

Hochschule Bremerhaven

Medienspiegel

Montag, 6. Februar 2023

Kontakt:

Hochschule Bremerhaven
Leitung Hochschulkommunikation
An der Karlstadt 8
27568 Bremerhaven
Telefon +49 471 4823-342
E-Mail: presse@hs-bremerhaven.de

Inhalt

Projekt „sH2unter@ports“ erforscht Wasserstoff-Rangierlok <i>Form-faktor.at</i> 31.01. <i>form-faktor.at/</i>	3
Rangierloks mit H2 betreiben <i>THB Täglicher Hafenbericht</i> 31.01. <i>Print S. 3</i>	5
Klimaneutrale Rangierloks für den Hafen <i>Weser Kurier</i> 03.02. <i>Print S. 16</i>	6
Endstation Schiffsfriedhof <i>Berliner Morgenpost</i> 03.02. <i>Print S. 8</i>	9
Frischer Wind für Bremen-Nord <i>Weser Kurier, Die Norddeutsche</i> 04.02. <i>Print S. 3</i>	11
Preis für Hochschulabsolventin <i>Nordsee-Zeitung</i> 06.02. <i>Print S. 7</i>	14
Bremerhavener Studentin Narin Ali gewinnt DAAD-Preis <i>Presseportal.de</i> 30.01. <i>presseportal.de/</i>	15

Projekt „sH2unter@ports“ erforscht Wasserstoff-Rangierlok

Form-faktor.at 31.01. form-faktor.at/



Der Rangierbetrieb am Bremer und Hamburger Hafen soll auf Wasserstoff umgestellt werden. © bremerports

Sechs Partner aus Wissenschaft und Wirtschaft haben sich in Deutschland zusammengetan, um die Implementierung von wasserstoffbetriebenen Rangierloks zu erforschen. Ziel ist, Rangierlokomotiven in Bremer und Hamburger Hafengebieten auf den Betrieb mit Wasserstoff umzustellen. Projektpartner sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb), das **Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven**, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen GmbH (IEKrW), Alstom, bremerports GmbH & Co. KG (bp) und die Hamburg Port Authority AöR.

Am Ende des Projekts sH2unter@ports soll ein konkreter Umsetzungsplan stehen. Dafür müssen zunächst die Anforderungen und Voraussetzungen für die Umstellung sowie das Umfeld für die Betankung ermittelt werden. Zudem gilt es Sicherheits- und Rechtsfragen zu klären.

Batteriebetrieb derzeit keine Option

Die Wasserstofftechnologie ist deshalb für den Rangierbetrieb interessant, weil im Unterschied zum Schienenpersonenverkehr im Hafenkontext eine Elektrifizierung durch Oberleitungen nicht möglich ist. Außerdem können Rangierloks aufgrund ihres hohen Energiebedarfs sowie der derzeit verfügbaren Energiedichte (noch) nicht mit Batterien betrieben werden.

Die im Wasserstoff gespeicherte Energie wird beispielsweise mit Brennstoffzellen oder direkte Verbrennung wieder in Strom umgewandelt. Es soll eine möglichst energieeffiziente Lösung gefunden werden. Wichtig in Bezug auf die Umweltfreundlichkeit ist, dass die Loks mit grünem Wasserstoff betankt werden.

Die Ergebnisse des Projekts sH2unter@ports sollen auch auf andere Häfen und Rangierbetriebe übertragbar sein. Die Projektpartner gehen davon aus, dass sich neben der umweltfreundlichen Umstellung des Rangierbetriebs weitere Perspektiven hinsichtlich infrastruktureller Änderungen für den Betrieb von Hafenanlagen mit grünem Wasserstoff eröffnen werden. Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt läuft voraussichtlich bis zum 31. Mai 2024 und

wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch das deutsche Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt. Das Projektvolumen beläuft sich auf über 1,2 Millionen Euro.

Rangierloks mit H₂ betreiben

THB Täglicher Hafenbericht 31.01. Print S. 3

Rangierloks mit H₂ betreiben

Wasserstoff-Verbundprojekt in bremischen und Hamburger Hafengebieten



Foto: Hasenpusch

Ziel CO₂-neutraler Hafen: Untersucht werden soll die Umstellung von Rangierloks auf Wasserstoffbetrieb

Unter dem Namen „sH₂unter@ports“ untersucht ein Forschungsverbund, wie sich der Betrieb der Rangierloks in bremischen und Hamburger Hafengebieten klimaneutral umsetzen lässt - und zwar durch eine Umstellung auf Wasserstoff. Das Projekt soll dazu beitragen, bis 2035 CO₂-Neutralität im Hafen zu erreichen.

Zu den Kooperationspartnern zählen die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), das Smart Mobility Institute der Hochschule Bremerhaven, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft der Hochschule Bremen, Alstom, Bremenports und die Hamburg Port Authority (HPA). Gemeinsam sollen Voraussetzungen und Anforderungen für die Umstellung von Rangierloks auf Wasser-

stoffbetrieb erforscht, die Bedingungen für die Betankung ermittelt sowie Sicherheits- und Rechtsfragen geklärt werden.

„Während der Schienenpersonenverkehr bereits überwiegend elektrifiziert ist und mit Ökostrom betrieben wird, können Rangierloks - speziell auch im Hafenkontext - nicht durch Oberleitungen elektrifiziert werden“, erklären die Projektpartner. Die leistungsstarken Rangierloks mit Batterien auszustatten sei angesichts ihres hohen Energiebedarfs nachteilig und aufgrund der verfügbaren Energiedichte, den Lebenszykluskosten und der Ladezyklen noch nicht möglich. Daher sei die Wasserstofftechnologie für den Rangierbetrieb interessant.

„Die Loks können mit grünem, klimaneutralem Was-

serstoff betankt werden. Die im Wasserstoff gespeicherte Energie wird zum Beispiel mit Brennstoffzellen oder durch direkte Verbrennung wieder in Strom umgewandelt. Dieser wird für den Antrieb der Lok genutzt - ganz ohne Oberleitungen“, teilen die Kooperationspartner mit. Das Vorhaben soll weitere Perspektiven für infrastrukturelle Änderungen beim Betrieb von Hafenanlagen mit Wasserstoff bieten.

Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt „sH₂unter@ports“ läuft bis zum 31. Mai 2024. Es wird im Zuge des „Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Das Projektvolumen beläuft sich auf mehr als 1,2 Millionen Euro. ■ bek

Klimaneutrale Rangierloks für den Hafen

Weser Kurier 03.02. Print S. 16

Klimaneutrale Rangierloks für den Hafen

Wie Antriebssysteme mit grünem Wasserstoff in Bremerhaven und Hamburg funktionieren können



Bis 2035 soll der Hafen in Bremerhaven klimaneutral sein. Geprüft wird jetzt, ob die Rangierloks künftig mit grünem Wasserstoff statt mit Diesel betrieben werden können – als ein Baustein auf dem Weg zu diesem Ziel. FOTO: BREMENPORTS

Bremerhaven. Auf der 126 Kilometer langen Strecke zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude fährt bereits ein Personenzug, der mit Wasserstoff angetrieben wird. Genau mit einem solchen Antriebssystem sollen irgendwann auch mal die Rangierloks angetrieben werden, die im Hafengebiet in Bremerhaven und in Hamburg im Einsatz sind. Bislang fahren die Loks mit Diesel. Genau davon will die stadtbremische Hafenmanagementgesellschaft Bremenports wegkommen. Der Betrieb mit Wasserstoff-Loks wäre ein weiterer Schritt in Richtung klimaneutraler Hafen.

Ein neues Verbundprojekt beschäftigt sich genau mit diesem Thema. Wie lässt

sich der Betrieb der Rangierloks im Hafen klimaneutral umsetzen? Diese Frage steht im Mittelpunkt. Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, scheint für dieses Vorhaben offenbar eine Alternative zu sein. Denn so wie beim Schienenpersonenverkehr, der bereits überwiegend elektrifiziert ist und mit Ökostrom fährt, könnten Rangierloks nicht betrieben werden, weil Oberleitungen im Hafenkontext nicht darstellbar sind.

Ebenso eignet sich auch ein Batterieantrieb nach den derzeitigen technischen Möglichkeiten noch nicht, weil die „verfügbare Energiedichte und die Ladezyklen nicht passend wären, um die leistungsstarken Rangierloks bedarfsgerecht anzutreiben und wirtschaftlich betreiben zu können“, sagt Holger Bruns, Sprecher von Bremenports.

Neben Bremenports sind am Verbundprojekt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH beteiligt, das **Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven**, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen GmbH, die Hamburg Port Authority und der französische Alstom-Konzern, der auch in Deutschland mehrere Standorte hat und Schienenverkehrsprodukte entwickelt und herstellt. Gemeinsam arbeiten die Projektpartner an dem Ziel, Rangierlokomotiven in Bremischen und Hamburger Hafengebieten auf den Betrieb mit Wasserstoff umzustellen.

1,2
Millionen Euro beträgt
das Projektvolumen insgesamt.

Von Alstom kommt auch der Wasserstoff-Personenzug, der im September eine Rekordfahrt hinlegte: Der Zug, normalerweise in Niedersachsen eingesetzt, knackte die 1000-Kilometer-Marke und schaffte insgesamt 1175 Kilometer auf dem Weg von Bremervörde ins bayerische Mühldorf am Inn – eine Reichweite üblicher Dieselzüge.

Dieses Wasserstoffmodell auch im Hafengebiet einzusetzen, wäre die einfachste Lösung, nur wären damit keine logistischen Schwergewichtstransporte möglich: „Es ist schon ein gewaltiger Unterschied, ob eine Lok drei Personenwaggons bewegt oder einen 750 Meter langen Containerzug ziehen muss“, so Bruns. Sicherlich werde das Projekt auf die technischen Möglichkeiten aufsetzen, die es bereits gebe. Man stehe bei der Entwicklung von Wasserstoffzügen aber noch ganz am Anfang. Und eine Rangierlok, die im Hafengebiet beispielsweise Steigungen mit viel Gewicht hinter sich schaffen müsse, habe ganz andere Anforderungen als eine Lok, die für Personenzüge eingesetzt werde.

Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Das Projektvolumen beläuft sich insgesamt auf mehr als 1,2 Millionen Euro. Das Projekt läuft voraussichtlich bis zum 31. Mai 2024.

2035
ist das Jahr, in dem der Hafen
klimaneutral sein soll.

Dieser Zeitraum sei notwendig, weil das Vorhaben sehr komplex sei, so Bruns. Es müssten die Voraussetzungen und Anforderungen für die Umstellung erforscht, die Bedingungen für die Betankung ermittelt sowie Sicherheits- und Rechtsfragen geklärt werden. Es gehe beispielsweise auch darum, die Wasserstoffbetankung so zu platzieren, dass perspektivisch auch Schiffe mit diesem Treibstoff versorgt werden könnten oder auch andere Verkehrsträger davon profitierten. Am Ende des Projektes solle ein konkreter Umsetzungsplan stehen, der auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtige.

Das große Ziel von Bremenports ist es, dass der Hafen bis 2035 klimaneutral ist. Um das zu erreichen, müsse jeder Bereich untersucht werden, so Bruns. Dieses Vorhaben soll einen wichtigen Schritt hin zur CO₂-Neutralität im Hafen leisten. Die Ergebnisse des Projekts „sH2unter@ports“ sollen auch auf andere Häfen und Rangierbetriebe übertragbar sein. Damit würde das Projekt insgesamt einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung dort leisten. Neben der klimafreundlichen Umstellung des Rangierbetriebs biete die Umstellung der Loks auf Wasserstoff eben auch weitere Perspektiven für infrastrukturelle Änderungen beim Betrieb von Hafenanlagen mit grünem Wasserstoff.

Klimaneutrale Rangierloks für den Hafen

Wie Antriebssysteme mit grünem Wasserstoff in Bremerhaven und Hamburg funktionieren können



Bis 2025 soll der Hafen in Bremerhaven klimaneutral sein. Geprüft wird jetzt, ob die Rangierloks künftig mit grünem Wasserstoff statt mit Diesel betrieben werden können – als ein Baustein auf dem Weg zu diesem Ziel.

VON PETER HANSGERKE

Bremerhaven. Auf der 120 Kilometer langen Strecke zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremerhaven und Buxtehude fährt bereits ein Personenzug, der mit Wasserstoff angetrieben wird. Genau mit einem solchen Antriebssystem sollen irgendwann auch mal die Rangierloks angetrieben werden, die im Hafengebiet in Bremerhaven und in Hamburg im Einsatz sind. Bislang fahren die Loks mit Diesel. Genau davon will die stadthafenische Hafenumgangsmittelgesellschaft Bremerports wegfürzen. Der Betrieb mit Wasserstoff-Loks wäre ein weiterer Schritt in Richtung klimaneutraler Hafen.

