

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Nationale Maritime Konferenz

KOORDINATOR JANECEK „Eine gigantische Chance für die maritime Branche“ ■ SEITE 2

ZDS-VIZEPRÄSIDENT JÜRGENS „Seehäfen sind der Wachstumsmotor der Schiene“ ■ SEITE 9

VSM-CHEF LÜKEN „Wir müssen mindestens um den Faktor zwei wachsen“ ■ SEITE 14

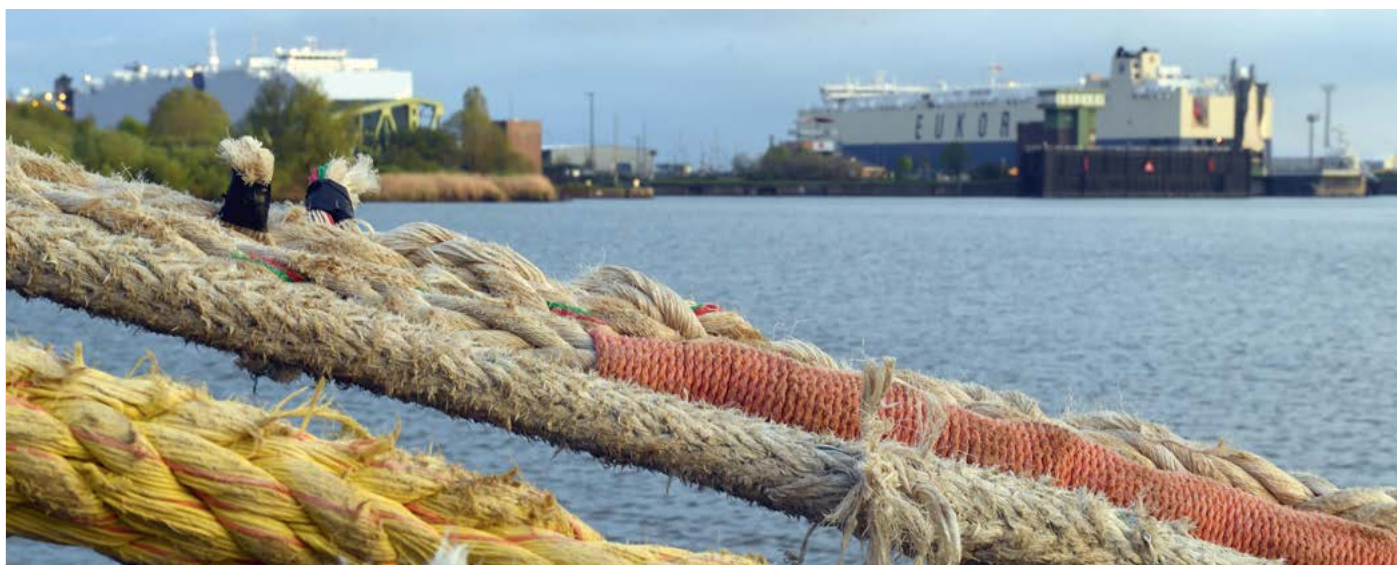


Foto: W. Scheer

Auf die Bremer ist Verlass: Der Zwei-Häfen-Stadtstaat hat Erfahrung mit der NMK. Bereits 2005 konnte an der Weser eine NMK ausgerichtet werden

In Bremen laufen alle Fäden zusammen

Zur 13. NMK werden in der Hafen- und Hansestadt 800 maritime Experten erwartet – Große Hoffnungen

Deutschlands kleinstes Bundesland Bremen kommt in diesen Septembertagen des Jahres 2023 ganz groß raus, wenn es um die maritime Branche geht.

Nach dem „Kapitänstag“, der am 1. September zum 56. Mal zelebriert wurde, und der 2. Lotsenkonferenz der Bundeslotsenkammer eine gute Woche später richtet Deutschlands maritimes Cluster jetzt den Blick auf die Nationale Maritime Konferenz, kurz NMK, in Bremen. Sie wird in diesem Jahr zum 13. Mal durchgeführt. Für Bremen ist es übrigens nicht die erste NMK. Die Premiere fand 2005 statt. Innerhalb der EU

ist eine maritime Großveranstaltung dieser Größe, dieses Zuschnitts und auch dieser inhaltlichen Tiefe und Breite übrigens einzigartig. Ja, man beneidet Deutschland bei unseren Nachbarn sogar darum. Die diesjährige NMK, zu der rund 800 Teilnehmer erwartet werden, fällt in eine Zeit des großen Umbruchs. Wir erleben täglich, was es heißt, eine „maritime Energiewende“ zu vollziehen.

Auf den Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, und sein Team warten zwei herausfordernde Tage. Deutschlands maritimes Cluster schaut auf Bremen. Und das ist gut so. ■ EHA

ANZEIGE

Up-to-date strategies for ensuring container ships safety

Safety Guidelines for Container Ships



ClassNK CHARTING THE FUTURE
www.classnk.com

„Eine gigantische Chance für die maritime Wirtschaft und die Schifffahrtsbranche“

Interview mit dem Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus Dieter Janecek im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz 2023

THB Ihr Aufgabenprofil ist breit gefächert - welche Punkte stehen aktuell ganz oben auf Ihrer Prioritätenliste?

Dieter Janecek Bei der maritimen Wirtschaft geht es um gesamtgesellschaftliche Interessen: Energieversorgung, Klimaschutz, Sicherstellung globaler Lieferketten. Seit dem Beginn meiner Amtszeit als Koordinator für maritime Wirtschaft ist es mir ein zentrales Anliegen, die Bedeutung und Vielfalt der Branche aufzuzeigen und gemeinsam an den politischen Rahmenbedingungen zu arbeiten, die es ermöglichen, die wirtschaftlichen Chancen der Zukunft zu nutzen. Die Offshore-Windenergie als Alternative zu fossilen Energieträgern ist ein sehr gutes Beispiel. Ich möchte dazu beitragen, dass die Offshore-Windenergie ihren zentralen Beitrag zum Gelingen der Energiewende leistet.

In welcher Form?

Es gibt etwa für die dringend benötigten Konverterplattformen weltweit nur sehr begrenzte Produktionskapazitäten. Für deutsche Werften und Zulieferer ergibt sich die Möglichkeit, neue Geschäftsfelder und Absatzmärkte zu erschließen. Auch durch den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft sehen wir für die maritime Industrie in Deutschland erhebliche Potenziale. Weitere Themen sind vor allem innovative Lösungen, etwa zur Dekarbonisierung der Seeschifffahrt, die wir vorantreiben müssen.

Sie wollen sich dafür einsetzen, so Ihr O-Ton, „dass Deutschland Weltmarktführer in den Zukunftsbranchen klimaneutrale Antriebstechnologien, Wasserstoffverarbeitung und beim Bau von Konverterplattformen“ für die Windindustrie wird. Wie soll das angesichts schrumpfender Werftkapazitäten, hoher



Foto: Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, Kaminski

Der studierte Politikwissenschaftler Dieter Janecek ist seit 2013 Mitglied des Deutschen Bundestages und seit dem 18. Januar 2023 Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus. Er gilt als erfahrener Wirtschaftspolitiker der Grünen. Als Bundestagsabgeordneter mit dem Schwerpunkt Wirtschaftspolitik setzt er sich nach eigenen Angaben seit Jahren für die sozial-ökologische Transformation ein und hat unter anderem die Themenfelder Industriepolitik, Energie- und Ressourceneffizienz und Mobilität betreut und vorangetrieben.

Kosten und des Fachkräftemangels gelingen?

Um die Entwicklung von klimaneutralen Antrieben in deutschen Werften und Zulieferbetrieben rasch voranzubringen, haben wir das Maritime Forschungsprogramm um einen neuen Schwerpunkt „MARITIME. zeroGHG“ erweitert. Hier können alle notwendigen technologischen Entwicklungen für eine klimaneutrale Schifffahrt gefördert werden. Dazu stellen wir jährlich zusätzlich 30 Millionen Euro bereit. Mit der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie werden wir die Voraussetzungen für einen Markthochlauf der Wasserstofftechnologien und den Ausbau der Elektrolysekapazität schaffen.

Sehen Sie, dass die mit der Energiewende verbundenen Investitionen das Potenzial haben, verlorengangene Kapazitäten in der Schiffbauindustrie wieder aufzubauen?

Dies Potenzial sehe ich in der Tat. Wir reden hier über eine enorme Wertschöpfung, die - wenn die Ansiedelung in Deutschland gelänge -, die Werftenindustrie stabilisieren und viele Arbeitsplätze schaf-

fen würde. Gleichzeitig ist aber auch wichtig, sich nicht ausschließlich auf ein Geschäftsfeld zu stützen. Werften sollen ihr Portfolio weiterhin möglichst breit aufstellen, um mit Veränderung am Markt besser umgehen zu können.

Die Offshore-Windenergie leidet daran, dass sich die Genehmigungsverfahren bis zu sechs, sieben Jahren hinziehen. Warum ist das so und wie können Sie die Verfahren beschleunigen?

Wir haben in dieser Legislaturperiode das Windenergie-auf-See-Gesetz reformiert - und zwar genau mit dem Ziel, den Ausbau der Offshore-Windenergie zu beschleunigen. Das Windenergie-auf-See-Gesetz legt jetzt fest, dass Planfeststellungen nur noch 18 Monate und Plangenehmigungen nur noch zwölf Monate dauern dürfen. Damit dauern Genehmigungen keine zwei Jahre.

Wie erreichen Sie das?

Das erreichen wir durch zahlreiche Beschleunigungsmaßnahmen in der Novelle: Bei voruntersuchten Flächen ersetzen wir das Planfeststellungsverfahren durch ein zügigeres Plangenehmigungsverfahren. Wir machen die

angesprochenen Vorgaben zur Dauer der Verfahren. Wir bündeln Umweltprüfungen und Beteiligungsrechte stärker.

Die Hafenhinterlandverkehre auf der Schiene stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen, so wartet beispielsweise die Strecke Hamburg-Hannover auf den Ausbau. Wie sieht hier der Austausch auf politischer Ebene aus, wie können Sie das Vorhaben beschleunigen?

Aus Sicht der Bundesregierung ist klar, dass ausreichende Kapazitäten für das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr auf dem heute schon hoch belasteten Korridor Hamburg-Hannover nur durch einen umfassenden Aus- und Neubau erreicht werden können. Die Entscheidung über dessen konkrete Ausgestaltung wird auf Basis der aktuell laufenden Prüfungen und Abstimmungen erfolgen.

