundestag**

Rund 30 Freiwillige kümmern sich um das Segelschiff. Sie schleifen das Holz, streichen das Deck, erneuern die Segel, polieren Messing und entfernen Rost. Wie schon zu Zeiten der ersten deutschen Arktisexpedition besteht die Stammcrew aus zwölf Leuten. Alle anderen kommen unregelmäßig zu den Arbeitsdiensten. Ein Schiff wie die „Grönland“ bedeute mehr Arbeit als segeln, so Andre Benthien. Dennoch stehen natürlich regelmäßig Fahrten an. „Unsere Touren gehen oft nach Helgoland oder auch mal nach Skandinavien. Wir sind sogar schon bis nach Norwegen in den Fjord gesegelt, wo die Grönland gebaut wurde. Die Leute da waren ziemlich überrascht, als wir 150 Jahre später dort angelegt haben.“ Auch bis vor den Bundestag in Berlin ist die „Grönland“ schon gekommen – 2005 als segelnde Botschafterin für das Deutsche Schifffahrtsmuseum und das Bremerhavener Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.

### **Mast ist 28 Meter hoch**

Der Kapitän der „Grönland“, Rainer Mogel, kann auf reichlich Erfahrung mit Segelschiffen zurückblicken. Der 73-Jährige ist mehr als 20 Jahre auf dem Großsegler „Alexander von Humboldt I“ als Steuermann gefahren. Die „Grönland“, sagt er, sei kein einfaches Schiff. „Man muss sich beim Manövrieren im Hafen ordentlich Zeit lassen, weil sie sehr windempfindlich ist. Aber wie



man so sagt: Lieber vier Stunden anlegen, als vier Wochen in der Werft.“ Gerammt hat die „Grönland“ bisher noch nie etwas, aber in die Werft muss sie trotzdem von Zeit zu Zeit. Aktuell braucht sie einen neuen 28 Meter hohen Mast.



Rainer Mogel setzt sich als erfahrener Seemann und Kapitän für den Erhalt der „Grönland“ ein. © WFB/Helmut Stapel

### **Eines der ältesten aktiven Segelschiffe Deutschlands**

Wie viel tatsächlich noch Original an der „Grönland“ ist, die inzwischen auch einen Motor hat, kann selbst Lars Kröger nicht sagen. „Es ist im Laufe der Jahrzehnte immer wieder was am Holz erneuert worden. Mit Sicherheit ist aber ein Teil der Außenspanten noch von 1867. Wir bauen gerade unter Deck etwas ein, und hinter der Innenverkleidung sind die Holzteile deutlich zu sehen.“ Außer der „Grönland“ gibt es in ganz Deutschland nur noch ein weiteres Segelschiff in dem Alter, das noch aktiv gesegelt wird.

### **„Grönland“ liegt im Mai direkt vor dem Schiffahrtsmuseum**

Am 24. Mai – dem Aufbruchstag der „Grönland“ im Jahr 1868 in Bergen – wird an Bord des Schiffes das dritte Bremerhavener Seestadtfest eröffnet. Zu dem viertägigen maritimen Festival mit Großseglern, vielen Veranstaltungen und Konzerten, das in diesem Jahr ganz im Zeichen der Arktisexpedition steht, werden bis zu 300.000 Gäste erwartet. Die „Grönland“ liegt dann direkt vor dem Deutschen Schiffahrtsmuseum im Alten Hafen.

*Das Schiff ist vom 25. Mai bis zum 27. Mai 2018 zwischen 10 Uhr und 18 Uhr für Besucher geöffnet und kann besichtigt werden.*

**Pressekontakt:**

Deutsches Schifffahrtsmuseum, E-Mail: [presse@dsm.museum](mailto:presse@dsm.museum)

**Autor:** Helmut Stapel

Den Artikel finden Sie online auf der Internetseite der BIS Bremerhaven unter: <http://www.bis-bremerhaven.de/rekordhalter-und-segellegende-die-gronland-ist-vor-150-jahren-bis-in-die-arktis-vorgedrungen-und-fahrt-noch-heute.97886.html>

**Bilddownload**

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

**Foto 1:** [Die „Grönland“ ist das älteste Polarforschungsschiff der Welt und feiert 2018 ihr 150-jähriges Jubiläum. © DSM](#)

**Foto 2:** [Wie vor 150 Jahren bei der ersten deutschen Arktis-Expedition: Dr. Lars Kröger entzündet die Petroleumlampen im Rumpf der „Grönland“. © WFB/Helmut Stapel](#)

**Foto 3:** [Andre Benthien gehört zur ehrenamtlichen Crew und ist Steuermann der „Grönland“. © WFB/Helmut Stapel](#)

**Foto 4:** [Rainer Mogel setzt sich als erfahrener Seemann und Kapitän für den Erhalt der „Grönland“ ein. © WFB/Helmut Stapel](#)



