

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

APRIL 2026



Stadt Emden

14. NATIONALE MARITIME KONFERENZ



SUPPORTED BY

Binnenschifffahrt
DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

**marine
forum**

TAMMMEDIA



**NIX
LOS!**

OHNE SCHIFFBAU?



Schiffbau ist ...
HITZLER



INHALT

- 7 EDITORIAL
Goldmedaillen gibt es nicht fürs Reden
- 8 DIE NATIONALE MARITIME KONFERENZ 2026
- 10 FRIEDRICH MERZ UND DIE MARITIME WIRTSCHAFT
- 12 WIRTSCHAFTSMINISTERIN KATHERINA REICHE
»Sicherheit und wirtschaftliche Stärke gehen Hand in Hand«
- 14 VERTEIDIGUNGSMINISTER BORIS PISTORIUS
»Die Marine wird umfassend modernisiert«
- 16 MARITIMER KOORDINATOR CHRISTOPH PLOSS
»Die maritime Wirtschaft muss eine Einheit bilden«
- 18 NDS-MINISTERPRÄSIDENT OLAF LIES
»Ein bewusstes Zeichen!«
- 20 GDWS-CHEFIN ANKE LEUE
»Rückgrat für die Exportwirtschaft«
- 24 STANDPUNKTE DER MARITIMEN WIRTSCHAFT
Hohe Erwartung große Chancen
- 32 ISPK-EXPERTE HENRIK SCHILLING
»Maritime Infrastruktur lässt sich nur begrenzt physisch schützen«
- 36 ANDRE PECHER – STELLV. FORSCHUNGSLEITER
GERMAN INST. FOR DEFENCE & STRATEGIC STUDIES
»Jeden dritten Tag könnte man ein Schiff festsetzen«
- 40 BSH-PRÄSIDENT HELGE HEEGEWALDT
»Der Meeresspiegelanstieg wird uns noch sehr lange beschäftigen«
- 44 HSVA-CHEF PHILIP AUGENER
»Je komplizierter, desto besser für die HSVA«
- 48 STIFTUNG DEUTSCHE SEEMANNSSCHULTE
Fachkräftemangel: »Es geht nur mit vereinten Kräften«
- 50 SOW-CHEFIN KARINA WÜRTZ
»Massiver Handlungsdruck für Offshore-Windenergie«
- 54 WISTA GERMANY-PRÄSIDENTIN CATRHIN PRIKKER
»Vorbilder sichtbar machen«
- 58 TIM KRUTHOFF – OBERBÜRGERMEISTER EMDEN
»Das muss jetzt endlich mal geklärt werden!«
- 62 BRUNSBÜTTEL
Nationale Bedeutung für Versorgungssicherheit
- 64 DEEPSEA MINERALS ALLIANCE
Bergbau am Meeresgrund: »Die Industrie ist bereit!«
- 66 OSTFRIESISCHE VOLKSBANK
1,9 Mrd. € für aus Ostfriesland für die Schifffahrt

Beilage zu **HANSA International Maritime Journal** | 2026
Chefredakteur: Michael Meyer | Redaktion: Peter Kleinort |
Jannik Westerkamp | Anna Wroblewski | Joshua Wygand
Schifffahrts-Verlag »Hansa« | Stadthausbrücke 4 | 20355 HH
Verbreitet auch in Zeitschriften: *Binnenschifffahrt, marineforum*




**Shipping
is 24/7!**

ZVDS
Zentralverband
Deutscher
Schiffsmakler e.V.

www.schiffsmakler.de

**Ohne eine
funktionierende
Infrastruktur
steht die
Wirtschaft still!**



SHAPE the future. With a strong financing partner.

On the challenging journey of decarbonisation, we stand by the side of our customers and suppliers. Our experienced crew keeps an eye on innovative technologies and supports with long-term and tailor-made financing structures. With our market know-how, we are setting the course towards transformation and sustainability – together with our global partners in the maritime industry.

The future starts now – let's shape it together.
[kfw-ipex-bank.de](https://www.kfw-ipex-bank.de)



Ihr Partner für die Schiffahrt der Zukunft

Wir treiben Innovationen in der maritimen Branche voran – für eine nachhaltige Zukunft. Unsere bewährten Hydrauliklösungen und fortschrittlichen Technologien verringern den CO₂-Fußabdruck Ihrer Maschinen, darunter Lösungen für alternative Kraftstoffe, Abgasnachbehandlung und Wasserstoff. Optimieren Sie Ihre Flotte mit unseren zertifizierten, zukunftsfähigen Systemen.

Hydraulikzylinder

Hydraulische Komponenten und Systeme

Thermomanagement

Elektrifizierung

Wasserstofflösungen



Schmierölaufbereitung

Abgasnachbehandlung

Fluid Care & Fluidanalyse

Filtration von alternativen und herkömmlichen Kraftstoffen

www.hydac.com

HYDAC



Michael Meyer
Chefredakteur

Goldmedaillen gibt es nicht fürs Reden

Der Kanzler will kommen, ebenso die Wirtschaftsministerin, der Verteidigungsminister und der Verkehrsminister – mehr geht quasi nicht, wenn die maritime Wirtschaft die politischen Entscheidungsträger zur Nationalen Maritimen Konferenz treffen will. Es ist ein bisschen wie bei den Olympischen Spielen: Das »Who is who« kommt zusammen, und jeder will für sich und das Team sein oder ihr Bestes geben. Am Ende zählt aber nur: Gold, Silber und Bronze. Welche »Farbe« bekommen die Verantwortlichen nun im Rahmen der NMK?

Die Politik kommt nun nach Emden. Es ist das 14. Mal, dass sie sich mit der maritimen Wirtschaft auf diesem Forum trifft, um über aktuelle Herausforderungen zu diskutieren und Lösungsansätze zu entwickeln. In der Vergangenheit wurden bei der NMK bisweilen sogar schon fertige Konzepte präsentiert. Aber man muss sagen: Das war einmal.

Diskutieren, entwickeln, präsentieren ... ein Dreiklang, der das Dilemma der Veranstaltung deutlich macht.

Soll nun im Vorfeld im kleinen Kreis etwas entwickelt werden, um es in Emden zu präsentieren? Oder soll vor Ort in größerer Runde diskutiert werden, mit dem Risiko, nichts Zählbares für eine öffentlichkeitswirksame Verkündung in der Hand zu haben?

Welcher Weg auch immer gegangen wird, am Ende kommt es auf das Ergebnis an – ob nun schon in Emden oder erst im Nachgang. Die Wirtschaft hat schonmal vorgelegt, es gibt zum Beispiel einen Aktionsplan mehrerer Branchenverbände. Einer der zentralen Aspekte: Handeln, nicht nur reden! Mal sehen, was davon Eingang in die Politik findet.

War es bei der letzten NMK die Klimaschutz-Komponente, die einen großen Bereich des politischen Rahmens ausmachte, ist nun ein anderes Thema: Wenig überraschend ist von der Sicherheit die Rede, von Resilienz, von (kritischer) Infrastruktur, von nationalen Strategien und politischen Zugriffen auf wirtschaftliche Bereiche. Und über allen Beteiligten schwebt der Iran-Krieg und seine zum Teil fatalen Folgen für die Schifffahrt.

Das Thema »Sicherheit« wird einen nicht unerheblichen Teil der Debatten einnehmen, wenn nicht schon auf der Bühne, dann zumindest im Zwiegespräch abseits der Kameras.

In der Branche sieht man angesichts der diversen globalen Verwerfungen und einem stärkeren Fokus auf die (kritische) Infrastruktur mittlerweile durchaus mehr »Drive« in der Politik. Gleichzeitig will man jedoch nicht allzu euphorisch an die Sache herangehen. Die NMK sei enorm wichtig, ja. Aber nur unter der Voraussetzung, dass sie mehr ist als eine Palaver-Runde mit netten Bildern in trauter politisch-wirtschaftlicher Zweisamkeit. So ungefähr lässt sich die Stimmungslage zusammenfassen.

Es geht um so viele Dinge in so unterschiedlichen Feldern ... und vor allem das politische Verknüpfen dieser Handlungsstränge in eine kohärente maritime Politik. Nicht nur deshalb sind wir weit über den Punkt hinaus, an dem Reden ausreichend würde – wenn es diesen Punkt denn überhaupt jemals gab. Es geht jetzt um konkretes Handeln und Koordinieren. Das muss der Anspruch sein, angesichts der Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland. Diesem Anspruch muss sich die Politik stellen. Man darf man gespannt sein, welche Botschaften Kanzler Friedrich Merz, Verteidigungsminister Boris Pistorius, Wirtschaftsministern Katherina Reiche und Verkehrsminister Patrick Schnieder im Gepäck haben und ob sie bereit sind, in echte Gespräche zu gehen.

Deutschland war bei Olympia das Team mit den meisten 4. Plätzen. Davon kann sich niemand etwas kaufen, es ist das berühmte »Blech«. In diesem Sinne: Von der NMK braucht es die Botschaft »Handeln statt Reden«, denn für letzteres gibt es maximal die Silbermedaille, für Ersteres ist die Aussicht auf Gold besser.

Großes Hallo in Emden

Die 14. Nationale Maritime Konferenz (NMK) findet am 29. und 30. April in Emden statt. Sie ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft, an der rund 800 Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft zusammenkommen. Aus dem Bundeswirtschaftsministerium gab es im Vorfeld bereits ein Positionspapier

Seit ihrer erstmaligen Durchführung im Jahr 2000 hat sich die NMK als wichtigste Austauschplattform für die maritime Branche etabliert und gilt als bedeutender Impulsgeber. Die Ausrichtung erfolgt in Kooperation mit der gastgebenden Kommune und dem Bundesland, die Organisation obliegt dem Bundeswirtschaftsministerium.

Bundeskanzler Friedrich Merz wird die 14. NMK am 29. April 2026 als Schirmherr eröffnen. Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche wird ebenfalls ein Grußwort halten und anschließend mit der maritimen Branche in den Dialog treten. Weitere Gastredner sind EU-Generaldirektorin Kerstin Jorna aus der DG GROW der EU-Kommission, Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius, Bundesverkehrsminister Pat-

rick Schnieder, der Ministerpräsident von Niedersachsen Olaf Lies, der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen Hendrik Wüst sowie der Oberbürgermeister der gastgebenden Stadt Emden, Tim Kruithoff.

Zwei politische Panels greifen übergeordnete Themen auf und stellen geopolitische Bezüge her. Im Fokus stehen die Sicherung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, die Stärkung der maritimen Sicherheit sowie Investitionen in Technologien aus Deutschland. Am zweiten Tag finden Branchenforen zu den Bereichen Schiffbau, Marineschiffbau, Schifffahrt, Häfen, Maritime Technik und Offshore Wind statt.

Für das Bundeswirtschaftsministerium lässt sich die Bedeutung der NMK unter anderem auch an der volkswirt-



FIND YOUR PATH WITH BUREAU VERITAS

„Zukunftsfähigkeit erreicht man nicht allein. Wir sind Ihr Kompass in der modernen Schifffahrt.“

Ramona Zettelmaier

M&O Central Europe Director,
Bureau Veritas Marine & Offshore

Fang-
frische
News gibt
es hier:



**BUREAU
VERITAS**

schaftlichen Bedeutung der Branche festmachen. Sie leistet den Berliner Angaben zufolge mit einem Umsatzvolumen von ca. 50 Milliarden Euro und rund 400.000 Arbeitsplätzen einen »wichtigen Beitrag« zu Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit, Wachstum und Beschäftigung am Standort Deutschland. Außerdem zeichne sie sich durch eine hohe Innovationskraft und Zukunftsfähigkeit aus.

Der steigende internationale Wettbewerbsdruck erfordert jedoch erhebliche Anstrengungen zur Standortsicherung im engen Schulterschluss zwischen allen Beteiligten. Deutschland ist als Handelsnation in hohem Maße auf sichere Seewege und leistungsfähige Häfen angewiesen. Die Herausforderungen für sichere Versorgungswege und Infrastrukturen steigen angesichts der veränderten geopolitischen Lage und der zunehmenden Verdichtung der Nutzung des maritimen Raums deutlich.

Zentrales Anliegen der NMK ist es deshalb, die Wettbewerbsfähigkeit, Souveränität und Resilienz der maritimen Branche zu stärken und gezielte Impulse für Schiffbau, zu-



Unter dem Banner von Emden
treffen sich Wirtschaft und Politik

kunftsgerichtete Technologien, Hafeninfrastrukturausbau sowie Modernisierung und Ausbau der deutschen Flotte zu setzen.

Im Vorfeld der 14. NMK hatte der im Wirtschaftsministerium ansässige Maritime Koordinator Christoph Ploß zum Jahreswechsel Schwerpunkte und Ziele seiner Arbeit in den kommenden Monaten veröffentlicht. Das zentrale Leitmotiv ist »mariTeam Deutschland: Mit Sicherheit voraus«. Darunter werden einige Maßnahmen als prioritär eingestuft:

• Europäische Maritime Industriestrategie aufsetzen, europäische Wettbewerbsfähigkeit steigern

• Maritime Sicherheit und Technologien aus Deutschland vorantreiben

• In klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe investieren, international einheitliche Regeln verankern

• Wertschöpfung in Deutschland durch Konverterplattformbau sichern

• Tonnagesteuer auf Offshore-Wind-Schiffe ausweiten

• Mehr Aufträge an deutsche Werften sicherstellen

• Die deutschen Häfen zu Energiedrehkreuzen umbauen



Excellence Powered by Experience

Since 1850.

ERFAHREN SIE MEHR AUF →

[FASSMER.DE](https://fassmer.de)



Bundeskanzler Friedrich Merz

hier bei einem Besuch in Bremerhaven mit Bremens
Oberbürgermeister Andreas Bovenschulte



© BLG

»Unsere Exportwirtschaft wäre ohne leistungsfähige Häfen nicht denkbar«

Bundeskanzler Friedrich Merz stammt bekanntlich nicht aus dem Norden, sondern aus dem Sauerland. Dennoch hat er sich in seiner ein knappes Jahr währenden Kanzlerschaft durchaus zu maritimen Themen geäußert. Eine kleine Zitatensammlung:

- Wir werden uns nicht daran beteiligen, in der Straße von Hormus mit militärischen Mitteln eine freie Schifffahrt zu gewährleisten.
- Der Bau von Offshore-Wind-Anlagen soll zügig weiter vorangehen. Ich sehe großes Potenzial für mehr Kosteneffizienz. Deutlich vereinfacht wird die Finanzierung von gemeinsamen Projekten mit der Entwicklung eines neuen Finanzierungsrahmens.
- Wir schützen die Offshore-Energieinfrastruktur besser vor physischen und virtuellen Angriffen.
- Unsere Exportwirtschaft wäre ohne leistungsfähige Häfen nicht denkbar.
- Der Hafen Bremerhaven ist für den Welthandel unverzichtbar. Es ist vielleicht der wichtigste Umschlagplatz für Militärgüter.
- Der Hamburger Hafen ist für Deutschland ein national strategischer Hafen. Die Stadt kann sich darauf verlassen, dass die Bundesregierung ein besonderes Augenmerk auch auf die weitere Nutzung, den Ausbau und die Förderung des Hamburger Hafens richtet. Wir bemühen uns, mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimawandel in wirklich sehr umfangreichem Maß Mittel zur Verfügung zu stellen, um Ausbau zu ermöglichen, Engpässe aufzulösen und Mobilität auf der Schiene, Straße und auf den Wasserstraßen zu gewährleisten.
- Die Hafeninfrastruktur und die Wasserwirtschaft insgesamt hat in Deutschland vielleicht ein bisschen zu sehr im Schatten des Straßenverkehrs und des Luftverkehrs gestanden. Die Bundesregierung will an dieser Stelle mehr tun.
- Die Marine soll bestausgerüstet werden.

Wir wissen nicht, was der Bundeskanzler der maritimen Wirtschaft bei der NMK zu sagen hat. Er lässt sich im Vorfeld auch auf explizite Anfrage nicht in die Karten schauen. Wir kön-

nen uns aber vorstellen, dass es in Emden Fragen geben wird – Fragen, von denen sich die Branche wünscht, dass der Kanzler sie zumindest in den Kabinettsrunden an die Minister richtet. Deswegen stellen wir an dieser Stelle aus der Ferne die Fragen, die wir hätten, wenn wir mit ihm sprechen könnten.

- Was können wir für den Schutz deutscher Schiffe im Nahen und Mittleren Osten konkret tun?
- Wie ist der Stand der Dinge bei der Entbürokratisierung – Stichwort »einheitliche Flaggenstaatsverwaltung«?
- Wie ist der Stand der Dinge bei den Ausschreibungsverfahren von Offshore-Wind-Flächen?
- Wie steht es um den in Hamburg angekündigten Aktionsplan für mehr Offshore-Energie und deren Sicherheit in Europa?
- Wie sieht es aus mit der Vergabe öffentlicher Schiffsaufträge für deutsche Schiffbauer, um den Standort zu stärken – so wie es ja auch andere Länder trotz EU-Vorgaben machen?
- Wie ist der Stand der Dinge bei einer stärkeren Beteiligung des Bundes an der Hafenfinanzierung?
- Wie läuft die Modernisierung der Wasserstraßen?
- Wie ist der Stand der Dinge beim Aufbau einer Wasserstoff-Wirtschaft, von der die maritime Branche profitieren kann?
- Wie sieht es aus mit neuen Handelsabkommen mit Nationen, die Abnehmer für Schiffbauer und Zulieferer sein könnten?
- Wie können wir uns für fairere Wettbewerbsbedingungen für Schiffbauer einsetzen, die zum Teil gegen staatlich enorm protegierte Konkurrenz bestehen müssen?
- Was halten wir von der Idee, den Wehrdienst auch über einen Seediens auf Handelsschiffen ableisten zu können?
- Die Handelsflotte kann in kriegerischen Zeiten eine wichtige Rolle für die Versorgung des Landes einnehmen. Wie ist der diesbezügliche Austausch mit den Reedern?

Man darf gespannt sein, was der sauerländische Bundeskanzler auf der NMK sagt. Themen zu besprechen gibt es genug.

Forever power. Forever decarbonization. Forever excellence.

We move big things to zero with future-fuel engines.

Global shipping is advancing towards sustainability, and we're developing engines powered by climate-neutral fuels such as green methanol, hydrogen, and synthetic natural gas (SNG). Following our world-first methanol dual fuel engine, we introduced the first ammonia engine in our portfolio. Working with the marine industry, we can move ships with zero emissions.

everllence.com

Only one thing has changed.
MAN Energy Solutions is now:

Everllence



Katherina Reiche

Bundesministerin
für Wirtschaft und Energie, MdB



© Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

»Sicherheit und wirtschaftliche Stärke gehen Hand in Hand«

Der Wohlstand Deutschlands hängt entscheidend von sicheren Seewegen, leistungsfähigen Häfen und einer innovativen wettbewerbsfähigen maritimen Industrie ab. Der Schutz kritischer Infrastruktur, die maritime Sicherheit und Resilienz sind dabei keine Randaufgaben, sondern tragende Säulen wirtschaftlicher Stabilität und staatlicher Handlungsfähigkeit.

Schiffbau, Offshore-Technik und maritime Digitalisierung sind von Natur aus »Dual-Use«-Bereiche. Technologien aus der zivilen Forschung stärken auch die Verteidigungsfähigkeit, während Innovationen im zivilen Bereich auch durch Entwicklungen im Verteidigungssektor vorangetrieben werden. Diese Synergien wollen wir gezielt nutzen, indem wir wirtschafts- und sicherheitspolitische Maßnahmen noch stärker miteinander verzahnen.

Technologie ist ein entscheidender Faktor für den Schutz kritischer Infrastrukturen. Durch den Einsatz von Sensorik, autonomen Systemen sowie KI-gestützten Lagebildern lässt sich die Sicherheit von Häfen, Offshore-Anlagen und Küsten deutlich erhöhen. Gleichzeitig eröffnen sich dadurch neue wirtschaftliche Chancen.

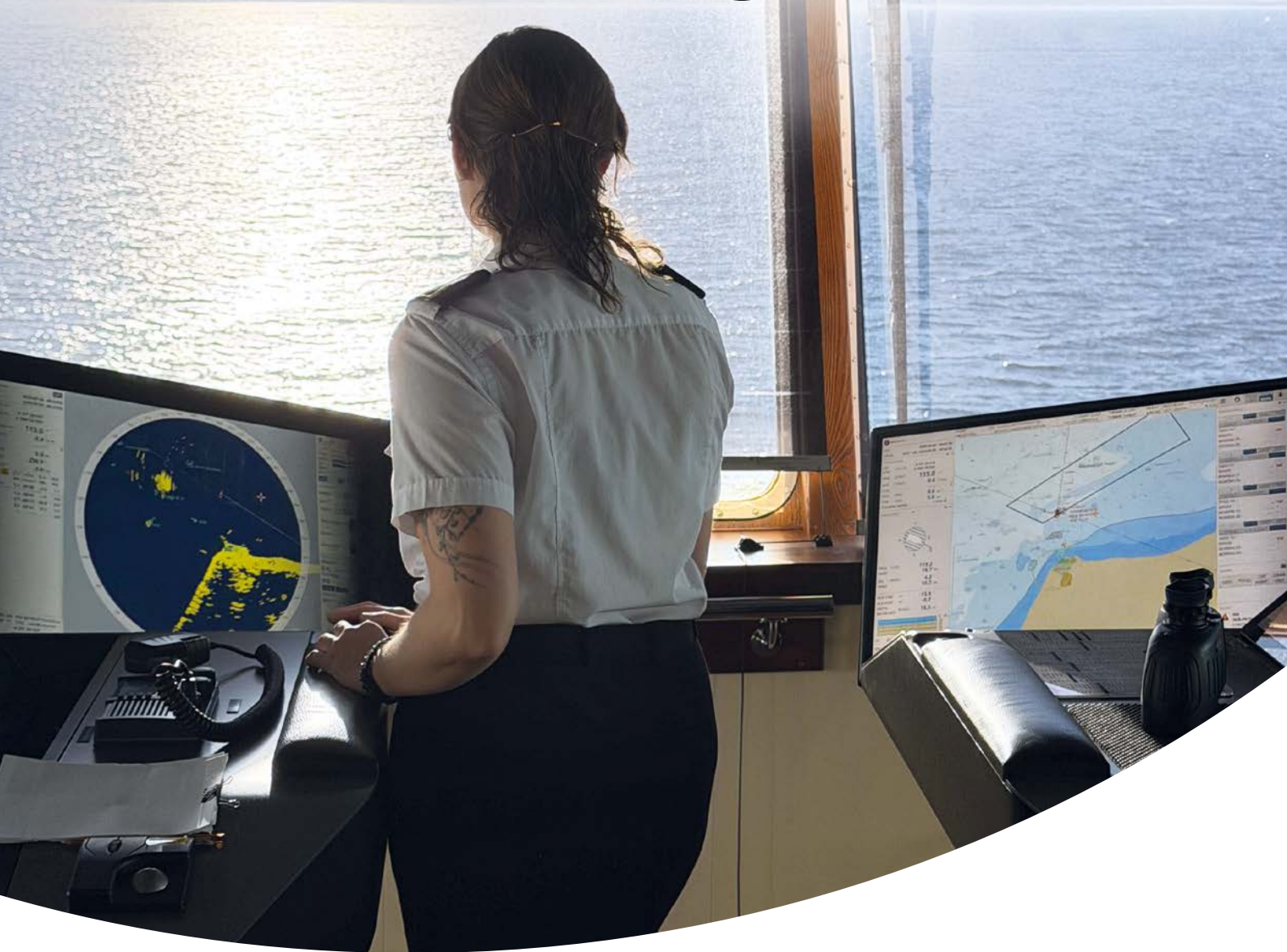
Um globalen Wettbewerbsverzerrungen entgegenzuwirken, müssen Wertschöpfungsketten gesichert, Finanzierungsmöglichkeiten ausgebaut und die industrielle Basis langfristig gestärkt werden. Die Europäische Maritime Industriestrategie setzt hier Impulse für gemeinsame Projekte und verknüpft zivile und militärische Aktivitäten im Schiffbau sowie Forschung und Entwicklung, um die europäische Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Unser Ziel ist es, eine maritime Branche in Deutschland und Europa zu etablieren, die technologisch souverän und leistungsstark ist und sich im internationalen Wettbewerb behaupten kann. Dazu gehören auch schnellere Verfahren, weniger Bürokratie sowie gezielte Investitionsanreize, insbesondere für Schlüsseltechnologien in sicherheitsrelevanten Bereichen.

Für ein höheres und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, sind wir auf mehr privates Kapital angewiesen. Die Bundesregierung wird ihre Wirtschaftspolitik daher gezielter auch auf private Investitionen ausrichten. Deutschland bietet mit Stabilität, Rechtssicherheit, industrieller Tiefe und Innovationskraft dafür schon heute einen exzellenten Rahmen. Gezielte Strukturreformen und umfangreiche staatliche Investitionen sollen diesen Standortvorteil weiter ausbauen, um noch mehr private Gelder anzuwerben – ein Schritt, von dem nicht zuletzt auch die maritime Wirtschaft profitieren wird.

Die Nationale Maritime Konferenz macht deutlich: Sicherheit und wirtschaftliche Stärke gehen Hand in Hand. Wer maritime Souveränität sichern will, muss zugleich in technologische Exzellenz und Innovationskraft investieren. Nur wer Resilienz schafft, kann im globalen Wettbewerb an der Spitze bleiben. Deutschland geht diesen Weg partnerschaftlich mit Europa, der Industrie, der Wissenschaft und den Bundesländern und gestaltet so eine maritime Zukunft, die Chancen eröffnet und den Standort nachhaltig stärkt.

Wherever you navigate. **We are with you.**



Anschütz ist seit Jahrzehnten der führende Experte für zuverlässige und innovative Navigationssysteme für die Handelsschifffahrt und Marine in Deutschland.