Hinsichtlich des weiteren Vorgehens befindet sich der



Foto: DB AG

„Ausreichende Kapazitäten für das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr können nur durch einen umfassenden Aus- und Neubau erreicht werden“: Bauarbeiten im Streckennetz der Deutschen Bahn

Bund derzeit in Abstimmung mit dem Land Niedersachsen. Nach Auffassung des BMDV kann die in der Tat zum Teil kontrovers geführte Diskussion um den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit einem Maßnahmenpa-

ket konstruktiv und zielgerichtet fortgeführt werden, welches das BMDV dem Land Niedersachsen jüngst vorgeschlagen hat. Dieses umfasst die Umsetzung einer Generalsanierung (Hochleistungskorridor) der Bestands-

strecke Hamburg-Hannover, regionale Arbeitsgruppen (Dialogverfahren) sowie die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens und der Parlamentarischen Befassung des Deutschen Bundestages.

ANZEIGE

Mehr als ein Hafen.



duisport.de





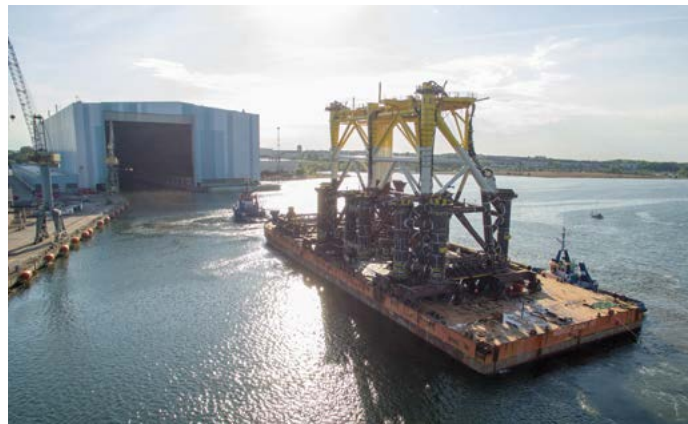


Was heißt das konkret?

Der Bund teilt die Auffassung des Landes Niedersachsen, dass die anstehende Generalsanierung Hamburg-Hannover als Chance genutzt werden sollte, möglichst viele kapazitätssteigernde Maßnahmen auf diesem schon heute überlasteten Streckenabschnitt umzusetzen. Das BMDV hat vor diesem Hintergrund dem Land Niedersachsen vorgeschlagen, eine Verschiebung der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Hannover auf 2029 zu prüfen, um einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf für die notwendigen planerischen Arbeiten zu ermöglichen. Unabhängig vom Zeitpunkt der konkreten Umsetzung werden die umfassenden im Zuge der Generalsanierung durchgeführten Modernisierungsarbeiten konkrete und spürbare Verbesserungen für die Reisenden bringen.

Die Zahl der deutschen Schiffe/unter deutscher Flagge schrumpft weiter und damit auch die Zahl von Auszubildenden, die einen Beruf in der Schifffahrt ergreifen möchten. Es geht hier namentlich um die duale Ausbildung in Gestalt des Schiffsmechanikers, aber auch die klassische Offiziersausbildung für den nautischen und technischen Bereich. Das führt schon jetzt zu einem eklatanten Fachkräftemangel. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um die Ausbildung und Kompetenzentwicklung von Seeleuten und Fachkräften in der maritimen Industrie allgemein zu unterstützen?

Zunächst einmal möchte ich betonen, dass die Anzahl der Auszubildenden und die Ausbildungsplätze rechtlich nicht unmittelbar an die Anzahl der Schiffe unter deutscher



„Weltweit nur sehr begrenzte Produktionskapazitäten für dringend benötigte Konverterplattformen“: Float out auf einer deutschen Werft

Flagge geknüpft ist. Ausbildung für deutsche Nachwuchskräfte, gerade auch zur Schiffsmechanikerin oder zum Schiffsmechaniker, fand wiederum im vergangenen Jahr auf 280 von 298 zugelassenen Schiffen statt, wovon lediglich 33 eine ausländische Flagge führten. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Zahl der Ausbildungsbetriebe 2022 von 39 auf 42 Betriebe wieder erhöht hat. Darunter übrigens zwölf Betriebe und Behörden des öffentlichen Dienstes.

Macht sich hier auch der Fachkräfte- und Nachwuchsmangel bemerkbar?

In der Tat ist es so, dass uns vermehrt unbesetzte Ausbildungsplätze durch die Reedereien gemeldet werden. Hier sehen wir unter anderem den Fachkräftemangel bereits in der Seeschifffahrt angekommen. Die Zahl der Bewerbungen für eine Ausbildung zur Schiffsmechanikerin oder zum Schiffsmechaniker lagen laut Zentraler Heuerstelle 2022 mit nur 30 eingegangenen Bewerbungen deutlich unter dem Vorjahr und mehr als zehn Prozent unter dem Niveau vor der Weltwirtschaftskrise. Dem gegenüber stand ein an die Zentrale Heuerstelle gemeldetes Angebot von 87 Ausbildungsplätzen.



„Portfolio breit aufstellen, um mit Veränderung am Markt besser umgehen zu können“: Stapellauf in Flensburg

Sie sind jetzt knapp neun Monate im Amt als maritimer Koordinator: Wie haben Sie diese facettenreiche Industrie bislang für sich erlebt, was hat Sie besonders begeistert, was macht Ihnen Sorgen?

Ich habe meine Aufgabe als neuer Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus im Januar mit großer Freude angenommen. Seit Übernahme des Amts war ich sehr viel an der Küste unterwegs, habe gute Kontakte zu den Landesregierungen aufgebaut, aber habe auch maritime Unternehmen in ganz Deutschland besucht. Ich freue mich sehr, dass es gelungen ist, schnell eine starke Vernetzung mit den vielfältigen Akteuren in der maritimen Branche zu erreichen. Mein Eindruck ist bisher sehr positiv.

... trotz der oft durch negative Meldungen geprägten Branche?

Wir kommen aus einer Vergangenheit, die in Teilen von Niedergang, insbesondere bei den Werften, gezeichnet war, und wir sehen hohe Investitionsbedarfe zum Beispiel bei der Infrastruktur. Doch derzeit entstehen überall neue Geschäftsfelder, eine gigantische Chance für die maritime Wirtschaft und die Schifffahrtsbranche. Jetzt geht es darum, gemeinsam die Zukunftschancen zu identifizieren und politisch voranzutreiben – von Offshore-Wind über innovativen Schiffbau, den Einsatz von Meerestechnik, der Fachkräftegewinnung oder den Häfen als Zentren der Energiewende ■ bo

Das Interview ist nur ein Auszug aus dem Gespräch, das THB-Sonderbeilagenredakteur Behrend Oldenburg mit Dieter Janecek führte. Die vollständige Version lesen Sie auf www.thb.info

ANZEIGE



maritimes cluster
norddeutschland

**Wir vernetzen. Wir unterstützen.
Wir begleiten Ideen bis zur Umsetzung.**

Das Maritime Cluster Norddeutschland fördert Innovationen und Kooperationen in der maritimen Branche und ist ein starkes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern.
www.maritimes-cluster.de | sh@maritimes-cluster.de (Geschäftsstelle Schleswig-Holstein)

Munitionsaltlasten-Bergung jetzt anpacken

Bundesverband Meeresmüll spricht von „tickender Zeitbombe“ – NMK hat das Thema auch auf der Agenda

Das Thema ist gesetzt: Auch auf der diesjährigen NMK räumen die Veranstalter der Frage Platz ein, wann, wie, wo zuerst mit welchen technischen und personellen Ressourcen und am Ende auch zu welchen Kosten die Beseitigung des deutschen Teils von Nord- und Ostsee von gefährlichen Munitionsaltlasten aus den beiden Weltkriegen des 20. Jahrhunderts erfolgen kann und soll.

Für Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsidentin Manuela Schwesig (SPD) beispielsweise ist es allerhöchste Zeit, bei der Bergung von Altmunition aus der auch und gerade für den Tourismus und die Fischerei so wichtigen Ostsee aufs Tempo zu drücken. „Wir müssen zügig gemeinsam mit der Bergung beginnen. Das ist eine große Aufgabe“, sagte sie unlängst auf einer Fachtagung in Wismar, an der Mitglieder des Ostseerats teilgenommen hat-



Tauchgang in ein hochbrisantes Umfeld: Vieles ist bekannt, doch es gibt immer wieder neue Funde von Altmunition aus den Weltkriegen

ten. Schätzungen gehen dahin, dass im deutschen Einflussbereich der beiden Nachbarmee- re weiterhin um die 1,6 Millionen Tonnen Munition lagern und darauf warten, geborgen und entsorgt zu werden.

Für Frank Schweikert, Geschäftsführer beim Bundes-

verband Meeresmüll e.V., ist das Thema im Wortsinne hochbrisant. Er sagt: „Munitionsaltlasten sind eine tickende Zeitbombe im Meer und müssen schnellstens entfernt werden.“ Damit das gelingt, führt der Bundesverband etwa auf seinem Forschungs-

schiff „Aldebaran“ in diesem Jahr verschiedene Exkursionen in vorher genau definierte Seegebiete durch. Das Ziel beschreibt Schweikert mit diesen Worten: „Mittels der Unterwasseraufnahmen unserer Tauchroboter werden Torpedos, Geschossköpfe und Munitionskisten aufgespürt und dokumentiert.“

Inzwischen liegen nicht nur umfangreiche Kenntnisse über die verschiedenen Munitionsverklappungsgebiete vor. Es gibt auch konkrete Technik-Konzepte, wie die gefährlichen Altlasten beseitigt werden könnten. TKMS und die German Naval Yards Kiel (GNYK) in Allianz mit einer Rheinmetall-Tochter haben entsprechende Konzepte ausgearbeitet. 2025 könnte eine Pionier-Plattform zur Verfügung stehen. Das Geld steht beim Bund bereit: rund 100 Millionen Euro. ■ EHA

Foto: Bundesverband Meeresmüll

ANZEIGE








FLEXIBEL & UNIVERSAL




17

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORTE IN
NORDDEUTSCHLAND UND SKANDINAVIEN

www.schrammgroup.de






 Brunsbüttel Ports GmbH



Großcontainerfrachter „Brussels Express“: Der Schifffahrtskonzern Hapag-Lloyd setzt bei seinem Flottenneu- und -umbau auf LNG und will damit den Kohlendioxidausstoß deutlich reduzieren

Foto: Hapag-Lloyd

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) steht zum aktuellen Beschluss des Umweltausschusses der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) zur Klimaneutralität in der Seeschifffahrt.