23.3.2018 - Melanie Öhlenbach

## Von der Kunst, eine Blechbox in Szene zu setzen

Kai-Uwe Jobst steckt voller Ideen rund um Wiederverwertung und Nachhaltigkeit. 2009 übernahm er von seinem Vater das Bremer Unternehmen [JO-BA](#), das sich der Entwicklung und Produktion von Recycling-Systemen verschrieben hat. Damit hat sich die Firma europaweit als Marke etabliert: Wer Altkleider, Schuhe oder Elektroschrott entsorgt, wirft die Dinge meist in Boxen made in Bremen.



JO-BA Geschäftsführer Kai-Uwe Jobst mit Hund Luke, dem firmeneigenen Botschafter für Hundekot-Container. © WFB/Jörg Sarbach

### **Farbenfrohe Sammelbehälter mit auffälligen Sprüchen**

„Hunde sind Beuteltiere“ prangt in großen Lettern auf der Metallbox. Strahlend gelb ist sie – und das ist auch so gewollt. Denn der Sammelbehälter soll auffallen, damit Hundebesitzer gleich wissen, wo sie die Tütchen mit den Hinterlassenschaften ihrer Vierbeiner entsorgen sollen. Entwickelt hat den Container Kai-Uwe Jobst, Geschäftsführer der JO-BA GmbH. Die Idee dazu kam ihm bei einer der zahlreichen Runden mit seinem eigenen Hund Luke am Bremer Werdersee. „Es ärgert mich einfach, wenn ich achtlos weggeworfene Plastikbeutel im Wald oder auf der Wiese entdecke“, sagt er.



Kai-Uwe Jobst steckt voll solcher Ideen, die sich um Wiederverwertung, Nachhaltigkeit und sinnvolle Ressourcenverwendung drehen. Als der Jurist im Jahr 2004 in den Betrieb seines Vaters einstieg, war das Unternehmen bereits auf dem Weg in die Recycling-Branche. Doch so richtig Fahrt nahm das Geschäft erst mit ihm auf. Und mit seinen Ideen.

### **Von Stalltechnik zu Recycling, von Bassum nach Bremen**

Ursprünglich hatte Horst-Dieter Jobst JO-BA im Jahr 1972 als Stall- und Regentechnik GmbH gegründet. Der Firmenname setzt sich zusammen aus den Anfangsbuchstaben des Familiennamens und den ersten zwei Buchstaben des damaligen Firmensitzes in Bassum nahe Bremen. In den Anfangsjahren lag der Schwerpunkt des Betriebs noch auf der Produktion von Güllewagen und -silos. Als 1984 der erste Altkleider-Sammelcontainer gebaut wurde, war dies ein Wendepunkt in der Unternehmensgeschichte, der sich kurz darauf in der Umfirmierung zur JO-BA Maschinen- und Anlagenbau GmbH manifestierte. 1998 verlegte die JO-BA GmbH schließlich den Firmensitz in die Hansestadt.

Mit der Übernahme der Geschäftsführung durch Kai-Uwe Jobst im Jahr 2009 kamen die Veränderungen, die das Unternehmen heute auszeichnen: Jobst holte die Produktion der Container komplett nach Deutschland und setzte auf Individualität. „Blech kann jeder“, sagt der 45-Jährige. „Die Kunst besteht darin, eine Blechbox in Szene zu setzen.“

### **Individuelle Container von der Form bis hin zur Beklebung**

Und diese Kunst beginnt bereits in der Form. So können die Kunden nicht nur zwischen verschiedenen Größen wählen. Auch die Form des Einwurfs, die Schippe, die Griffe und sogar das Dach gibt es in verschiedenen Ausführungen, die dank des modularen Systems individuell zusammengesetzt werden können. „Unsere Kunden können unter anderem zwischen Rund-, Sattel- und Trapez-Dächern wählen – aber auch Sonderanfertigungen sind möglich“, sagt Jobst. So hat die JO-BA GmbH beispielsweise den Schuhpilz entwickelt: einen pilzförmigen Sammelcontainer für Kinder-Schuhe in den entsprechenden Fachgeschäften.