Durch eine einzigartige Kombination aus Professionalität, Erfahrung und Leidenschaft für sichere Navigation treiben wir unsere Entwicklung voran. Unsere Produkte und integrierten Brückensysteme setzen Maßstäbe in puncto Qualität, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, denn Besatzungen auf der ganzen Welt vertrauen Anschütz, um in jeder Situation sicher den nächsten Hafen zu erreichen.

Boris Pistorius

Bundesminister
der Verteidigung, MdB



© Photothek Media Lab

»Die Marine wird umfassend modernisiert«

Die Meere sind die Lebensadern unseres Wohlstands. Als drittgrößte Volkswirtschaft ist Deutschland besonders abhängig von der Freiheit und Unverletzlichkeit maritimer Handelswege. Gleichzeitig sind Meere wieder zu einem zentralen Schauplatz geopolitischer Machtprojektion geworden. Auch in unserer Nachbarschaft im Atlantik und der Ostsee hat sich die Bedrohungslage deutlich verschärft.

Daher ist unser Kurs klar gesetzt: Wir brauchen eine Deutsche Marine, die verteidigungsfähig, handlungs- und durchhaltefähig ist. Die aktuelle Bedrohungslage erfordert eine umfassende Erneuerung der Flotte sowie den Aufbau neuer Fähigkeiten. Ziel ist das Zusammenwirken von bemannten und unbemannten Systemen über das gesamte Spektrum der modernen Seekriegsführung. Die Marine wird umfassend modernisiert. Mit neuen Fregatten, Korvetten, U-Booten sowie modernen Aufklärungs- und Führungsfähigkeiten sorgen wir dafür, dass Deutschland seine Verpflichtungen innerhalb der Nato erfüllen kann.

Für diese Modernisierungs- und Beschaffungsoffensive verbessern wir fortlaufend die Rahmenbedingungen für Rüstung und Beschaffung. Wir werden das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr umstrukturieren und uns dezentraler aufstellen als bisher. Unser Ziel ist es, die Menschen dort zu gewinnen, wo heute schon Start-ups agieren, industrielle Cluster entstehen und Universitäten junge kluge Köpfe hervorbringen, die wir so dringend benötigen. Die ersten Schritte sind wir bereits gegangen: Mit der Aufstellung des Innovationszentrums in Erding. Darüber hinaus planen wir

weitere Innovationszentren, etwa eines für maritime Technologie in Norddeutschland.

Eine enge Zusammenarbeit mit der Industrie als strategischem Partner erfordert eine leistungsfähige und agile maritime Sicherheits- und Verteidigungsindustrie. Der Marineschiffbau von Über- und Unterwasserschiffen ist eine nationale Schlüsseltechnologie. Gleichzeitig ist es Aufgabe der Industrie, Produktionskapazitäten zu erhöhen und die Lieferketten stabil und resilient zu gestalten. Die Zeiten langwieriger Entwicklungs- und Beschaffungsprozesse mit schwer kalkulierbaren Kostensteigerungen und Verzögerungen müssen auch hier überwunden werden.

Ich erwarte von der maritimen Industrie in Deutschland Innovationskraft und technologische Exzellenz. Digitale Vernetzung, autonome Systeme, leistungsfähige Sensorik und moderne Antriebstechnologien werden eine immer größere Rolle spielen. Deutschland verfügt über eine starke Schiffbau- und Verteidigungsindustrie, die in vielen Bereichen international konkurrenzfähig ist. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen und auszubauen.

Die Modernisierung der Deutschen Marine ist Teil einer umfassenden sicherheitspolitischen Neuaufstellung Deutschlands. Eine leistungsfähige Marine schützt unsere Freiheit und die Sicherheit unseres Landes – auch fernab der eigenen Küstengewässer. Sie trägt zur Stabilität des globalen Handels bei. Damit sie diese Aufgabe erfüllen kann, braucht sie moderne Fähigkeiten – und eine Industrie, die ihrer Verantwortung als strategischer Partner gerecht wird.



MIT SICHERHEIT IST FORTSCHRITT MÖGLICH

In einer Zeit wachsender Cyberrisiken und zunehmendem Dekarbonisierungsdruck stärken wir die Widerstandskraft der maritimen Infrastruktur - für sichere Transformation und Vertrauen in komplexe Entscheidungen.



Learn more:
dnv.com/maritime



TURN UNCERTAINTY

INTO > CONFIDENCE
CYBER SECURITY
OPPORTUNITIES

DECISIONS

SAFETY

Christoph Ploß

Der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft hat sich die Zeit genommen und im HANSA Podcast über seinen Blick auf die maritime Wirtschaft und die NMK gesprochen



© Wygand/HANSA

»Die maritime Wirtschaft muss eine Einheit bilden«

Christoph Ploß verbindet mit der NMK mehrere Ziele, die er im HANSA PODCAST formuliert hat:

»Ein Ziel ist, herauszustellen, welche Bedeutung die maritime Branche für unser Land hat – nicht nur für unsere Wirtschaft, für Steuereinnahmen und Arbeitsplätze, sondern auch für unsere Sicherheit. Der Bundeskanzler wird die NMK eröffnen, der Bundesverteidigungsminister wird kommen, ebenso die Bundeswirtschaftsministerin und der Bundesverkehrsminister. Das Bundeskabinett ist also sehr, sehr präsent. Das zeigt, welche Relevanz die maritime Wirtschaft für die Regierung hat. Außerdem werden drei Ministerpräsidenten vor Ort sein. Henrik Wüst aus Nordrhein-Westfalen wird kommen, was ich sehr begrüße, weil wir auch die Belange der maritimen Wirtschaft über Norddeutschland hinaus im Land verankern müssen. Natürlich wird Olaf Lies als Mitgastgeber eine wichtige Rolle spielen. Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher wird ebenfalls nach Emden kommen.

Ein weiteres Ziel ist es, die unterschiedlichen Belange gut zusammenzuführen. Mir geht es darum, dass die maritime Wirtschaft stärker verzahnt wird, mit einer Stimme spricht und eine Einheit bildet.

Es ist ja nicht so, dass wir erst jetzt zur NMK mit der Arbeit für die Branche beginnen. Wir arbeiten bereits an vielen Stellschrauben. Aber ich sehe die NMK auch als wichtigen Ort, gute Anregungen für die weiteren Jahre der Legislaturperiode aufzunehmen.

Wir wollen den Input aus der Wirtschaft. Das halte ich für sehr wichtig. Wir werden nicht nach Emden gehen und sagen: Wir haben im Vorfeld alles geklärt und kommen eigentlich nur noch zusammen, um eine Show zu machen. Sondern wir wollen bei der NMK hören, wo es noch hakt, was die Bedarfe sind.

Mein Ziel ist es, dass diese NMK am Ende der Legislaturperiode von den Teilnehmern als wichtiger Meilenstein bewertet wird, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft zu steigern.«

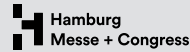
Christoph Ploß hat sich im Vorfeld der NMK die Zeit genommen, im HANSA PODCAST ausführlich über seine Erwartungen an die Konferenz und seinen Blick auf die verschiedenen Teile der maritimen Wirtschaft zu sprechen. Es geht dabei um u.a. bessere Wettbewerbsbedingungen, Hafenfinanzierung, verfassungsrechtliche Bedenken, die Tonnagesteuer, die Straße von Hormus, das Zusammenspiel mit verschiedenen Ministerien auch unter SPD-Ägide, eine Verdopplung der Arbeitsplätze im Schiffbau, die Offshore-Schifffahrt oder einen »Wehrdienst« auf Handelsschiffen. Hören Sie die komplette Episode, unter [hansa-online.de/hansa-podcast](https://www.hansa-online.de/hansa-podcast), auf Spotify, Deezer, Podimo, Apple Podcast oder Youtube oder scannen Sie diesen QR-Code mit Ihrem Smartphone:





Driving the maritime transition.

The world's leading maritime industry event.



01 ——— 04
Sept 2026



Buy ticket or
redeem invitation
smm-hamburg.com



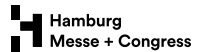
MISSION 2026: CIVIL TECHNOLOGY TRANSFER

3+4 SEPT 2026 | HAMBURG

Limited stands available – book now



MS&D international conference and expo on maritime security and defence



MITTLER REPORT



all about ports

The new platform for holistic port solutions

02+03 Sept 2026
CCH – Congress Center Hamburg

Secure your spot here
allaboutports.com



Olaf Lies

Ministerpräsident
Niedersachsen



© Niedersächsische Staatskanzlei

»Ein bewusstes Zeichen!«

Die Entscheidung, die Nationale Maritime Konferenz 2026 in Emden auszurichten, setzt ein bewusstes Zeichen. Emden steht wie kaum ein anderer Standort für die Zukunftsfragen, die die maritime Branche aktuell bewegen. Die Stadt verbindet eine traditionsreiche maritime Identität mit einer hochmodernen Infrastruktur, die von Offshore-Windenergie über Hafenlogistik bis hin zu innovativen Industrieprojekten reicht. Diese besondere Mischung macht Emden zum idealen Ort, um die großen Linien der maritimen Politik zu diskutieren.

Die diesjährige Konferenz zeigt eindrucksvoll, wie sehr maritime Themen heute im Zentrum sicherheits-, energie- und wirtschaftspolitischer Debatten stehen. Die Agenda spiegelt die geopolitischen Spannungen und die Notwendigkeit wider, maritime Lieferketten widerstandsfähiger zu gestalten und kritische Infrastrukturen besser zu schützen. In Zeiten globaler Umbrüche wird deutlich: Maritime Souveränität ist zu einem strategischen Gut geworden – für Deutschland und für Europa.

Gleichzeitig verdeutlicht die Konferenz, wie stark die maritime Wirtschaft durch technologische Innovation, Forschung und neue Wertschöpfungsketten geprägt ist. Fragen der Digitalisierung, der Weiterentwicklung im Marineschiffbau, der Transformation der Häfen oder der Ausbau der Offshore-Energie stehen in Emden und darüber hinaus im Fokus. Die vielfältigen Panels und Fachforen verdeutlichen die Komplexität der maritimen

Zukunft: Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, Klimaneutralität und industrielle Stärke lassen sich nur gemeinsam denken.

Gerade Emden zeigt, was das bedeutet. Mit dem im Bau befindlichen neuen Großschiffsanlage erfolgt ein wichtiger Lückenschluss. Damit stellen wir den Hafen Emden zukunftssicher auf. Die fortschreitende Entwicklung der Offshore-Industrie, die Rolle der Stadt als logistische Drehscheibe und die wachsenden Kapazitäten für erneuerbare Energien verdeutlichen, wie Transformation gelingt, wenn Wirtschaft, Forschung, Bund und Länder an einem Strang ziehen. Hier wird sichtbar, dass maritime Politik nicht nur auf die See zielt, sondern auf die Regionen, in denen industrielle Arbeitsplätze entstehen, Innovationen wachsen und die Energiewende konkret voranschreitet.

Die Niedersächsische Landesregierung arbeitet weiterhin intensiv an diesem Weg mit großer Verantwortung und starkem Engagement. Wir wollen die maritime Wirtschaft stärken, ihre Innovationskraft fördern und – gemeinsam mit dem Bund – stabile Rahmenbedingungen schaffen für die Energiewende, Digitalisierung und Sicherheitspolitik. Die Nationale Maritime Konferenz bietet die Gelegenheit, zentrale strategische Weichenstellungen gemeinsam zu diskutieren und voranzutreiben.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und viele wertvolle Impulse aus den Debatten der Nationalen Maritimen Konferenz 2026.



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving



| ENERGIEHUB BRUNSBÜTTEL



► Dekarbonisierung

► Energietransformation

► Versorgungssicherheit

»Rückgrat für die Exportwirtschaft«

Während die Infrastruktur altert, muss die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) den Verkehrsträger für die Dekarbonisierung fit machen. Präsidentin Anke Leue erklärt im Interview, warum die Wasserstraßen für die nationale Sicherheit unverzichtbar sind

Wer das Bonner Büro der Präsidentin der GDWS betritt, spürt sofort den Pulsschlag einer Behörde, die weit mehr als nur Flüsse verwaltet. Anke Leue managt ein Erbe aus über 100 Jahre alten Schleusen, Sanierungsstau und komplexen Zuständigkeiten für See- und Binnenwasserstraßen. Die Juristin, die das Handwerk der Ministerialbürokratie aus dem Effeff beherrscht, muss den Spagat zwischen Bestandserhalt und der Vision einer modernen, emissionsfreien Logistik-Ader schaffen. In Zeiten, in denen die Resilienz der Infrastruktur zur Überlebensfrage für den Standort Deutschland wird, sprachen wir mit ihr über Investitionsprioritäten, militärische Mobilität und den Weg zum autonomen Fahren.

Frau Leue, die GDWS ist die zentrale Verwaltungsinstanz für die Bundeswasserstraßen. Wie beurteilen Sie aktuell die Rolle der maritimen Wirtschaft für die deutsche Volkswirtschaft?



Anke Leue, Präsidentin der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Anke Leue: Deutschland wickelt rund zwei Drittel seines Im- und Exports über die Seehäfen ab. Dies verdeutlicht die existenzielle Bedeutung der Seehafenzufahrten und des Nord-Ostsee-Kanals für Volkswirtschaft und Daseinsvorsorge. Insgesamt ist die maritime Wirtschaft als Rückgrat der exportorientierten deutschen Wirtschaft und ihrer globalen Lieferketten unverzichtbar.

Die Bundeswasserstraßen bilden ein rund 7.300 km langes Netz, davon etwa 5.000 km für die Großschifffahrt. Dieses Netz kann und muss man gezielt nutzen, um Engpässe auf Straße und Schiene zu reduzieren und Logistik nachhaltiger zu gestalten. Als WSV (Wasserstraßenverwaltung, die Red.) stellen wir diese leistungsfähige Infrastruktur bereit und schaffen die Voraussetzungen dafür, dass künftig



HEINRICH WEGENER & SOHN
BUNKERGESELLSCHAFT M. B. H.

**NAVIGATING TOWARDS
GREENER SHIPPING**



NOW ISCC CERTIFIED



**REDUCING CO₂ EMISSIONS
SUSTAINABLE FUEL TRADING**

Contact us:
+49 40 742190-0
www.wegener-bunker.de



**MARINE FUELS AND
LUBRICANTS WORLDWIDE**

***** SINCE ***
1929**

mehr Güter klimafreundlich vom Lkw aufs Binnenschiff verlagert werden können. Und da auch das Schienennetz wegen der vielen unverzichtbaren Instandsetzungs- und Ausbauvorhaben an Kapazitätsgrenzen stößt, ist diese Verlagerung wichtig.

Die Binnenwasserstraßen sind außerdem eine der wichtigsten Anbindungen für die Seehäfen. See- und Binnenverkehre sollte man daher als wichtige Einheit einer Transport- und Wertschöpfungskette sehen.

Inwiefern sind die Wasserstraßen aus Ihrer Sicht heute als »kritische Infrastruktur« einzustufen?

Leue: Die Bundeswasserstraßen gelten gemäß Kritis-Verordnung in hochbelasteten Relationen, etwa am Rhein, den Seehafenzufahrten und dem Nord-Ostsee-Kanal, als kritische Infrastruktur. Ausfälle hätten erhebliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen. Militärisch fungieren sie zudem als Dual-Use-Asset für die Bundeswehr-Logistik und unterstützen die Nato-Mobilität im Rahmen zivil-militärischer Kooperationen.

In der Binnenschifffahrt stellen die Niedrigwasserperioden der vergangenen Jahre Transporte vor große Probleme – gerade auch in den wichtigen Zuläufen zu den Seehäfen. Welche baulichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen plant die GDWS, um die Resilienz der Wasserstraßen gegen Extremwetterereignisse zu erhöhen und die Fahrwassertiefe besser garantieren zu können?

Leue: Wir setzen auf eine Kombination aus wasserbaulichen Maßnahmen und die Ertüchtigung von Anlagen, sowie wasserwirtschaftlichen Ansätzen wie verbesserte Prognosedienste und die Integration von Klimadaten. Eingebettet in Programme wie den Aktionsplan »Niedrigwasser Rhein« verfolgen wir eine vorausschauende Anpassung von Infrastruktur, Betrieb und Planung, um die Schiffbarkeit auch bei zunehmenden Hoch- und Niedrigwasserereignissen zu sichern. Digitalisierung und Forschung leisten hierzu einen wichtigen Beitrag.

Lange Planungs- und Genehmigungsverfahren verzögern wichtige Infrastrukturprojekte. Was unternimmt die GDWS intern und im Zusammenspiel mit der Politik, um die Umsetzungsgeschwindigkeit der Baumaßnahmen signifikant zu erhöhen?

Leue: Intern steigern wir die Umsetzungsgeschwindigkeit durch Digitalisierung wie etwa BIM, KI und dem Masterplan Binnenschifffahrt sowie durch Prozessverschlankeung. Gleichzeitig unterstützen wir das BMV bei gesetzlichen Beschleunigungsinstrumenten wie dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz. Ergänzend setzen wir zunehmend auf partnerschaftliche Vergabemodelle. Mit dem Partnerschaftsmodell Wasserbau haben wir ein Konzept etabliert, das eine gemeinsame und zügige Planung und Bauabwicklung mit Bauwirtschaft und Planern ermöglicht.

Wie bewerten Sie in diesem komplexen Umfeld die Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsminister?

Leue: Sehr positiv. Kurz nach meinem Amtsantritt hatten wir einen gemeinsamen Termin am Nord-Ostsee-Kanal, bei dem ich Bundesminister Patrick Schnieder persönlich kennenlernen durfte. Es war ein angenehmer und konstruktiver Austausch. Wir haben sogar gemeinsam über das Schiffshorn Signale gesetzt.

Trotz der strategischen Bedeutung ist der Sanierungsstau immens. Wo liegen in den nächsten fünf Jahren die dringlichsten Investitionsschwerpunkte?

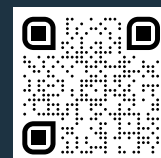
Leue: Zunächst bei nicht sperrbaren Bauwerken in schlechtem Zustand wie Wehren, Dückern und Dämmen, die für den Wasserabfluss unverzichtbar sind. An zweiter Stelle stehen verkehrliche Instandsetzungen an Schleusen und Brücken. Bei Ausbaumaßnahmen konzentrieren wir uns auf zentrale Leuchtturmprojekte wie die Abladeoptimierung am Mittelrhein oder die Weservertiefung.

Die deutschen Seehäfen forderten jüngst 15 Mrd. € aus dem Sondervermögen. Was fordern Sie für die Wasserstraßen?



Hochwertige Kabellösungen für Ihr Projekt

Schiffbau und On-/Offshore



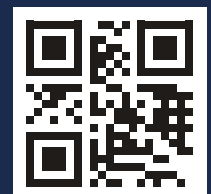
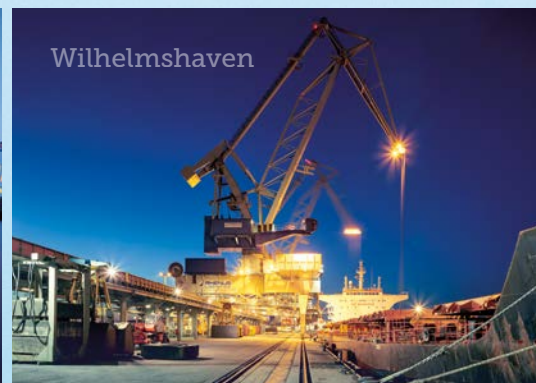
www.friesland-kabel.de

Viele Häfen. Ein Netzwerk.

Wir sichern, was zählt:
Wachstum. Energie. Sicherheit.
Niedersachsen Ports – auf uns ist Verlass.

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Niedersachsen
Ports



www.nports.de

Leue: Wie alle Verkehrsträger sind auch die Wasserstraßen auf verlässliche Investitionen durch den Bund angewiesen. Bundesminister Schnieder setzt sich nachdrücklich für die Wasserstraßen ein. 2025 konnten wir mit etwa 2 Mrd. € bereits eine Rekordsumme einbringen. Dennoch zwingt uns die aktuelle Haushaltslage, uns auf das unbedingt Notwendige zu konzentrieren.

Wie gehen Sie dabei mit dem Thema Personal um? Es gab Berichte über geplante Stellenkürzungen.

Leue: Wir setzen die Vorgaben des Koalitionsvertrags und des Haushaltsgesetzes 2026 genau um. Das bedeutet spürbare Einschnitte, mit denen wir verantwortungsvoll umgehen müssen. Wenn ich jedoch das Engagement und das Fachwissen meiner Kolleginnen und Kollegen sehe, bin ich überzeugt, dass wir als Behörde für die anstehenden Aufgaben gut gerüstet sind.

Ein wichtiges Thema für Logistiker sind Groß- und Schwertransporte. Mit Blick auf die Energiewende rücken dabei Komponenten für On- und Offshore-Windkraftanlagen in den Fokus. Wie wollen Sie die Rahmenbedingungen hier verbessern?

Leue: Wir arbeiten zurzeit am Aufbau einer umfassenden Fachdatenbank zu Umschlagstellen, unterstützen digitale Mikrokorridore und kooperieren eng mit Ländern und Wirtschaft. Ziel ist es, die Wasserstraßen als genehmigungsarmen Transportweg attraktiver zu machen und Logistikprozesse zu beschleunigen. Darüber hinaus zeigen einige Pilotprojekte gerade im Transport von Windkraftkomponenten das Potenzial, dass im Transport auf dem Wasser liegt.

Stichwort Digitalisierung: Wann werden wir autonom fahrende Schiffe auf deutschen Wasserstraßen sehen?

Leue: 2025 haben wir erste Testgenehmigungen für ferngesteuerte Binnenschiffe mit Bordpersonal erteilt. Das ist ein wichtiger erster Schritt, um Erfahrungen zu sammeln. Bis vollständig autonome Verkehre flächende-

ckend Realität werden, wird es noch einige Jahre dauern. Wir setzen uns aktiv dafür ein, weitere Automatisierungsschritte zu ermöglichen.

Wenn Sie auf die nächsten 10 bis 15 Jahre blicken: Was wollen Sie persönlich bei der GDWS erreicht haben?

Leue: In dieser Zeit werde ich hoffentlich meine Pension genießen. Ich

möchte dann mit dem guten Gefühl auf meine Tätigkeit zurückschauen, dass wir die Schifffahrt zuverlässig am Laufen gehalten haben. Meine Aufgabe ist es, die GDWS auf ihrem Transformationsweg zu begleiten: moderner, digitaler und als attraktive Arbeitgeberin positioniert.

Interview: Peter Kleinort

VOLL AUF KURS RICHTUNG ZUKUNFT.

Der Kurs Richtung Zukunft ist bei uns längst gesetzt. Denn wir wissen: Die Anforderungen von morgen sind nur lösbar, wenn man das Beste aus zwei Welten vereint – jahrzehntelange Expertise und Erfahrung sowie den Mut, immer einen Schritt voraus zu sein. Also, wir sehen uns in der Zukunft!

[skf-marine.com](https://www.skf-marine.com)



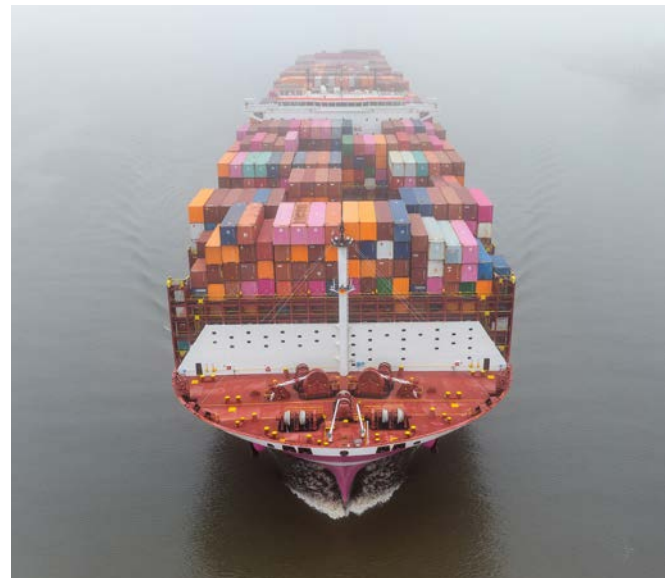
SKF

Hohe Erwartungen, große Chancen

Alle an einen Tisch: Auf der Nationalen Maritimen Konferenz tauschen sich Vertreter der Branche direkt mit Politikern aus. Wie steht es um die wichtigsten Segmente der Industrie, und was sind ihre Wünsche an die Bundesregierung? Von Jannik Westerkamp

Die Schifffahrt – und alle Industriezweige, die sie unter sich vereint – gehört ohne Zweifel zu den wichtigsten Branchen in Deutschland. Mehr als 400.000 Arbeitnehmer sind in Reedereien, auf Werften, in Zuliefererbetrieben, Häfen und Dienstleistungsunternehmen beschäftigt. Der Umsatz, den sie jedes Jahr erwirtschaften, beträgt mehrere zehn Milliarden Euro. Die Stimmen dieser Industrie hat Gewicht, und die Politik tut gut daran, ihr zuzuhören.

Im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz, die in diesem Jahr in Emden stattfindet, haben wir diese Stimmen eingeholt, um ein Bild der aktuellen Lage zu zeichnen. Wo stehen die Unternehmen, wie sind sie im internationalen Wettbewerb aufgestellt, und wie kann die Bundesregierung diese strategisch wichtige Branche unterstützen? Die HANSA hat dazu Antworten mehrerer Organe eingeholt: Zu Wort kommen der Verband Deutscher Reeder (VDR), der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der VDMA Marine Equipment and Systems, der Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) sowie der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS).