Die insgesamt 175 Mitgliedstaaten der IMO hatten sich im Juli nach intensiven Verhandlungen darauf geeinigt, die globale Schifffahrtsbranche bis 2050 zu dekarbonisieren,

Kurs Klimaneutralität

Reederverband steht zu den aktuellen Beschlüssen der IMO – Positive Bewertung der Emissions-Bepreisung ab 2027

und sich damit einer wichtigen Forderung der Schifffahrtsindustrie angeschlossen: „Es ist ein historischer Tag für die Schifffahrt“, sagt VDR-

Hauptgeschäftsführer Martin Kröger. „Die Staaten haben lange mit sich gerungen, um endlich zu einem wirkungsvollen Ergebnis zu kommen. Es ist nicht einfach, so viele verschiedene Länder und Regionen und ihre unterschiedlichen Interessen zu einem Ergebnis zusammenzuführen.“ Die IMO-Staaten hätten das Unmögliche möglich gemacht, alle Beteiligten hätten anerkannt, dass es keine Alternative zur Klimaneutralität gibt. „Auch wenn es für uns nicht einfach umzusetzen sein wird, wir freuen uns über dieses starke Signal zur Bekämpfung des Klimawandels“, so Kröger weiter.

Kernstück der Sitzung des IMO-Umweltausschusses war die Überarbeitung der IMO-Treibhausgasstrategie aus dem Jahr 2018. Diese sieht nun vor, dass eine Klimaneutralität

schon gegen 2050 erreicht werden soll, statt bisher erst zum Ende des Jahrhunderts. Die Schifffahrtsindustrie hatte sich schon länger für eine Verschärfung des Ziels eingesetzt.

In den langen IMO-Verhandlungen in den vergangenen Tagen wurde nach Ansicht des VDR schnell klar, dass einige Länder aufgrund ihrer geografischen Lage oder schwierigeren wirtschaftlichen Bedingungen nicht das gleiche

ANZEIGE



STORM
We are Service!

#NACHHALTIGKEIT

#EMISSIONSMINDERUNG

#RESSOURCENSCHONUNG

- INSTANDHALTUNG ALLER MOTOREN UND ANTRIEBE BIS 7.000 KW
- STORM-EYE®: MONITORING SERVICES
- MOTOREN- UND ERSATZTEILE IM TAUSCH

August Storm GmbH & Co. KG · www.a-storm.com

IMPRESSUM

Sonderbeilage № 11

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
№ 178 vom 14. September 2023

DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redaktion:

Behrend Oldenburg

Layout:

Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Lt.)

Anzeigenverkauf:

Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck:

Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

Tempo einschlagen wollen und können wie etwa die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die USA.

Um Bedenken der Entwicklungsländer zu adressieren, sollen deshalb nun beim Zeitpunkt des Erreichens der Klimaneutralität kleinere Abweichungen möglich sein. Zusätzlich wurden Zwischenziele definiert, wonach die Schifffahrt ihre Emissionen schon vor 2050 kontinuierlich und überprüfbar senken soll. Bis 2040 soll schon eine Reduktion um mindestens 70 Prozent erfolgen.

„Natürlich sind wir ungeduldig, wir brauchen Planungssicherheit und gleichzeitig kann der Klimaschutz nicht warten. Deswegen ist es ein enormer Fortschritt, endlich von der IMO ein wirkungsvolles internationales Bekenntnis zur Klimaneutralität zu haben. Der neue IMO-Beschluss ist so ambitioniert, wie wir uns das als Branche gewünscht haben – ein echter Meilenstein“, betont Kröger. „Jetzt müssen schnell die nächsten Schritte folgen. Wir brauchen Klarheit, auf welche konkreten Maßnahmen sich die Schifffahrtsindustrie in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einstellen muss.“

Neben der eigentlichen Treibhausgasstrategie bilden die sogenannten mittelfristigen Maßnahmen einen weiteren Schwerpunkt der IMO-Beschlüsse. Der IMO-Umweltausschuss hat sich in diesem Rahmen darauf geeinigt, dass eine Emissions-Bepreisung für die globale Schifffahrt 2025 beschlossen und 2027 in Kraft treten soll. Wie diese

150 Mitgliedsunternehmen aus unterschiedlichen Bereichen der Seeschifffahrt haben sich im VDR zusammengeschlossen

2050 soll das Jahr sein, in dem die Schifffahrt nach dem jüngsten Beschluss der IMO klimaneutral wird



Foto: VDR/Engel

Maßnahme genau aussehen wird, soll in den kommenden IMO-Verhandlungsrunden geklärt werden.

„Eine faire, weltweit gültige Treibhausgas-Abgabe im Wege einer Emissions-Bepreisung fördert nicht nur einen fairen internationalen Wettbewerb, sondern kann auch den Hochlauf alternativer Treibstoffe und neuer Antriebstechnologien ermöglichen. Dies stößt die Dynamik im Transformationsprozess an, die wir dringend brauchen“, ist Kröger überzeugt.

Der VDR-Hauptgeschäftsführer fordert zudem, die mittelfristigen Maßnahmen

„Natürlich sind wir ungeduldig, wir brauchen Planungssicherheit und gleichzeitig kann der Klimaschutz nicht warten. Deswegen ist es ein enormer Fortschritt, endlich von der IMO ein wirkungsvolles internationales Bekenntnis zur Klimaneutralität zu haben“

Martin Kröger
VDR-Hauptgeschäftsführer

nun rasch in der IMO weiterentwickeln: „Für uns sind Planungssicherheit und international einheitliche Wettbewerbsbedingungen das A und O. Wir unterstützen grundsätzlich eine Maßnahme zur Emissions-Bepreisung. Diese kann ein wirksamer Weg zu mehr Klimaschutz sein, aber dieser Weg muss international einheitlich gegangen werden. Wir können uns in der weltweit fahrenden Schifffahrt und für einen wirkungsvollen Klimaschutz keinen Flickenteppich regionaler Sonderwege leisten.“

Zudem wolle man auch nicht doppelt für die gleichen Emissionen zahlen. Deswegen brauche die Branche schnell Klarheit, wie eine Emissions-Bepreisung der IMO im Detail aussehen werde und wie bereits existierende Bepreisungsmodelle wie etwa das EU-Emissionshandelssystem in eine solche internationale Maßnahme integriert werden können.

Zum Hintergrund: Der VDR vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Der Verband wurde 1907 gegründet und hat sich 1994 mit dem Verband der Deutschen Küstenschiffseigner zusammengeschlossen. Er hat nach eigenen Angaben mehr als 150 Mitgliedsunternehmen aus unterschiedlichen Bereichen der Seeschifffahrt und vertritt damit den größten Teil der deutschen Handelsflotte. ■ bo

ANZEIGE

VEINLAND

VESSEL PERFORMANCE OPTIMIZATION

Performance - Cost-efficient - Environment

- ✓ Interactive Dashboard for easier fleet monitoring
- ✓ Automatic Bunker Report, useful data from sensor
- ✓ Web-based, highly customizable
- ✓ Cost, time & energy savings



Check out our Onboard Unit & WebOffice

VEINLAND GmbH | Pappelallee 19 | 14554 Seddiner See | +49 (33205) 26 97-0 | www.veinland.net

„Hafenpolitik ist eine fundamental wichtige Zukunftsaufgabe!“

Die BHV zieht bei der nationalen Hafenpolitik mit anderen Standorten an einem Strang – Masterplan soll für die Branche in Bremen neue Impulse setzen



von **Werner Pöser**

Unternehmer und Mitglied des Präsidiums der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung BHV

Die Hafen- und Logistikwirtschaft spielt im Bundesland Bremen eine äußerst wichtige Rolle und ist ein entscheidender Motor für die Wirtschaft der Region. Rund 40.000 Menschen arbeiten bei uns in dieser Branche – das entspricht der durchschnittlichen Einwohnerzahl einer Kreisstadt.

Die beiden Hauptanlaufstellen in Bremen sind die zentrumsnahen stadtbremischen Häfen und der Seehafen Bremerhaven an der Wesermündung. Er ist ein bedeutender Tiefseehafen am Eingang zur Nordsee und einer der wichtigsten Automobilumschlagplätze Europas. Beide

Hafenstandorte sind wichtige Drehkreuze für den Warentransport und bieten eine erstklassige Infrastruktur für den Handel.

Bremen hat sich zudem in den vergangenen Jahrzehnten zu einem wichtigen Logistikcluster entwickelt, das Unternehmen aus der gesamten Logistikbranche anzieht. Dazu gehören Speditionen, Logistikdienstleister, Anbieter von Logistikimmobilien und Technologieunternehmen, die innovative Lösungen für die Branche entwickeln.

Von der engen Zusammenarbeit zwischen diesen Unternehmen, der damit verbundenen Effizienz und Innovation profitieren weltweite Lieferketten. Hinzu kommen erstklassige Forschungs- und Bildungseinrichtungen, die sich auf Logistik und maritime Themen spezialisiert haben. Die Universität Bremen, das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), das BIBA – Bremer Institut für Pro-

40.000

Menschen arbeiten im Bundesland Bremen in der Hafen- und Logistikbranche

duktion und Logistik oder die Hochschule Bremerhaven mit ihren maritimen und logistischen Studienschwerpunkten sind nur einige Beispiele für Institutionen, die Forschung und Entwicklung in diesem Bereich vorantreiben und weltweit anerkannt sind.

„Auf dem Status quo wollen, können und dürfen wir uns nicht ausruhen“

Werner Pöser

Unternehmer und Mitglied des Präsidiums der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung BHV

Angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen setzen wir uns in dem Papier vor allem für einen „Masterplan Hafen und Logistik für das Land Bremen“ ein. Dieser Masterplan soll sowohl eine politische Handlungsempfehlung als auch einen umsetzungsorientierten Zeit- und Maßnahmenplan bilden und auf das bereits beschlossene Hafenentwicklungskonzept 2035 und den Gewerbeentwicklungsplan 2030 aufbauen.

Dabei gilt es, Schwerpunkte zu bilden und Stärken wie den Container- und Automobilumschlag, vor allem aber den für Bremen besonders wichtigen konventionellen Umschlag weiter auszubauen.

Zudem fordern wir den neuen Senat auf, sich zusammen mit den privaten Unternehmen aus der Hafen- und Logistikwirtschaft auf gemeinsame Ziele und Visionen zu verständigen, welche Rolle die bremischen Häfen in fünf, zehn und 20 Jahren haben sollen.

Ein weiterer wichtiger Punkt für uns ist eine deutlich verstärkte Hafenfinanzierung durch den Bund. Hier ziehen wir mit allen anderen Küstenländern an einem Strang. So habe ich mich besonders über die Ankündigung von Verkehrsminister Wissing gefreut, die er erst vor wenigen Tagen auf unserem traditionsreichen Bremer Kapitänstag gemacht hat: Er versprach, das Ziel der Bundesländer, die finanziellen Mittel für die Seehäfen angemessen zu erhöhen, zu unterstützen. Im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie sei er mit Hochdruck dabei, den bestmöglichen Weg und eine verbindliche Regelung zu finden, um der gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen gerecht zu werden. Hoffen wir, dass es nicht bei diesen Worten bleibt, sondern Taten folgen werden – im gemeinsamen Interesse des Seehafensstandorts Deutschland. ■ bo

Doch auf diesem Status quo wollen, können und dürfen wir uns nicht ausruhen. Im Gegenteil! Erst kürzlich haben wir daher zusammen mit fünf weiteren Wirtschaftsverbänden aus unserem Stadtstaat einen umfangreichen Zehn-Punkte-Forderungskatalog an die Politik vorgelegt. Darin appellieren wir an den mittlerweile neu gewählten Bremer Senat, die Hafenpolitik als „fundamental wichtige Zukunftsaufgabe“ wahrzunehmen.