Ein neues Verbundprojekt beschäftigt sich genau mit diesem Thema. Wie läuft sich der Betrieb der Rangierloks im Hafen klimaneutral umsetzen? Diese Frage steht im Mittelpunkt. Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, scheint für dieses Vorhaben offenbar eine Alternative zu sein. Denn so wie beim Schienenpersonenzug, der bereits überwiegend elektrifiziert ist und mit Ökostrom fährt, klimaneutraler Rangierloks nicht betrieben werden, weil Überleitungen im Hafengebiet nicht darstellbar sind.

Ebenso eignet sich auch ein Batteriantrieb nach den derzeitigen technischen Möglichkeiten auch nicht, weil die verfügbare Energiedichte und die Ladegeschwindigkeiten nicht passen würden, um die leistungsstarken Ran-

gierloks leistungsgerecht anzusteuern und wirtschaftlich betreiben zu können“, sagt Holger Bruus, Sprecher von Bremerports.

Neben Bremerports sind am Verbundprojekt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH beteiligt, das Smart Mobility Institute an der Hochschule Bremerhaven, das Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen GmbH, die Hamburg Port Authority und der französische Alstom-Konzern, der auch in Deutschland mehrere Standorte hat und Schienenverkehrsprodukte entwickelt und

servierte im bayerische Mülldeponie am Innere Reichswald über die Dieselzüge.

Dieses Wasserstoffmodell auch im Hafengebiet einzusetzen, wäre die einfachste Lösung, nur wären damit keine logistischen Schwergewichtstransporte möglich. „Es ist schon ein gewaltiger Unterschied, ob eine Lok drei Personenzugwaggons bewegt oder einen 700 Meter langen Containerzug ziehen muss“, so Bruus. Sicherlich werde das Projekt auf die technischen Möglichkeiten abzielen, die es bereits gebe. Man stehe bei der Entwicklung von Wasserstoffloks aber noch ganz am Anfang. Und eine Rangierlok, die im Hafengebiet beispielsweise Steigungen mit viel Gewicht hinter sich schaffen müsse, habe ganz andere Anforderungen als eine Lok, die für Personenzüge eingesetzt werde.

Das Forschungs- und Entwicklungsprojekt wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Das Projektvolumen beläuft sich insgesamt auf mehr als 1,2 Millionen Euro. Das Projekt läuft voraussichtlich bis zum 31. Mai 2024.

Dieser Zeitraum sei notwendig, weil das Vorhaben sehr komplex sei, so Bruus. Es müssten die Voraussetzungen und Anforderungen für die Umstellung erbracht, die Bedingungen für die Betankung ermittelt sowie Sicherheits- und Rechtsfragen geklärt

werden. Es gehe beispielsweise auch darum, die Wasserstoffbetankung so zu platzieren, dass perspektivisch auch Schiffe mit diesem Treibstoff versorgt werden könnten oder auch andere Verkehrsträger davon profitieren. Am Ende des Projektes solle ein konkreter Umsetzungsplan stehen, der auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtige.

Das große Ziel von Bremerports ist es, dass der Hafen bis 2035 klimaneutral ist. Um das zu erreichen, müsse jeder Bereich untersucht werden, so Bruus. Dieses Vorhaben soll einen wichtigen Schritt hin zur CO₂-Neutralität im Hafen leisten. Die Ergebnisse des Projekts „elZug@ports“ sollen auch auf andere Häfen und Rangierbetriebe übertragbar sein. Damit würde das Projekt insgesamt einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung dort leisten. Neben der klimafreundlichen Umstellung des Rangierbetriebs biete es auch weitere Perspektiven für infrastrukturelle Änderungen beim Betrieb von Hafenanlagen mit grünem Wasserstoff.

1,2

Millionen Euro beträgt das Projektvolumen insgesamt.

2035

Ist das Jahr, in dem der Hafen klimaneutral sein soll.

Endstation Schiffsfriedhof

Berliner Morgenpost 03.02. Print S. 8

Endstation Schiffsfriedhof

Kreuzfahrtreedereien lassen immer mehr ausgemusterte Luxusliner in der Türkei verschrotten

Alia□ a/Berlin Von Niedersachsen ging es nach New York, Panama und Palermo. Die „Marella Dream“ war ein stolzer, weiß gestrichener Pott, drei Jahrzehnte lang erkundeten vergnügte Kreuzfahrttouristen auf ihr die Weltmeere. Sie hatten es gut an Bord: Mehrere Restaurants und Bars, Pools, Theater, Spielcasino, Einkaufszentrum – das in Papenburg gebaute Passagierschiff war eine schwimmende Kleinstadt mit Platz für 2400 Menschen. Auf ihrer letzten Reise war die „Marella Dream“ jedoch fast leer.

Sie führte ins Mittelmeer. Eine Minimalbesetzung steuerte den Luxusliner im vergangenen Sommer an die türkische Küste. Dort sorgen Heerscharen von mit Schneidbrennern ausgestatteten Arbeitern dafür, dass von dem Kahn nichts übrig bleibt. Es ist das traurige Ende eines majestätischen Schiffs, auf dem einst Kinofilme gedreht wurden. Der Touristikkonzern Tui hat es ausgemustert. Wegen Corona.

Endstation Ägäis: In der Stadt Alia□ a nördlich von Izmir befindet sich eine der größten Abwrackwerften der Welt. Die Bucht gleicht einem gigantischen Schiffsfriedhof, etliche Ozeanriesen liegen dort dicht an dicht wie verbeulte Kleinwagen auf einem Schrottplatz. Angestellte nehmen die ausgedienten Stahlkolosse auseinander, nicht nur die „Marella Dream“ ist ein Fall für den Hochofen. Gut so, findet der **Tourismusforscher Alexis Papathanassis von der Hochschule Bremerhaven**. Die in Alia□ a abgewrackten Veteranen seien größtenteils um die 30 Jahre alt und hätten eh irgendwann ersetzt werden müssen: „Das geschieht nun schneller wegen Corona. Das ist eine positive Entwicklung. Denn neuere Schiffe sind kosteneffizienter und umweltfreundlicher.“

Das Geschäft mit den schwimmenden Schrotthotels boomt: Mit der Pandemie begann im Frühjahr 2020 die größte Krise der Kreuzfahrtbranche. Schiffe durften nicht mehr fahren – und wenn, dann mit nur wenigen Passagieren. Einige Reedereien meldeten infolge der

Zwangspause Insolvenz an. Andere Reeder hielten durch, gaben aber Schiffe ab, um sich den Unterhalt zu sparen. „Infolge der Corona-Pandemie wurden einige ältere und weniger wirtschaftliche Schiffe aus den Flotten genommen“, berichtet der deutsche Geschäftsführer des internationalen Branchenverbands CLIA, Helge Grammerstorf, gegenüber unserer Redaktion. Er schätzt die Verluste des Sektors auf einen zweistelligen Milliardenbetrag.