Fahrt im Nebel: Trotz aller Pläne und Forderungen lässt sich die Zukunft der Schifffahrt in Deutschland nur schwer vorhersagen

© BAW

STATUS QUO

Der Wettbewerbsdruck nimmt zu

»Die deutsche Seeschifffahrt bewegt sich in einem hochkompetitiven globalen Markt«, antwortete der VDR auf Anfrage der HANSA zum aktuellen Stand der Branche, »und sie tut dies seit Jahrzehnten überaus erfolgreich.«

Entscheidend dafür seien gute und wettbewerbsfähige Standortbedingungen, nicht nur im Vergleich zu asiatischen Schifffahrtszentren wie Singapur und Hongkong, sondern auch gegenüber europäischen Standorten wie Dänemark, Belgien und den Niederlanden. Deutschland – zwar noch immer eine bedeutende maritime Nation – stehe unter zunehmendem Druck, der vor allem durch Rahmenbedingungen entstehe. »Nationale Sonderbelastungen, regulatorische Alleingänge und administrative Hürden wirken wie eine angezogene Handbremse im internationalen Wettbewerb«, so der Verband. Steuerliche und wirtschaftliche Bedingungen könnten den Ausschlag für oder gegen einen Standort geben. Es brauche daher verlässliche und konkurrenzfähige Bedingungen, um die deutsche Spitzenposition zu halten.

Der VSM hob die exzellenten technologischen Kompetenzen, die Forschungs- und Ausbildungslandschaft sowie die Fachkräfte in Deutschland hervor. »Das alles macht uns insbesondere bei anspruchsvollen und komplexen Projekten zur ersten Adresse«, kommentierten die Schiffbauer. Diese Nachfrage zeige sich in

den High-End-Märkten der Werften und im Zuliefererbereich für effiziente und verlässliche Lösungen; die Zeichen stünden auf Investition und Wachstum. Auch der VSM bemerkte jedoch den hohen internationalen Wettbewerbsdruck, insbesondere von asiatischen Werften, während in Europa die Bedingungen schwieriger geworden seien. Neben Energie-, Arbeits- und Regulierungskosten müssten in Deutschland auch Finanzierungsfragen adressiert werden.

Konkurrenz durch China

Der Zuliefererverband VDMA platziert die Industrie als international führenden Technologietreiber – dies spiegle sich in einem hohen Auftragseingang der Branche wider, mit einer Exportquote von über 80%. Die Zuliefererbranche habe sich mit hoher Qualität, Systemkompetenz und Innovationen den ersten Platz gesichert, allerdings dicht gefolgt von China, Südkorea und Japan. »Die größte Herausforderung der nächsten Jahre liegt darin, diese Position langfristig zu halten«, ordnet der VDMA ein und weist dazu auf Forschung und Entwicklung hin. Als größter Konkurrent wird China empfunden, das sich nicht nur im Schiffbau, sondern auch im Zuliefererbereich etabliert und enorm

aufgeholt habe. Aber: »Die deutsche maritime Zulieferindustrie stellt sich dieser wachsenden Konkurrenz«, so der Verband. Man sei sich bewusst, dass man nur durch Innovationen, Qualität, Kundennähe und Liefertreue bestehen werde, um die Kostennachteile in Deutschland auszugleichen. »Hierauf bereiten sich die Unternehmen der Branche konsequent in den Zeiten mit günstiger Auftragslage vor und blicken deshalb zuversichtlich auf die Zukunft.«

Die Vertreter der Seehäfen ordnen ihre Wettbewerbsfähigkeit als »grundsätzlich hoch« ein – sie seien das Rückgrat für Außenhandel, Industrierversorgung, Energiewende und sicherheitsrelevante Logistik. Druck bestehe allerdings durch steigende Kosten, langwierige Genehmigungen, viel Bürokratie eine unzureichende Finanzierung der Infrastruktur.

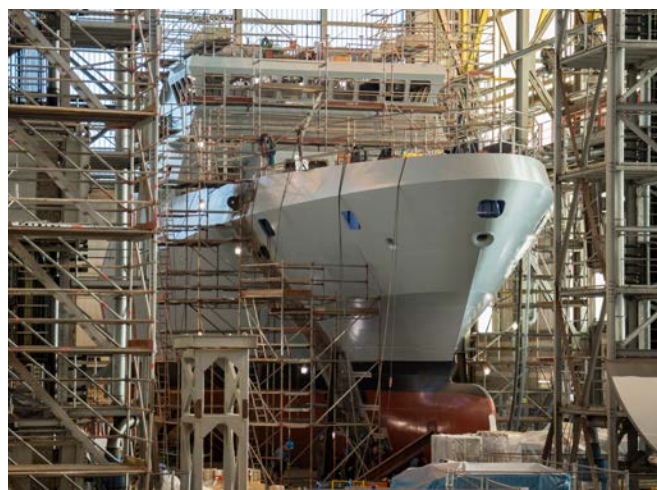
»Auch mit Blick auf die europäische Hafenstrategie werden die Erwartungen an die Häfen nicht sinken«, so der ZDS. Konkurrenz bestehe durch staatlich unterstützte Nordrange- und Mittelmeerhäfen, zunehmend aber auch durch außereuropäische Standorte, die schneller investieren und strategischer gesteuert werden. »Entscheidend ist daher ein verlässlicher nationaler Finanzierungsrahmen, um die Betreiber zu entlasten und Tempo sowie Investitionsfähigkeit zu sichern.«

»Wir stehen gut da«

Die Schiffsmakler, vertreten durch den ZVDS, bewerten ihr Segment in der Branche als besonders heterogen. »In unserer Mitgliedschaft sind neben Klarierungsagenten, An- und Verkaufsmaklern, Befrachtungsmaklern auch die Linienagenten zu finden, also die ausländischen Reedereien, die auch die wesentlichen Kunden der deutschen Häfen sind, vor allem im Container- und RoRo-Bereich.« Immer wieder sei man überrascht, wie wenig dies in der Politik bekannt ist. Die Mitglieder des Verbands würden derzeit »erhebliche Anstrengungen« unternehmen, um

sich auf Herausforderungen vorzubereiten. Ausländische Reedereien, die über ihre Agenturen am Standort vertreten sind, hätten Investitionen in die Infra- und Suprastruktur verschiedener Häfen angekündigt – allerdings sei dies kein plötzlicher Impuls, sondern eine ständige Aufgabe.

»Da Deutschland weiterhin ein wichtiger Ziel- und Quellmarkt für Seetransporte ist und über eine respektable Handelsflotte verfügt, stehen wir verglichen mit den europäischen Kollegen recht gut da«, so der ZVDS. Man beobachte allerdings eine »Kräfteverschiebung in den Mittleren Osten und nach Asien«, vor allem durch wirtschaftliche Dynamiken und öffentliche Investitionen. »Deshalb wachsen die Transportmengen in den dortigen Fahrtgebieten«, kommentierte der Verband, »anders als bei uns.«



© German Naval Yards

Der Schiffbau – hier auf der Werft German Naval Yards – gehört seit jeher zu den Standbeinen der maritimen Industrie

Wir sind Klasse!

Korean Register (KR) lebt Service mit lösungsorientierten Besichtigern und Ansprechpartnern vor Ort in einem weltweiten Netzwerk.

Immer mehr Reeder in Nordeuropa entscheiden sich für KR.

Korea ist näher an Deutschland als Sie denken - kontaktieren Sie uns!

Preis

Leistung

Qualität

Flexibilität

Zuverlässigkeit

Korean Register North Europe

Baltic Carrée - Am Kaiser Kai 13, 20457 Hamburg, Germany



Tel : +49 (0)40 8891 3791

E-Mail : NorthEurope@krs.co.kr

Ansprechpartner : Michael Suhr (Regional Director North Europe)

WÜNSCHE AN DIE REGIERUNG

Bürokratie runter, Stabilität rauf

Um die Position Deutschlands in der internationalen maritimen Branche zu sichern, braucht es stabile Rahmenbedingungen – in diesem Punkt sind sich die Vertreter aller Verbände einig. So wünschen sie sich beispielsweise schnellere Verfahren, weniger Bürokratie und finanzielle Sicherheit. Auch für den Klimaschutz brauche es einen fest abgesteckten Rahmen, um sich langfristig anpassen und entsprechende Strategien verfolgen zu können.

Wirtschaftsnachteile abbauen ...

»Wettbewerbsfähigkeit entsteht nicht zufällig«, kommentierte der VDR – sie sei stattdessen das Ergebnis konsistenter Rahmenbedingungen. Die Reeder erwarten einen verlässlichen Kurs für den maritimen Standort Deutschland: Sie fordern neben einer stabilen Tonnagesteuer (auch für Offshore-Schiffe) auch den Abbau nationaler Wettbewerbsnachteile wie der vergleichsweise hohen Versicherungssteuer. Hinzu kommt ein Abbau der Bürokratie, der »im Alltag der Unternehmen tatsächlich spürbar« sei.

In der Klimapolitik brauche es Augenmaß und internationale Abstimmung. »Die Dekarbonisierung des Seeverkehrs kann nur global und technologieoffen gelingen«, teilte der Verband mit. »Nationale oder europäische Sonderwege, überbordende Berichtspflichten und fehlende alternative Treibstoffe inkl. der entsprechenden Infrastruktur gefährden Investitionen und schwächen den Standort.« Klimaschutz brauche einen international kohärenten Rahmen und vor allem Planungssicherheit, damit Unternehmen den notwendigen Wandel aktiv gestalten können.

... und Wachstumspotentiale ausschöpfen

Seitens der Schiffbauer wird eine gezielte Industriepolitik gefordert. Das bedeutet schnellere Genehmigungsverfahren, eine effiziente und standortorientierte öffentliche Beschaffung, verlässliche Förder- und Finanzierungsinstrumente, Bildungsinfrastruktur, Anwerbung ausländischer Fachkräfte – »alles Themen, die wir im Rahmen eines Aktionsplans Maritime Industrie adressieren«, so der VSM. Verfasst wurde er zusammen mit dem VDMA. Zügiges Handeln sei notwendig, um die Wachstumspotentiale auch ausschöpfen zu können. »Darum muss die Nationale Maritime Konferenz konkrete, belastbare Ergebnisse liefern, die anschließend in die konsequente Umsetzung von Entscheidungen und Maßnahmen münden.«

Hohe Kosten durch Bürokratie

Auch die Zulieferer bemängeln allen voran die Rahmenbedingungen in Deutschland, im internationalen Vergleich ein »Hemmnis« für die Produktion. Der Staat habe ein Kostenproblem, der sich auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirke – angefangen bei den Steuern, die hier durchschnittlich bei 30 %, im europäischen Vergleich jedoch nur bei 23,5 % liegen. »Aber auch die Lohnkosten und insbesondere die Lohnnebenkosten lassen unsere Unternehmen an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen«, kom-



© HANSA (KI-generiert)

Beim Thema Bürokratie sind sich die Verbände einig: Regularien und Berichtspflichten müssen abgebaut werden

mentierte der VDMA. Ein wichtiger Faktor ist auch hier die Bürokratie: Je nach Unternehmensgröße gehen nach einer eigenen Studie 2 bis 6 % des Umsatzes für Bürokratieaufwendungen verloren – dies koste außerdem nicht nur Geld, sondern auch Zeit. Zwar gebe es gute Ansätze (beispielsweise die Omnibusverordnung für EU-Verordnungen zur Nachhaltigkeit, die den bürokratischen Aufwand reduzieren soll), gleichzeitig aber auch immer neue Regularien, deren Berichtspflichten »leider auch nicht einfach umzusetzen sind«, so der Verband. »Das angestrebte Tariftrougegesetz für öffentliche Ausschreibungen ist ein weiteres Hemmnis und insbesondere für kleinere Unternehmen nicht umsetzbar.« In wichtigen Exportmärkten würden die Firmen außerdem durch unklare oder langwierige Exportgenehmigungsprozesse in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt. Hier fordert der VDMA schlankere und schnellere Verfahren, um international mithalten zu können.

Beim Klima hob der Verband ebenfalls eine klare Linie hervor. Dass das »Net Zero Framework« der IMO verschoben wurde, wirke sich unmittelbar nachteilig auf diejenigen Zulieferer aus, die schon Investitionen getätigt hätten und sich besonders für den Klimaschutz engagierten.

Neben einheitlicher Regeln und vereinfachten Regularien fordert der Verband allgemein wirtschaftsfreundliche Bedingungen. »Darüber hinaus haben Freihandelsabkommen und offene Märkte im weltweiten Handel eine große Bedeutung für die exportorientierte Branche«, teilte der VDMA mit. »Weiterhin sind Förderungen für die Forschung ein wichtiges Instrument, um die Branche als Technologietreiber weiterhin bestehen zu lassen.«

»Mehr Tempo, mehr Investitionssicherheit«

Für den ZDS steht ein verlässlicher, langfristiger Finanzierungsrahmen der Seehafeninfrastruktur im Fokus der Forderungen. Die-

ser müsse den gewachsenen, gesamtstaatlichen Aufgaben in Handel, Energiewende sowie Sicherheit und Verteidigung gerecht werden. »Nötig sind schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, wettbewerbsfähige Energie- und Standortkosten sowie gezielte Förderprogramme für Digitalisierung, Klimaneutralität und Resilienz«, so der Verband auf HANSA-Anfrage. »Kurz gesagt: mehr Tempo, mehr Investitionssicherheit und eine stärkere Mitverantwortung des Bundes für die Seehäfen.«

»Polderen« statt Poltern

Der ZVDS merkte an, dass konkrete Wünsche und Forderungen seit vielen Jahren auf dem Tisch liegen – es genüge ein Blick in die Berichte über frühere Nationale Maritime Konferenzen. Damalige Forderungen seien nach wie vor aktuell, da es in den letzten Jahren in vielen Fällen »nur wenig oder gar keinen Fortschritt« gegeben habe.

»Beispielhaft sei die Anpassung der Fahrhinne auf der Außenweser genannt, über die man seit 25 Jahren diskutiert«, so der ZVDS. »Es ist in der Tat schade, dass man es aufgegeben hat, diese Themensammlung einem Fortschrittsbericht transparent zu dokumentieren. Stattdessen wird jedes Mal eine neue The-

mensammlung begonnen und die Frage, wer für die Formulierung einer Lösung die Verantwortung innehat, lähmt nahezu die weitere fachliche Diskussion.« Allzu oft verstecke man sich hinter formellen Zuständigkeiten oder eben Nicht-Zuständigkeiten. »Statt eines ständigen Hin und Hers, vor allem zwischen der Bundes- und der Landesbehörde, benötigen wir eigentlich einen neuen, einen kooperativen Ansatz zur Lösung.«

Die Makler wünschen sich einen Ansatz, wie man ihn im Niederländischen unter dem Begriff »Polderen« kennt: Man komme zusammen und suche gemeinsam und pragmatisch nach der Lösung für ein Problem, und zwar ohne vorherige Zuständigkeitsprüfungen oder weitere formale Debatten. »Dies würden wir uns auch für Deutschland wünschen, eine sachliche, unaufgeregte sowie kooperative Problemlösung, und zwar über Landes- und Ressourcengrenzen hinweg«, so der ZVDS. »Stattdessen scheint bei uns nach wie vor das »Poltern« im Vordergrund zu stehen. Und dies wohl im Wesentlichen, um sich selbst gegenüber der eigenen Partei oder den eigenen Verbandsmitglieder zu profilieren.« Dieser Ansatz diene einer kooperativen Problemlösung leider nicht, sondern sorge vielmehr für Frustrationen. Allzu oft würden Projekte und Themen vor Gericht landen, wo sie streitig ausgehandelt werden – dies verlängere die Prozesse unnötig.



ARNECKE
SIBETH
DABELSTEIN

Die Welt im Blick, im Norden verankert.
Wir beraten seit 96 Jahren in allen Bereichen des maritimen Wirtschaftsrechts.

Hamburg Leer Frankfurt Berlin München Dresden

asd-law.com

RESILIENZ DER WIRTSCHAFT

Ein starkes Rückgrat – auch im Krisenfall

Die Segmente der maritimen Industrie tragen auf verschiedene Arten zu einer stabilen, widerstandsfähigen Wirtschaft bei: Sie sichern nicht nur zahlreiche Arbeitsplätze, sondern auch den technischen Vorsprung Deutschlands und ermöglichen zuverlässige Warenströme – all das erscheint umso wichtiger, je angespannter die politische Lage auf den Weltmeeren wird.

Starke und zuverlässige Handelsflotte

»Die deutsche Handelsflotte ist kein ›nice to have‹, sondern ein ›need to have‹. Sie ist ein tragender Pfeiler der kritischen Infrastruktur und ein zentraler Faktor wirtschaftlicher Resilienz«, sagte der VDR. Rund 480.000 Arbeitsplätze in Deutschland würden von ihr abhängen. Mit einer jährlichen Wertschöpfung von über 30 Mrd. € – darunter mehr als 1 Mrd. € an Steuern und Sozialabgaben – bleibe Deutschland eine der bedeutendsten Schifffahrtsnationen weltweit.

»Deutsche Reedereien investieren mit großem Engagement in moderne Flotten, digitale Prozesse, Effizienzsteigerungen und neue Technologien«, kommentierte der Reederverband. »Sie halten ihre Schiffe, ihre Organisationen und ihr Personal konsequent ›up to date‹, um international wettbewerbsfähig zu bleiben und zugleich steigenden regulatorischen, sicherheitspolitischen und technologischen Anforderungen gerecht zu werden. Diese Anstrengungen stärken nicht nur die Unternehmen selbst, sondern sichern Lieferketten, Versorgungssicherheit und industrielle Wertschöpfung in Deutschland.«

Im Krisenfall könne nur eine wirtschaftliche starke und konkurrenzfähige Handelsflotte zuverlässig Transportleistungen erbringen, kritische Lieferketten stabilisieren und zur sicherheitspolitischen Handlungsfähigkeit beitragen. Voraussetzung dafür sind laut Ansicht der Reeder verlässliche Standortbedingungen und eine Politik, die Wettbewerbsfähigkeit, Transformation und Resilienz als gemeinsame Aufgabe begreift.

»Wir sollten alles selbst können«

Aus Sicht des VSM ist es nur mit »eigenen industriellen Fähigkeiten und substanziellen Kapazitäten« möglich, Abhängigkeiten glaubwürdig zu reduzieren. Dies gelte nicht nur für den Marineschiffbau, sondern für alle maritimen Bedarfe.

»Wir müssen nicht alles selbst machen, aber wir sollten alles selbst können«, so die Schiffbauer. »Die maritime Industrie ist darum ein zentraler Pfeiler der kritischen Infrastruktur und trägt entscheidend zur technologischen Souveränität Deutschlands und Europas bei. Ein starker maritimer Standort erhöht die Resilienz der gesamten Volkswirtschaft gegenüber geopolitischen Krisen und globalen Lieferkettenrisiken. Kurzum: Schiffbau schafft Wachstum und Sicherheit.«

Systeme sichern Infrastruktur

Der VDMA positioniert die maritime Zuliefererindustrie in einer Schlüsselrolle bei der Entwicklung von Produkten und Sys-

temen, die unmittelbar dem Schutz der kritischen Infrastruktur dienen. Sie leiste einen »maßgeblichen Beitrag zur Sicherung relevanter Zonen«, sowohl an der Oberfläche, auf dem Wasser und auch darunter. Dies geschehe durch fortlaufende Innovationen sowie die Übertragung bewährter Navigations- und Kommunikationstechnologien aus der Schifffahrt und maritimen Verkehrsüberwachung auf den Bereich des Schutzes kritischer Infrastrukturen.

»Angesichts zunehmender Bedrohungslagen werden Schutzinstrumente besonders schnell zur Marktreife geführt und in die Praxis umgesetzt«, sagte der Verband auf Anfrage der HANSA. »Dies unterstreicht die Anpassungs- und Reaktionsfähigkeit der Branche auf aktuelle Herausforderungen.«

Ein weiterer wesentlicher Aspekt sei die enge Verzahnung mit der Marine und dem Marineschiffbau. »Für die verstärkten Verteidigungsinvestitionen spielen die Zulieferunternehmen eine unverzichtbare Rolle für Ausstattung und Modernisierung der Flotte. Die Bereitstellung spezialisierter Komponenten und Systeme stärkt die nationale Verteidigungsfähigkeit und leistet einen maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Resilienz der maritimen Infrastruktur.« Auch im übergreifenden Sinne fungiere die maritime Zulieferindustrie mit ihren Produkten und Systemen als »Rückgrat der maritimen Wirtschaft« und sichere die Resilienz vor allem durch technologische Souveränität, Versorgungssicherheit und die Unterstützung der Energiewende.

Deutschland braucht sichere Lieferketten

Weiterhin trage die Zuliefererindustrie mit modernen Technologien in Schifffahrt und Logistik zur Sicherung globaler Lieferketten bei – auf welche die Exportnation Deutschland angewiesen ist. »Eine starke heimische Industrie schützt zudem vor



Deutsche Seehäfen leisten einen wichtigen Beitrag zur Resilienz der nationalen Wirtschaft

© BAW



IHRE SICHERHEIT - UNSER ANTRIEB



Die Bekämpfung von Seeminen ist entscheidend für den zuverlässigen Schutz von Multi-Domain Operations. Mit unseren autonomen Minenjagdschiffen können Ziele identifiziert, observiert und unschädlich gemacht werden. Das schafft völlig neue Einsatzmöglichkeiten für die nächste Generation unserer MCM-Schiffe. Unbemannt, wenn es notwendig ist und mit Crew, wenn es möglich ist. Entwickelt und gebaut von Abeking & Rasmussen – dort, wo die MCM-Tradition zuhause ist. Seit über 100 Jahren.

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com



© Bundeswehr

Fregatte »Hessen« bietet Geleitschutz im Roten Meer: Die Schifffahrt ist besonders von globalen Spannungen geprägt

einer einseitigen Abhängigkeit von Importen wichtiger maritimer Technologien, etwa im Spezialschiffbau«, so der VDMA.

Die Zulieferer würden darüber hinaus den Umbau der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität ermöglichen. So liefern sie zentrale Bauteile für Ausbau und die Wartung von Windparks, wodurch sie die nationale Energieunabhängigkeit sichern. Weiterhin stellt die Entwicklung alternativer Schiffsantriebe mit Systemen für Ammoniak, Methanol oder andere nachhaltige Kraftstoffe sicher, dass Deutschland auch zukünftig eine »führende technologische Rolle« auf wichtigen Märkten einnehme.

Industrie, Handel und Sicherheit

»Die deutschen Seehäfen leisten einen zentralen Beitrag zur Resilienz der nationalen Wirtschaft«, teilte der ZDS mit. Sie würden Versorgungsketten sichern und Energieimporte (z.B. LNG, Wasserstoff, Offshore-Komponenten) ermöglichen. Ferner seien sie logistische Drehscheiben für Industrie, Handel

und sicherheitsrelevante Transporte. »Voraussetzung ist, dass diese Resilienz politisch flankiert und infrastrukturell ausreichend finanziert wird.«

»Die Branche ist bereit«

Die Schiffsmakler stellten heraus, dass die maritime Branche »in besonderem Maße« von globalen Spannungen geprägt werde. Gleichzeitig habe die Schifffahrt es jedoch immer geschafft, sich darauf einzustellen und Alternativen zu finden, wenn bestimmte Fahrtgebiete gesperrt werden.

»Und gerade im Spannungsfall, von dem wir hoffen, dass er nie kommen wird, können die Schifffahrtsunternehmen helfen, die Versorgung der Bevölkerung vor allem mit Getreide, Energie und sonstigen Rohstoffen sicherzustellen«, so der ZVDS. »Und natürlich kommt den Reedereien und Linienagenturen eine besondere Rolle bei der Sicherstellung des militärischen Nachschubs zu. Diese Rolle war ihr im Übrigen immer schon zugedacht, die Öffentlichkeit hat es nur vergessen. Es gilt nunmehr die alten Pläne zu reaktivieren, zu modernisieren und durch Übungen zu verinnerlichen. Die Branche ist dazu bereit.«

Man dürfe Resilienz jedoch nicht nur auf militärische Bedrohungen beschränken. Erhebliche Bedrohungen für die Mitglieder hätten sich auch aus den Aktivitäten der organisierten Kriminalität im Rahmen des Drogenschmuggels ergeben. »Die Unternehmen haben große Anstrengungen unternommen, um Infiltrationen und die Drohung von Mitarbeitenden zu verhindern«, sagten die Makler. »Hier hätten wir uns in der Tat mehr Unterstützung durch den Bund, z.B. durch die Bereitstellung von Fördermitteln zur Schaffung entsprechender digitaler Lösungen gewünscht. Vielleicht kann man das in Zukunft besser machen.«



Ihr starker Partner im Schiffbau!

- ▶ Spezialgerüstbau für Werften und Umschlagsanlagen
- ▶ Maritimer Korrosionsschutz
- ▶ Tankreinigung
- ▶ Stahlwasserbau
- ▶ Stahl- und Metallbau
- ▶ Schiffsreparatur

Arbeitssicherheit zertifiziert nach SCC^P

Nietiedt-Gruppe

Stahl- und Metallbau · Oberflächentechnik · Gerüstbau

Zum Ölhafen 6 26384 Wilhelmshaven · Tel. 0 44 21/ 30 04-00 · info@nietiedt.com · www.nietiedt.com



Nietiedt



WEIL NICHT NUR CO₂ KLIMASCHÄDLICH IST...



...reduzieren wir klima-, umwelt- und gesundheitsschädliche Rußpartikel (PM/PN), Stickoxyde (NOx) und Kohlenwasserstoffe (HC) teils bis zur Nachweisgrenze.