HINTERGRUND: DIE BHV

Die BHV repräsentiert als Wirtschafts- und Interessensverband rund 220 überwiegend mittelständische Mitgliedsunternehmen aus der Logistik, Hafen- und Transportwirtschaft aus dem Großraum Bremen und Bremerhaven. Dazu organisiert die BHV unter anderem Vortragsabende im Hafenclub und neben dem gerade stattgefundenen Kapitänstag auch das Fachforum Projektlogistik.

ANZEIGE

Seehafen Stralsund
PORT OF STRALSUND

- ✓ maßgeschneiderte Umschlag- und Logistiklösungen im Bereich klassischer Stück- und Schüttgutladung
- ✓ direkte Anbindung an das deutsche Bahn- und Fernstraßennetz
- ✓ Zugang zu den europäischen Industrie- und Metropolregionen per Binnenschiff

Seehafen Stralsund GmbH
An der Werft 5, 18439 Stralsund
www.seehafen-stralsund.de

„Wir sind der Wachstumsmotor der Schiene!“

Die deutschen Seehäfen setzen trotz aller Hindernisse auf die Bahn – Anteil der Hinterlandverkehre soll am Gesamt-Gütertransport auf der Schiene auf 40 Prozent steigen – Interview mit ZDS-Vizepräsident Prof. Dr. Sebastian Jürgens

THB Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung heißt es, dass bis zum Jahr 2030 der Anteil der Schiene am gesamten deutschen Güterverkehr auf 25 Prozent steigen soll. Gleichzeitig geht der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, kurz ZDS, davon aus, dass der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamtdeutschen Güterverkehr auf der Schiene von gegenwärtig rund 33 auf über 40 Prozent im Jahr 2040 steigen wird. Wie soll das gelingen?

Sebastian Jürgens Wir müssen vor allem dem Eigentümer der Deutschen Bahn AG die Frage stellen, ob er Beschleuniger oder Bremsen für die Schienenverkehre ab der Kaikante der Seehäfen sein will. Die ambitionierten Zahlen haben Sie eben genannt. Die Schiene soll also gleichzeitig den erhöhten Anteil am Gesamt-Güterverkehrsaufkommen sowie die wachsenden Seehafen-Hinterlandverkehre schultern. Das wird eine Herausforderung ...

... gerade vor dem Hintergrund von Lok- und Personalmangel, von den zahlreichen Baustellen im Netz ganz zu schweigen. Der ZDS bezifferte die Investitionslücke auf jährlich rund zehn Milliarden Euro, allein um den Deutschland-



Foto: HHLA/Rätzke

takt in seiner Ur-Konzeption hinzubekommen. Um die angepeilten Verlagerungen auf die Schiene tatsächlich zu ermöglichen, ohne einen Güterverkehrsinfarkt zu verursachen, sind aus unserer Sicht insgesamt weitere 27 Milliarden Euro zu veranschlagen. Und da ist die Inflation der letzten beiden Jahre noch gar nicht mit drin. Doch mit Geld allein ist es nicht getan, es geht auch um eine vernünftige Organisation und Planung. Beides vermisste ich.

„Die Privaten machen es vor“: Container-Ganzzug im Seehafen-Hinterlandverkehr des Schienenlogistikers Metrans

25

Prozent soll bis zum Jahr 2030 der Anteil der Schiene am gesamten deutschen Güterverkehr betragen

Können Sie dazu ein Beispiel nennen?

Die Hauptprobleme haben Sie ja bereits genannt. Blicken wir doch mal auf den jahrelangen Ausbau der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen. Der Lkw-Verkehr ist dort trotzdem nicht zusammengebrochen, weil sich alle darauf vorbereitet haben. Uns wird seitens der Bahn immer erzählt, dass es einen Mangel an Lokomotiven und Lokführern gibt und die Infrastruktur stark erneuerungsbedürftig ist.

ANZEIGE

„MUNITION IM MEER“

Marine Kampfmittelbergung auf höchstem Niveau

www.eggers-kampfmittelbergung.de



Wichtiger Knotenpunkt für intermodale Verkehre: das Baltic Rail Gate am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde. Es wird demnächst massiv erweitert

Foto: LHG/BRG

Aber wir müssen zusehen, dass die Ware trotzdem ankommt. Das passiert im Bahnbereich so nicht mehr. Wir meinen, mit besserer Planung und Koordination würde es besser auch auf der Schiene funktionieren.

Wie ließe sich der Ressourcenmangel aus Ihrer Sicht beheben?

Die Bahn weiß doch: Es gibt x Baustellen, die y Umlei-

„Wir Seehäfen sehen uns als Wachstumsmotor der Schiene, um den sich die Bahn wieder viel stärker kümmern muss!“

Prof. Dr. Sebastian Jürgens

Vizepräsident des Zentralverbandes deutscher Seehafenbetriebe und Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft



Foto: LHG

ZUR PERSON

Prof. Dr. Sebastian Jürgens studierte an der Universität Hamburg und an der Ludwig-Maximilians-Universität in München Jura und Philosophie. Nach einem Forschungsstipendium in Sri Lanka promovierte Jürgens 1993 im Fach Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität. Nach seinem zweiten juristischen Staatsexamen war er zuerst in München und dann in Singapur in einer Anwaltskanzlei tätig, bevor er 1996 zu McKinsey & Company wechselte. In den Jahren 2002 bis 2008 war Jürgens bei der Deutschen Bahn AG zunächst als Leiter Strategieentwicklung und Organisation tätig und übernahm 2005 die Verantwortung für das Geschäftsfeld Intermodal. Von 2009 bis 2011 verantwortete er als Vorstand der HHLA die Segmente Intermodal und Logistik. Jürgens ist seit 1. Januar 2014 Geschäftsführer bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG und dort für die Bereiche Vertrieb und Betrieb verantwortlich. Als Honorarprofessor für Verkehrslogistik an der Technischen Universität Berlin lehrt er im Bereich Wirtschaft & Management, beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) ist er als Vizepräsident aktiv.

tungsverkehre erfordern. Hinzu kommt das erwartete Wachstum. Daraus muss sich eine Planung erstellen lassen, die den mittelfristigen Bedarf an Lokomotiven und Lokführern erlaubt. Dem Lkw-Unternehmer gelingt es doch auch, sich auf die vielen Herausforderungen einzustellen. Die Erwartungshaltung an die Bahn seitens der Seehäfen ist klar und deutlich: Sie muss endlich erkennen, dass sie allein wegen der Arbeiten an der Infrastruktur deutlich mehr Ressourcen braucht, diese auch konsequent beschafft und nicht immer nur sagt: „Geht nicht!“

Auch die Lkw-Verkehre leiden unter einem großen Fahrermangel.

Hier darf ich auf ein Zitat von Claus Ruhe Madsen, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, verweisen. Auf dem Schleswig-Holsteinischen Hafentag vor wenigen Wochen in Brunsbüttel sagte er mit einer wohlthuenden Prise Ironie: „Eigentlich müsste jeder Lokführer 10.000 Euro im Monat verdienen. Damit würden wir gleich zwei Probleme der Bahn lösen, nämlich den Personalmangel und die verschleppte Digitalisierung.“

Wir haben über Loks und Lokomotivführer gesprochen, wie bewerten Sie denn den Wagenpark der Bahn, Stichwort Standardisierung?

Hier bietet sich ein Vergleich der Verkehrsträger an. Schauen Sie einmal auf Schiffe oder Lkw, beide haben es geschafft, standardisierte Behälter für spezielle Kun-

denbedürfnisse auf den Markt zu bringen. Im Schienenverkehr gibt es dagegen eine Fülle von Waggons für alle möglichen Arten von Gütern. Da stelle ich mir die Frage, ob die auch alle sinnvoll und wirtschaftlich genutzt werden oder ob Investitionen in stärker standardisierte Behälter nicht sinnvoller wären.

Sie denken hier an den stark defizitären Einzelwagenverkehr der Deutschen Bahn?

Einzelwagen müssen wirtschaftlich gegen den Lkw fahren, das ist kein Selbstläufer. Da müssen die Rahmenbedingungen stimmen.

Was ist die Alternative?

Der Kombinierte Verkehr! Der rechnet sich ganz klar gegen den reinen Straßenverkehr. Aus meiner Sicht ist das ein System, das offensichtlich wettbewerbsfähig ist und Gewinne verspricht. Natürlich müssen dabei die letzten zehn, 20 Kilometer für die Zustellung immer noch auf der Straße gefahren werden. Aber der Kombinierte Verkehr ist doch in Summe das effizientere System, bei dem man viel mehr und flexibler mit den Mengen spielen kann und auch nicht mehr subventionsabhängig wäre.

Das haben private Schienenverkehrsanbieter längst erkannt.

Richtig. Es ist doch selbstverständlich, dass Unternehmen auf die profitablen Marktsegmente setzen. Das haben die Privaten längst erkannt. Worauf haben die sich konzentriert? Auf aufkommensstarke Ganzzugverbindungen

40

Prozent soll der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamt-deutschen Schienengüterverkehr im Jahr 2040 betragen

im Intermodalverkehr, Punkt zu Punkt.

Sollte sich die Deutsche Bahn also stärker an ihren privaten Mitbewerbern orientieren?

Der Eigentümer muss ein klares Bild entwickeln, was er von der DB erwartet. Jedes Unternehmen muss sich fragen, wenn es wirtschaftlich arbeiten will, wie Schwächen abgestellt werden können und wofür es sein Geld ausgeben möchte. Für die DB heißt das aus meiner Sicht: Wie kann man Ladung in bestehende, wirtschaftliche Systeme verschieben und so gleichzeitig das Angebot für die Kunden verbessern?

Sie haben vorhin auch von der fehlenden Planung gesprochen. Dabei gilt die Bahn als ein integrierter Konzern, dem es doch eigentlich möglich sein sollte, sich auf die Unzulänglichkeiten im Netz einzustellen. Warum funktioniert das nicht?