2500 Arbeiter zerlegen die Schiffe in ihre Einzelteile

In Alia□ a freuen sie sich über volle Auftragsbücher. Vor der Pandemie seien nur selten Kreuzfahrtschiffe in die Werft gekommen, sagt der Abwrackunternehmer Kamil Önal – früher hätten seine Leute vor allem Fracht- oder Containerschiffe entkernt. Die Demontage eines Schiffes dauert ungefähr sechs Monate. Rund 2500 Arbeiter sind mit dem Abbau beschäftigt. Sie schrauben alles ab, was sich irgendwie zu Geld machen lässt – Stühle, Tische oder Schränke aus den Kabinen etwa werden an Hotels verkauft.



Ein Ende der Ausmusterungswelle ist nicht in Sicht. Gerade erst hat die Rostocker Reederei Aida Cruises angekündigt, Ende September ein weiteres Schiff abzugeben – es ist bereits das vierte seit Sommer 2021. Die relativ kleine „AIDAaura“ sei im Betrieb zu teuer, heißt es. Ob das Schiff ebenfalls in Alia□ a verschrottet wird, ist unklar: Aida gibt sich in Sachen Ausflottung zugeknöpft, eine Anfrage unserer Redaktion blieb unbeantwortet.

Haben Seereisen überhaupt eine Zukunft? Tourismusforscher Papathanassis prophezeit den Abschied von der klassischen Kreuzfahrt. Er erwartet, dass Reedereien künftig verstärkt auf sehr große Schiffe setzen. Die ermöglichen es den Unternehmen, die Kosten pro Passagier zu senken und mit zahlreichen Angeboten an Bord viel Umsatz zu generieren. „Die Rentabilität ist von fundamentaler Bedeutung“, sagt Papathana-

nassis. Wahrscheinlich werde die Entwicklung „hin zum amerikanischen Kreuzfahrtmodell gehen: mit weniger Landgängen, die Urlauber sollen so viel Zeit wie möglich auf dem Schiff verbringen“. Altgediente Kähne wie die „Marella Dream“ passen nicht mehr in die Zeit.

Endstation Schiffsfriedhof

Kreuzfahrtreedereien lassen immer mehr ausgemusterte Luxusliner in der Türkei verschrotten

Jonas Eriksenjäger

Aliağa/Berlin. Von Niederwuchsen ging es nach New York, Panama und Palermo. Die „Marella Dream“ war ein stütztes, weiß gestrichenes Ding, drei Jahrzehnte lang erkundeten vergrünte Kreuzfahrtskizzen auf ihr die Weltmeere. Sie hatten es gut an Bord: Mehrere Restaurants und Bars, Pools, Theater, Spielcasinos, Einkaufszentren – das in Papenburg gebaute Passagierschiff war eine schwimmende Kleinstadt mit Platz für 2400 Menschen. Auf ihrer letzten Reise war die „Marella Dream“ jedoch fast leer.

Sie fährte ins Mittelmeer. Eine Minimalbesatzung steuerte den Luxusliner im vergangenen Sommer an die türkische Küste. Dort sorgten Heerscharen von mit Schweißbrillen ausgestattetem Arbeiter dafür, dass von dem Kahn nichts übrig bleibt. Es ist das traurige Ende eines majestätischen Schiffs, auf dem eine Kinofilm gedreht wurden. Der Touristikkonzern Tui hat es ausgemustert. Wegen Corona.

Endstation Aliağa. In der Stadt Aliağa nördlich von Izmir befindet sich eine der größten Abwrackwerften der Welt. Die Bucht gleicht einem gigantischen Schiffsfriedhof, etliche Ozeanriesen liegen dort dicht an dicht wie verrostete Kleinwagen auf einem Schrottplatz. Angestellte nehmen die ausgemusterten Stahlkolosse auseinander, nicht nur die „Marella Dream“ ist ein Fall für den Hochofen. Gut so, findet der Tourismusforscher Alexis Papathanassis von der Hochschule Bremerhaven. Die in Aliağa abgewrackten Veteranen seien größtenteils um die 30 Jahre alt und hätten sich irgendwann ersetzt werden müssen: „Das geschieht nun schneller wegen Corona. Das ist eine positive Entwicklung. Denn neuere Schiffe sind kosteneffizienter und umweltfreundlicher.“

Das Geschäft mit den schwimmenden Schrotthotels boomt. Mit der Pandemie begann im Frühjahr 2020 die größte Krise der Kreuzfahrtbranche. Schiffe dürfen nicht mehr fahren – und wenn, dann mit nur wenigen Passagieren. Einige Reedereien möckelten Infolge der Zwangspause Insolvenz an. Andere Reederei hielten durch, gaben aber Schiffe ab, um sich den Unterhalt zu sparen. „Infolge der Corona-Pandemie wurden einige ältere und weniger wirtschaftliche Schiffe aus den Flotten genommen“, berichtet der deutsche Geschäftsführer des internationalen Branchenverbands CLIA, Helge Garmann, gegenüber unserer Redaktion. Er schätzt die Verluste des Sektors auf einen zweistelligen Milliardenbetrag.

2500 Arbeiter zerlegen die Schiffe in ihre Einzelteile

In Aliağa freuen sie sich über volle Auftragsbücher. Vor der Pandemie seien nur selten Kreuzfahrtschiffe in die Welt gekommen, sagt der Abwrackunternehmer Kemal Oral – früher hätten seine Leute vor allem Fracht- oder Containerschiffe entkernt. Die Demontage eines Schiffes dauert ungefähr sechs Monate. Rund 2500 Arbeiter sind mit dem Abbau beschäftigt. Sie schraben alles ab, was sich irgendwie zu Geld machen lässt – Stühle, Tische oder Schränke aus den Kabinen etwa werden an Hotels verkauft.

Ein Ende der Ausmusterungswelle ist nicht in Sicht. Gerade erst hat die Rostocker Reederei Aida Cruises angekündigt, Ende September ein weiteres Schiff abzugeben – es ist bereits das vierte seit Sommer 2021. Die relativ kleine „AIDAaura“ sei im Betrieb zu teuer, heißt es. Ob das Schiff ebenfalls in Aliağa verschrottet wird, ist unklar. Aida gibt sich in Sachen Ausflottung zurückhaltend, eine Anfrage unserer Redaktion blieb unbeantwortet.