Mit 35 Jahren Erfahrung bieten wir Lösungen sowohl für die Erstausrüstung, als auch die Nachrüstung von Seeschiffen, Binnenschiffen und Behördenschiffen zur Erreichung von IMO III und Stage V Grenzwerten.

high power-low emissions



»Maritime Infrastruktur lässt sich nur begrenzt physisch schützen«

Offshore-Windparks, Häfen, Pipelines und Unterseekabel rücken stärker in den Fokus der Sicherheitspolitik. ISPK-Experte Henrik Schilling erläutert, wo die größten Verwundbarkeiten liegen und wie Staat und Wirtschaft ihre Resilienz verbessern müssen. *Von Joshua Wygand*

Was heute zur maritimen kritischen Infrastruktur Deutschlands zählt, ist aus Sicht von Henrik Schilling im Kern eindeutig: Gemeint sind alle maritimen Einrichtungen und Systeme, deren Ausfall gravierende Folgen für staatliche Handlungsfähigkeit, wirtschaftliche Stabilität oder die Versorgung der Gesellschaft hätte. Der Sicherheitsexperte vom Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel verweist darauf, dass es zwar national wie international unterschiedliche Definitionen dafür gebe, wann Infrastruktur als kritisch einzustufen sei. Der gemeinsame Nenner sei jedoch klar. »Kritisch ist eine Infrastruktur dann, wenn ihr Ausfall gravierende Auswirkungen auf staatliche Funktionen, wirtschaftliche Stabilität oder die gesellschaftliche Versorgung hätte«, sagt Schilling.

Verwundbare Lebensadern der Volkswirtschaft

Mit Blick auf Deutschland gehören für ihn insbesondere Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee, Energieimporte per Schiff oder Pipeline sowie Hafeninfrastrukturen eindeutig in diese Kategorie. Gleiches gelte für Umschlagplätze des Waren- und Personenverkehrs, die für eine exportorientierte Volkswirtschaft wie Deutschland essenziell seien. Besonders auffällig ist für Schilling, dass einzelne Bereiche lange nicht mit derselben sicherheitspolitischen Aufmerksamkeit betrachtet wurden wie klassische Energie- oder Verkehrsinfrastruktur. Dazu zählen vor allem Untersee-Datenkabel. Sie seien über Jahre hinweg unterschätzt worden, obwohl über sie der überwiegende Teil des globalen Datenverkehrs laufe. Schilling spricht von einem Anteil zwischen 95 und 98 %. Ihr Ausfall würde

deshalb weit über Störungen der privaten Kommunikation hinausgehen. Betroffen wären nach seiner Einschätzung zentrale Funktionen im Bankenwesen, im Gesundheitssektor und in der öffentlichen Verwaltung. Ohne diese Infrastruktur, so macht er deutlich, wäre die Funktionsfähigkeit moderner Gesellschaften fundamental eingeschränkt.

Vom Wirtschaftsraum zum Sicherheitsraum

Gerade dieser Befund verweist auf einen grundlegenden Wandel im sicherheitspolitischen Denken. Maritime Infrastruktur war zwar schon immer Naturgefahren, technischen Defekten und Unfällen ausgesetzt. Neu ist nach Schillings Einschätzung aber die strategische Qualität der Bedrohung. Spätestens seit der Sabotage der Nord-Stream-Pipelines sei offensichtlich, dass staatliche Akteure kritische Infrastruktur systematisch in hybride Konfliktstrategien einbeziehen. Das maritime Umfeld habe sich damit von einem vor allem wirtschaftlichen und operativen Handlungsraum zu einem sicherheitspolitisch hochsensiblen Schauplatz entwickelt.

Besonders deutlich zeigt sich das für ihn in der Ostsee. Dort seien seit 2023 mindestens ein Dutzend Kabel und Pipelines beschädigt oder zerstört worden, häufig durch schleifende Anker. Gerade diese Form von Vorfällen sei sicherheitspolitisch so problematisch, weil sie sich bewusst in einer Grauzone zwischen Unfall und Sabotage bewege. Schilling beschreibt diese Logik als Teil hybrider Einflussnahme. Ziel sei vielfach nicht allein die einmalige physische Zerstörung eines Objekts, sondern die Erzeugung eines dauerhaften Bedrohungsszenarios. Ein solcher Zustand teste politische Re-



Sicherheitsexperte beim ISPK:
Henrik Schilling

© ISPK

aktionsmuster, binde Ressourcen und beeinflusse öffentliche Debatten. Hinzu komme, dass parallel die Zahl der Cyberangriffe auf Unternehmen der kritischen Infrastruktur deutlich zugenommen habe und inzwischen hohe wirtschaftliche Schäden verursache.

Ostsee-Infrastruktur unter besonderem Druck

Vor diesem Hintergrund misst Schilling Unterseekabeln, Offshore-Energieanlagen, Importterminals und Hafenumschlagplätzen eine herausragende Bedeutung in aktuellen Lagebildern bei. Unterseekabel und Offshore-Energieanlagen seien für die Energie- und Datenversorgung unabdingbar. Zugleich ermöglichten sie mehr Energieunabhängigkeit und eine stärkere Vernetzung zwischen Staaten. Genau darin liege aber auch ihre Verwundbarkeit.

Gerade in der Ostsee seien diese Infrastrukturen angesichts der aktuellen sicherheitspolitischen Lage besonders gefährdet. Schilling weist darauf hin, dass

die östlichen und nördlichen Ostseeanrainer im Konfliktfall bei einer Zerstörung von Unterseekabeln und Pipelines nur mit erheblichem Aufwand über den Landweg versorgt werden könnten. Das verdeutliche, wie stark maritime und territoriale Sicherheit inzwischen miteinander verflochten seien.

Häfen als strategische Schaltstellen

Ähnlich strategisch bewertet er die Rolle der Häfen. Nach seinen Angaben laufen etwa 60 % des europäischen Warenverkehrs über den Seeweg. Sollte es zu einem militärischen Konflikt in der Ostsee kommen, müsste dieser Warenverkehr teilweise auf anderen Wegen aufrechterhalten werden. Gleichzeitig würden den Häfen an der Nordseeküste dann eine Schlüsselrolle für die Versorgung Europas zufallen. Häfen wären in einem solchen Szenario nicht nur logistische Drehscheiben, sondern sicherheitspolitische Knotenpunkte. Ihre Funktionsfähigkeit hätte unmittelbare Auswirkungen auf wirtschaftliche Stabilität, militärische Beweglichkeit und gesellschaftliche Versorgung.

Schutz auf See nur begrenzt möglich

Trotz dieser offenkundigen Relevanz sieht Schilling erhebliche Verwundbarkeiten. Die größte strukturelle Schwäche liege im asymmetrischen Charakter hybrider Bedrohungen. Maritime Infra-

struktur lasse sich nur begrenzt physisch schützen, sagt er. Anders als an Land seien flächendeckende Absperungen, dauerhafte Kontrollzonen oder unmittelbare Zugriffsmöglichkeiten auf See nur eingeschränkt umsetzbar. Gleichzeitig könnten Angriffe mit zivilen Mitteln erfolgen, etwa durch das gezielte Ausbringen von Ankern. Genau diese Niedrigschwelligkeit mache den Schutz so schwierig.

Attribution als sicherheitspolitisches Dilemma

Hinzu komme das Problem der Attribution. Die eindeutige Identifizierung verantwortlicher Akteure sei häufig schwierig, zeitaufwendig und politisch sensibel. Aus Schillings Sicht entsteht dadurch ein strategisches Ungleichgewicht: Während europäische Staaten an völkerrechtliche Regeln und rechtsstaatliche Verfahren gebunden seien, nutzten potenzielle Angreifer bewusst Grauzonen und Regelverletzungen aus. Weder ließen sich in Ost- und Nordsee effiziente Sperrzonen errichten, noch könnten Schiffe ohne Weiteres vor einer Tat gestoppt oder an der Durchfahrt gehindert werden. In der Konsequenz, so Schilling, könnten Angreifer vergleichsweise unbeschwert über kritischer Infrastruktur Anker ausbringen und Kabel oder Pipelines beschädigen. Gerade diese Kombination aus Offenheit des Seegebiets, zivil anmutenden Tatmitteln und schwieriger Zuschreibung macht maritime Kritis aus seiner Sicht besonders exponiert.

Lagebilder als Grundlage der Reaktion

Um Schutzfähigkeit, Resilienz und Reaktionsschnelligkeit nachhaltig zu stärken, fordert Schilling zunächst ein präzises und aktuelles maritimes Lagebild. Nur wenn Vorfälle frühzeitig erkannt und richtig eingeordnet würden, sei eine koordinierte Reaktion möglich. Er verweist darauf, dass entsprechende Strukturen in den vergangenen Jahren auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der EU und der NATO deutlich ausgebaut worden seien. Schon heute ermöglichten diese Mechanismen spürbar schnellere Reaktionszeiten auf Vorfälle. Dennoch gehe es nicht allein um technische Überwachung oder operative Alarmierung. Ebenso wichtig sei ein breiteres gesellschaftliches Verständnis für Relevanz und Verwundbarkeit kritischer Infrastruktur.

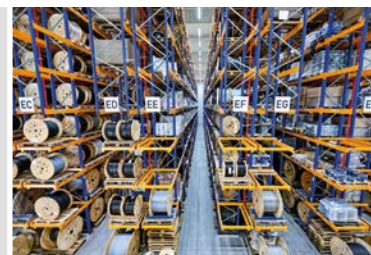
Unternehmen müssen Resilienz mitdenken

Auf Unternehmensebene sieht Schilling erheblichen Handlungsbedarf, aber auch klare Ansatzpunkte. Schutzkonzepte müssten kontinuierlich weiterentwickelt werden, von der Cybersicherheit über physische Sicherungsmaßnahmen bis hin zu Business-Continuity-Management und Notfallvorsorge. Es gehe also nicht nur darum, Angriffe abzuwehren, sondern ebenso darum, Betriebsfähigkeit unter Krisenbedingungen aufrechtzuerhalten und Ausfälle schnell kompensieren zu können. Gleichzeitig müsse die Zusammenarbeit zwischen

Ihr Partner für projektbezogene Logistiklösungen im Bereich Marine- & Schiffskabel



- Größter Versorgungsstützpunkt für Projekte der Deutschen Marine mit Kabeln & Leitungen nach Bundeswehr Normen **BAAINBw VG95218 T60-66**
- Modernste Schneidezentren und Hochregallager
- Zertifizierte Kabellogistik
- Umfassende Kompetenz durch unser erfahrenes Sales- & Logistikteam
- Maximale Versorgungssicherheit – ab Lager – weltweit





© Wygand

Die Ostsee, hier im Bild, wird immer mehr zum »heißen« Gewässer. Neben Gefahrenabwehr soll dort Resilienz künftig mehr im Fokus stehen

Staat und Wirtschaft intensiviert werden. Das Maritime Sicherheitszentrum biete hierfür auf behördlicher Ebene bereits eine tragfähige Plattform. Daran könne angeknüpft werden, um Unternehmen und Behörden besser miteinander zu verknüpfen.

Fortschritte ja, aber weiter große Lücken

Bei der Vorbereitung staatlicher Stellen, Hafenstandorte und privater Betreiber zieht Schilling eine gemischte Bilanz. Einerseits hätten alle Beteiligten in den vergangenen Jahren viel gelernt und entsprechende Vorbereitungen getroffen. Vorgaben zum Schutz kritischer Infrastruktur würden fortlaufend angepasst, und Übungen sowie Simulationen verbesserten die operative Reaktionsfähigkeit, etwa beim Schutz gegen Drohnen- oder Cyberangriffe. Andererseits bestünden weiterhin signifikante Lücken. Schilling kritisiert vor allem die oft zu langsame Umsetzung europäischer Vorgaben wie NIS2. Zudem bremsten juristische Rahmenbedingungen mitunter operative Maßnahmen. Unternehmen, so sein Hinweis, könnten sich allerdings schon heute an bestehenden europäischen Standards orientieren und müssten nicht auf jede nationale Konkretisierung warten. Insgesamt sei der Schutz verbessert worden, müsse aber fortlaufend überprüft und angepasst werden.

Internationale Kooperation wird zum Schlüssel

Eine zentrale Rolle spielt für Schilling dabei die internationale Zusammenarbeit. Die Kooperation zwischen NATO und EU sowie zwischen den jeweiligen Mitgliedstaaten sei in den vergangenen Jahren stark ausgebaut worden. Gerade im maritimen Bereich seien diese Verbindungen essenziell, weil kritische Infrastruktur in Ost- und Nordsee fast immer länderübergreifende Relevanz habe und Ausfälle regelmäßig mehrere Staaten gleichzeitig betreffen. Das gelte für Datenkabel, Pipelines, Schifffahrtsrouten und Hafennetzwerke. Auch die Verfolgung möglicher Akteure und die Überwachung von Seegebieten werde durch internationale Kooperation deutlich erleichtert, so Schilling. Die bereits bestehenden Strukturen müssten nun konsequent weiterentwickelt und dort, wo es sinnvoll sei, stärker mit privaten Akteuren verzahnt werden.

Mehr Resilienz statt reiner Gefahrenabwehr

Für die kommenden Jahre skizziert der Kieler Sicherheitsexperte einen Maßnahmenkatalog, der politische, organisatorische und technologische Aspekte zusammenführt. Politisch hält er klarere Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern für notwendig. Zudem müsse die Zusammenarbeit der Behörden wei-

ter optimiert werden. Kritische Infrastruktur sollte juristisch stärker geschützt und Angriffe müssten wirksam sanktioniert werden, auch in Abstimmung mit anderen Staaten. Organisatorisch plädiert Schilling für einen Perspektivwechsel: Nicht die reine Gefahrenabwehr dürfe im Zentrum stehen, sondern Resilienz. »Angriffe lassen sich nie vollständig verhindern«, macht er deutlich. Entscheidend sei deshalb die Fähigkeit, schnell auf Vorfälle zu reagieren, Ausfälle aufzufangen und Systeme wiederherzustellen.

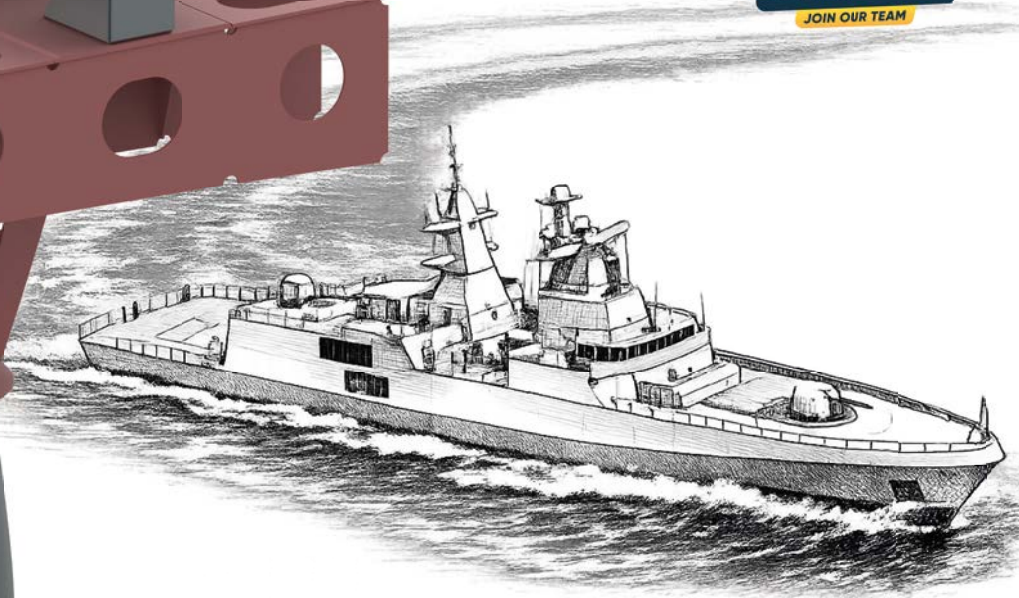
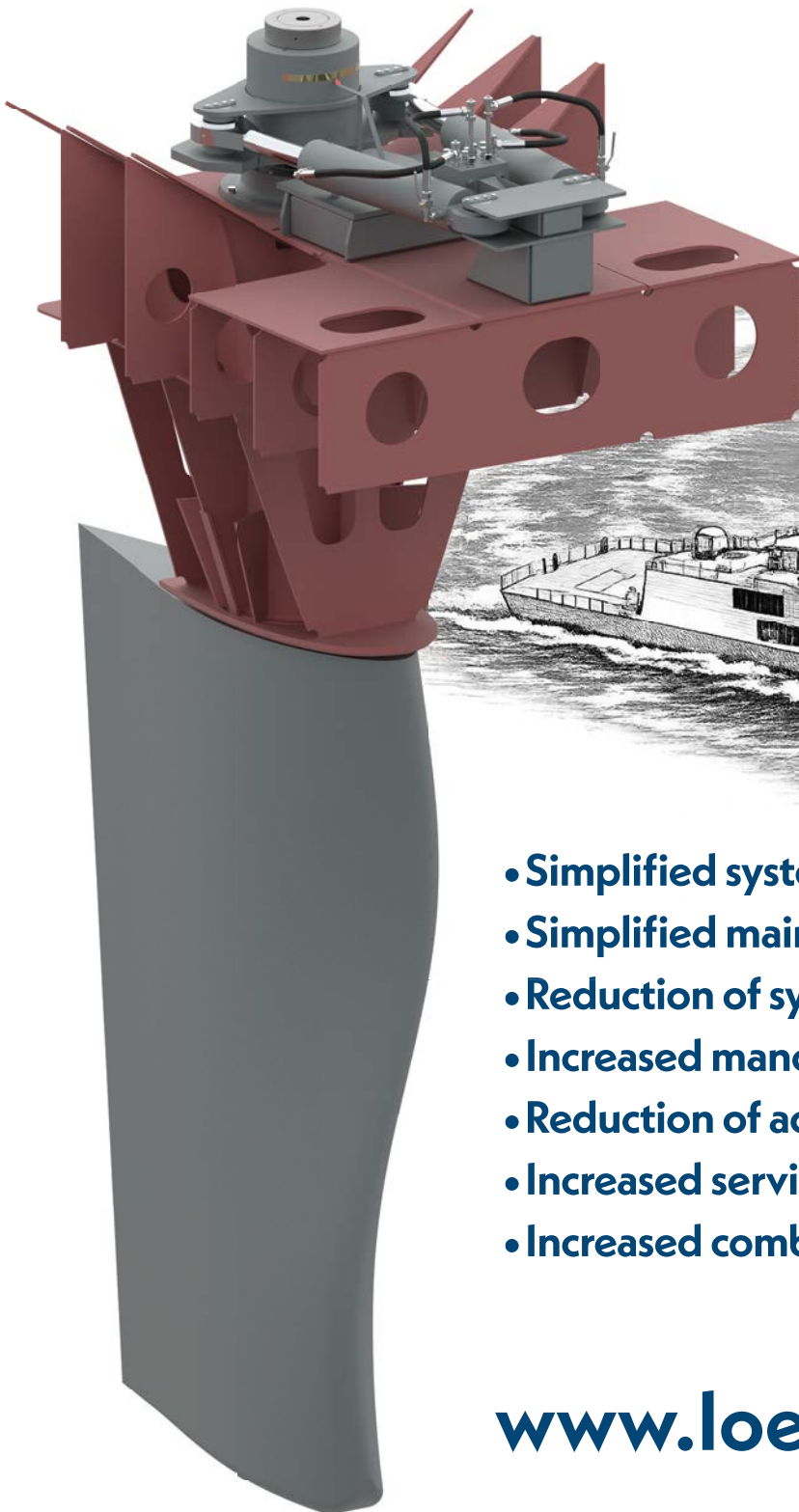
Redundanz wird zur Sicherheitsfrage

Technologisch plädiert Schilling für mehr Redundanzen und bessere Überwachungssysteme, um Ausfälle in Daten-, Energie- und Logistikinfrastrukturen abfedern zu können. Einrichtungen wie das Maritime Sicherheitszentrum in Cuxhaven sieht er als wichtige Plattform, um Staat und Wirtschaft enger zu vernetzen. Zugleich müsse das Bewusstsein für die Bedeutung kritischer Infrastruktur in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft wachsen.

Maritime Sicherheit sei daher nicht nur eine technische oder militärische Aufgabe, sondern eine ressortübergreifende Daueraufgabe. Entscheidend sei letztlich nicht, jeden Angriff zu verhindern, sondern Schäden zu begrenzen und Handlungsfähigkeit zu sichern. ■

NAVY ES/MS-Opt for naval vessels

You only get the best customised manoeuvrability technology for naval units if you don't let just anyone take the helm



**WE'RE
HIRING**
JOIN OUR TEAM

- Simplified system installation
- Simplified maintenance
- Reduction of system's OPEX costs
- Increased manoeuvrability
- Reduction of acoustic and vibration signature
- Increased service life and redundancy
- Increased combat rating and performance

www.loewe-marine.com

»Jeden dritten Tag könnte man ein Schiff festsetzen«

Trotz Sanktionen transportiert die russische Schattenflotte weiterhin große Mengen russischen Öls über die Weltmeere. Ein besonderer Hotspot ist dabei die Ostsee. Das German Institute for Defence and Strategic Studies (GIDS) hat in einer aktuellen Studie die Risiken aufgezeigt, die von diesen Schiffen insbesondere für die Ostsee ausgehen, und daraus Handlungsempfehlungen für die Bundesregierung abgeleitet

Mit dem Inkrafttreten der Sanktionen gegen Russland hat sich die sogenannte Schattenflotte gebildet. Ihr werden 500 bis 2.300 Schiffe zugerechnet. Sie sind in der Regel veraltet, technisch mangelhaft ausgerüstet, unzureichend gewartet, personell unterbesetzt und schlecht versichert. Unter Umgehung der Sanktionen transportieren diese Schattentanker russische Ölerzeugnisse – in der Ostsee hauptsächlich über die Häfen Ust-Luga, Primorsk und Kaliningrad. Das GIDS, der Thinktank der Bundeswehr in Hamburg, hat sich dieses Themas angenommen und

die Studie »Von Sicherheitsmängeln zum Sicherheitsrisiko: Substandard Vessels und die Bedrohungen für die maritime Sicherheit in der Ostsee« herausgegeben. Mit Kapitän zur See André Pecher, stellvertretender Forschungsleiter des GIDS, gibt hier einer der Autoren einen Einblick in die wichtigsten Ergebnisse dieser Analyse.

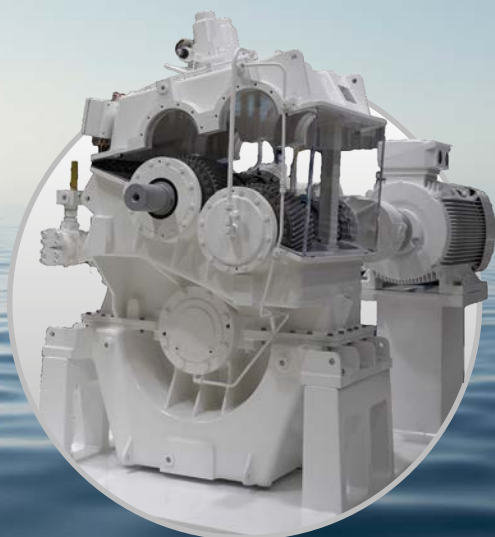
Herr Kapitän, könnten Sie die aktuelle Lage beschreiben – wie viele Schiffe der russischen Schattenflotte sind aktuell täglich in der Ostsee unterwegs?

André Pecher: Die Einschätzung ist schwierig, die Zahlen variieren. Von den täglich aufgenommenen circa 2.500 Schiffsbewegungen in der Ostsee rechnet man im Schnitt drei bis vier pro Tag der russischen Schattenflotte zu. Dänemark hat allein im vergangenen Jahr 292 Passagen von EU-sanktionierten Fahrzeugen der russischen Schattenflotte durch seine Gewässer registriert. Wenn Sie davon ausgehen, dass davon ein Drittel unter gefälschter Flagge fährt, zeigt sich das Potential für polizeiliche Zugriffe, wenn notwendig oder gewollt. Bedeutet also, jeden dritten Tag könnte man ein Schiff festsetzen – ohne Dunkelziffer gerechnet. Hinzuzufügen bleibt: Seit Beginn des Krieges in der Ukraine haben sich die russischen Seehäfen des Ostseeraums zu den wichtigsten Abgangshäfen für den Export von Rohöl und Flüssiggas entwickelt, während es vorher die russischen Seehäfen des Asow-Schwarzmeer-Beckens waren. Dies unterstreicht das Bedrohungspotenzial für die Ostsee.

Welche Risiken gehen von diesen Schiffen aus? Was wäre aus Ihrer Sicht das Worst-Case-Szenario?

Pecher: Das größte Risiko ist das einer Ölpest. Diese Schiffe unterlaufen elementare Sicherheitsstandards, und daher ist das Risiko eines Unfalls deutlich größer als bei der regulären Handelsschifffahrt. Es wäre sogar viel schlimmer als bei dem sehr prominenten Schiffsunglück der »Exxon Valdez« im Jahr 1989 im Prinz-William-Sund vor Alaska, weil die Ostsee quasi ein Binnenmeer ist. Stellen Sie sich vor: 100.000 t Rohöl eines solchen Tankschiffes der sogenannten russischen Schattenflotte würden infolge einer Havarie in der Ostsee die Küsten Deutschlands und/oder mehrerer Anrainerstaaten auf Jahre verschmutzen. Das sensible Ökosystem der Ostsee würde nachhaltig und dauerhaft geschädigt, dazu käme der Ausfall von Fischerei und Tourismus für möglicherweise ein Jahr-

 **REINTJES**
POWERTRAIN SOLUTIONS



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

zehnt. Zudem ziehen massive ökologische und wirtschaftliche Schäden auch soziale Verwerfungen nach sich. Dieses Szenario darf nicht eintreten. Das Risiko eines Ölunfalls besteht immer, aber Russland steigert dieses Risiko durch seine Flotte von Schrottschiffen immens und vorsätzlich. Dieser Aspekt ist der naheliegendste und bedrohlichste – neben der Finanzierung des russischen Kriegs in der Ukraine, der für uns eine ebenfalls erhebliche Bedrohung darstellt.