Gerade weil sich die Bahn als System darstellt, zieht das Argument nicht, dass die einen ihre Infrastruktur nicht hinbekommen und die anderen deswegen nicht fahren können - alle kommen dabei

„Die Erwartungshaltung an die Bahn seitens der Seehäfen ist klar und deutlich: Sie muss endlich erkennen, dass sie allein wegen der Arbeiten an der Infrastruktur deutlich mehr Ressourcen braucht, diese auch konsequent beschafft und nicht immer nur sagt: „Geht nicht!““

Prof. Dr. Sebastian Jürgens

aus einem Konzern, wohl-gemerkt. Es fehlt an einer abgestimmten Planung, da sind wir wieder beim Thema: Wenn ich jetzt schon weiß, dass in den Jahren 2027 und 2028 die Sanierung wichtiger Korridore ansteht, muss ich heute schon in die Vorbereitung gehen. Zumindest die existierenden Verkehre sind doch bekannt. Es muss möglich sein, die auch in Phasen der Baustellen am Laufen zu halten. Ganz zentral wird das Thema „funktionierende Umleiterverkehre“ sein. Hierzu gibt es noch eine Fülle von Fragen. Die bisherige Planung und Kommunikation gibt leider Anlass zu großer Sorge.

Um den direkten Draht zu den Seehäfen aufrecht zu halten, hat die Deutsche Bahn zumindest in der Vergangenheit Hafenaufträge für die Sparten Cargo und Netz benannt. Was ist aus dieser Verbindung geworden? Probleme, die Sie angesprochen haben, sollten sich doch über diese Kontakte regeln lassen.

In der Tat erinnere ich mich an die Zeiten, in denen es diese Hafenaufträge gab. Sie hatten ein gutes Standing in der Branche und innerhalb des Konzerns Zugriff auf die Vorstandsebene bis hin zu den Fachleuten. Die Hafenauftraggeber haben die Probleme in den Häfen, die uns bewegen, verstanden und das auch in ihre Organisation getragen. Früher war das bei DB Cargo eine Vollzeitstelle mit eigenem Büro, dann eine Teilzeitstelle und heute höre ich nichts mehr von dieser Position. Ebenso sieht es beim Netz aus. Schon merkwürdig, wenn man bedenkt, dass unsere Seehäfen Europas größte Güterbahnhöfe sind.

Welchen konkreten Rat geben Sie der Bahn für eine fruchtbare Zusammenarbeit mit den Seehäfen auf den Weg?

Wir Seehäfen sehen uns als Wachstumsmotor der Schiene, um den sich die Bahn und ihr Eigentümer wieder viel stärker kümmern müssen! Die Bundesregierung muss endlich die Seehäfen in den Fokus nehmen. ■ bo

OSWALD
POWER TO MOVE



WE BUILD

PM high torque motors
PM synchronous motors
AC induction motors
Torque range up to 800 kNm
Power range up to 4 MW

USED FOR

Direct drive main propulsion
PTI/PTO applications
Shaft generators
AHC winches
Hydro power plants
Flywheel energy storage



Benzstraße 12
D-63897 Miltenberg
+49 9371 9719 0
oswald@oswald.de



www.oswald.de



„No Shipping, no Shopping“

Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler vermisst den Rückhalt der maritimen Branche in der Politik – Ausbildungszahlen steigen wieder



von **Dr. Alexander Geisler**
Geschäftsführer im Zentralverband
Deutscher Schiffsmakler e. V.

„Bremen is calling“ und die maritime Branche folgt. Und das ist auch gut so, denn die Nationale Maritime Konferenz bietet nicht nur die Gelegenheit für einen direkten Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft, sondern auch für eine Lagebestimmung der gesamten Branche. Dies ist gerade nach den Erfahrungen, die wir in der Covid-Pandemie und nach Beginn des russischen Angriffskrieges machen durften, und mit Blick auf die Herausforderungen, vor denen die Branche steht, dringender denn je erforderlich. Denn wenn auch beim Aufbau der LNG-Importstruktur ein beeindruckendes Tempo vorgelegt wurde, ist es nicht gelungen, die zum Teil seit Jahren bestehenden Herausforderungen an anderer Stelle ebenso schnell einer Lösung zuzuführen.

Am deutlichsten wird dies bei einem Blick auf die Infrastruktur. Es sind sich zwar alle einig, dass den Häfen und der Schifffahrt eine herausragende Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung zukommt. Und es ist allgemein anerkannt, dass der Transport mit dem Schiff, gemessen am Volumen, die umwelt- und klimafreundlichste Transportart ist.

Wenn dies aber Konsens ist, müssten wir dann nicht alles tun, um die Schifffahrt reibungs- und störungsfrei zu organisieren? Warum lassen wir es denn zu, dass der Investitionshaushalt für die Wasserwege wie im letzten Haushalt de facto halbiert wird? Und auch wenn der neue Haushaltsentwurf wieder eine erfreuliche Mittelerhöhung für die Wasserstraße



Foto: VHBS

vorsieht, so ist dies zunächst nur eine Zahl. Ohne eine effiziente und leistungsfähige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die mit einem klaren Ziel vor Augen ihre Aufgabe erfüllt, wird es nur eine Zahl bleiben, da die Mittel nicht verbaut werden können.

Daher muss die Verwaltung nicht nur mit ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet werden, sondern auch gestrafft, neu strukturiert und von sachfremden Aufgaben entlastet werden. Nur dann wird sie ihre originäre Aufgabe, den Bau und Erhalt der maritimen Infrastruktur, effizient erfüllen können. Aber leider ist es immer noch einfacher, zwei Milliarden Euro für einen neuen Subventionstatbestand zu fordern, als eine

Feste Tradition: Im Haus Schütting erhalten die Bremer Schiffskaufleute nach erfolgreich bestandener Prüfung ihre Zeugnisse in einem besonders festlichen Rahmen

„Auffällig ist die steigende Zahl der jungen Menschen, die sich zunächst an Universitäten probieren und dann den Weg in die duale Ausbildung für Schiffskaufleute gefunden haben“

Dr. Alexander Geisler

Verwaltungseinheit neu zu gestalten und ihre Verfahren zu ändern. Es ist daher begrüßenswert, dass mit der Nationalen Hafenstrategie der Versuch unternommen wird, auch Schwachstellen zu analysieren und Lösungswege zu formulieren. Durch die Einbeziehungen der verschiedenen Akteure finden nun auch etliche Probleme aus der täglichen operativen Arbeit Eingang in die Hafenstrategie. Daher kann man diesen Prozess nur begrüßen.

Leider hat die maritime Branche in den letzten Jahren einiges an Rückhalt in der Politik und in der Bevölkerung verloren. Und in vielen Fällen ist dieses Verhalten geradezu bigott. Man protestiert gern gegen Kreuzfahrtschiffe im heimischen Hafen, fliegt

„Es ist an der Zeit, dass wir unser gemeinsames Bekenntnis zur maritimen Industrie, aber vor allem zur Schifffahrt, wirklich ernst nehmen“

Dr. Alexander Geisler

Geschäftsführer im Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V.

aber in die Karibik, um die Landschaft per Schiff zu erkunden. Man wettet gegen große Containerschiffe und die notwendigen Fahrtrinnenanpassungen, bestellt aber Quinoa aus Peru, Fleisch aus Argentinien, T-Shirts aus Vietnam, E-Autos aus China und Spielkonsolen aus Malaysia. Und in vielen Städten hätten die Wählerinnen und Wähler lieber eine Eigentumswohnung mit Hafenblick als einen Hafenbetrieb in der Nachbarschaft.

Darauf reagiert natürlich auch die Politik. Aber dieses kurzsichtige Denken muss sich ändern, auch wenn die damit verbundene Debatte anstrengend sein mag. Aber es ist eine notwendige Diskussion, eine Diskussion, die man aushalten muss. So ist es nämlich Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Emissions einsparungen, die die Handelsschifffahrt in den letzten Jahren erzielt hat, auf dem Einsatz von großen, modernen Schiffen beruhen. Das kann man mögen oder ablehnen, aber das ist Fakt.

Solange die Menschen in diesem Land Rohstoffe und Konsumgüter haben möchten, die vorrangig im Ausland produziert werden, benötigen wir Schiffe, die diese klimaschonend nach Europa

bringen. Oder kurz gesagt. „No Shipping, no Shopping!“.

Wenn diese Schiffe aber vor den Häfen warten müssen, weil die Wasserstraßen und seewärtigen Hafenzufahrten nur eingeschränkt nutzbar sind, werden Vorteile, wie sie beispielsweise moderne Schiffsdesigns bieten, nicht genutzt und unnötig Bunker verbrannt, also Emissionen produziert. Das kann nicht gewollt sein. Es ist an der Zeit, dass wir unser gemeinsames Bekenntnis zur maritimen Industrie, aber vor allem zur Schifffahrt, wirklich ernst nehmen. Wir müssen die notwendigen Mittel in die Hand nehmen und vor allem den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen sowie die Entbürokratisierung der mit dem Seetransport verbundenen Verwaltungsverfahren vorantreiben, um durch mehr Seetransporte zum Klimaschutz beizutragen.

Eine effiziente klimafreundliche Schifffahrt beruht auf einer leistungsfähigen maritimen Infrastruktur. Hierzu gehört es auch, dass die deutschen Häfen zukünftig als Hubs zum Bunkern alternativer Treibstoffe dienen. Bund und Länder sind daher aufgefordert, die für einen Multi-Fuel-Ansatz notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen in ihren Häfen zu schaffen und den Aufbau der nötigen Infrastruktur zu ermöglichen. Und gerade hier tun sich viele Länder entgegen allen Bekundungen zur Dekarbonisierung doch recht schwer. Auch hier ist ein Umdenken zwingend geboten. Daher ist es gut, dass Politik, Verwaltung und Wirtschaft sich zwei Tage Zeit nehmen, um miteinander Herausforderungen zu benennen und Lösungen zu diskutieren. Wir sollten uns darauf freuen.