Haben Seereisen überhaupt eine Zukunft? Tourismusforscher Papathanassis prophezeit den Abschied von der klassischen Kreuzfahrt. Er erwartet, dass Reedereien künftig verstärkt auf sehr große Schiffe setzen. Die ermöglichen es den Unternehmen, die Kosten pro Passagier zu senken und mit zahlreichen Angeboten an Bord viel Umsatz zu generieren. „Die Rentabilität ist von fundamentaler Bedeutung“, sagt Papathanassis. Wahrscheinlich werde die Entwicklung „hin zum amerikanischen Kreuzfahrtmodell gehen: mit weniger Landgängen, die Urlauber sollen so viel Zeit wie möglich auf dem Schiff verbringen“. Altgediente Kähne wie die „Marella Dream“ passen nicht mehr in die Zeit.

Ältere Schiffe wurden aus den Flotten genommen.

Helge Garmann
Geschäftsführer CLIA

Dicht an dicht liegen die Kreuzfahrtschiffe in der Abwrackwerft von Aliağa nördlich von Izmir, UNISTY/ISTAP, WOLFGANG/PA/SA



Text identisch oder in ähnlicher Ausprägung in diversen regionalen Print-Medien bundesweit, sowie online.

Frischer Wind für Bremen-Nord

Weser Kurier, Die Norddeutsche 04.02. Print S. 3

Frischer Wind für Bremen-Nord

Drei junge Beiratskandidaten erklären, was sie in ihren Stadtteilen ändern würden

Burglesum. Zusammen mit der Bürgerschaft werden im Mai auch die Beiräte in den Bremer Stadtteilen neu gewählt. Was auffällt: Nicht nur stellt die CDU mit der Nord-Bremerin Wiebke Winter eine junge Frau auf den Listenplatz zwei für die Bürgerschaftswahl – auch für die Beiratswahlen in Bremen Nord haben sich einige junge Leute auf die Listen setzen lassen. Was aber bewegt junge Menschen dazu, in den Beiräten mitmischen zu wollen?

Mit 19 Jahren für die CDU antreten



Johannes Hornhues:
(CDU, 19)

Johannes Hornhues (19 Jahre) steht am 14. Mai für die CDU auf der Liste für den Beirat Burglesum. Er tritt damit in die Fußstapfen seiner Eltern, die sich schon lange für die CDU im Bremer Norden engagieren. "Natürlich wurde ich da auch von meiner Familie beeinflusst", sagt Hornhues. "Mein jüngerer Bruder ist jetzt auch im Kinder- und Jugendbeirat aktiv. Da ich dafür zu alt bin, dachte ich, dass ich mich im Beirat einbringen könnte." **Momentan studiert er an der Hochschule Bremerhaven BWL**, möchte später einmal in die Unternehmensberatung oder ins Marketing – eine Politkarriere sieht der 19-Jährige also nicht in seiner Zukunft.

Neben der familiären Prädisposition spielte aber auch der Fußball eine große Rolle für seine Kandidatur. "Ich habe früher in Grohn und dann in Lesum Fußball gespielt. Die Fußballplätze waren damals schon schlecht", erzählt Hornhues. Im Wahlkampf und im Beirat möch-

te er sich deswegen für Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche einsetzen. Der 19-Jährige ist auf dem zehnten Listenplatz – seine Chancen direkt einen der 17 Sitze im Beirat zu ergattern sind demzufolge gering. "Ich fände es schon gut, wenn die Themen, für die ich mich einsetze, durch meine Kandidatur im Beirat landen", sagt Hornhues.

Seine engen Freunde fänden die Kandidatur des 19-Jährigen gut und mutig. "In der Uni oder im Tennisklub habe ich mir schon öfter mal was zu meiner Kandidatur anhören müssen – da heißt es dann auch, dass ich nur wegen meiner Familie für die CDU antrete", sagt Hornhues. "Das stimmt aber nicht. Ich habe meine eigene Meinung."

Kandidatur eine Frage der Zeit



Masko Tunc:
(SPD, 17)

Für das Umfeld von Masko Tunc (17) kam seine Kandidatur für den Beirat Blumenthal nicht überraschen, wie er berichtet. "Ich bin mit 14 Jahren den Jusos beigetreten und einige Monate später in die SPD – für mein Umfeld und mich war klar, dass es nur eine Frage der Zeit war, bis ich mich auf ein politisches Amt bewerbe", erklärt Tunc, der gerade eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann macht. Zu seinen Herzensprojekten zählt etwa die Integration im Stadtteil.

Die Begeisterung für Politik stammt sicherlich aus seiner Familie, die sehr politisch ist, so Tunc. "Auf Familienfeiern war Politik immer ein Thema", erinnert sich der 17-Jährige, der vor der Beiratswahl 18 Jahre alt werden wird. "Nach der letzten Beiratswahl war mir klar, dass wir etwas gegen rechts tun müssen. Und dass die Beiräte jünger werden müssen." Speziell weil Blumenthal Sanierungsgebiet ist, müssen – so der Auszubildende – junge Menschen in die Projekte im Stadtteil miteingebunden werden. Die Sanierungen von weniger schönen Wohngebieten fördern die Lebensqualität und erleichtern dann auch die Integration.

Eine Kandidatur für die Bürgerschaft hat er dieses Mal noch ausgeschlossen: "Das Amt könnte ich noch nicht ausfüllen und dafür müsste ich wahrscheinlich auch meine Ausbildung abbrechen", erklärt er. Für die Zukunft könne er sich aber eine Karriere in der Politik vorstellen.

Von den Linken zu den Grünen



Pascal Poolke:
(B'90/die Grünen, 22)

Pascal Poolke, 22 Jahre, Student der Wirtschaftsinformatik an der Universität Bremen, kandidiert wie Johannes Hornhues um einen Sitz im Beirat Burglesum. Allerdings für die Grünen. Zwar steht er auf Listenplatz fünf, aber auch er rechnet nicht mit einem direkten Einzug in den Beirat. "Ich glaube eher, dass ich es als Nachrücker in den Beirat schaffen könnte", so Poolke. Der 22-Jährige war bis vor Kurzem noch Mitglied einer anderen Partei, der Linken. "Nach dem russischen Angriff auf die Ukraine und wie die Partei damit umgegangen ist, bin ich ausgetreten", sagt Poolke. "Da ich aber sehr politikinteressiert bin und mich eben auch aktiv politisch engagieren wollte, habe ich mich mit einem Freund nach einer Partei umgeschaut, die zu unseren Interessen passt." Bei den Grünen fühlt sich der Student mittlerweile politisch zu Hause.