Es ist bekannt, dass täglich Schattentanker die Ostsee passieren – was hindert Deutschland und die anderen Anrainerstaaten daran, konsequenter durchzugreifen und diese Schiffe zu stoppen?

Pecher: Das würde ich so nicht stehen lassen. Die deutschen Exekutivorgane gehen inzwischen gegen diese Schiffe vor und stehen meines Wissens nicht hinter den Aktivitäten der Partnerländer zurück. Ein Beispiel: Die Bundespolizei See hat jüngst der mit gefälschter IMO-Nummer fahrenden »Tavian« das Einlaufen in deutsche Hoheitsgewässer verweigert. Dieses Schiff ist auch der russischen Schattenflotte zuzurechnen. Aber: Das internationale Seerecht legt die Messlatte recht hoch, um ein Schiff anhalten, untersuchen und gegebenenfalls sogar festsetzen zu dürfen. Hier liegt die Verantwortung erst einmal beim Flaggenstaat. Fährt das Schiff allerdings staatenlos, was bei gefälschten Flaggenregistrierungen der Fall ist, erlaubt das Seerecht jedem die Untersuchung. Konzentriert man sich allein auf diese Schiffe, könnte man im Schnitt jeden dritten Tag ein Schiff aus dem Verkehr ziehen. Und das unabhängig von der vermutlich großen Dunkelziffer an nicht erkannten Schiffen der Schattenflotte.

Die Zurückhaltung kommt einmal daher, dass es nicht ganz trivial ist festzustellen, welches Schiff zur Schattenflotte gehört. Zudem stellt es ein logistisches Problem dar, solche Schiffe festzusetzen, erst recht in größeren Stückzah-



Kapitän zur See André Pecher

© Bundeswehr/Christian Gelhausen

len. Weder gibt es in der Ostsee die Hafenkapazitäten, noch ist es einfach, solch große Ölmengen von Bord zu holen, um das Schiff danach abzuwracken. Womit man aber sicherlich deutlich häufiger durchgreifen könnte, sind Kontrollen auf See und gegebenenfalls die Verweigerung der Durchfahrt. Das würde den Verkehr der Schattenflotte bereits erheblich stören. Entscheidend ist, das Geschäftsmodell Russlands zur Finanzierung seines Kriegs in der Ukraine, und damit indirekt gegen Europa, nachhaltig zu stören.

 **TAMSEN**MARITIM



Stützpunkt an der Ostsee

Schiffsreparatur | Schiffsneubau | GFK-Großbauteile | Konstruktion | Service

www.tamsen-maritim.de



Die »Eventin« aus der russischen Schattenflotte sorgte für einige Aufmerksamkeit und einen Einsatz des deutschen Havariekommandos

© Havariekommando

Sie und die Mitautoren der Studie haben Handlungsempfehlungen für die Bundesregierung abgeleitet – welche sind es und an welches Ministerium sind sie konkret adressiert?

Pecher: Hier ist die gesamte Bundesregierung angesprochen. Zuerst ist die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Schiffsverkehr eine Aufgabe der Bundespolizei See, also des Innenministeriums. Die Innenbehörden der Länder sind ebenfalls involviert. Fragen der maritimen Infrastruktur und der Beratung zur Gefahrenabwehr auf See sind im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie verortet, also im Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums. Soweit die Sicherheitspolitik international koordiniert werden muss, fällt es in die Domäne des Auswärtigen Amtes. Inhaltlich betrifft es natürlich auch Umwelt, Fischerei, Justiz und andere. Für Amtshilfe durch die Deutsche Marine ist dann das Verteidigungsministerium angesprochen. Die notwendige ressortübergreifende Koordination stellt sich also durchaus komplex dar, was die Aufgabe nicht einfacher macht.

Die Schifffahrt ist international, und durch die Risiken, die von den Tankern der Schattenflotte ausgehen, sind alle Anrainer der Ostsee gefährdet – reicht es, die Bundesregierung anzusprechen, oder bedarf es vielmehr einer internationalen Kooperation mit den betroffenen Ländern?

Pecher: Die Bundesregierung ist unser Ansatzpunkt, aber letztlich bleibt es eine gemeinsame Aufgabe aller Ostseeanrainer. Die Schiffe durchqueren auf der Fahrt durch die Ostsee die Außenwirtschaftszonen mehrerer Staaten, und eine effektive Bekämpfung des Phänomens ist erst koordiniert wirklich wirksam.

Der Schattenflotte soll nicht nur illegal Ölzeugnisse transportieren, sondern auch Sabotage- oder Spionageaktivitäten unterstützen. So sollen Drohnen von diesen Schiffen aus gestartet werden. Angenommen, deutsche Behörden oder die Marine würden ein solches Schiff bei einer entsprechenden Aktion ertappen – wie würden sie vorgehen, und wie hoch wäre aus Ihrer Sicht die Wahr-

scheinlichkeit, dass daraus ein militärischer Konflikt mit Russland entsteht?

Pecher: Das Starten und Landen von Luftfahrzeugen aller Art – ob nun militärischer Herkunft oder nicht – ist ein Verstoß gegen die Voraussetzungen der friedlichen Durchfahrt in Küstenmeeren. Das internationale Seerecht ermächtigt die Küstenstaaten, dagegen vorzugehen. Russland würde ein Eingreifen sicherlich mit massiven Drohungen beantworten. Doch auch Moskau weiß, dass das Vorgehen gegen ein solches Schiff legal wäre. Russland testet mit den Drohnenfällen unseren Reaktionswillen. Reagiert man auf solche Provokationen mit Stärke, hakt der Kreml sie als gescheitert ab und versucht im Zuge seiner hybriden Kriegsführung etwas anderes. Die Gefahr eines Konflikts halte ich aktuell für sehr gering, weil Russland die militärische Eskalation mit der NATO derzeit noch vermeidet. Russlands Strategie ist es zu testen, wie weit es gehen kann. Die Provokation eines militärischen Konflikt gehört nicht dazu – zumindest noch nicht.

Wird der Krieg im Iran Auswirkungen auf die Schattenflotte haben? Und wenn ja, welche?

Pecher: Die Auswirkungen sind bereits deutlich sichtbar. Normalerweise geht ein Fünftel der Ölversorgung für den weltweiten Verbrauch durch die Straße von Hormus, doch wegen des Krieges passiert derzeit, also Mitte März, kaum ein Tanker dieses Nadelöhr. Die damit einhergehende Verknappung sorgt für gehörige Turbulenzen am Markt – erhebliche Preissteigerungen sind die merkliche Folge. All das macht den Export über die Ostsee umso wertvoller für Russland: Dessen Geschäftsmodell wird attraktiver, weil die Gewinnmargen ungleich steigen. Zugleich wäre gerade jetzt ein Vorgehen gegen die Schattenflotte für Russland besonders schmerzvoll. Und gerade deshalb muss Europa nun finanziell und militärisch souveräner und damit glaubwürdiger auftreten. Angesichts dessen, dass die USA die Sanktionen gegen Russland aufweichen, müssen wir Europäer umso entschiedener und strategisch klug handeln. Gegen die russische Schattenflotte kann und muss noch vieles mehr unternommen werden.

Interview: Anna Wroblewski

GIGA...ntische Performance

erreichen Sie mit unserer CAT.8 Anschlusswelt bis 40 Gbit oder 10 Gbit mit unseren CAT.7 bzw. CAT.6a-Lösungen.

- Große Produktvielfalt von Kabel- und Anslusstechnik für vollvernetzte Installationskonzepte
- Klassifizierte Kabel-Meterware gem. EU-BauPVO
- Anschlussfertige Medien-/Netzwerk-/Fiberoptiksysteme für robuste Mobil- und Einbauanwendungen

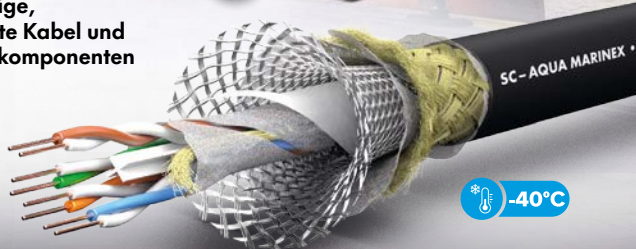
CPR-klassifizierte CAT.8 und CAT.7 Installations- und Anschlusskabel



Hochwertige, zertifizierte Kabel und Anschlusskomponenten



40 Gbit



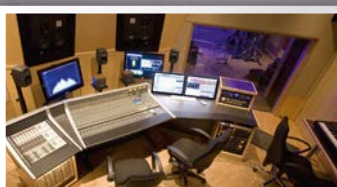
-40°C



Installation & Conference



Broadcast Solutions



Professional Studio



Event Technology



INSTALLATIONS-KATALOG GRATIS ANFORDERN!



SOMMER CABLE mit Sitz in Straubenhardt (Deutschland) wurde 1999 gegründet und gehört heute zu den führenden Anbietern professioneller, qualitativ hochwertiger Kabel- und Anslusstechnik mit Fokus auf die Bereiche Audio, Video, Broadcast, Studio- und Medientechnik. Das Angebot inklusive der Hausmarken HICON, CARDINAL DVM und SYSBOXX umfasst Kabel-Meterware, Steckverbinder, Anschlusskabel, individuell anpassbare Verteilsysteme sowie Elektronikkomponenten.

Rund um die Uhr steht ein B2B-Shop mit über 25.000 Produkten zur Verfügung.

SOMMER CABLE
AUDIO ■ VIDEO ■ BROADCAST ■ MULTIMEDIA ■ HIFI



www.sommercable.com • info@sommercable.com

»Der Meeresspiegelanstieg wird uns noch sehr lange beschäftigen«

Helge Heegewaldt, Präsident des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), über Klimafolgen in Nord- und Ostsee, die Resilienz der Navigation, Offshore-Genehmigungen und die technologische Modernisierung seiner Behörde. *Von Joshua Wygand*

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) steht an mehreren neuralgischen Punkten der maritimen Transformation zugleich: Klimawandel, Meeresspiegelanstieg, Offshore-Ausbau, Navigationssicherheit und Emissionskontrolle. Es ist immer dann gefragt, wenn es um Nordsee, Ostsee und die deutschen Küstengewässer geht. BSH-Präsident Helge Heegewaldt erläutert, wo die Behörde derzeit die größten Herausforderungen sieht, welche Rolle neue Technologien spielen und warum Resilienz auf See längst mehr ist als ein abstrakter Begriff.

Deutsche Flagge als Standortfaktor

Zu den Aufgaben und strategischen Zielen des BSH gehört auch die Stärkung einer leistungsfähigen Flotte unter deutscher Flagge. »Die deutsche Flagge ist mehr als ein Registereintrag. Sie steht für Souveränität und verlässliche Ordnung auf See«, betont BSH-Präsident Helge Heegewaldt. »Ein Schiff unter deutscher Flagge gehört rechtlich zu unserem Staatsgebiet – egal, wo es fährt.« Gerade in einer zunehmend komplexen globalen Lage schafft das klare Zuständigkeiten und Rechtssicherheit. Deutschland biete Reedereien dafür stabile und attraktive Rahmenbedingungen: klare gesetzliche Vorgaben, ein weltweites Netz von über 220 Auslandsvertretungen sowie zahlreiche bilaterale Abkommen. Zugleich baut die Flaggenstaatsverwaltung bürokratische Hürden ab und setzt auf mehr Service bis hin zur 24/7-Erreichbarkeit – gemeinsam mit der Dienststelle Schiffssicherheit und der Bundesnetzagentur. »Der Kunde steht bei uns im Vordergrund«, so Heegewaldt – »damit stärken wir die deutsche Handelsflotte.«

Klimawandel für das BSH klar nachweisbar

Der Klimawandel ist für das BSH keine abstrakte Zukunftsfrage mehr, sondern in den Messreihen von Nord- und Ostsee längst konkret nachweisbar. Helge Heegewaldt verweist auf die langjährigen Daten seines Hauses: »Nach unseren Daten hat sich die Nordsee im Jahresmittel seit 1969 um 1,3 °C erwärmt. Die Ostsee seit 1990 sogar schon um 2 °C.« Diese Entwicklung sei im Wesentlichen auf den menschengemachten Klimawandel zurückzuführen. Der Präsident erinnert daran, dass der Ozean bislang eine zentrale Schutzfunktion erfüllt habe, weil er den größten Teil der zusätzlichen Wärme im Klimasystem aufnehme.

Genau diese Pufferfunktion nehme mit steigenden Temperaturen jedoch ab. Für die Meeresumwelt bleiben die Folgen nicht auf die Temperatur allein beschränkt. Heegewaldt macht



© BSH

Helge Heegewaldt

Helge Heegewaldt ist seit März 2023 Präsident des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Zuvor war der Volljurist von 2017 bis 2023 in leitenden Funktionen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie im früheren Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tätig, unter anderem in den Bereichen Personal und politische Planung. Weitere Stationen seiner Laufbahn waren das Bundesumweltministerium, die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag sowie die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland. Heegewaldt studierte Rechtswissenschaften in Berlin und Rom, absolvierte sein Referendariat in Berlin und Washington, D.C.

deutlich, dass insbesondere in der Ostsee die Sauerstoffverfügbarkeit unter Druck gerät. Hauptursache sei zwar weiterhin die Eutrophierung, also der übermäßige Eintrag von Nährstoffen und die daraus resultierende massenhafte Algenbildung. Doch wärmeres Wasser verschärfe die Lage zusätzlich, weil es weniger Sauerstoff binden könne. Zugleich verliere der Ozean an Fähigkeit, CO₂ aufzunehmen. Damit gerät ein zentraler globaler Klimapuffer ins Wanken. Oder, wie Heegewaldt es formuliert:



© Copernicus Sentinel / BSH

Satellitenbild vom 20. Januar 2026, das die Eislage um Rügen zeigt. Solch strenge Eispwinter sind inzwischen selten.

»Der Ozean wirkt bislang als Puffer, indem er einen Teil der von uns ausgestoßenen Treibhausgase speichert. Doch mit steigenden Temperaturen verliert er zunehmend diese Pufferwirkung.«

bei regulären Fluten »on top« komme. Das müsse in Vorhersagen und Schutzkonzepten berücksichtigt werden. Bei der Frage, ob wärmere Meere auch die Dynamik von Sturmfluten verän-

Marine Hitzewellen sind »Stressereignisse«

Wie stark sich die Veränderungen bereits in Extremereignissen niederschlagen, zeigt für das BSH auch der Blick auf marine Hitzewellen. An der Messstation am Leuchtturm Kiel werden die Meerestemperaturen seit 1989 kontinuierlich erfasst. Eine marine Hitzewelle von der Länge des Ereignisses im Jahr 2025 habe man dort bislang nicht registriert, sagt Heegewaldt. Wissenschaftlich sei von einer marinen Hitzewelle dann zu sprechen, wenn die Wassertemperatur zu den höchsten 10 % gehöre, die für diese Jahreszeit jemals gemessen wurden. Für Ökosysteme seien solche Phasen erhebliche Stressereignisse: Meerospflanzen könnten absterben, Fortpflanzungszyklen von Meerestieren würden beeinträchtigt, und die Auswirkungen reichten bis in die Nahrungskette hinein. Damit seien auch wirtschaftliche Folgen, etwa für die Fischerei, nicht ausgeschlossen.

Noch deutlicher wird die langfristige Tragweite beim Meeresspiegelanstieg. In Cuxhaven beträgt der Anstieg seit 1900 bereits mehr als 25 cm. Heegewaldt spricht von einem Prozess, »den wir in Gang gesetzt haben und der uns noch sehr lange beschäftigen wird«. Selbst wenn die Emissionen sofort auf Null sanken, würde der Meeresspiegel aufgrund der Trägheit des Klimasystems noch über Jahrhunderte weiter steigen. Klimaschutz bleibe dennoch entscheidend, weil sich damit sowohl das Tempo als auch die endgültige Höhe des Anstiegs beeinflussen ließen. Das verschaffe Zeit für Anpassungsmaßnahmen im Küstenschutz.

Ausgangsniveau für Sturmfluten steigt

Für Häfen, Küstenschutz und maritime Infrastruktur ist die Lage damit klar umrissen: Mit dem Meeresspiegelanstieg steigt das Ausgangsniveau für Sturmfluten. Heegewaldt betont, dass der höhere Meeresspiegel bei jedem Sturmflutereignis und selbst

in innovative navigation

**Maritime Sicherheit.
Digital. Innovativ. Integriert.**

Maritime Überwachung | Hafen | Offshore
VTS-Systeme | KRITIS | Integration
Sensordatenfusion | Simulation | Lagebild
Echtzeit-Informationsaustausch | Vernetzte Systeme

in-innovative navigation GmbH | Leibnizstraße 11, 70806 Kornwestheim www.innovative-navigation.de

dern, ordnet er ein, dass durch den Klimawandel in der Deutschen Bucht Wetterbedingungen, die Sturmfluten begünstigen, häufiger auftreten könnten. Für den Küstenschutz in Deutschland sei der Meeresspiegelanstieg jedoch der wesentlichere Faktor. Gerade weil dieser langfristig verlaufe, lasse er sich planerisch besser berücksichtigen. Bund, Länder und Gemeinden seien hier bereits gemeinsam aktiv. Aus Vorsorgegründen orientiere sich der Küstenschutz eher an einem Szenario, in dem die Emissionen nicht ausreichend sinken.

Ein zweites zentrales Feld ist der Offshore-Ausbau. Das BSH steht dabei an einer Schlüsselstelle zwischen energiepolitischen Zielen, Raumordnung, Umweltprüfung und Sicherheit. Heegewaldt beschreibt die behördliche Logik als klar strukturiert: Zunächst würden in der maritimen Raumordnung die unterschiedlichen Interessen gesammelt, geprüft und gegeneinander abgewogen, vom Umwelt- und Naturschutz über Schifffahrt und wirtschaftliche Nutzungen bis hin zu Marine und Fischerei. Darauf aufbauend folgten Flächenvoruntersuchung und Flächenentwicklungsplan, ehe in weiteren Schritten die konkrete Eignungsfeststellung erfolge. Jeder dieser Schritte werde von strategischen Umweltprüfungen begleitet.

Konkret auf »Nordlicht II« angesprochen erläutert der BSH-Präsident die Genehmigung. Das Projekt sei nach dem Windenergie-auf-See-Gesetz im Plangenehmigungsverfahren zugelassen worden. Voraussetzung sei unter anderem gewesen, dass die Meeresumwelt nicht beeinträchtigt werde. Ebenso seien die Sicherheit des Luft- und Seeverkehrs, Fragen der Landes- und Bündnisverteidigung sowie die Vereinbarkeit mit anderen Nutzungen auf See zu berücksichtigen gewesen.

Offshore-Boom führt zu Herausforderungen

Mit Blick auf die Ausbauziele bezeichnet Heegewaldt ein Projekt mit 630 MW als »sehr wichtigen Baustein«. Deutschland will die installierte Leistung auf See bis 2030 auf mindestens 30 GW, bis 2035 auf mindestens 40 GW und bis 2045 auf 70 GW steigern. Das BSH setzt diese Zielvorgaben im Rahmen seiner Zuständigkeiten um. Derzeit seien über 10 GW am Netz, der Ausbau gehe kontinuierlich weiter. Die größten Engpässe sieht Heegewaldt derzeit nicht primär bei Genehmigungen. Im Gegenteil: Zulassungen für Vorhaben dieser Größenordnung erfolgten teils in nur zwölf Monaten und damit in bemerkenswert kurzer Zeit. Die eigentlichen Herausforderungen lägen zunehmend bei Ressourcen und Infrastruktur: bei Errichterschiffen, Kabeln, Leitungen, Konvertern und Produktionskapazitäten für Windenergieanlagen. Der Offshore-Boom in der Nordsee verschärfe diesen Wettbewerb, weil zahlreiche Staaten parallel ausbauen.

BSH setzt zukünftig auf Methanol-Flotte

Die Behörde selbst modernisiert unterdessen ihre eigene Flotte. Für Heegewaldt ist maritime Infrastruktur von grundlegender Bedeutung für Deutschland. Ein Großteil des Welthandels werde über die See und die Häfen abgewickelt; damit sei die Sicherheit der Schifffahrt für Wirtschaft und Wohlstand zentral. Die Schiffe des BSH vermessen Meeresböden, liefern Daten für Seekarten,

spüren Unterwasserhindernisse auf und erheben ozeanographische Daten. Damit schaffen sie nicht nur Voraussetzungen für sichere Schifffahrt, sondern auch für den Schutz kritischer Infrastruktur. Die laufende Flottenmodernisierung solle sicherstellen, dass in Nord- und Ostsee jederzeit mindestens ein speziell ausgerüstetes Schiff mit erfahrener Besatzung einsatzbereit sei. Bei den Neubauten setzt das BSH auf Methanol und auf geräuscharme Technik nach Silent-R-Standard. Heegewaldt begründet das ausdrücklich doppelt: klimapolitisch und fachlich. Methanol sei als künftiger Kraftstoff besonders geeignet, weil es aus grünem Wasserstoff und CO₂ klimaneutral hergestellt werden könne, im Vergleich zu synthetischem Diesel weniger aufwendig sei und voraussichtlich in ausreichender Menge verfügbar bleibe. Zugleich spiele die Geräuscharmut für die Meeresumwelt und die Arbeit des BSH eine unmittelbare Rolle. »Unterwassergeräusche eines Schiffes können hydroakustische Messungen verfälschen«, sagt Heegewaldt. Emissions- und geräuscharme Antriebe dienten damit nicht nur dem Klimaschutz, sondern seien Voraussetzung für präzise Vermessungs- und Forschungsarbeiten. Auch schiffseigene Schadstoffeinträge könnten empfindliche Messungen stören.

Hinzu kommt der Einsatz autonomer Vermessungsfahrzeuge. Diese könnten künftig in bestimmten Seegebieten eine sinnvolle Alternative zu Tochterbooten sein. Der Vorteil liege zum einen in der längeren Einsatzdauer, weil die autonomen Systeme auch bei schlechteren Wetterbedingungen eingesetzt werden können. Damit lasse sich die Einsatzzeit der Schiffe effizienter nutzen und das Personal entlasten. Zum anderen sieht Heegewaldt Sicherheitsgewinne: Gerade bei unbekanntem Wracks, Munitionsresten, gefährlichen Steinformationen oder unklaren Tiefen könnten autonome Fahrzeuge vorgeschaltet werden, ohne die Besatzung oder Taucher unnötigen Risiken auszusetzen.

»Navigation wird gezielt gestört«

Ein weiteres Zukunftsthema ist die Resilienz der Navigation. Störungen von Satellitennavigationssystemen nehmen zu und sind für das BSH keine Randnotiz. Heegewaldt spricht von »gezielten Eingriffen«, die die Schifffahrt behindern und im schlimmsten Fall gefährden könnten. Darum hängt Navigation auch nie nur von einem System ab. Die Besatzung kann in solchen Fällen auf andere, terrestrische Navigationsmittel zurückgreifen. Wichtig sei also auch die Qualifikation an Bord. »Ohne gut geschultes Personal geht es nicht.«

Backup-Navigation: Neue Wege denken

Vor diesem Hintergrund gewinnt R-Mode an Bedeutung. Das satellitenunabhängige, bodengebundene Backup-Navigationssystem nutzt vorhandene Funkfrequenzen im Mittel- und Ultrakurzwellenbereich zur Positionsbestimmung. Die bisherigen Tests im Projekt »Ormobass« bewertet Heegewaldt positiv. Es seien Genauigkeiten von unter 20 m am Tag und etwa 50 bis 80 m nachts erzielt worden, was Eignung und Verfügbarkeit des Systems bestätige. In der südlichen Ostsee existiere bereits ein funktionierendes Sendernetz zwischen Deutschland, Dänemark, Polen und Schweden; weitere Ausbauschritte in Richtung Osten seien im Gang.

Der Präsident formuliert den Anspruch unmissverständlich: »Wir sind zuversichtlich, der Schifffahrt damit eine sichere, satellitenunabhängige Navigationslösung anbieten zu können.« Gerade in einer Zeit zunehmender Störungen sei das ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit auf See.

Präventive Wirkung durch Emissionskontrollen

Auf Erfolge verweist das BSH auch bei der Emissionskontrolle. Die Behörde überwacht jährlich rund 10.000 Abgasfahnen und nutzt dafür ein stetig ausgebautes Netz aus Messstationen, Bordtechnik und Drohnenunterstützung. Seit Einführung der verschärften Schwefelgrenzwerte 2015 sei ein deutlicher Rückgang der Schwefelkonzentrationen gemessen worden, berichtet Heegewaldt. Die Belastung der Seeluft sei um 50 bis 70 Prozent gesunken, die Häfen seien deutlich sauberer geworden. Gleichzeitig habe das Überwachungssystem eine präventive Wirkung entfaltet. Verdächtige Schiffe würden in internationale Datenbanken eingetragen, auf die zuständige Behörden in der EU zugreifen könnten. Inzwischen hielten sich nach Angaben des BSH über 99 % der kontrollierten Schiffe an die Grenzwerte. Die Zahl der Bußgeldverfahren in der deutschen AWZ liege seit Jahren konstant niedrig. Für Hee-

gewaldt ist das »ein toller Erfolg für den Umweltschutz, für saubere Häfen und Küsten«.