Erfreulich ist auch, dass das Thema „Ausbildung“ eine größere Rolle auf der Konferenz spielen wird. Und zumindest für die Schifffahrtskaufleute gibt es wieder gute Nachrichten. Nach Jahren des Rückgangs gab es im Vorjahr eine Trendwende bei den Ausbildungszahlen. Und in diesem Jahr stieg die Zahl der Neuanmeldungen nochmals an, auf 214 (2022: 192; 2021: 178). Erfreulich ist dabei auch, dass der Frauenanteil wieder deutlich zulegte. Zwar ist das

Schifffahrtskaufleute

Neuanmeldungen im Jahr 2023

Land	Gesamt	Mann	Frau	Tramp	Linie
Bremen	23	15	8	5	18
Hamburg	137	84	53	61	76
Kiel	31	20	11	25	6
Leer	23	15	8	23	-
	214	134	80	114	100

Quelle: eigene Erhebung des ZVDS unter den Berufsschulen

Geschlechterverhältnis noch nicht ausgeglichen und es ist noch ein weiter Weg, bis wir an die Anmeldezahlen früherer Jahre anknüpfen können. Aber der Anfang ist gemacht. Auffällig ist die steigende Zahl der jungen Menschen, die sich zunächst an Universitäten probierten und dann den Weg in die duale Ausbildung für Schifffahrtskaufleute gefunden haben. Meistens war hierfür die direkte Ansprache mit Mitarbeitenden aus der Schifffahrt verantwortlich. Leider ist nicht jede Hochschule für die Idee offen, es

Ausbildungsbetriebe zu erlauben, unter Studienzweiflern für eine duale Ausbildung zu werben, weil man den Fortgang von Studierenden und den eigenen Bedeutungsverlust fürchtet. Die Länder wären daher gut beraten, ihre Hochschulen zu ermutigen, es zu zulassen, unter Studienzweiflern für eine duale Ausbildung in der maritimen Branche, beispielsweise als Schifffahrtskauffrau, zu werben. Die Zeiten, in denen Potenziale ungenutzt liegen geblieben sind, sollten vorbei sein. ■ bo

ANZEIGE

ENVOCONNECT

green focus on ports

Energiewende Hafen

Klimaschutz

Innovative Lösungen

Gemeinsam Zeichen setzen

Nachhaltig verbinden

Net-zero future

DIE PORT COMMUNITY KOMMT ZUSAMMEN

21. – 22. September, Bremerhaven

GREEN FOCUS

BREMEN BREMERHAVEN TWO CITIES, ONE PORT.

Jetzt teilnehmen: envoconnect.com

214

Junge Menschen haben sich in diesem Jahr für eine Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau/zum Schifffahrtskaufmann entschieden



von **Dr. Reinhard Lükens**
Hauptgeschäftsführer beim
Verband Schiffbau und
Meerestechnik e.V. (VSM)

„Müssen mindestens um den Faktor zwei wachsen!“

Schiffbauverband fordert Bundesregierung und EU auf, die enormen Wachstumsperspektiven der Branche zu ermöglichen

Leinen los, Kurs Wachstum! Unter diesem Motto fordert der VSM die Bundesregierung und die EU auf, endlich die Umsetzung der enormen Wachstumsperspektiven für die maritime Industrie in Deutschland zu ermöglichen.

Die Aufgaben sind gewaltig: Sparsame und saubere Handelsschiffe, Anlagen und Schiffe für erneuerbare Energie offshore, Rohstoffsicherung, nachhaltige Energieimport-Infrastruktur, eine leistungsstarke Marineflotte für die Landes- und Bündnisverteidigung, Sicherheit für den Schutz kritischer Infrastruktur auf und unter Wasser – die Liste ließe sich fortsetzen. Wie selten zuvor hat das zurückliegende Jahr ins Bewusstsein gerückt, welch hohen strategischen Wert die maritime Dimension hat – und wie groß unser Nachholbedarf ist. Deutschland hat verstanden, dass es Abhängigkeiten reduzieren, Risiken besser erkennen und vorbeugen und Fehler der Vergangenheit abstellen muss. Zur vielbeschworenen Resilienz gehört auch, die gewaltigen maritimen Herausforderungen in Europa selbst bewältigen zu können und Systemrivalen nicht durch Fehlanreize weiter zu stärken.

Die maritime Industrie in Deutschland muss in den nächsten fünf bis zehn Jahren mindestens um den Faktor zwei wachsen, damit sie einen angemessenen Beitrag zu den großen Aufgaben leisten kann. Sie ist bereit, Investitionen von über einer Milliarde Euro vorzunehmen, und wird dabei auch weiterhin überdurchschnittlich stark in die Ausbildung der Fachkräfte von Morgen investieren.

Nach Jahrzehnten der weitgehend ungehinderten Wettbewerbsverzerrung im internationalen Schiffbaumarkt kann mit dem Rückenwind hoher Bedarfe in Europa eine nachhaltige Trendwende eingeleitet werden. Das wird aber

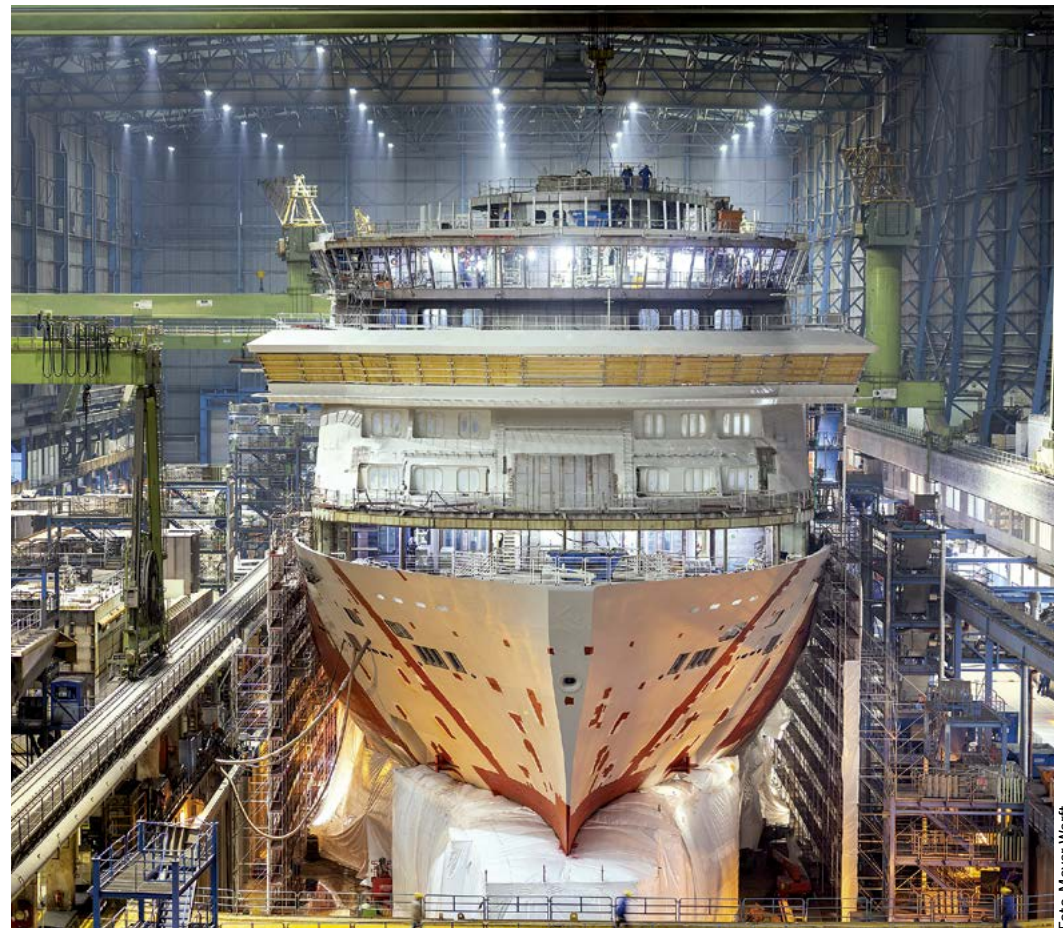


Foto: Meyer Werft

Schiffbau auf der Meyer Werft in Papenburg: Kreuzfahrtschiffe sind der zurzeit wichtigste zivile Markt der Branche

„Nach Jahrzehnten der weitgehend ungehinderten Wettbewerbsverzerrung im internationalen Schiffbaumarkt kann mit dem Rückenwind hoher Bedarfe in Europa eine nachhaltige Trendwende eingeleitet werden. Das wird aber nur gelingen, wenn Deutschland bereit ist, neue Wege zu gehen“

Dr. Reinhard Lükens
Hauptgeschäftsführer beim
Verband Schiffbau und
Meerestechnik e.V. (VSM)

nur gelingen, wenn Deutschland bereit ist, neue Wege zu gehen.

Entscheidende Voraussetzung für Wachstum sind Aufträge. Darum müssen die Kriterien für die Auftragsvergabe neu justiert werden:

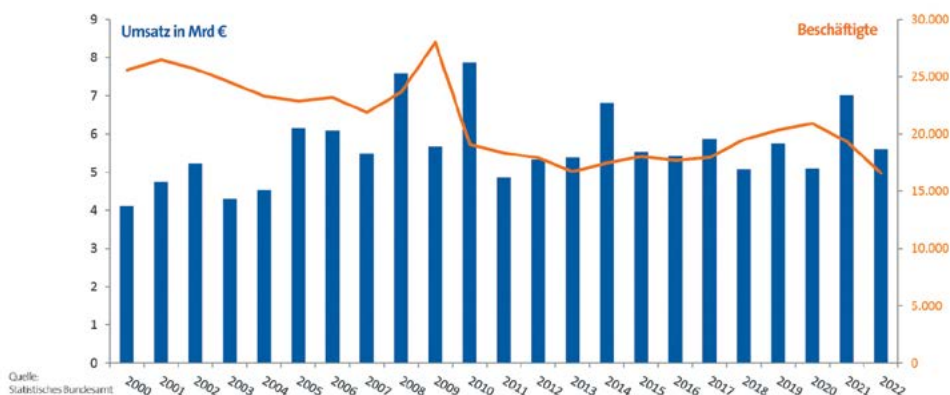
In der Handelsschifffahrt ist der Baupreis heute das mit Abstand wichtigste Entscheidungskriterium. Angebotspreise unterhalb der Gestehungskosten trotz Rekordnachfrage sind ein klares Indiz für Marktverzerrungen – für den Schiffbaumarkt seit Jahrzehnten prägend. Dabei beeinflussen die Kapitalkosten den Preis für die Transportdienstleistung kaum und sind volkswirtschaftlich unerheblich. Dies gilt umso mehr, da niedrige Baupreise einer technisch möglichen, deutlichen Verbesserung der Energieeffizienz entgegenstehen. Ein

konsequentes Flottenerneuerungsprogramm für Küstenverkehre innerhalb Europas, geknüpft an Wertschöpfung im Europäischen Binnenmarkt, kann dieses Marktversagen kompensieren. Anreize für eine maximal energieeffiziente Flotte sind zudem die beste Vorbereitung auf die kommende Vervielfachung der Energiekosten in der Schifffahrt und machen insbesondere die mittelständige Reedereiwirtschaft zukunftsfest.