Für Poolke wäre ein Platz im Beirat eine Möglichkeit die politische Arbeit kennenzulernen: "Ich lege es jetzt zwar nicht drauf an, aber wenn mir die politische Arbeit gefällt und sich eine Chance bietet, würde ich eine Karriere in der Politik nicht ausschließen." Neben seinem generellen Interesse für Politik, spielte aber auch die Lebensrealität in seinem Stadtteil eine tragende Rolle für seine Kandidatur: "Ich lebe an einer stark befahrenen Straße, die sich in unmittelbarer Nähe zu zwei Schulen befindet. Weil die Straße lang und gerade ist, neigen Autofahrer dazu, sehr schnell zu fahren", erklärt der 22-Jährige. "Ich möchte mich dafür einsetzen, dass das eine verkehrsberuhigte Straße wird."

"Make Beirat young again"

Alle drei möchten die Perspektiven der jungen Menschen ihrer Stadtteile in den jeweiligen Beirat tragen. "Ich glaube, das ist auch sehr wichtig, wenn man sich den Altersdurchschnitt der Beiräte anschaut", sagt Poolke. Tatsächlich liegt der Altersdurchschnitt des sich noch im Amt befindenden Beirats in Burglesum bei rund 59 Jahren. "Da ist es dann auch kein Wunder, wenn die Interessen von jungen Leuten weniger Beachtung finden. Diejenigen, die zu einer bestimmten Gruppe gehören, können auch am besten Politik für eben diese Gruppe machen", findet Poolke.

Auch für Tunc in Blumenthal ist das durchschnittliche Alter der Beiräte zu hoch. "Das Motto für meinen Wahlkampf ist deshalb auch 'Make Beirat young again'", erklärt Tunc. "Ich möchte den jungen Leuten in Blumenthal zeigen, dass man etwas mit der Arbeit im Beirat bewegen kann und den jungen Menschen die Scheu davor nehmen, einen Antrag an den Beirat zu stellen."



Am 14. Mai wird im Land Bremen gewählt – für die Beiratswahl in Blumenthal und Burglesum haben sich drei jungen Kandidaten aufstellen lassen. (Symbolbild) FOTO: SEBASTIAN KAHNERT

Frischer Wind für Bremen-Nord

Drei junge Beiratskandidaten erklären, was sie in ihren Stadtteilen ändern würden

VON EKA HORNHAUSE

Burglesum. Zusammen mit der Bürgerschaft werden im Mai auch die Beiräte in den Bremer Stadtteilen neu gewählt. Was erfüllt: Nicht nur stellt die CDU mit der Nord-Bremerin Wiebke Winter eine junge Frau auf den Listenplatz zwei für die Bürgerstimmwahl – auch für die Beiratswahlen in Bremen-Nord haben sich einige junge Leute auf die Listen setzen lassen. Was aber bewegt junge Menschen dazu, in den Beiräten mitzumachen zu wollen?

Mit 19 Jahren für die CDU antreten

Johannes Hornhausen (19 Jahre) steht am 14. Mai für die CDU auf der Liste für den Beirat Burglesum. Er tritt damit in die Fußstapfen seiner Eltern, die sich schon lange für die CDU im Bremer Norden engagieren. „Natürlich werde ich da auch von meiner Familie beeinflusst“, sagt Hornhausen. „Mein jüngerer Bruder ist jetzt auch im Kinder- und Jugendbeirat aktiv. Da ich dafür so alt bin, dachte ich, dass ich mich im Beirat einbringen könnte.“ Momentan studiert

er an der Hochschule Bremerhaven BWL, möchte später einmal in die Unternehmensberatung oder ins Marketing – eine Politikkarriere sieht der 19-Jährige also nicht in seiner Zukunft.

Neben der familiären Prädilektion spielte aber auch der Fußball eine große Rolle für seine Kandidatur. „Ich habe früher in Groß- und dann im Lesum Fußball gespielt. Die Fußballspieler waren damals sechs bis acht, erzählt Hornhausen. Im Wahlkampf und im Beirat möchte er sich deswegen für Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche einsetzen. Der 19-Jährige ist auf dem nächsten Listenplatz – seine Chancen direkt einen der 17 Sitze im Beirat zu ergattern, sind dementsprechend gering. „Ich finde es schon gut, wenn die Themen, für die ich mich einsetze, durch meine Kandidatur im Beirat landen“, sagt Hornhausen.

Seine engen Freunde fänden die Kandidatur des 19-Jährigen gut und richtig. „In der Uni oder im Tennisclub habe ich mir schon öfter mal was zu meiner Kandidatur anhören müssen – da heißt es dann auch, dass ich nur wegen meiner Familie für die CDU antrete“, sagt Hornhausen. „Das stimmt aber nicht. Ich habe meine eigene Meinung.“

Kandidatur eine Frage der Zeit

Für das Umfeld von Malco Tunc (17) kam seine Kandidatur für den Beirat Blumenthal nicht überraschend, wie er berichtet. „Ich bin

mit 14 Jahren dem Jugendbeirat und einige Monate später in die SPD – für mein Umfeld und mich war klar, dass es nur eine Frage der Zeit war, bis ich mich auf ein politisches Amt bewerbe“, erklärt Tunc, der gerade eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann macht. Zu seinen Herzensprojekten zählt etwa die Integration im Stadtteil.

Die Begeisterung für Politik stammt sicherlich aus seiner Familie, die sehr politisch ist, so Tunc. „Auf Familienfeiern war Politik immer ein Thema“, erinnert sich der 17-Jährige, der vor der Beiratswahl 18 Jahre alt werden wird. „Nach der letzten Beiratswahl war mir klar, dass wir etwas gegen rechts tun müssen. Und dass die Beiräte jünger werden müssen.“ Speziell weil Blumenthal Sanierungsgebiet ist, müssen – so der Auszubildende – junge Menschen in die Projekte im

Stadtteil mitintegriert werden. Die Sanierungen von weniger schönen Wohngebieten fördern die Lebensqualität und erleichtern damit auch die Integration. Eine Kandidatur für die Bürgerschaft hat er dieses Mal noch ausgeschlossen. „Das Amt könnte ich noch nicht ausfüllen und dafür müsste ich wahrscheinlich auch meine Ausbildung abbrechen“, erklärt er. Für die Zukunft könne er sich aber eine Karriere in der Politik vorstellen.