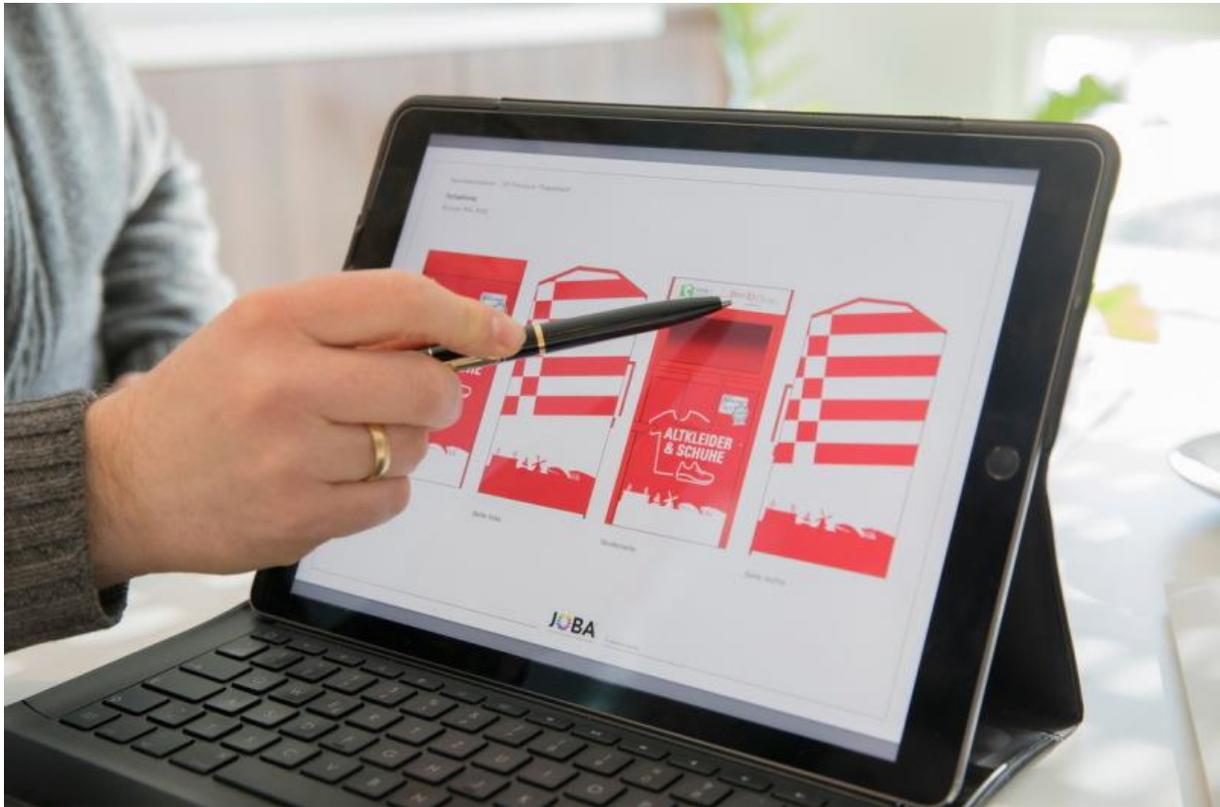
JO-BA ist Deutschlands einziger Hersteller von Containern zur Kleidersammlung. © WFB/Jörg Sarbach

### **Umweltfreundliche Pulverlackbeschichtung**

Auch bei den Farben haben die Kunden die Wahl. Ob Rot, Blau, Gelb, Grün, Weiß oder Pink – in einer eigenen Produktionshalle im Bremer [Gewerbepark Hansalinie](#) beschichten die JO-BA-Mitarbeiter die Metalloberflächen mit Pulverlacken. „Unsere Pulverlacktechnologie ist umweltfreundlich und nach ISO zertifiziert“, sagt der JO-BA-Chef. Jedes Bauteil läuft einzeln durch die automatisierte Beschichtungsanlage und wird komplett beschichtet, bevor es verbaut wird. „Wir können so nicht nur mehrfarbige, sondern auch viel langlebigere Container anbieten“, sagt Jobst. „Die Bleche korrodieren durch die vollständige Beschichtung viel langsamer.“ Bis zu 15 Jahre sollen die Boxen dem Rost trotzen können.

### **Hauseigener Grafiker verpasst Boxen individuelles Design**

Zum unverwechselbaren Design der Boxen tragen schließlich auch die Folien bei, gestaltet vom hauseigenen Grafikerdesigner. Sie machen letztlich die Container zu dem, was sie sind: Sammelbehälter für Altkleider, Schuhe und Elektroschrott, für Abfall, Hundekot-Beutel, Brillen oder Medikamente – kurzum: für alles, was gesammelt und recycelt werden kann.



Die Container können nicht nur modular zusammengestellt werden, auch ein individuelles Design ist möglich. © WFB/Jörg Sarbach

### **Einziger Hersteller von Altkleider-Containern in Deutschland**

Etwa 500 Euro kostet laut Jobst ein komplett individuell gestalteter Container. Derzeit produziert das Bremer Unternehmen zwischen 8.000 bis 10.000 Stück pro Jahr – und das nicht nur für Kunden in der Bundesrepublik, sondern auch in Frankreich, Griechenland, Italien und der Schweiz. „Wir sind der einzige Hersteller für Altkleider-Container in Deutschland und gehören zu den Marktführern in Europa“, sagt der Geschäftsführer nicht ohne Stolz.