Schließlich verändert sich auch das Kompetenzprofil der Behörde selbst. Digitalisierung, KI und autonome Systeme seien für das BSH längst operative Realität und nicht bloß Zukunftsmusik. Die Behörde erfasse Daten mit autonomen Systemen, werte sie mithilfe von KI aus und entwickle daraus moderne Produkte. Heegewaldt verweist etwa auf die KI-gestützte Software »OTC-Stone«, die Steine am Meeresboden automatisch erkennt und vermisst. Was früher in händischer Auswertung Wochen gedauert habe, lasse sich nun in einem Bruchteil der Zeit erledigen. Auch bei der Erprobung automatischer Ausweichmanöver sammle das BSH bereits Erfahrung.

Gleichzeitig macht Heegewaldt deutlich, dass der Wandel nicht allein eine Technikfrage ist. Künftig werde es stärker auf die Verbindung von Fachwissen, Datenanalyse, IT-Sicherheit und KI-Kompetenz ankommen. Gerade die berufliche Vielfalt im BSH sei dabei ein Vorteil. Die maritime Verwaltung von morgen müsse Wissen, Technologie und Teamarbeit intelligent zusammenführen. Für das BSH ist genau das der strategische Kern: maritime Sicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie die Nutzung neuer Technologien nicht getrennt zu betrachten, sondern als zusammenhängende Transformationsaufgabe. ■

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL



Wissen, was den Kurs bestimmt – Seit 1864

»Warum ich die HANSA lese?

Weil sie mich jeden Monat auf eine kleine Reise durch die maritime Welt mitnimmt. Zwischen Technik, Wirtschaft und Menschen bekomme ich neue Perspektiven und entdecke viele Hintergründe. Für mich ist sie ein verlässlicher Begleiter, der zeigt, wohin sich Schiffbau und Schifffahrt entwickeln und was die Branche bewegt.«

CLAUDIA PASCHKEWITZ

Managing Director
COLUMBIA Shipmanagement
(Deutschland) GmbH



Den Wandel gestalten: Für Claudia Paschkewitz ist die HANSA ein verlässlicher Begleiter, der Technik, Wirtschaft und Menschen verbindet. Die HANSA liefert die entscheidenden Hintergründe, um Trends wie Nachhaltigkeit und Vielfalt nicht nur zu verstehen, sondern strategisch anzuwenden. **Scannen Sie den QR-Code für weitere Statements** von TOP Entscheidern der maritimen Industrie – **erfahren Sie, warum die HANSA den Kurs für eine starke maritime Zukunft bestimmt.**

hansa-online.de/testimonial

»Je komplizierter, desto besser für die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt«

Seit rund einem Jahr hat die national wie international hoch angesehene Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt einen neuen Geschäftsführer. Mit der HANSA spricht Philip Augener exklusiv über seinen Wechsel zur HSVA, die große Nachfrage aus allen Teilen der Welt, die internationale Expansion, technologische Herausforderungen und Trends, Geoökonomie und -politik, sowie seine Pläne für die Zukunft

Eine erste kleine Zwischenbilanz: Sind Sie noch glücklich, den Job angetreten zu haben?

Philip Augener: Ich bin sehr glücklich und zufrieden, es ist noch besser als erwartet. Natürlich gibt es vor so einer Entscheidung auch mal Zweifel. Aber es war für mich eine große Chance und Herausforderung. Die Entscheidung war richtig.

Was ist aus Ihrer Sicht besonders positiv?

Augener: Das Team. Die HSVA hat hervorragende Versuchsanlagen. Aber wenn man nicht weiß, wie man diese Anlagen richtig bedient, funktioniert das System nicht. Das Engagement und das breite Knowhow des Teams – das ist wirklich hervorragend und es macht sehr viel Spaß.

Was hat Sie an dem Job besonders gereizt?

Augener: Für mich ist eine Rückkehr in den Schiffbau. Die Arbeit mit Plattformen war sehr spannend. Aber ich komme aus dem Schiffsentwurf und habe gemerkt, dass mir das »Schwimmende« gefehlt hat. Die HSVA steht im Grunde in der Mitte eines Dreiecks aus Reeder, Werft und Zulieferer. Das ist eine sehr spannende Kombination für das Ziel, hydrodynamisch optimierte Schiffe zu entwickeln.

Wie viele Projekte laufen bei Ihnen pro Jahr?

Augener: Wir machen jährlich 80 bis 100 Projekte mit unterschiedlichen Laufzeiten. Dabei geht es um Versuche im Schlepptank, im Eistank, im HYKAT – dem »Hydrodynamic and cavitation tunnel« – oder numerische Berechnungen.

Wer sind primär Ihre Auftraggeber?

Augener: In der Regel sind das Ingenieurbüros und Werften, manchmal auch Reedereien direkt. Wenn es gut läuft, ist die HSVA im Schiffbauvertrag zwischen Reederei und Werft Teil der Makers List.

Mit Blick auf aktuell und potenziell künftige Entwicklungen im Schiffsdesign: Was glauben Sie, wie muss sich die HSVA dafür aufstellen?

Augener: Ein sehr aktuelles Thema beim Schiffsentwurf ist Unterwasserschall. Das kommt eigentlich aus dem Marineschiffbau, gewinnt aber mit Blick auf den Schutz der marinen Tierwelt auch in der zivilen Schifffahrt eine immer



© HANSA

Philip Augener – Geschäftsführer Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt

Der Schiffbau-Ingenieur (Technische Universität Hamburg) fertigte nach seinem Diplom am Institut für Schiffsentwurf und Schiffssicherheit der TUHH seine Dissertation zum Thema »Computation of Wave Drift Forces for Dynamic Positioning in the Early Design Stage« an. Später arbeitete er knapp zehn Jahre bei der Lemwerder Werft Abeking & Rasmussen. Nach einer Station in der Offshore-Abteilung beim Übertragungsnetzbetreiber Amprion ist er nun seit dem 1. April Geschäftsführer bei der HSVA.

größere Bedeutung. Dafür sind wir mit unserem Hykat sehr gut aufgestellt und können schon im frühen Entwurfsstadium beim Propellerdesign unterstützen. Es wird oft so dargestellt, dass man einen auf Leistung optimierten Propeller nicht »leise« bekommt. Wir haben aber bereits zeigen können, dass das sehr wohl geht. Die Regula-

torik zu Unterwasserschall ist noch nicht abgeschlossen. Wir wollen daran teilhaben. Ein weiteres Thema ist CFD, also numerische Berechnungen für Strömungsmechanik. Hier stellt sich die Frage: Wo geht die Reise hin, werden wir Teile von Versuchen zukünftig stärker durch Berechnung ersetzen? Auch wir setzen CFD im Vorfeld von Schleppversuchen ein und haben dafür mit der TU Hamburg einen eigenen Code entwickelt. Dieser wird ständig weiterentwickelt und die Ergebnisse regelmäßig validiert.

Glauben Sie, dass der Schlepptank auf lange Sicht komplett von CFD abgelöst wird?

Augener: Das wurde mir schon zu Beginn meines Schiffbau-Studiums erzählt. Aber ich bin nach wie vor der Überzeugung, dass die Menschen es schätzen, echte Modelle sehen und anfassen zu können. CFD-Berechnungen können Viele leisten. Aber die Bewertung anhand von Modellversuchen ist etwas Anderes. Wir können selbstbewusst auf unsere Arbeit schauen. Je komplexer das Schiffbauprojekt ist oder wenn es sich um ein Typschiff handelt, fallen die Kosten für die Versuchskampagne auch nicht so stark ins Gewicht.

Woher kommen Ihre Kunden?

Augener: Wir haben Kunden aus allen bewohnten Teilen der Erde hier in Barmbek zu Gast. China ist sehr relevant für uns und war im letzten Jahr der größte Umsatzposten. In Summe ist der Anteil der europäischen Kunden aber noch größer. Neben Deutschland hat Norwegen 2025 eine große Rolle für uns gespielt.

China hat eine sehr große Schiffbau-Industrie und sicherlich auch eigene Versuchsanstalten ...

Augener: Ja, aber trotzdem kommen Sie zu uns. Es gibt weltweit viele Versuchsanstalten, zum Teil mit sehr modernen Anlagen. Aber man braucht auch geeignetes Personal. Außerdem ist ein großer Unterschied, dass wir komplett privatwirtschaftlich organisiert sind. Dadurch haben wir schlanke und effiziente Prozesse. Das ist etwas, worauf wir stolz sind.

Und wie teilt sich Ihre Arbeit in punkto Schiffstypen auf?

Augener: Aus China kommen vor allem Aufträge für Containerschiffe und LNG-Tanker. Aus Europa sind es ganz verschiedene Schiffstypen – von Kreuzfahrtschiffen und Mega-Yachten über Behördenfahrzeuge bis zu Offshore-Schiffen.

Die Arktis bekommt als Schifffahrtsregion aus politischen und ökonomischen Gründen immer mehr Aufmerksamkeit. Wie spiegelt sich das bei der HSVA wider?

Augener: Eisgehende Schiffe und vor allem komplexe eisgehende Forschungsschiffe gehen bei uns in der Regel nicht nur in den Eistank, sondern durchlaufen alle Versuchsanlagen, inklusive Schlepptank und Hykat. Das ist anders als bei Standardtonnage, für die oft nur der große Schlepptank genutzt wird. Dadurch sind eisgängige Schiffe ein wichtiger Umsatzfaktor. Und der Trend ist deutlich: Im

letzten Jahr war der Eistank extrem gut gebucht, das setzt sich 2026 fort. Zuvor gab es auch Jahre, in denen weniger im Eis getestet wurde.

Betrifft das auch Handelsschiffe?

Augener: Ja, und zwar aus ganz unterschiedlichen Teilen der Welt.

Marine-Schiffe sind ebenfalls derzeit in vieler Munde. Nimmt das auch bei Ihnen zu?

Augener: Auch Marine-Kunden sind bei uns, ja. Oft aus Deutschland, aber nicht ausschließlich. Es kommt darauf an, welche Werft für welches Land baut.

Erwarten Sie angesichts der derzeitigen politischen Entwicklungen eine Zunahme des Geschäfts in den Segmenten »Marine« und »Eis«?

Augener: Wir waren diesbezüglich schon im letzten Jahr sehr, sehr gut gebucht. Im Bereich »Arktis« ist der Klimawandel die Ursache dafür, dass mehr eisgehende Frachtschiffe nachgefragt werden, weil sich neue Optionen für Routen zwischen Europa und Asien ergeben. Wenn man im Sommer durch die Arktis fahren möchte, hat man veränderte Eisbedingungen. Dafür haben wir aktuell ein Forschungsprojekt mit der Universität Hamburg, bei dem wir uns mit den Eigenschaften von Sommereis beschäftigen. Das Modelleis ist ein sehr komplexes Thema. Bisher ging es vor allem um typisches Eis für Eisbrecher. Jetzt geht es auch um Sommer-Fahrten mit deutlich weicherem Eis. Das hat einen anderen Einfluss auf den Widerstand.

Gibt es derzeit »besondere Projekte« für das Geschäft der HSVA?

Augener: Wir haben abseits unseres klassischen Geschäfts einen großen Auftrag aus Indien für den Entwurf eines Kavitationstunnels, inklusive Messgeräte und Equipment.

Haben Sie keine Sorge, dass durch derartige Geschäfte neue Wettbewerber entstehen und Ihnen Kunden verloren gehen?

Augener: Nein. Das kann natürlich immer passieren, aber die Historie zeigt eher, dass dadurch Partnerschaften und Folgeaufträge für Schulungen entstehen. Es gehört zur HSVA, dass wir uns mit anderen Versuchsanlagen beschäftigen.

Es könnte also passieren, dass Sie auch in andere Länder exportieren?

Augener: Wir sprechen auch mit anderen Ländern, ja. Das hat es auch in der Vergangenheit schon gegeben. Man muss dabei den Entwurf von Versuchsanlagen und den Entwurf, die Konstruktion und den Bau von Messgeräten unterscheiden. Gerade an Messgeräten haben wir selbst ein Interesse. Den – aus Hamburg stammenden – ursprünglichen Lieferanten aus früheren Zeiten gibt es nicht mehr. Wir sehen da einen wachsenden Markt und bei uns eine entsprechende Kompetenz.



© HSWA

Welche weiteren Entwicklungen erwarten Sie?

Augener: Hocheffiziente und gleichzeitig leise Propeller werden immer relevanter. Insgesamt werden die gleichzeitig einzuhaltenden Randbedingungen vielfältiger. Das steigert die Komplexität im Schiffsentwurf und führt bei uns zu aufwendigeren Versuchskampagnen.

Wie kann man Ihrer Ansicht nach aus einem Schiff noch mehr Effizienz herausholen?

Augener: Die gleichzeitig einzuhaltenden Randbedingungen werden immer vielfältiger. Die Schiffsentwürfe werden daher ganzheitlicher betrachtet, was eher zu einem globalen Optimum führt. Die Folge kann eine schlechtere Performance auf einem einzelnen Tiefgang auf glattem Wasser sein, aber insgesamt ein deutlich effizienteres Schiff. Der größte Hebel zur Effizienzsteigerung von Schiffen ist nach wie vor die hydrodynamische Optimierung auf möglichst realistische Umweltbedingungen.

Sind Sie auch im Bereich Offshore-Infrastruktur aktiv?

Augener: Aktuell weniger, aber in der Historie der HSWA hat das stattgefunden und wir sind auch offen dafür.

In welchen Bereichen würden Sie gerne »mehr« machen?

Augener: Je komplizierter, desto besser für die HSWA. Das ist es, was richtig Spaß macht und worin wir richtig gut sind.

Welche Erwartungen haben Sie für das HSWA-Geschäft von der Nationalen Maritimen Konferenz, die jetzt in Emden stattfindet?

Augener: Für uns ist die Geoökonomie sehr relevant. Es ist prinzipiell gut für uns, wenn wir mit der ganzen Welt Geschäfte machen können. Die verschärfte Geopolitik führt nun andererseits dazu, dass mehr Spezialschiffe gebaut werden. Werden mehr komplexe Schiffe gebaut, gibt es mehr Aufträge für die HSWA. Sich in diesem Spannungsfeld zu positionieren, ist unsere Aufgabe und Herausforderung.

Ob im Marine- oder Spezialschiffbau: Es gibt derzeit eine Tendenz, dass die Schiffe immer multifunktionaler sein sollen. Zum Teil werden zwei Schiffstypen zu einem kombiniert. Das müsste für die HSWA positiv sein, da im Vorfeld sehr viel getestet werden muss, oder?

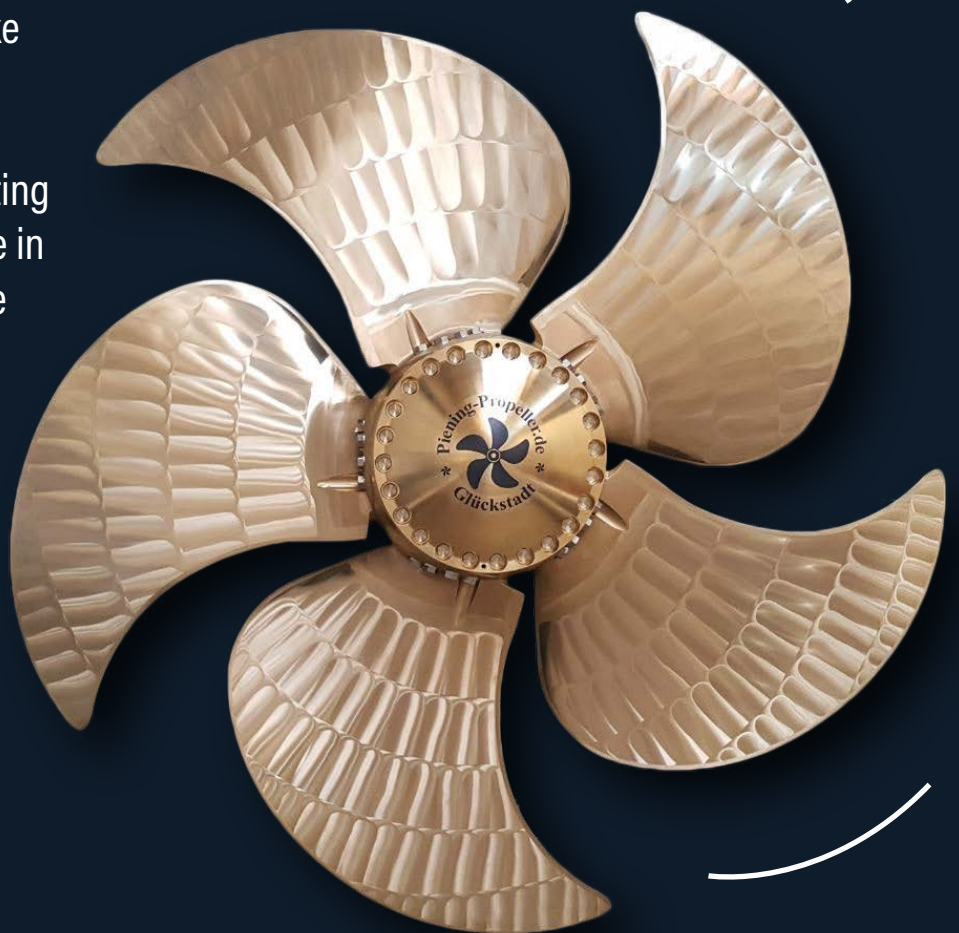
Augener: Ja, der neue Forschungseisbrecher »Polarstern« ist dafür ein Paradebeispiel. Anders als zum Beispiel klassische Ostsee-Eisbrecher, fährt die »Polarstern II« durch alle Klimazonen und sehr unterschiedliche Seegebiete auch ohne Eis. Daher muss das Schiff neben exzellenten Eisbrechereigenschaften auch gute Seegangseigenschaften haben. Das macht den Schiffsentwurf und die Versuchskampagnen noch anspruchsvoller und sehr interessant. Da müssen andere Aspekte für die Beheizung oder verschiedene Seegänge und Eisbedingungen berücksichtigt werden. Und das kann Folgen für den Rumpf haben. Das alles miteinander in Einklang zu bringen, macht es für uns sehr interessant.

Interview: Michael Meyer

Piening Propeller 

Nonstop spinning to keep you moving forward

We, at Piening Propeller, make every turn for your individual solution and deliver environmental friendly and trendsetting equipment (PCP / FPP). Made in Germany with the experience of various applications.



SERVICE FOR ALL BRANDS OF CPP
Contact: service@piening-propeller.de

Maritimer Fachkräftemangel: »Es geht nur mit vereinten Kräften!«

Die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg fördert seit rund 150 Jahren die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in Deutschland. Aktuell ist der Fachkräfte- und Nachwuchsmangel weit oben auf der Agenda der Verantwortlichen. Man sieht herausfordernde Situation, aber auch durchaus Gründe für Optimismus – sofern die Politik mitspielt

Die Situation sei »durchaus herausfordernd«, meinen Richard von Berlepsch von Hapag-Lloyd und Annette Suhrbier aus der Reederei Peter Döhle. Von Berlepsch ist Vorsitzender der Stiftung, Suhrbier stellvertretende Vorsitzende. Die erfahrenen Schiffsfahrtsmanager engagieren sich seit Jahren für die maritime Ausbildung und haben einen guten Blick auf die Lage. In den letzten drei Jahren beobachten sie einen leichten Anstieg bei den Ausbildungszahlen in den seemännischen Berufen. Die maritime Branche konkurriert zwar mit anderen Industrien um qualifizierte junge Menschen, und dabei gebe es strukturelle Nachteile: lange Abwesenheitszeiten, körperlich anspruchsvolle Arbeit und eine oft unzureichende öffentliche Wahrnehmung der Karrierechancen in der Seefahrt. »Dennoch ist es durch die gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten gelungen einen minimalen Anstieg der Anfängerzahlen zu erreichen«, meint der Stiftungsvorstand. Ein weiterer wichtiger Aspekt: »Was wir aus unserer Förderpraxis wissen: Der Anteil weiblicher Auszubildender ist nach wie vor sehr gering.«

Auch für die kommenden Jahre erwarten sie, dass es herausfordernd bleibt und sehen noch keine deutliche Trendumkehr.

Die Stiftung hat früher noch fünf Seemannsschulen betrieben, heute sieht man nur wenige staatliche Ausbildungsschulen. »Paradoerweise führte dies nicht zu einer Stärkung, sondern eher zu einer Schwächung der Ausbildungslandschaft«, meinen von Berlepsch und Suhrbier. Oft stehen den Schulen keine ausreichenden Mittel zur Verfügung. Das ist der Moment, in welchem die Stiftung tätig werden kann. Sie unterstützt auf Antrag Projekte von Seemannsschulen, die zur Qualitätssteigerung der Ausbildung betragen. »Wir wünschen uns, dass deutlich mehr Fokus auf die seemännischen Berufe und die Ausbildungsstätten gelegt wird. Die demografische Entwicklung, der Fachkräftemangel in anderen Branchen und die zunehmende Digitalisierung werden die Herausforderungen verstärken.«

Deutschland benötigt ihrer Ansicht nach als führende Schifffahrtsnation eine kritische Masse an qualifizierten deutschen Seeleuten – nicht nur aus Kompetenzgründen, sondern auch für die Aufrechterhaltung von maritimer Expertise und Sicherheits-

Richard von Berlepsch von Hapag-Lloyd (l.) und Annette Suhrbier (r.) von der Reederei Peter Döhle engagieren sich seit Jahren in der Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg. Die Institution zeichnet traditionell zwei herausragende Absolventen der Schiffsmechaniker-Ausbildung mit einer finanziellen Prämie von jeweils 3.000 € aus. Im vergangenen Jahr wurden Carlotta Töben (24) von der Reederei German Tanker für ihre Schiffsmechanikerausbildung und Jan-Hendrik Vagelpohl (22) vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) in Leer ausgezeichnet.



© Stiftung Deutsche Seemannsschule

standards. Die Stiftung erwartet einen erheblichen Bedarf an gut ausgebildeten deutschen Seeleuten in den nächsten Jahren allein durch die derzeitige Altersstruktur.

Um dies zu erreichen, müsse an mehreren Stellschrauben gedreht werden, damit die Ausbildung attraktiver wird, wie die Vorsitzenden für die *HANSA* ausführen:

- »Modernisierung der Ausbildungsinfrastruktur: genau hier setzt unsere Stiftung an, wie bei unseren jährlichen finanziellen Unterstützungen von Projekten der Seefahrtsausbildungszentren der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule und der Berufsbildende Schule für den Landkreis Wesermarsch, etc. und einer einmaligen finanziellen Zuwendung an ausgezeichnete Schiffsmechaniker
- Bessere Berufsorientierung bereits in den Schulen
- Aufzeigen der vielfältigen Karrierewege in der maritimen Wirtschaft
- Stärkung des Images der Schifffahrt als zukunftsorientierte, technologische Branche«

Die oft diskutierte Frage nach einer Gewichtung von Entlohnung und Work-Life-Balance beantworten sie: »Beide Aspekte sind wichtig, aber wir sehen die Work-Life-Balance als entscheidender an.« Moderne Rotationssysteme, bessere Kommunikationsmöglichkeiten an Bord und familienfreundlichere Arbeitsmodelle sind ihrer Erfahrung nach oft wichtiger als reine Gehaltserhöhungen. Junge Menschen heute legen großen Wert auf Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Aber auch gesellschaftliche Anerkennung für den Beruf Seemann/frau sei nicht zu unterschätzen: Junge Menschen wollen etwas für die Gesellschaft Nützliches und Wichtiges tun und dafür auch Anerkennung erfahren.

Ob sie zuversichtlich sind, dass dies erreicht werden kann? »Wir sind durchaus optimistisch, dass wir diese Herausforderungen meistern können – aber nur mit vereinten Kräften. Die deut-

Die Stiftung Deutsche Seemannsschule

Die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg fördert seit rund 150 Jahren die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in Deutschland, ohne selbst auszubilden. Aus hanseatischer Tradition heraus unterstützt sie Ausbildungsstätten durch Investitionen in moderne Infrastruktur sowie gezielt Auszubildende, um die Qualität der maritimen Ausbildung nachhaltig zu steigern. Ziel ist es, angehende Seeleute bestmöglich auf ihre berufliche Zukunft vorzubereiten und ihre Wettbewerbsfähigkeit in der internationalen Schifffahrt zu stärken.

sche Flagge und eine unterstützende Schifffahrtspolitik sind dabei essentiell«. Nötig seien steuerliche Anreize, eine Förderung der Ausbildung und eine klare Positionierung Deutschlands als maritime Nation.

Von der Nationalen Maritimen Konferenz erwarten von Berlepsch und Suhrbier klare Signale für eine Stärkung der maritimen Ausbildung, konkrete Förderprogramme und eine bessere Vernetzung aller Akteure: »Die Politik muss verstehen, dass Investitionen in die maritime Ausbildung Investitionen in die Zukunft des Wirtschaftsstandorts Deutschland sind. Unsere Stiftung wird ihren Beitrag weiterhin leisten – durch direkte Förderung der Ausbildungsstätten, Spenden für die besten Schiffsmechaniker-Absolventen und durch mehr Öffentlichkeitsarbeit. Denn wie wir immer gerne sagen: Nach Hamburger Manner haben wir in unserer Branche zu lange zu leise gearbeitet. Das muss sich ändern.«

MM

Jetzt
informieren!


Lernen. Forschen. Zukunft gestalten.

» Hochschule Emden/Leer: Innovative Forschung für klimafreundliche Schifffahrt.

Zukunftstechnologien für die Welt von morgen

Von emissionsarmer Schifffahrt über nachhaltigen Tourismus bis hin zur klimaneutralen Mobilität: die Hochschule Emden/Leer steht für praxisnahe Studiengänge und zukunftsorientierte Forschung mit klarem Fokus auf Nachhaltigkeit.

Gemeinsam mit Partnern aus Wirtschaft und Gesellschaft entwickeln wir Lösungen für die Herausforderungen von morgen.

Sprechen Sie uns an. 
Gemeinsam gestalten
wir die Zukunft.