Die Ausbauziele für die Produktion erneuerbarer Energie offshore sind nicht nur in Europa sehr ambitioniert. Für die dafür benötigten Schiffe und Anlagen sollte Europa nicht auch noch auf Drittländer angewiesen sein, sondern ausreichend eigene Produktionskapazitäten schaffen. Nur

BESCHÄFTIGTE UND UMSÄTZE DEUTSCHER WERFTEN

Ab 2007 Beschränkung auf Betriebe ab 50 Beschäftigte
(vorher 20 Beschäftigte)



„Aus Sicht des VSM ist die Nutzung von Rohstoffen aus dem Meer unvermeidlich, um die Abkehr von fossiler Energie zu realisieren. Wer die Meere schützen will, muss jetzt für möglichst hohe technische Nachhaltigkeitsstandards sorgen, die insbesondere deutsche Unternehmen entwickeln“

Dr. Reinhard Lükens

so stellen wir entsprechende eigene Fähigkeitsprofile und Verfügbarkeiten sicher. Auch hier gilt: Mäßig höhere Kapitalkosten sind mit Blick auf die Stromgestehungskosten unbedeutend. Die Vorteile durch heimische Wertschöpfung, insbesondere auch sicherheitstechnischer Art, überwiegen bei Weitem. Dem muss über entsprechende Rahmenbedingungen in Deutschland und auf EU-Ebene konsequent Rechnung getragen werden.

Deutschland wird auch weiterhin Energieimportland bleiben. Den Vorschlag des Seeheimer Kreises, den staatlichen Zugriff auf entsprechende Transportkapazitäten zu sichern, um sich dadurch einer Erpressbarkeit zu entziehen, unterstützt der VSM. Der Staat ist auch heute schon Eigen-

tümer von zivilen Schiffseinheiten, die er zum Teil durch private Reedereien betreiben lässt. Weitere staatliche Aufgaben durch eine eigene Flotte zu erfüllen ist dann sinnvoll, wenn entsprechende Tonnage nicht oder nicht zuverlässig durch Marktteilnehmer bereitgestellt wird. Japan nutzt das Modell der zeitlich befristeten „Co-Ownership“ als Instrument der Wirtschaftsförderung und Resilienzsteigerung.

Ein besonderes Themenfeld sind die Beschaffungsprozesse für die Deutsche Marine. Bisher ist nicht festzustellen, dass die Zeitenwende die Situation mit Blick auf die Ausstattung der Marine verändert hat. Konkrete kurzfristig umzusetzende Beschaffungspläne, unter grundsätzlicher umfassender Berücksichtigung

der verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologie Marine-schiffbau und der nationalen Versorgungssicherheit, sind nicht zu erkennen.

In den derzeit wichtigsten zivilen Märkten der deutschen Schiffbauindustrie, Kreuzfahrtschiffe und Yachten, werden die Aussichten grundsätzlich optimistisch beurteilt. Um die weltweite Technologieführerschaft deutscher Hersteller in diesen Teilsegmenten nicht zu unterminieren, dürfen sich die Rahmenbedingungen jedoch nicht verschlechtern. Insbesondere marktgerechte Finanzierungsinstrumente müssen vollumfänglich erhalten bleiben und dürfen nicht einer ideologisierten Debatte zum Opfer fallen.

Das gilt auch für den Meeresbergbau. Deutschland hat

bei der Internationalen Meeresbodenbehörde ISA eine „vorsorgliche Pause“ beim Tiefseebergbau gefordert und erklärt, bis auf Weiteres keine Anträge auf kommerziellen Abbau von Rohstoffen in der Tiefsee zu unterstützen. Aus Sicht des VSM ist die Nutzung von Rohstoffen aus dem Meer unvermeidlich, um die Abkehr von fossiler Energie zu realisieren. Wer die Meere schützen will, muss jetzt für möglichst hohe technische Nachhaltigkeitsstandards sorgen, die insbesondere deutsche Unternehmen entwickeln.

Die Perspektiven für die deutsche Schiffbauindustrie sind hervorragend. Ein klarer Kurs Richtung Wachstum steht an. Ist die Politik bereit für „volle Kraft voraus“? ■ bo

ANZEIGE



...eine effiziente Infrastruktur
ist Klimaschutz...!

**NO SHIPPING,
NO SHOPPING**

www.schiffsmakler.de

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopenstehl 15 | 20095 Hamburg | info@schiffsmakler.de | +49 40 32 60 82 | www.zvds.de

Aushängeschild für Wissenschafts- und Schiffbaustandort Deutschland

Forschungsprojekte der „Coriolis“ drehen sich um die Energiewende – Neubau kostet 13,5 Millionen Euro

„Leinen los!“ heißt es für den Neubau der „Coriolis“ auf der Lauenburger Hitzler-Werft zwar derzeit noch nicht – aber wenn das kürzlich mit einem Stapelhub zu Wasser gelassene Forschungsschiff für das Geesthachter Helmholtz-Forschungszentrum Hereon 2024 in Fahrt geht, dann ist es die modernste Plattform aller Forschungseinrichtungen weltweit.

An Bord der 30 Meter langen „Coriolis“ gibt es jede Menge Hightech, damit die Wissenschaftler der verschiedenen Fachrichtungen auf Flüssen sowie auf Nord- und Ostsee ihre Arbeit erledigen können. „Die ‚Coriolis‘ kombiniert interdisziplinäre Spitzenforschung und ist mit ihrem innovativen Antriebskonzept ein Wegbereiter zur klimaneutralen Schifffahrt“, erklärte Prof. Matthias Rehahn, wissenschaftlicher Geschäftsführer des Hereon, anlässlich des Stapelhubes. Neben der dreiköpfigen Besatzung der „Coriolis“ können bis zu zwölf Wissenschaftler mitfahren.

Zur Ausstattung gehören für vielseitige Forschungsreisen auf einer Fläche von 47 Quadratmetern ein Nass- und Trocken- beziehungsweise E-Labor sowie ein Labor für die Wasserstoffforschung. Eine vom Hereon schon vor Jahren entwickelte „FerryBox“, die montiert werden soll, misst dabei unterwegs kontinuierlich physikalische, chemische und biologische Parameter, wie Sauerstoffkonzentration, Salzgehalt, Temperatur oder pH-Wert des Wassers.

Um die Güte der bereiten Gewässer allen Interessierten mitteilen zu können, wird auf der derzeit von den Wissenschaftlern aus Geesthacht genutzten „Ludwig Prandtl“ bereits ein innovatives Dashboard erprobt. Darüber soll ein Großteil der Forschungsdaten auf einer öffentlich einsehbaren Anzeige in Echtzeit abrufbar sein.

Das in enger Zusammenarbeit mit dem Helmholtz Coastal Data Center (HCDC) entwickelte System soll ne-



Foto: Timo Jann

Soll ab 2024 das modernste Forschungsschiff der Welt sein: die jetzt auf der Hitzler-Werft gewasserte „Coriolis“

30

Meter lang ist die „Coriolis“



Live-Daten vom Vorgängerschiff der „Coriolis“, der „Ludwig Prandtl“

<https://hub.hereon.de/portal/apps/dashboards/3b053237c8e54561b309d4b148b30dc5>

ben meteorologischen Informationen, der Schiffsposition und der Geschwindigkeit in Zukunft auch Daten über den Antrieb live verfolgbar zeigen, darunter sind beispielsweise der Ladezustand der Batterien, die Drehzahl der Propeller und sogar der Wasserstofffluss in die Brennstoffzelle. Schon jetzt sind einige Werte von der „Ludwig Prandtl“ live online im Web abrufbar (siehe QR-Code).

Als weltweit erstes Schiff kombiniert das Spezialschiff an Bord Küsten-, Werkstoff-, Membran- und Wasserstoffforschung, alles Arbeitsschwerpunkte des Hereon. Natürlich werden die Küstenforscher den Neubau nutzen, um damit in ihre eigentlichen Tätigkeitsgebiete fahren zu können. Indes ist für die Werkstoffforscher die Nutzung der Brennstoffzelle entscheidend. Sie soll mit Wasserstoff gespeist werden. Der kommt allerdings nicht wie üblich in flüssiger Form, sondern als Pulver zum Einsatz. Den Speicher aus Metallhydriden haben die Materialforscher des Hereon, die seit Jahren an dieser Technologie arbeiten, bisher nur

im kleinen Maßstab genutzt. Nun wollen sie mit Partnern aus der Industrie Erfahrungen sammeln. Und die Membranforscher sind am Start, weil ihre Technik helfen wird, Schadstoffe aus den Abgasen zu filtern, sobald der Dieselmotor läuft.

Hintergrund: Die „Coriolis“ ist knapp 30 Meter lang, acht Meter breit und hat einen Tiefgang von 1,6 Metern. Der Rumpf und die Aufbauten wurden in Stahlbauweise gefertigt. Gewicht beim Stapelhub: 125 Tonnen modernster Schiffbau.

13,5 Millionen Euro investieren der Bund und die am Hereon beteiligten Länder in den Neubau und fördern damit über die Forschung die Technologieführerschaft deutscher Unternehmen.

Die an Bord der „Coriolis“ geplanten Forschungsprojekte sollen einen wichtigen Beitrag für die Energiewende leisten, etwa bei der Erforschung von Klimawandel-Folgen in der Ostsee und der Erprobung von erneuerbar erzeugtem Wasserstoff als Antriebstechnologie. ■ tja/bo



Foto: Meyer Werft

Auf den deutschen Werften arbeiten erstmals seit vier Jahren wieder mehr Menschen als im Vorjahr

Beschäftigungsoffensive für den Schiffbau gefordert

IG Metall Küste legt Umfrage vor – Zahl der Beschäftigten auf den Werften steigt um 3,6 Prozent auf über 15.000, Ausbildungsquote sinkt jedoch

Im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz hat die IG Metall Küste eine Beschäftigungs- und Standortoffensive für die Werften gefordert. Nach Ansicht der Gewerkschaft ist der Schiffbau von strategischer Bedeutung für Energieversorgung, Handel und Sicherheit, die es wieder auszubauen gelte.

„Wann, wenn nicht jetzt, geben wir dem Schiffbau die Zukunft, die die Beschäftigten verdient haben?“, sagte Daniel Friedrich, Bezirksleiter der IG Metall Küste, bei der Vorstellung der 33. Schiffbaumfrage in der vergangenen Woche. „Ob Zeitenwende, Offshore oder besserer Klimaschutz im globalen Handel: Wenn man es richtig macht, dann hat der Schiffbau in Deutschland und Europa mehr Zukunft, als mancher denkt.“

Die Agentur AgS Consulting hat für die Studie im Auftrag der Gewerkschaft Betriebsräte von 46 Werften in den fünf

norddeutschen Bundesländern befragt. „Es ist alles für eine gute Zukunft da: qualifizierte Belegschaften, technologisch spezialisierte Werften und Zulieferer. Was wir brauchen, ist eine intelligente, aktive Industriepolitik und Unternehmen, die in die Zukunft investieren.“

Erstmals seit vier Jahren ist die Zahl der Beschäftigten auf den deutschen Werften wieder gestiegen – auf aktuell 15.028, was einem Plus von 3,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Während der Passagierschiffbau infolge der Corona-Pandemie eingebrochen ist, wächst die Bedeutung des Marineschiffbaus. Fast die Hälfte aller Beschäftigten entfällt inzwischen auf diesen Bereich. Mit Thyssenkrupp Marine Systems, Meyer und Lürssen sind drei Unternehmensgruppen prägend für den deutschen Schiffbau. Die Auftragsentwicklung schätzen die Betriebsräte positiver ein als in den Vorjahren. Außer im Marineschiffbau zeichnet sich für die nächsten Jahre jedoch bisher kein Beschäftigungsaufbau ab.