Von den Linken zu den Grünen
Pascal Poiske, 22 Jahre, Student der Wirtschaftsinformatik an der Universität Bremen, kandidiert wie Johannes Hornhausen um einen Sitz im Beirat Burglesum. Allerdings für die Grünen. Zwar steht er auf Listenplatz fünf, aber auch er rechnet nicht mit einem direkten Einzug in den Beirat. „Ich glaube eher, dass ich es als Nachrücker in den Beirat schaffen könnte“, so Poiske. Der 22-Jährige war bis vor Kurzem noch Mitglied einer anderen Partei, der Linken. „Nach dem russischen Angriff auf die Ukraine und wie die Partei damit umgegangen ist, bin ich ausgetreten“, sagt Poiske. „Da ich aber sehr politisch interessiert bin und mich eben auch aktiv politisch engagieren wollte, habe ich mich mit einem Freund nach einer Partei umgesehen, die zu meinen Interessen passt.“ Bei den Grünen fühlt sich der Student mittlerweile politisch zu Hause.

Für Poiske wäre ein Platz im Beirat eine Möglichkeit die politische Arbeit kennenzulernen: „Ich lege es jetzt zwar nicht drauf an, aber wenn mir die politische Arbeit gefällt und sich eine Chance bietet, würde ich eine Karriere in der Politik nicht ausschließen.“

Neben seinem generellen Interesse für Politik, spielte aber auch die Lebensrealität in seinem Stadtteil eine mögliche Rolle für seine Kandidatur. „Ich lebe an einer stark befahrenen Straße, die sich in unmittelbarer Nähe zu zwei Schulen befindet. Weil die Straße lang und gerade ist, neigen Autofahrer dazu, sehr schnell zu fahren“, erklärt der 22-Jährige. „Ich möchte mich dafür einsetzen, dass das eine verkehrsberuhigte Straße wird.“

„Make Beirat young again“

Alle drei möchten die Perspektiven der jungen Menschen ihrer Stadtteile in den jeweiligen Beiräten tragen. „Ich glaube, das ist auch sehr wichtig, wenn man sich den Altersdurchschnitt der Beiräte anschaut“, sagt Poiske. Tatsächlich liegt der Altersdurchschnitt des sich noch im Amt befindenden

Beirats in Burglesum bei rund 59 Jahren. „Da ist es dann auch kein Wunder, wenn die Interessen von jungen Leuten weniger beachtet werden. Diejenigen, die zu einer bestimmten Gruppe gehören, können auch am besten Politik für eben diese Gruppe machen“, findet Poiske.

Auch für Tunc in Blumenthal ist das durchschnittliche Alter der Beiräte zu hoch. „Das Motto für meinen Wahlkampf ist deshalb auch ‚Make Beirat young again‘“, erklärt Tunc. „Ich möchte den jungen Leuten in Blumenthal zeigen, dass man etwas mit der Arbeit im Beirat bewegen kann und den jungen Menschen die Scheu davor nehmen, einen Antrag an den Beirat zu stellen.“



Johannes Hornhausen (CDU, 19)



Malco Tunc (SPD, 17)



Pascal Poiske (Bündnis 90/die Grünen, 22)



Am 14. Mai wird im Land Bremen gewählt – für die Beiratswahl in Blumenthal und Burglesum haben sich drei jungen Kandidaten aufstellen lassen. (Symbolbild) FOTO: SEBASTIAN KAHNERT

Preis für Hochschulabsolventin

Nordsee-Zeitung 06.02. Print S. 7

Preis für Hochschulabsolventin

Narin Ali erhält Auszeichnung für herausragende Leistung Studierender

Bremerhaven. 3.724 Kilometer – so groß ist die Entfernung zwischen der Hochschule Bremerhaven und der Universität Aleppo, an der die Lebensmittelingenieurin Narin Ali vor einigen Jahren ihr Studium begann. Später arbeitete sie dort als Dozentin. Aufgrund der gefährlichen Situation in ihrer Heimatstadt reiste Narin Ali 2015 nach Deutschland aus. In Bremerhaven angekommen, lernte sie schnell Deutsch, macht gerade ihren Master in Lebensmitteltechnologie und ist jetzt mit dem Preis des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) ausgezeichnet worden.

Rainer Benning, Professor für Lebensmitteltechnologie pflanzlicher Erzeugnisse, hat Narin Ali in dem Master-Seminar „Ausgewählte Aspekte LT (Lebensmitteltechnologie, Anm. der Red.) der pflanzlichen Rohstoffe“ kennengelernt und ist sich sicher: „Ich bin überzeugt, dass Frau Ali aufgrund ihrer bisher gezeigten fachlichen Leistungen und ihrer Persönlichkeit eine würdige Empfängerin des DAAD-Preises ist“, so Benning. Aus diesem Grund und aus



Narin Ali (rechts) nimmt Überglücklich die Urkunde von Hochschulrektor Prof. Dr. Dr. Alexis Papatnassis entgegen. Foto: Wabnik

Überzeugung habe ich sie empfohlen.“ Momentan steht er Narin Ali als Betreuer ihrer Masterarbeit zur Seite. Der Schreibprozess dauert dabei allerdings länger, als sie erwartet hat, da das praktische Arbeiten im Labor – in ihrem Fall das Kristallisieren von Honig – ein langwieriger Prozess ist.

Der Preis des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) wird jährlich für her-

ausragende Leistungen internationaler Studierender an deutschen Hochschulen vergeben. Die Mittel dafür stammen vom Auswärtigen Amt und das Auswahlverfahren an der Hochschule wird durch das International Office der Hochschule organisiert.

Die Verleihung des Preises berührte Narin Ali sichtlich: „Das hat mich richtig gefreut. Ich hatte Tränen in den Augen“, berichtet sie. „Dass jemand sieht, was ich mache – das finde ich echt toll.“ Mit dem Preisgeld (1.000 Euro) möchte sie gerne nach Abschluss ihrer Masterarbeit mit ihrer Familie verreisen.