»Massiver Handlungsdruck« für Offshore-Windenergie

Der Ausbau von Windparks vor deutschen Küsten bietet nicht nur wirtschaftliche Chancen, sondern trägt auch zur Energieresilienz bei. Karina Würtz, Geschäftsführerin der Stiftung Offshore-Windenergie, sieht allerdings auch viele Hürden – besonders in der Politik

Über 1.750 Offshore-Windenergieanlagen sind vor der deutschen Küste installiert, ein Großteil davon bereits in Betrieb. Insgesamt liegt die Leistung – Stand Februar 2026 – bei über 10 GW. Die Tendenz ist weiter steigend, in den nächsten Jahren soll die installierte Gesamtleistung stark anwachsen: Bis zum Jahr 2030 sind bereits 30 GW geplant, bis 2035 werden es mehr als 40 GW sein. In nicht einmal 20 Jahren sind es insgesamt 70 GW an Leistung, die von Offshore-Anlagen erbracht werden sollen – mehr als siebenmal so viel wie heute.

»Die Offshore-Windenergie ist eine zentrale Säule des zukünftigen Energiemixes in Deutschland und Europa«, sagt Karina Würtz, Geschäftsführerin der Stiftung Offshore-Windenergie (SOW). »25 % der deutschen Bruttostromerzeugung soll bis 2045 vom Meer kommen. Als grundlastnahe nachhaltige Energieerzeugungsform wird die Offshore-Windenergie das Rückgrat der Stromversorgung für Industrie und Wirtschaft bilden.«

Wirtschaftliche Chancen ...

Hinter diesen Zielen stehen enorme Investitionen und damit auch wirtschaftliche Chancen für die deutsche Industrie und die maritime Wirtschaft – nicht nur küstennah, sondern bundesweit. Auf dem North Sea Summit im Januar in Hamburg wurde eine Industriedeclaration unterzeichnet, die ein Investitionsvolumen von 9,5 Mrd. € allein in Lieferkettenkapazitäten bis 2030 angekündigt. Dabei geht es um den Bau von Fabriken, Montagehallen und weiteren Produktionsstellen.

»Dies könnte über 90.000 gut bezahlte Arbeitsplätze in ganz Europa entstehen lassen«, sagt Würtz. »Die privatwirtschaftlichen Investitionen zum Bau von Offshore-Windparks sind dabei um ein Vielfaches höher. Allein für Deutschland gehen wir von ca. 10 Mrd. € pro Jahr bis Mitte der 2030er aus, wenn die aktuellen Ausbauziele umgesetzt werden.«

Hinzu käme die Investitionen in den Netzausbau und die dazugehörige Wertschöpfung. Als Beispiel nennt Würtz den Bau von 20.000 t schweren Offshore-Konverterstationen auf Werften, wie sie nach Willen von Politik und Wirtschaft auch zukünftig wieder vollständig in Deutschland gebaut werden sollen. Inzwischen ist u.a. die Meyer-Gruppe aus Papenburg wieder in die Teilfertigung eingestiegen.

... und Herausforderungen

Gleichzeitig stehe die Branche laut SOW vor erheblichen strukturellen Herausforderungen. »Die Offshore-Windbranche



© Stiftung Offshore-Windenergie

Karina Würtz
Geschäftsführerin der Stiftung Offshore-Windenergie

kämpft mit Versorgungsengpässen zentraler Komponenten und enormen Preissteigerungen«, sagt Würtz im HANSA-Interview. »Die Preis- und Verfügbarkeitsrisiken sind hoch. So hat sich insbesondere der Stahlpreis als zentraler Kostenfaktor im Offshore-Bereich deutlich verteuert: Seit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ist er um rund 40 % gestiegen und beeinflusst die Wirtschaftlichkeit von geplanten Projekten unmittelbar.«

»Die Offshore-Windenergie wird das Rückgrat der Stromversorgung für Wirtschaft und Industrie bilden.«

Ein weiterer Faktor sind Regeln und Vorgaben, nach denen Flächen in Nord- und Ostsee seit 2023 versteigert werden. Die Ausschreibungen sind so konzipiert, dass sie die staatlichen Erlöse aus diesen Auktionen maximieren. »Dazu hat man beispielsweise festgelegt, dass 90 % der Gebotssummen erst mit Inbetriebnahme des Windparks sechs Jahre in der Zukunft und dann anteilig über einen Betriebszeitraum von 20 Jahre fällig werden«, führt Würtz aus. Werden Meilensteine verfehlt, fallen die Strafzahlungen niedrig aus. Diese und weitere Kniffe führen



©wab

HUSUM WIND Offshore-Exkursion 31. August 2026 – jetzt Teilnahme sichern!

Kommen Sie an Bord und seien Sie Teil von Europas größter Offshore-Exkursion seit 15 Jahren!

Am **31. August 2026** startet ein Erlebnis, das einmalig in der Windenergie-Branche ist! Mit dem Highspeed-Katamaran Hallunder Jet nehmen wir ab Hamburg Kurs auf rund 25 Offshore-Projekte führender Betreiber wie TenneT, Ørsted, EWE, EnBW, Vattenfall, RWE und weiteren.

Erleben Sie Offshore-Windenergie aus nächster Nähe, gewinnen Sie exklusive Einblicke von Experten aus erster Hand und nutzen Sie die besondere Atmosphäre für gewinnbringendes Networking.

Tickets sind ab sofort online erhältlich.

Sichern Sie sich Ihren Platz jetzt – die Kapazitäten sind begrenzt.

› Alle Informationen und Tickets zur **HUSUM WIND** Offshore-Exkursion 2026 unter husumwind.com oder **hier scannen:**



dazu, dass risikoaffine Bieter und das und das sogenannte »optionsbasierte Bieten« bevorteilt und gefördert werden. »Heißt, Unternehmen sichern sich die Möglichkeit der Umsetzung eines Projektes und entscheiden später, ob sie tatsächlich bauen wollen«, so Würtz.

»Es hätte nicht so kommen müssen«

»Wir sehen nun, dass die meisten der Projekte, die in den letzten drei Jahren versteigert wurden, mit der Wirtschaftlichkeit zu kämpfen haben. Nicht umsonst und richtigerweise hat die Bundesregierung im Januar beschlossen, die Offshore-Wind-Ausschreibungen für dieses Jahr auszusetzen und zunächst das Ausschreibungsdesign zu überarbeiten. Doch das verbessert nur die Rahmenbedingungen für zukünftige Projekte.«

Leider seien viele Schäden bereits angerichtet. »Frustrierend ist, dass viele dieser Probleme oder zumindest deren Ausmaß hausgemacht sind«, sagt die Geschäftsführerin. »Es hätte nicht so kommen müssen. 2026 wird ein entscheidendes Jahr für unsere Branche.«

Nun müsse man die Weichen stellen, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Offshore-Windindustrie zu erhalten und zu verbessern. »Klar ist: wenn wir die aktuelle Chance nicht nutzen, sieht es düster aus – auch mit Blick auf die europäische Industrieproduktion in diesem Bereich«, sagt Würtz. »Was einmal verloren ist, werden wir nicht wiederbekommen.«

*»Viele dieser Probleme
oder zumindest deren Ausmaß
sind hausgemacht.«*

Politik muss Tempo erhöhen

Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist stark von politischen Entscheidungen abhängig. Die letzte Bundesregierung unter Olaf Scholz hat den Ausbau stark beschleunigt und die Ziele erhöht. Im Kabinett Merz, das diese Ziele zwar fortführt, stehen hingegen die Bezahlbarkeit und die Industrie im Fokus. Ende letzten Jahres hat die Bundesregierung eine Marktkonsultation zur angekündigten Reform des Windenergie-auf-See-Gesetzes und des Offshore-Ausschreibungsdesigns durchgeführt. Auch die Stiftung Offshore-Windenergie hat sich daran beteiligt.

Grundsätzlich sei zu begrüßen, dass die Regierung den Handlungsbedarf erkannt hat. »Allerdings sind das Tempo und die Zielstrebigkeit weiterhin nicht ausreichend«, sagt Würtz. Auch die ersten skizzierten Vorschläge würden den Ernst der Lage aus Sicht der Stiftung nicht anerkennen.

»Die Politik muss endlich vollumfänglich erkennen, wie akut und massiv der Handlungsdruck ist«, so Würtz. »Hier stehen nicht weniger als unsere Wettbewerbsfähigkeit in einem Schlüsselbereich der Zukunft, unsere Energiesicherheit und bundesweite industrielle Wertschöpfung auf dem Spiel. Andere Länder wie Dänemark oder Großbritannien haben letztes Jahr bereits zielstrebig auf Fehlentwicklungen reagiert.«

Die Bundesregierung müsse konkrete Vorschläge vorlegen, um die Realisierung von Offshore-Wind-Projekten zu ermöglichen. Die Rahmenbedingungen für Investitionen und Wirtschaftlichkeit müssen so gestaltet sein, dass die Projekte auch tatsächlich mit dem größtmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen gebaut werden.

Ein in anderen europäischen Märkten erfolgreich eingesetztes Instrument seien zweiseitige Differenzverträge (Contracts for Difference, CfDs). »Sie schaffen langfristige Planungssicherheit, stabilisieren Kapitalkosten und Erlösstrukturen und wirken als Absicherung gegen Marktvolatilität auch in die Lieferkette hinein investitionssichernd«, sagte Würtz.

Planungssicherheit für Industrie

Neben großem wirtschaftlichem Potenzial trägt die Offshore-Windenergie auch zur Energiesicherheit und damit zur Resilienz der nationalen Wirtschaft in Deutschland bei – und zwar gleich in mehrfacher Hinsicht. »Energiepolitisch entwickelt sich Offshore-Wind zunehmend zur Sicherheitsenergie«, führt Würtz aus. »Sie leistet einen zentralen Beitrag zur Reduktion fossiler Importabhängigkeiten und stärkt damit die strategische Souveränität Deutschlands und Europas.«

*»Energiepolitisch entwickelt sich
Offshore-Wind zunehmend
zur Sicherheitsenergie.«*

Auch industriell wirke Strom aus Offshore-Wind stabilisierend. Bis zu 4.500 Vollaststunden pro Jahr sind möglich, was Planungssicherheit für eine zunehmend elektrifizierte, aber auch energieintensive Industrie schaffe. »Angesichts eines erwarteten deutlichen Anstiegs des industriellen Strombedarfs bis 2045 ist diese Stabilität ein wesentlicher Resilienzfaktor«, so Würtz.

Zu erwähnen sind ebenfalls die bereits genannten Beschäftigungs- und Standorteffekte des Ausbaus. Schon heute sind mehrere Tausend Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit der Offshore-Wertschöpfungskette verbunden, mit einem starken Wachstum in den nächsten Jahren.

Resilienz bedeutet Schutz

Wie auch Häfen und Wasserstraßen sind Offshore-Windparks – Umspannplattformen und Netzanbindungen eingeschlossen – Teil der kritischen Infrastruktur. Je weiter die installierte Leistung der Parks wächst, desto größer ihre strategische Bedeutung. Der Schutz maritimer Energieanlagen erfordere laut SOW daher klare Zuständigkeiten, robuste Sicherheitskonzepte und eine enge Verzahnung von Energie-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik.

»Eine verstärkte zivil-militärische Zusammenarbeit wird im Kontext einer zunehmenden Militarisierung der Nord- und Ostsee zunehmend relevant«, bewertet Würtz die aktuelle Lage. »Deshalb begrüße ich den diesjährigen Fokus der Nationalen Maritimen Konferenz auf sicherheitsrelevante Aspekte ausdrücklich.«

JW

HANSA FORUM



HAMBURG

Internationales Maritimes Museum



26. NOVEMBER 2026



Jetzt Super-Early-Bird Tickets* sichern!

hansa-online.de/hansaforum

Diese und weitere Speaker erwarten Sie:



Coraly von Georg

Managing Partner
Peter W. Lampke



Niels Hartmann

Chief Executive Officer
Hartmann Group &
Pelagic Partners



Steffen Lange

Leiter Marineschiffahrtleitung
Deutsche Marine /
Marinekommando

Im Fokus stehen diese Top-Themen:

- **Schifffahrt und Sicherheit: Krisenpolitik und kritische Infrastruktur**
- **Shortsea-Schifffahrt: Flotten, Reeder, Innovationen**
- **Finanzierung: Wofür steht welches Kapital zu Verfügung?**
- **Containerschifffahrt: Carrier-Wettbewerb und Flotten-Pläne**

*Ticketpreis bis zum 30.06.: **686,00 € zzgl. MwSt.** (25% Rabatt auf den regulären Ticketpreis)

Premium-Sponsor



Sponsoren



»Vorbilder sichtbar machen«

Seit 1974 existiert das Frauennetzwerk Women's International Shipping & Trading Association (WISTA). Gegründet in London, hat es sich mittlerweile weltweit etabliert und zählt rund 6.000 Mitglieder. Einen Einblick in die deutsche Organisation WISTA Germany gibt hier die Präsidentin Cathrin Prikker



© Privat

WISTA-Präsidentin Cathrin Prikker

Warum wurde WISTA gegründet und mit welchem Ziel?

Cathrin Prikker: WISTA wurde 1974 in London gegründet – zu einer Zeit, in der Frauen in der maritimen Wirtschaft kaum sichtbar waren und häufig keinen oder nur begrenzten Zugang zu den beruflichen Netzwerken hatten, die in vielen Branchen eine wichtige Rolle spielen. Die Gründerinnen wollten genau das ändern: Sie wollten einen Ort schaffen, an dem sich Frauen aus unterschiedlichen Bereichen der maritimen Wirtschaft austauschen, voneinander lernen und sich gegenseitig unterstützen können.

Dieses Grundprinzip gilt bis heute. WISTA versteht sich als internationales Netzwerk von Frauen, die in der maritimen Wirtschaft tätig sind – sei es in Reedereien, in der Logistik, im Hafenmanagement, im Recht oder in vielen anderen Bereichen. Unser Ziel

ist es, die Vernetzung zu fördern, Wissen zu teilen und gleichzeitig die Sichtbarkeit von Frauen in dieser Branche zu stärken.

Warum sind Netzwerke wie WISTA aus Ihrer Sicht notwendig?

Prikker: Netzwerke sind in jeder Branche wichtig – sie ermöglichen Austausch, schaffen Vertrauen und eröffnen neue Perspektiven. In einem internationalen und sehr vernetzten Wirtschaftszweig wie der maritimen Branche gilt das umso mehr.

Für viele Frauen ist WISTA ein Ort, an dem sie auf Kolleginnen treffen, die ähnliche berufliche Erfahrungen machen oder gemacht haben. Dieser Austausch kann sehr inspirierend sein. Gleichzeitig geht es aber nicht nur um Unterstützung, sondern auch um fachlichen Dialog. Unsere Mitglieder bringen eine enorme Bandbreite an Expertise mit, und genau diese Vielfalt macht das Netzwerk so wertvoll.

Darüber hinaus trägt WISTA dazu bei, Frauen in der Branche sichtbarer zu machen. Sichtbarkeit spielt eine große Rolle, wenn es um Karrierechancen, Führungspositionen oder auch um die öffentliche Wahrnehmung der Branche geht.

Was müsste sich aus Ihrer Sicht ändern, um mehr Frauen für die maritime Branche zu begeistern?

Prikker: Die maritime Wirtschaft ist eine unglaublich vielfältige Branche mit internationalen Perspektiven und spannenden Karrierewegen. Viele junge Menschen – und insbesondere viele junge Frauen – wissen allerdings gar nicht, wie breit das Spektrum an Berufen ist, das sich hinter dem Begriff »maritime Wirtschaft« verbirgt.

Ein wichtiger Schritt ist deshalb, die Branche sichtbarer zu machen und

frühzeitig über ihre Möglichkeiten zu informieren. Schulen, Hochschulen und Unternehmen können hier gemeinsam viel bewegen. Vorbilder spielen ebenfalls eine wichtige Rolle: Wenn junge Frauen sehen, dass andere Frauen erfolgreich in der Branche arbeiten und Verantwortung übernehmen, kann das sehr motivierend sein.

Gleichzeitig zeigen aktuelle Zahlen, dass noch viel zu tun ist. WISTA wurde 2018 ein beratender Status bei der International Maritime Organization (IMO) verliehen und erhielt 2023 außerdem Beobachterstatus bei der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Bereits zum zweiten Mal veröffentlichte WISTA gemeinsam mit der IMO eine Studie zur Situation von Frauen in der Branche. Die aktuelle IMO-WISTA Women in Maritime Survey 2024 hat erneut gezeigt, dass Frauen in der maritimen Wirtschaft weltweit nach wie vor deutlich unterrepräsentiert sind.

Umso wichtiger ist es, strukturelle Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln – etwa durch moderne Arbeitsbedingungen, flexible Karrierewege und eine offene Unternehmenskultur. Unterstützung von außen kann dabei ebenfalls eine wichtige Rolle spielen, beispielsweise durch politische Initiativen, Bildungsprogramme oder Kooperationen zwischen Wirtschaft und Institutionen. Letztlich geht es darum, die maritime Wirtschaft als das zu zeigen, was sie ist: eine innovative, internationale und zukunftsorientierte Branche mit vielen Chancen.

Was war Ihre Motivation, sich 2024 zur Präsidentin wählen zu lassen?

Prikker: Ich bin seit 2019 Mitglied bei WISTA und war von Anfang an begeistert von dem starken Zusammenhalt und dem Empowerment, das man in

diesem Netzwerk erlebt. Besonders beeindruckt hat mich auch die internationale Dimension von WISTA – wenn man beruflich im Ausland unterwegs ist, merkt man schnell, wie wertvoll dieses weltumspannende Netzwerk ist. Irgendwo gibt es immer eine WISTA-Kollegin, mit der man sich austauschen und neue Kontakte knüpfen kann.

Ich habe durch WISTA so viele positive Erfahrungen gemacht, dass ich irgendwann selbst aktiver mitgestalten wollte. Mir ist es wichtig, Frauen in der Schifffahrt sichtbar zu machen. Ich liebe meinen Beruf und die maritime Branche und möchte gerade jungen Frauen zeigen, wie viele spannenden Möglichkeiten sie hier bietet.

Mit einem starken Netzwerk wie WISTA können wir dazu beitragen, mehr Vorbilder sichtbar zu machen und junge Menschen für einen Berufsweg in der maritimen Wirtschaft zu begeistern. Da mein »Heimathafen«+ Leer in Ostfriesland ist, war es mir außerdem wichtig, den WISTA-Spirit auch dorthin zu tragen und dort regelmäßige Treffen und Austauschmöglichkeiten anzubieten

Welche Bilanz ziehen Sie aus Ihrer bisherigen Präsidentschaft?

Prikker: Die bisherige Zeit war geprägt von vielen Netzwerkevents, neu-

en Kooperationen, Initiativen zur Förderung von jungen Talenten und vielem mehr – sowohl innerhalb unseres Netzwerks als auch mit Partnern aus der Branche. Dabei ist mir wichtig zu betonen, dass die Entwicklungen und Meilensteine der vergangenen Zeit immer ein gemeinsames Werk sind. Unser gesamter Vorstand engagiert sich mit großem Einsatz und arbeitet unermüdlich daran, WISTA Germany weiterzuentwickeln. Gleichzeitig leben unsere Aktivitäten von den Inspirationen, Ideen und der aktiven Mitwirkung unserer Mitglieder.

Besonders stolz sind wir darauf, dass wir mit WISTA Young und WISTA Vintage zwei neue Formate ins Leben rufen konnten. Mit WISTA Young möchten wir insbesondere jungen Frauen, die am Anfang ihrer Karriere in der maritimen Branche stehen, einen Anknüpfungspunkt bieten. Sie sollen die Möglichkeit haben, sich frühzeitig zu vernetzen, Erfahrungen auszutauschen und wichtige Kontakte zu knüpfen.

Genauso wichtig ist uns aber auch der Austausch mit den Frauen, die die Branche über viele Jahre geprägt haben. Mit WISTA Vintage möchten wir gezielt diejenigen einbinden, die bereits ihren wohlverdienten Ruhestand genießen und ihren großen Erfah-

rungsschatz mit uns teilen können. Dieser generationenübergreifende Austausch ist für unser Netzwerk sehr bereichernd.

Darüber hinaus blicken wir auf eine kontinuierlich steigende Mitgliederzahl. Das zeigt uns, wie groß das Interesse an Austausch und Vernetzung ist und wie wichtig ein Netzwerk wie WISTA in der maritimen Branche heute wahrgenommen wird.

Was wünschen Sie sich persönlich für künftige Generationen von Frauen in der maritimen Wirtschaft?

Prikker: Ich wünsche mir, dass Frauen in der maritimen Wirtschaft künftig ganz selbstverständlich vertreten sind – auf allen Ebenen und in allen Funktionen. Vielfalt ist eine große Stärke, weil unterschiedliche Perspektiven zu besseren Entscheidungen und neuen Ideen führen können.

Für die nächste Generation hoffe ich, dass sie noch mehr Möglichkeiten und Vorbilder findet und ihren eigenen Weg in dieser internationalen Branche selbstbewusst gehen kann. Netzwerke wie WISTA können dabei unterstützen, aber entscheidend ist, dass die Branche insgesamt offen bleibt für neue Perspektiven und Talente.

Interview: Anna Wroblewski

Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:

#teamseenotretter

Spendenfinanziert

Gesichter der WISTA

Ob Schifffahrt, Technik, Klassifikation oder maritime Dienstleistungen – die WISTA-Mitglieder repräsentieren die Vielfalt der Branche. Eine Auswahl



© BBS

Sabine Zeller fuhr acht Jahre zur See. Heute ist sie Geschäftsführerin der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt und sorgt in dieser Position für maritimen Nachwuchs



© Privat

Nicole Langosch-Thormann war Deutschlands erste Kapitänin auf einem Kreuzfahrtschiff. Heute ist sie Director Expedition bei Bernhard Schulte Cruise Services



© Wilhelmsen Ships Service

Pirjetta Stüven ist Head of Sales Germany, Poland & Baltics bei Wilhelmsen Ships Service. Mit ihrem Team sorgt für einen sicheren und umweltfreundlichen Schiffsbetrieb



© Lara Freiburger

Isabelle Rickmers ist Gründerin von Turtle – einer digitalen Plattform für Crewing und maritime HR. Zuvor war sie Geschäftsführerin bei einem Schiffsmanger und einer Reederei



© Privat

Nadine Paschen ist Geschäftsführerin von TX Marine Messsysteme. Mit ihrem Know-how in der Messtechnik sorgt sie für mehr Effizienz in der Schifffahrt



© MMG

Ronja Topp ist Sales & Project Managerin bei Mecklenburger Metallguss. Die Schiffbauingenieurin verkauft Schiffspropeller, die Schiffe auf der ganzen Welt antreiben



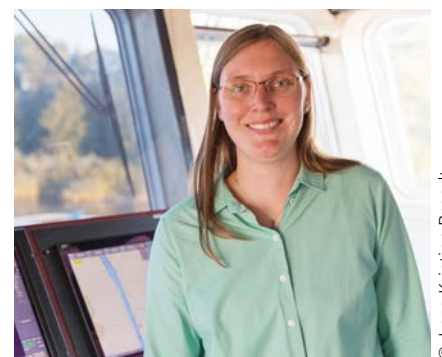
© Hanse Bereederung

Claudia Paschkewitz ist Geschäftsführerin von gleich zwei Unternehmen – der Columbia Shipmanagement Deutschland sowie der Hanse Bereederung, wo sie seit über 30 Jahren mit an Bord ist



© Bureau Veritas

Ramona Zettelmaier, M&O Central Europe Director, leitet bei Bureau Veritas die Geschäftsstelle Zentraleuropa aus Hamburg heraus. Sie gehört zu den ersten leitenden technischen Offizierinnen zur See



© Lars-Kristian Brandt

Miriam Schlüter ist Lotsin auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Sie war die erste Frau in diesem Job auf dem NOK. Zuvor ist sie über zehn Jahre zur See gefahren, zuletzt auf Gastankern



NexusWave

Fully managed bonded connectivity service

Enabling office-like and home-like internet experience at sea



Globally reliable
Ka-band



Low-latency
high speed
LEO



Coastal
LTE



Resilient
L-band

One monthly fee • Unlimited data • Hardware and future upgrades to high-speed ViaSat-3 network included • Care Programme • Market-leading guaranteed speed • Global coverage • Enterprise-grade security

Fast. Global. Secure. Reliable.
inmarsat.com/nexuswave

»Das muss jetzt endlich mal geklärt werden!«

Emdens Oberbürgermeister Tim Kruithoff begrüßt Politik und maritime Wirtschaft zur NMK an der Ems. An die Konferenz hat er klare Ansprüche. Im Interview spricht er unter anderem über gemeinsame Anstrengungen sowie die intensiv diskutierten Themen Emsschlick, Ems-Pier-Ausbau, Außenemsvertiefung, Militärmanöver, Tourismus und die Offshore-Gewerbsteuer

Die Nationale Maritime Konferenz 2026 findet unter Schirmherrschaft unseres Bundeskanzlers in Ihrer Stadt statt. Wie stolz sind Sie als Oberbürgermeister?

Tim Kruithoff: Sehr stolz. Die Konferenz wurde durch den Regierungswechsel noch einmal vom vergangenen auf dieses Jahr verschoben, aber es ist in jedem Fall ein Nachhausekommen, denn hier in Emden war die erste Nationale Maritime Konferenz. Wir sind sowieso immer gerne Gastgeber, aber das macht uns besonders stolz.

Die Nationale Maritime Konferenz findet alle zwei Jahre statt. Hat Sie aus Ihrer Sicht an Bedeutung gewonnen?