Die IG Metall Küste hofft auf klare Aussagen der Politik auf der Nationalen Maritimen Konferenz. „Im Marineschiffbau erwarten wir eine aktive Rolle der Bundesregierung. Der Verkauf von Thyssenkrupp Marine Systems sowie weitere Fusionen in Deutschland oder Europa sind für uns nur vorstellbar, wenn sich der Staat als Ankerinvestor mit einer Sperrminorität von 25,1 Prozent beteiligt“, so IG-Metall-Bezirksleiter Friedrich.

Außerdem brauche es endlich Entscheidungen über weitere Aufträge. „Ein nationaler oder europäischer Champion im Marineschiffbau benötigt Zukunftschancen für alle Beteiligten und keinen Personalabbau oder Standortschließungen.“

Wenn es auf der Konferenz um den Fachkräftemangel in der Branche geht, sieht die Gewerkschaft vor allem die Unternehmen selbst gefordert: „Sie müssen wieder mehr ausbilden und dürfen die Ausbildungsplätze nicht weiter reduzieren“, fordert Friedrich. Mit 5,7 Prozent ist die Ausbildungsquote laut der Befragung auf den niedrigsten Wert seit 2007 (2010: 8,1 Prozent) gesunken.

Kritisch sieht der Bezirksleiter außerdem, dass die Stammbeschäftigung in der Produktion weiter sinkt und die Werften weiterhin stark auf Werkverträge und wieder zunehmend auf Leiharbeit setzen. „Nur mit einer guten, eigenen Mannschaft, Tarifverträgen und Mitbestimmung lässt sich die Zukunft der Unternehmen und der Branche sichern. Das muss auch ein hartes Kriterium bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen werden. Wir setzen darauf, dass das geplante Tarifreugesetz des Bundes künftig auch für den Schiffbau greift.“

bo



Foto: IGM

„Wann, wenn nicht jetzt, geben wir dem Schiffbau die Zukunft, die die Beschäftigten verdient haben?“

Daniel Friedrich
Bezirksleiter der IG Metall Küste

ANZEIGE

Experts in fire protection

minimax



Minifog marine XP High-pressure water mist system

Top levels of safety on board – our fire protection system can be deployed in all areas.

marine@minimax.de | www.minimax.com

Der Weg zum autonomen Schiff ist noch weit

Kapitäne stehen künftig an Land und überwachen mehrere Schiffe – Sicherheitsvorschriften sollen 2028 vorliegen



Foto: Seafar

Die grundsätzlichen Vorteile liegen auf der Hand: Für den Betrieb voll autonomer Schiffe ist viel weniger Personal notwendig, es muss keine Crew an Bord sein und es steht mehr Platz für Ladung zur Verfügung.

Die im April 2023 veröffentlichte Studie „Out of the Box“, die von der Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register (LR) und dem maritimen Beratungsunternehmen Thetius erstellt wurde, bescheinigt den autonomen Systemen in der Seeschifffahrt ein entsprechend hohes Entwicklungs-

potenzial: Bis zum Jahr 2028 werden voraussichtlich rund fünf Milliarden US-Dollar in KI-gesteuerte Systeme und autonome Schiffe investiert – und die Experten gehen davon aus, dass sich die neuen Techniken weiter durchsetzen werden.

Bereits jetzt mehren sich die Meldungen rund um das Thema. So ist etwa die „Yara Birkeland“, das erste vollelektrische und autonome Containerschiff der Welt, seit dem Jahr 2022 in Norwegen unterwegs. Ebenfalls im vergangenen Jahr überquerte das von

Die besten Kapitäne stehen auch künftig an Land: Blick in die Leitstelle des belgischen Technik- und Serviceanbieters Seafar für ferngesteuerte und besatzungsreduzierte Schiffe

IBM entwickelte unbemannte Schiff „Mayflower“ erfolgreich den Atlantik. Im Juni dieses Jahres erteilte Lloyd's Register dem südkoreanischen Unternehmen Samsung Heavy Industries (SHI) die grundsätzliche Genehmigung (AiP) für den Einsatz eines autonomen Navigations- und eines Kommunikationssystems.

All das zeigt, wie sehr die technische Entwicklung voranschreitet. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO unterscheidet dazu vier Stufen: Auf der Stufe 1 wird die Besatzung durch die Systeme in der Entscheidungsfindung unterstützt. Bei Stufe 2 ist das Schiff automatisiert unterwegs, wobei aber eine Besatzung an Bord ist, um im Bedarfsfall eingreifen zu können. Auf Stufe 3 fährt das Schiff ohne Besatzung, wird aber per Fernsteuerung überwacht. Danach folgt der letzte Entwicklungsschritt hin zum voll autonomen Schiff (Stufe 4), das unabhängig agiert.

Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg, denn der Umstieg auf hochautomatisierte oder voll autonome Systeme in der Seeschifffahrt ist ein komplexes Unterfangen. Daher ist die „Yara Birkeland“ nicht gänzlich unbemannt unter-



Foto: IBM

Pionier im zweiten Versuch: Im vergangenen Jahr überquerte die von IBM entwickelte unbemannte „Mayflower“ erstmals erfolgreich den Atlantik

5

Milliarden US-Dollar sollen bis 2028 in die Forschung und Entwicklung KI-gesteuerter Systeme für autonome Schiffe fließen

wegs und die Atlantiküberquerung der „Mayflower“ gelang auch erst im zweiten Anlauf.

Etwas weiter vorangeschritten ist die technische Entwicklung in der Binnenschifffahrt, wo Belgien zu den Vorreitern zählt. Hier setzt etwa der belgische Technik- und Serviceanbieter Seafar auf ferngesteuerte und besatzungsreduzierte Schiffe. Schubschiffe sollen teils mit nur noch einem Crewmitglied an Bord unterwegs sein. Und auch hierzulande will das Unternehmen um den Jahreswechsel herum mit der Überwachung von teilautonomen Schiffen von Duisburg aus starten.

Neben den noch zu lösenden technischen Herausforderungen stehen weitere Themen zur Debatte: So ist zum Beispiel noch nicht geklärt, ob beziehungsweise unter welchen Bedingungen so genannte „Autonome Maritime Systeme“ (AMS) rentabel sind.

Hinzu kommen viele Fragestellungen rund um Cybersicherheit und die Zusammenarbeit von Mensch und Maschine. Regulatorisch wartet ebenfalls



Foto: Yara

Die „Yara Birkeland“ gilt als bislang erster und einziger Prototyp eines autonom fahrenden Frachtschiffs, hat aber immer noch eine Crew an Bord

noch jede Menge Arbeit beispielsweise auf die hiermit befassten Arbeitsgruppen der IMO, das Maritime Safety Committee (MSC), das Legal Committee (LEG) und das Facilitation Committee (FAL).

Dabei geht es zum Beispiel um das komplizierte Thema der Haftung sowie um die Entwicklung eines MASS-Codes (Maritime Autonomous Surface Ships), der ein Sicherheitsregime für autonom fahrende Schiffe etablieren soll. Dieser Code könnte 2025 in einer nicht verbindlichen Form vorliegen, 2028 soll dann eine verbindliche Version folgen.

Erste Ergebnisse gibt es dennoch: So soll es etwa, unabhängig vom Grad der Autonomie, stets einen verantwortlichen Kapitän geben, auch wenn sein Aufenthalt an Bord möglicherweise nicht zwingend notwendig ist. Dieser müsste jederzeit bei Bedarf eingreifen können. Allerdings könnte ein Kapitän, der in einer Leitzentrale arbeitet, gleichzeitig für mehrere AMS verantwortlich sein. Doch noch ist das Zukunftsmusik. ■ **bo**

WIE KÖNNEN MARITIME SYSTEME MIT KÜNSTLICHER INTELLIGENZ GEPRÜFT WERDEN?

Aktuell gibt es noch kein Verfahren, um nautische Schiffsausrüstung mit künstlicher Intelligenz (KI) zu prüfen. In einer kürzlich veröffentlichten Studie haben das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) gemeinsam bereits auf dem Markt verfügbare Systeme mit KI-Ansatz analysiert sowie ein entsprechendes Prüf- und Sicherheitskonzept entwickelt. So könnten in Zukunft Systeme mit KI an Bord zugelassen werden, um die Schifffahrt sicherer und effizienter zu machen. Auch an Bord von Schiffen werden zunehmend Prozesse

automatisiert, indem KI-Systeme eingesetzt werden. Ähnlich wie bei anderen Fahrzeugen, geht es unter anderem darum, frühzeitig kritische Situationen zu erkennen und entsprechend zu reagieren. Während KI-Systeme in der maritimen Wirtschaft auf großes Interesse stoßen, gibt es bei der Einführung noch große Herausforderungen zu bewältigen. Die vorliegende Studie „Verification of Artificial Intelligence“ (VerifAI) wurde durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) finanziert und im Rahmen des BMDV-Expertennetzwerks durchgeführt. Die Marktanalyse zeigt, dass KI-Systeme hauptsächlich einge-



setzt werden, um Hindernisse zu identifizieren, ein Lagebild der aktuellen Situation zu erstellen, das Verhalten von anderen Schiffen vorherzusagen sowie Routen zu planen und zu optimieren. Basierend auf der Marktanalyse haben die Studienautoren ein modellübergreifendes Konzept entwickelt, mit dem das BSH die Sicherheit und Funktion von beliebigen KI-Systemen in Zukunft prüfen kann. Dabei geht es vor allem darum, ob und nicht wie ein System funktioniert.

Die kostenlose Studie gibt es hier: www.cml.fraunhofer.de/de/presseundmedien/studien/Zielbasierte_Standardisierung.html

ANZEIGE





Schützen Sie die Umwelt und erhöhen Sie gleichzeitig Ihre Flexibilität mit dem REINTJES Hybridsystem

Weitere Informationen finden Sie hier: www.reintjes-gears.de



FAIRPLAY TOWAGE GROUP

#STRONGCONNECTION



GEMEINSAM NEUE HORIZONTE ENTDECKEN

- mit Dir an unserer Seite.

Du möchtest eine Ausbildung anfangen?

Dann bist Du bei uns genau richtig! Wir fördern Dich und Deine Persönlichkeit, denn Deine Zukunft ist uns wichtig!