„Narin Ali ist ein Preis für unsere Hochschule und unsere Stadt“, sagte Hochschulrektor Professor Dr. Dr. Alexis Papatnassis bei der Verleihung des Preises im Rahmen der Absolventen-Verabschiedung. „Sie ist der Beweis dafür, dass da, wo ein Wille, auch ein Weg ist.“

Allen, die auch etwas Großes erreichen wollen, rät die Studentin: „Niemand muss aufgeben. Immer weitermachen. Selbst, wenn es schwierig wird“, meinte sie. (pm/bel)

Bremerhavener Studentin Narin Ali gewinnt DAAD-Preis

Presseportal.de 30.01. presseportal.de/



3724 Kilometer – so groß ist die Entfernung zwischen der Hochschule Bremerhaven und der Universität Aleppo, an der die Lebensmittelingenieurin Narin Ali vor einigen Jahren ihr Studium begann. Später arbeitete sie dort als Dozentin. Aufgrund der gefährlichen Situation in ihrer Heimatstadt reiste Frau Ali 2015 nach Deutschland aus. In Bremerhaven angekommen, lernte sie schnell Deutsch, macht gerade ihren Master in Lebensmitteltechnologie und ist jetzt mit dem DAAD-Preis für internationale Studierende ausgezeichnet worden.

3724 Kilometer – so groß ist die Entfernung zwischen der Hochschule Bremerhaven und der Universität Aleppo, an der die Lebensmittelingenieurin Narin Ali vor einigen Jahren ihr Studium begann. Später arbeitete sie dort als Dozentin. Aufgrund der unsicheren und gefährlichen Situation in ihrer Heimatstadt reiste Frau Ali 2015 nach Deutschland aus. Hier angekom-

men, erlangte sie schnell erste Deutschkenntnisse und schließlich ihr C1-Niveau und half vielen Geflüchteten ehrenamtlich beim Hilfswerk Bremen. Dabei begleitete sie als Übersetzerin Wohnungssuchende, gab anderen Frauen aus Syrien Computerkurse und half Bekannten als Übersetzerin. Zwischen der Anerkennung ihrer Zeugnisse sowie des Führerscheins und der Wiederaufnahme des Studiums der Lebensmitteltechnologie an der Hochschule Bremerhaven brachte Narin Ali zwei Kinder auf die Welt.

Als der Masterstudiengang Lebensmitteltechnologie 2020 erstmalig an der Hochschule Bremerhaven angeboten wurde, freute sich die heutige Preisträgerin und nutzte die Chance, ihr Studium im März 2021 wiederaufzunehmen. Wie alle Neuankömmlinge kannte sich Narin Ali an der Hochschule anfangs natürlich noch nicht so gut aus, aber sie lernte schnell Studierende kennen, die ihr halfen. Durch ihr vorangegangenes Stu-

dium in Aleppo hatte sie bereits wichtige Fachkenntnisse erworben. Nur die spezifischen deutschen Fachbegriffe musste sie neu erlernen. Ihre Lebensrealität während des Studiums war im Vergleich zu ihren Mitstudierenden dabei jedoch eine andere: Als Mutter zweier kleiner Kinder hat sie sich oftmals pünktlich verabschieden müssen, statt abends mit feiern zu gehen und das Studierendenleben zu genießen. Bremerhaven gefällt ihr aber sehr gut: „Ich finde es richtig schön – klein und schön. Bremen ist groß, Hamburg ist riesig. Man verliert sich. In Bremerhaven fühlt man sich zu Hause.“

Rainer Benning, der Professor an der Hochschule Bremerhaven für Lebensmitteltechnologie pflanzlicher Erzeugnisse ist, hat Narin Ali in dem Master Seminar „Ausgewählte Aspekte LT (Lebensmitteltechnologie, Anm. der Red.) der pflanzlichen Rohstoffe“ kennengelernt und ist sich sicher: „Ich bin überzeugt, dass Frau Ali aufgrund ihrer bisher gezeigten fachlichen Leistungen und ihrer Persönlichkeit eine würdige Empfängerin des DAAD-Preises ist und habe sie aus diesem Grund und aus Überzeugung empfohlen.“ Momentan steht er Narin Ali als Betreuer ihrer Masterarbeit zur Seite. Der Schreibprozess dauert dabei allerdings länger als sie erwartet hat, da das praktische Arbeiten im Labor – in ihrem Fall das Kristallisieren von Honig – ein langwieriger Prozess ist.

Der Preis des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) wird jährlich für herausragende Leistungen internationaler Studierender an deutschen Hochschulen vergeben. Die Mittel dafür stammen vom Auswärtigen Amt und das Auswahlverfahren an der Hochschule Bremerhaven wird durch das International Office der Hochschule organisiert. Die Verleihung des Preises berührt Narin Ali sichtlich: „Das hat mich richtig gefreut. Ich hatte Tränen in den Augen. Das war richtig bedeutend für mich. Dass jemand sieht, was ich mache. Das finde ich echt toll.“ Mit dem Preisgeld möchte sie gerne nach Abschluss ihrer Masterarbeit mit ihrer Familie verreisen.

„Narin Ali ist ein Preis für unsere Hochschule und unsere Stadt. Sie ist der Beweis dafür, dass da, wo ein Wille, auch ein Weg ist“, sagte Hochschulrektor Prof. Dr. Dr. Alexis Papatthanassis bei der Verleihung des Preises im Rahmen der Absolvent:innenverabschiedung und würdigte damit den Weg, den Ali auf sich genommen hat.

Allen, die auch etwas Großes erreichen wollen, rät die herzliche Studentin: „Niemand muss aufgeben. Immer weitermachen. Selbst, wenn es schwierig wird.“ In Zukunft kann sie sich vorstellen, in der Produktentwicklung in der Lebensmittelbranche zu arbeiten. Besonders daran gefällt ihr das Entwickeln von Rezepturen und dass der Job abwechslungsreich ist. Sie schließt auch nicht aus, vielleicht ein eigenes Start-Up zu gründen. Im Norden Deutschlands hat sie ein zweites Zuhause gefunden. Eines Tages hofft sie jedoch, in ihre Heimatstadt zurückkehren zu können – das sei nicht nur ihr eigener Wunsch, sondern auch der ihres Mannes. Die Stadt, in der ihre Wurzeln liegen und wo immer noch ein Teil ihrer Familie lebt, „liegt mir am Herzen“.

Mit Begeisterung studieren, lehren und forschen – dafür steht die Hochschule Bremerhaven. In mehr als 20 praxisnahen und innovativen Studiengängen profitieren die rund 3.000 Studierenden von der engen Zusammenarbeit mit der regionalen Wirtschaft und modernen Lehr- und Lernansätzen. Die zahlreichen Forschungsaktivitäten der „Hochschule am Meer“ wurden bereits vielfach ausgezeichnet und unterstützen nachhaltige Entwicklungen in der Region und darüber hinaus.

Pressekontakt:
Hochschule Bremerhaven
Isabelle Epplé
An der Karlstadt 8
27568 Bremerhaven iepple@hs-bremerhaven.de
presse@hs-bremerhaven.de