### **Mit klimaneutralen Sammelbehältern Aufforstungsprojekte unterstützen**

Doch Kai-Uwe Jobst geht es nicht allein darum, Container zu verkaufen. Auch um Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit macht er sich Gedanken – insbesondere beim Recycling von Altkleidern, dem Kerngeschäft der Mehrzahl seiner Kunden. „Die Altkleider-Branche hat einen schlechten Ruf, weil es viele illegale Sammlungen und schwarze Schafe gibt“, sagt Jobst. Auch dass der Handel mit billig verkauften Textilien aus Europa einheimische Produzenten in afrikanischen Ländern um den Lebensunterhalt bringt, beschäftigt ihn und lässt ihn handeln.

### **Klimaneutraler Container: Wiederaufforstungsprojekte in Äthiopien**

In Zusammenarbeit mit der [Welt-Wald-Klima-Initiative](#) und dem Unternehmen [CO2OL](#) entwickelte er einen klimaneutralen Container: „Wir haben ermittelt, wie groß der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck



eines Containers ist, also wieviel Kohlendioxid bei der Produktion freigesetzt wird. Um das zu kompensieren, können unsere Kunden CO<sub>2</sub>-Zertifikate in Höhe von zwölf Euro erwerben, mit deren Erlös Wiederaufforstungsprojekte in Äthiopien finanziert werden“, erklärt Jobst.



Auch Nachhaltigkeit ist ein Thema für Kai-Uwe Jobst. Das Plakat in der Kantine des Unternehmens weist auf das Wiederaufforstungsprojekt in Äthiopien hin. © WFB/Jörg Sarbach

### **Bereits 15 Hektar Wald gepflanzt**

Ihm geht es dabei nicht nur um Klimaschutz: „Durch die Aufforstung entstehen dort auch neue Jobs und eine neue Wertschöpfungskette. Wir wollen uns nicht freikaufen, sondern den Menschen Alternativen aufzeigen.“ Laut Jobst konnten durch JO-BA-Kunden inzwischen mehr als 15 Hektar Wald gepflanzt werden. „Vor allem in der Schweiz ist das Projekt der Renner. Allein 15.000 Bäume stammen von unseren Kunden aus der Schweiz.“

### **Soziale Projekte für Vereine und Schulen**

Aber auch Projekte vor Ort hat der 45-Jährige im Blick: So können bei der Aktion „Mein letztes Hemd für meinen Verein“ Sportvereine den Erlös von gespendeten Kleidern und Schuhen in ihre Nachwuchsarbeit investieren. In Bremen geht demnächst das Projekt „[Kleider machen Bildung](#)“ an den Start, bei der die JO-BA GmbH mit der Stiftung [Impuls Deutschland](#) und der Textilrecycling-Firma [FWS](#) kooperiert. An rund 50 Standorten im Stadtgebiet sollen Altkleider-Container aufgestellt werden. „Aus dem Erlös wollen wir soziale Projekte in Bremer Brenn-

punktschulen unterstützen“, erklärt Jobst. Für Berlin plant er bereits ein ähnliches Projekt. Das Motto: „Berliner sammeln für Berliner“. Der Erlös soll an Obdachlose gehen.

#### **Pressekontakt**

JO-BA GmbH, Telefon +49 421 - 41 00 44, E-Mail: [info@jo-ba.de](mailto:info@jo-ba.de)

**Autorin:** Melanie Öhlenbach

Den Artikel finden Sie online auf der WFB-Website unter: <https://wfb-bremen.de/de/page/stories/bremer-erfolgsgeschichten/von-der-kunst-eine-blechbox-in-szene-zu-setzen>

#### **Bilddownload**

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

**Foto 1:** [JO-BA Geschäftsführer Kai-Uwe Jobst mit Hund Luke, dem firmeneigenen Botschafter für Hundekot-Container. © WFB/Jörg Sarbach](#)

**Foto 2:** [JO-BA ist Deutschlands einziger Hersteller von Containern zur Kleidersammlung. © WFB/Jörg Sarbach](#)

**Foto 3:** [Die Container können nicht nur modular zusammengestellt werden, auch ein individuelles Design ist möglich. © WFB/Jörg Sarbach](#)

**Foto 4:** [Auch Nachhaltigkeit ist ein Thema für Kai-Uwe Jobst. Das Plakat in der Kantine des Unternehmens weist auf das Wiederaufforstungsprojekt in Äthiopien hin. © WFB/Jörg Sarbach](#)