Kruithoff: Ich glaube, sie muss wieder an Bedeutung gewinnen. Ich war von der letzten Konferenz in Bremen und Bremerhaven etwas enttäuscht. Der damalige Bundeskanzler und der damalige Wirtschaftsminister waren zwar beide vor Ort, aber die Aussagen in Richtung der maritimen Wirtschaften waren aus meiner Sicht kaum vorhanden und das fand ich sehr unglücklich. Ich erhoffe mir von dieser Konferenz hier in Emden, gerade vor dem Hintergrund der veränderten weltpolitischen Lage, ganz klare Aussagen vom Bund zu ihrer Verantwortung für die Seehäfen.

Dazu kommen wir gleich noch im Detail, aber holen Sie uns doch bitte einmal ab: Wie wichtig ist der Seehafen Emden für Ihre Stadt?

Kruithoff: Diese Stadt gibt es, weil sie einen Hafen hat. Der Hafen ist die DNA und das Herz unserer Stadt. Wenn Sie Emden und Emden fragen, dann werden sie bestätigen, dass die Sirene der Thyssen-Nordseewerke ihren Tagesablauf strukturiert hat. Wir leben den Hafen bis heute und sind heute der drittgrößte Umschlagshafen in der westlichen Welt für Fahrzeuge, aber wir haben noch viel mehr wie Forstprodukte oder die Offshore-Industrie.

Immer wieder ist das Thema »Emsschlick« im Gespräch, wenn man zum Emden Hafen recherchiert oder sich mit Anrainern austauscht. Wie groß ist das Problem für einen funktionierenden Hafen?

Kruithoff: Mittlerweile dürfte allen klar sein, dass wir Ökonomie und Ökologie in Einklang bringen müssen. Wir dürfen die Natur nicht ausbeuten, wie wir es in der Vergangenheit gemacht haben, aber am Ende leben an diesem Fluss eben auch Menschen, die eine Möglichkeit brauchen, zu leben. Über den



Emdens Oberbürgermeister Tim Kruithoff

© Assies

Masterplan Ems gibt es gute Lösungen für die Schlick-Thematik. Man kann dabei auch auf das schauen, was unsere Vorfahren gemacht haben. Sie haben das Sediment entnommen, haben es aufgespült und den entstandenen Klei für den Deichboden verwendet. Das war eine Win-Win-Situation. Irgendwann kam jemand auf die Idee, dass es sich immer um eine Deponie handelt, wenn ich etwas auf einen Haufen fahre und nun fahren wir unsere Erde, obwohl wir unter Normalnull liegen, sonst wohin und verbrennen sie. Das ist totaler Nonsens.

Es gibt gute Modellprojekte, wie man der Verschlickung der Ems im Bereich des Sperrwerkes, aber auch im Bereich unseres Hafens für eine gute ökologische Qualität beikommen kann. Wir drängen nur darauf, dass die Nachteile, die daraus für den Emden Hafen entstehen, vorher auch ausgeglichen werden.

Im Sommer fiel der Startschuss für das 70-Millionen-Euro-Projekt zum Bau eines Großschiffsliegeplatz vor allem für Autotransporter. Wie ist da der Stand und was sind weitere aktuelle Entwicklungsprojekte im Emden Hafen?

Kruithoff: Die Ems-Pier wird ertüchtigt und dann bräuchten wir noch ein weiterer Liegeplatz, um wieder vier zu haben, denn zwei fallen wegen der Tiedesteuerung weg. Speziell um den Transport von schwereren Elektroautos zu bewältigen, benötigen wir dringend die Außenemsvertiefung. Das sind die zentralen großen Themen für den Emdener Hafen. NPorts saniert zudem für mehr als 60 Mio. € die große Seeschleuse und mit all diesen Dingen wollen wir unseren Emdener Hafen zukunftsfähig halten.

Viele Jahre über hat die Papenburger Meyer Werft in Emden Kreuzfahrtschiffe mittlerer Größe in Emden endausrüsten lassen. Nun wird der Großschiffsliegeplatz zum Anleger für die großen Schiffe aus Papenburg zur Endausrüstung sein. Wie bewerten Sie die jüngste Einigung?

Kruithoff: Die Meyer Werft wird die Endrüstung der nächsten vier Kreuzfahrtschiffe in Emden vornehmen und hat sich auch für drei weitere Schiffe die Option gesichert. Die Seehafenstadt Emden und ihre leistungsfähige Hafenwirtschaft sind seit über 25 Jahren ein verlässlicher Partner der Meyer Werft. Dass diese Zusammenarbeit nun erneut so sichtbar wird, erfreut mich sehr und ist gerechter Lohn für unsere Anstrengungen. Gleichzeitig zeigt diese Entscheidung, wie gut die Zusammenarbeit

entlang der Ems funktioniert. Wenn Häfen, Wirtschaft und Land an einem Strang ziehen, können wir gemeinsam zusätzliche Wertschöpfung für die Region schaffen.

Zuletzt haben sich die norddeutschen Regierungschefs am Rande einer Bundesratssitzung im Bundeswirtschaftsministerium dafür ausgesprochen, dass sich der Bund an der Finanzierung der Hafeninfrastruktur beteiligt. Die Bundesregierung und ihr maritimer Koordinator hätten es bisher versäumt, zu dieser Vereinbarung des Koalitionsvertrages eine konkrete Umsetzungsperspektive zu entwickeln, erklärte Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher. Haben Sie Hafen-Themen, die Friedrich Merz bei seinem Besuch in Emden direkt mitgeben würden?

Kruithoff: Ich habe Friedrich Merz bereits im Vorfeld angesprochen. Wir reden ja in diesem Land viel über Politikverdrossenheit, aber die Menschen können es nicht verstehen, dass nach über 20 Jahren Planung die Maßnahmen zur Vertiefung der Außenemms noch immer nicht umgesetzt sind. Wir vernehmen, dass es schon wieder Diskussionen über die wirtschaftliche Notwendigkeit der Maßnahme gibt. Das muss jetzt endlich mal geklärt werden. Hier muss sich ein Ministerpräsident kümmern und daran werden wir Olaf Lies



S.O.S.
Erste Hilfe für die Seele

Die Seemannsmission unterstützt:

- im Alltag im Bereich Mental Health
- in lebensbedrohlichen Situationen an Bord: Arbeitsunfälle, Piraterie, Suizide
- Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) 24/7 an 365 Tagen
- in Häfen und im digitalen Chat
- 45 PSNV-Experten

Seeleute brauchen Ihre Hilfe!
Evangelische Bank eG
IBAN: DE17 5206 0410 0106 4058 86
BIC: GENODEF1EK1

Deutsche Seemannsmission
support of seafarers' dignity



maritimes cluster
norddeutschland

Maritime Innovation entsteht durch Kooperation.

Wir bringen die passenden Partner:innen zusammen.

Maritimes Cluster Norddeutschland – das Netzwerk der maritimen Branche.
Kommen Sie mit uns ins Gespräch.
maritimes-cluster.de





Eines der größten Projekte in Emden: die Modernisierung der Großen Seeschleuse

auch messen. Ein Bundeskanzler muss hier konsequent sein und diese Maßnahme zur Umsetzung bringen. Wir haben lange genug diskutiert und wenn das nicht umgesetzt würde, hätten die Menschen dafür sicher kein Verständnis. Ich würde mir wünschen, dass Herr Merz bei seinem Grußwort sagt, dass das Thema »Außenems« endlich vom Tisch ist und zeitnah umgesetzt wird.

Der Ruf nach Unterstützung für die deutschen Häfen in Richtung Berlin ist nicht neu. Was läuft schleppend aus Ihrer Sicht?

Kruithoff: Der Bund darf sich bei Hafenthemen nicht heraushalten. Es gibt Flughäfen, wo der Bund beteiligt ist und die Häfen belässt man als Ländersache. Der Bund muss sich aus meiner Sicht, speziell bei der Infrastruktur, einbringen. Die Häfen bekommen vor dem Hintergrund der nationalen Sicherheit auch immer eine größere Bedeutung und da muss sich dann der Bund eben auch einbringen, vor allem finanziell.

Emden war und ist Schauplatz von Nato-Großmanövern. Wie gerüstet ist der Hafen aus Ihrer Sicht angesichts der Spannungen auf der Welt als Militär-Umschlagshafen?

Kruithoff: Das haben wir bei der letzten NATO-Großübung ganz hervorragend ausprobieren können, denn die Schiffe kamen sehr eng getaktet in den Hafen – und das neben dem ganz normalen Traffic. Speziell vor dem Hintergrund der aktuellen Baustelle am Großschiffsliegeplatz war das eine Herausforderung, aber alle Beteiligten haben das gemeinsam mit NPorts ganz hervorragend hinbekommen. Die Besatzungen der Kriegsschiffe, wie zuletzt von der türkischen Fregatte, haben die Stadt bevölkert und es war ein wenig eine Atmosphäre wie früher, als die Seeleute von länger liegenden Schiffen Zeit in der Stadt verbrachten.

Die CDU im Emder Stadtrat hat kritisiert, dass Wilhelmshaven bei der Wahl eines Standortes für ein maritimes Trainingszentrum für Notfalleinsätze auf See bevorteilt wurde. Ihre Meinung dazu?

Kruithoff: Ich glaube, dass wir im Moment etwas sensibel beim Verhältnis zur Stadt Wilhelmshaven sind. Das hat im Wesentlichen etwas mit der Regelung zur Offshore-Gewerbesteuer zu tun, die absolut nicht fair ist. Grundsätzlich bin ich ein Freund davon, dass wir uns als Hafenstädte an der deutschen Nordseeküste keine große Konkurrenz machen.

Von einer guten Entwicklung im Offshore-Bereich in Cuxhaven profitieren wir hier im Bereich Maintenance und Service in Emden. Wir müssen mehr zu einem Miteinander finden. Zu Ihrer Frage: Wenn dieses maritime Trainingszentrum direkt mit dem Marinestützpunkt zu tun hat, ist das voll legitim. Bei der Offshore-Gewerbesteuer sind wir krawalliger, da wollen wir unseren Anteil.

Wie kann aus Ihrer Sicht bei der Offshore-Gewerbesteuer eine Lösung aussehen?

Kruithoff: Es gibt eine Arbeitsgruppe, in der ich Mitglied bin und die Lösungen erarbeitet und ich bin der Meinung, dass man die Betroffenheit vergleichbar darstellen muss und so eine Umlageverteilung als gesonderten Küstenfinanzausgleich realisiert werden müsste. So bleibt wenigstens ansatzweise die Fairness gewahrt.

Stichwort »Tourismus und der Hafen«. Es gibt das Projekt »Flusskontor Ems« zur Steigerung des Flusskreuzfahrt-Tourismus entlang der Ems und es gab mit der »Hamburg« auch vor einigen Jahren einen Versuch, kleine Hochsee-Kreuzfahrtschiffe regelmäßig in Ihre Stadt zu holen. Wie ist der Stand?

Kruithoff: Wir haben zwischen 10 und 20 Anläufe von Flusskreuzfahrtschiffen im Jahr. Da sind wir fest etabliert. Ich glaube, dass der Markt eine Begrenzung hat, aber wir nehmen das mit, was möglich ist. Darüber hinaus sind wir mit Anbieter von Hochsee-Kreuzfahrten im Gespräch und hatten die »Spirit of Discovery« bereits zu Gast. Wir haben mit einer Fährlinie zwischen Emden und Norwegen bewiesen, dass Potenzial auch dafür vorhanden ist und wir das abwickeln können. An unterschiedlichen Bereichen sind wir aktiv und ich glaube, dass da noch Potenzial ist. Was die Kreuzfahrt angeht, fokussieren wir uns vorwiegend auf deutschsprachige Anbieter.

Gibt es eine Zusammenarbeit der Häfen entlang der Ems für gemeinsame Ziele? Gibt es Dinge, die sich für die Zukunft wünschen?

Kruithoff: Wir haben einen sehr engen Austausch miteinander. Das funktioniert hier entlang der Ems sehr gut und da müssen wir auch gemeinsam unsere Interessen gegenüber Hannover und Berlin vertreten.

Interview: Christoph Assies

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

3 MONATE KOSTENLOS TESTEN

Schifffahrt | Schiffstechnik | Häfen | Märkte | Finanzen | Versicherungen



**Monatliches
Magazin**



**Täglicher
Newsletter**



**Stündlich
aktuelle News**



**Jetzt scannen
und kostenlos
testen!**

Testen Sie 3 Monate lang alle Vorteile des HANSA+ Abos:

- HANSA Print (monatlich)
- HANSA E-Paper (monatlich)
- HANSA Newsletter (täglich)
- Online-Zugang zu allen News auf unserer Website

Das Probeabo ist Neukunden vorbehalten und endet automatisch nach Ablauf der drei Monate!

Brunsbüttel mit nationaler Bedeutung für Versorgungssicherheit

An der schleswig-holsteinischen Küste laufen viele Fäden für die Energieversorgung zusammen. Eine neue Studie belegt Relevanz und Potenzial des Standorts. Die Verantwortlichen in Brunsbüttel fordern von der Politik ein »stärkeres Bewusstsein« der Bedeutung für das ganze Land

Die Studie der Ingenieur- und Beratungsgesellschaft Ramboll Deutschland belegt nun »mit belastbaren Zahlen«, wie es seitens des Hafenbetreibers heißt, was sich in den vergangenen Krisenjahren bereits gezeigt habe: Der Hafenstandort Brunsbüttel ist von zentraler Bedeutung für die Energieversorgung, Wertschöpfung und industrielle Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Die Ergebnisse wurden kürzlich vorgestellt, von Brunsbüttel Ports, dem Unternehmensverband Unterelbe-Westküste (UVUW) und dem Kreis Dithmarschen.

Die zentralen Ergebnisse

- 1,29 Mrd. € Bruttowertschöpfung
- 5.000 direkt Beschäftigte in Brunsbüttel und der Region
- 15.300 vom Hafen abhängig Beschäftigte bundesweit

Die Häfen von Brunsbüttel Ports seien von nationaler Bedeutung und weit mehr als ein regionaler Umschlagplatz, meinen die Verantwortlichen: Hier wird Energie importiert – und hier soll die industrielle Transformation Deutschlands praktisch umgesetzt werden. Brunsbüttel steht damit exemplarisch für einen Hafenstandort, dessen Wirkung weit über die Region hinausreicht: Als Rückgrat verlässlicher Energieversorgung und volkswirtschaftlicher Stabilitätsanker für Deutschland in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten.

Spätestens seit den energiepolitischen Entwicklungen der vergangenen Jahre ist klar: Versorgungssicherheit muss auch in Krisenzeiten garantiert sein. Mit seiner LNG-Importinfrastruktur will der Brunsbütteler Elbehafen einen entscheidenden Beitrag zur stabilen und pipelineunabhängigen Gasversorgung Deutschlands leisten – und zwar für Industrie ebenso wie für private Haushalte.

Der letzte Winter hatte die Realität gezeigt: Lange, intensive Kältephasen und niedrige Gasspeicherstände machten sichtbar, wie entscheidend eine verlässliche LNG-Importinfrastruktur ist. Ohne sie wären die Folgen in den vergangenen Monaten spürbar gewesen – für Produktionsketten, Energiepreise und die nationale Versorgungslage. »Somit steht fest: Ohne Häfen, keine Energiesicherheit!«, hieß es bei der Vorstellung der Studie weiter.

Der Hafenstandort Brunsbüttel hat sich in den vergangenen Jahren mit seinen drei inhabergeführten Häfen von Brunsbüttel Ports grundlegend weiterentwickelt. Insbesondere der Elbehafen hat sich als größter Standort des Hafen- und Logistiknetzwerkes in Norddeutschland und Schweden vom Universalhafen auch zu einem Energiehub entwickelt.



Der Elbehafen in Brunsbüttel wird als Energiehub positioniert

© Brunsbüttel Ports

Neben dem Import von Energieträgern werden Güter der Energiewende umgeschlagen – von Windkraftanlageanteilen über Generatoren und Transformatoren bis hin zu Kabeltrommeln für überregionale Strominfrastrukturprojekte.

Gleichzeitig sind die Häfen wichtige Versorgungsdrehscheiben für das ansässige Industriegebiet, den ChemCoast Park Brunsbüttel. Es ist das größte im Bundesland und beheimatet unter anderem Industriekonzerne aus der Chemie- und Energiebranche. Man sieht als klaren Standortvorteil, der zusätzliche Wettbewerbsfähigkeit sichert und die Versorgung stabilisiert.

Vor diesem Hintergrund will die Hafengruppe weiter Kurs in Richtung Zukunft halten und bereits das nächste Leuchtturmprojekt in den Fokus nehmen, um die Energietransformation aktiv weiter mitzugestalten: Um die Speicherung von CO₂ im Boden der Nordsee (CCS) zu realisieren, will sich der Brunsbütteler Elbehafen als führender nationaler CO₂-Exporthub etablieren. »Dies ist ein entscheidender Schritt zur Dekarbonisierung, ohne dabei zu deindustrialisieren«, so die Verantwortlichen weiter. Gleichzeitig sollen über die Brunsbütteler Häfen künftig auch grüne Energieträger wie Wasserstoff und dessen Derivate, etwa Ammoniak, umgeschlagen werden.

Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports und der Schramm Group, fand klare Worte: »Die Studie belegt: Brunsbüttel ist ein bundesweit bedeutender Energiehub, Teil der kritischen Infrastruktur Deutschlands und von bundesweiter Bedeutung. Wer über Versorgungssicherheit spricht, spricht über Brunsbüttel.« Und er appellierte: »Wir liefern – verlässlich und pipelineunabhängig, auch in Krisenzeiten.

Jetzt ist es an der Politik, die Chancen entschlossen zu begleiten, damit auch die Energietransformation gelingen kann.

Passend zu diesem Appell gab es vor Ort deutliche landespolitische Unterstützung. Steffen Lüsse, Leiter des Hafenreferats im schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium, betonte die strategische Rolle Brunsbüttels innerhalb der Landeshafenstrategie. Die Brunsbütteler Häfen gelten darin als zentraler Baustein für Energieimport, industrielle Transformation und internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes.

Klarer Auftrag an Berlin

Auch der Dithmarscher Landrat, Thorben Schütt, unterstrich die Bedeutung Brunsbüttels für die Region und darüber hinaus: »Der Hafenstandort hat großes Potenzial für Wirtschaft, Energieversorgung und die grüne Transformation der Industrie. Das müssen wir regional, bundesweit und international stärker voranbringen und Hindernisse abbauen. Denn erst mit passender Verkehrs- und Strominfrastruktur entstehen Wachstum und Fortschritt. Ein vielseitig aufgestellter und gut erschlossener Hafenstandort macht uns auch widerstandsfähiger gegenüber globalen Krisen und Marktschwankungen.« Die Studienergebnisse sollen ein deutliches Signal senden: Mit über einer Milliarde Euro

Bruttowertschöpfung seien die Brunsbütteler Häfen kein regionales Infrastrukturprojekt, sondern ein Versorgungshub und Wertschöpfungsmotor mit nationaler Tragweite. Gerade in geopolitisch unsicheren Zeiten zeige sich, wie wichtig leistungsfähige Energieinfrastruktur für die Volkswirtschaft ist. Brunsbüttel gehört mit seinen Häfen zu diesen strategischen Standorten – und übernehme bereits heute Verantwortung für Deutschlands Energieversorgung.

Damit das Potenzial voll genutzt werden kann, brauche es jetzt Mut und entschlossenes Handeln auf Landes- und Bundesebene. Die Forderungen sind klar: Konsequenter Ausbau der Infrastruktur (insbesondere der Schienenanbindung), schnellere Genehmigungsverfahren, weniger Bürokratie und verlässliche Rahmenbedingungen für langfristige Investitionen.

»In Brunsbüttel sind staatliche Investitionen in Form von Infrastruktur extrem wirkungsorientiert und somit ein echter Wachstumsbooster für die Wirtschaft« – so Doris Ipsen, Geschäftsführerin vom Unternehmensverband Unterelbe-Westküste. »Strategische Infrastrukturstandorte müssen in der politischen Prioritäten-Liste ganz nach oben gesetzt werden.« Entscheidend sei vor allem ein stärkeres Bewusstsein für ihre Bedeutung Deutschlands wirtschaftlicher und energetischer Zukunft.« *RD*

ANGEDOCKT.
BEREIT FÜR MEHR.



SAM Electronics ist jetzt Teil des weltweiten Actemium-Netzwerks

Als globales Netzwerk treibt Actemium industrielle Lösungen in Energie, Elektrotechnik, Automatisierung und Digitalisierung voran. Gemeinsam mit SAM Electronics wächst daraus eine neue maritime Stärke in der elektrischen Systemintegration hochkomplexer Schiffbauprojekte. Kompetenzen verknüpft. Segel gesetzt. Volle Fahrt voraus.

actemium.de



Bergbau am Meeresgrund: »Die Industrie ist bereit«

Der Bedarf der Wirtschaft an Metallen und Seltenen Erden ist hoch und wird weiter wachsen. Europa ist bei der Versorgung abhängig von Russland und China – dabei liegen große Vorkommen in der Tiefe der See. Die neu gegründete Deepsea Minerals Alliance (DSMA) will die industrielle Nutzung dieser Möglichkeit vorantreiben

Weltweit wächst der Bedarf an mineralischen Rohstoffen: Ein steigender Grad an Digitalisierung, der Aufschwung der E-Mobilität und die Energiewende bedeuten eine wachsende Nachfrage für Metalle wie Mangan, Kupfer, Cobalt und sogenannte Seltene Erden.

Große Vorkommen dieser wichtigen Ressourcen liegen im Meeresboden, beispielsweise abgelagert in polymetallischen Knollen, in der Nähe hydrothermalen Quellen oder metallischen Krusten auf Unterwasserbergen. Als besonders rohstoffreich gilt die »Clarian-Clipperton-Zone« im Pazifik zwischen Hawaii und Mexiko – dort hat sich auch Deutschland ein Gebiet zur Erkundung und Förderung reserviert.

Chinas Quasi-Monopol

Um die industrielle Nutzung des Meeresbodens zu vertreten, ist zum Ende des vergangenen Jahres die Deepsea Minerals Alliance (DSMA) gegründet worden. Diese soll sich »mit fokussierten Zielen« um diesen neuen Wirtschaftszweig kümmern. Als Unterstützer wird der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) genannt. Leonhard Weixler, Vorsitzender des Industrieverbands, hob hervor, dass Deutschland unabhängiger von russischen und chinesischen Rohstoffen werden müsse. »Vor allem die Rohstoffexportpolitik Chinas stellt eine Gefahr für den Wohlstand in Europa dar«, sagte er. »Während China ein Quasi-Monopol etwa bei seltenen Erden ausspielt, leisten sich viele europäische Staaten ein Moratorium für die Rohstoffgewinnung aus dem Meer. Und das wohlwissend, dass etwa deutsche Lizenzgebiete einen Großteil der für die Halbleiterindustrie und damit für neue



Die Spitze der DSMA (v.l.): Vorstand und Schatzmeister Frank Wagner, Peter Lehmann, Vorstandsvorsitzender Leonhard Weixler und stv. Vorsitzender Rudolf Bannasch. Nicht auf dem Bild: Heiko Felderhoff, stv. Vorsitzender

Technologien relevanten Metalle enthalten.«

»Die Industrie ist bereit«, sagte auch VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken. »Es bedarf nur noch einer Erkenntnis der Politik. Unsere Mitglieder in DSMA und VSM bilden bereits heute weite Teile der Wertschöpfungskette ab, die für die Gewinnung von mineralischen Rohstoffen aus dem Meer benötigt wird.«

Potenzial in der Tiefe

Die DSMA versteht sich als Plattform für Unternehmen und Forschungseinrichtungen, die sich mit der verantwortungsvollen Erforschung und mög-

lichen Nutzung mariner mineralischer Rohstoffe befassen. Zentrale Aufgaben seien die Bündelung von Expertise, der Dialog mit Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft sowie die Entwicklung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards, teilte der Verband auf Anfrage der HANSA mit.

Das Potenzial der Gewinnung von Mineralien aus dem Meer sei groß. »Marine mineralische Rohstoffe können perspektivisch einen Beitrag zur verlässlichen Versorgung mit kritischen Mineralien leisten, die für die Energiewende und Schlüsseltechnologien unverzichtbar sind«, so die DSMA. »Angesichts globaler Abhängigkeiten ist es wichtig, sich frühzeitig nicht nur wissen-

schaftlich fundiert mit diesem Potenzial auseinanderzusetzen, sondern auch industrielle Anwendungslösungen zu entwickeln.«

Dafür erwartet der Verband von der Politik einen »offenen, faktenbasierten Diskurs« sowie die Förderung von Forschung und internationaler Zusammenarbeit. »Deutschland sollte sich aktiv in die internationalen Regelsetzungsprozesse einbringen und auf Umwelt- und Vorsorgestandards hinwirken«, so die Forderung der DSMA.

Empfindliches Ökosystem

Der Meeresbodenbergbau ist umstritten, da er unter anderem einen starken Eingriff in ein bisher nur wenig erforschtes Ökosystem bedeutet. Meeresforscher befürchten die Zerstörung von Lebensräumen und den Verlust von Arten, die noch nicht einmal entdeckt sind. Weiterhin sind die Folgen des Bergbaus nicht erforscht, betroffene Gebiete könnten sehr lange brauchen, um sich zu erholen. 2021 riefen daher fast 1.000 Wissenschaftler aus mehr als 70 Ländern in einem Moratorium dazu auf, die Erforschung des Bergbaus einzustellen.

Diese Bedenken nehme man ernst, heißt es dazu in einer Stellungnahme der DSMA. »Der Schutz der Meeresökosysteme hat hohe Priorität, genau wie die Versorgungssicherheit und Sicherstellung der Souveränität Deutschlands und Europas. Diese Interessenslagen auszubalancieren ist unser Anliegen. Deshalb setzt sich die DSMA für wissenschaftlich begleitete Forschung, Transparenz und Umweltstandards ein.« Ziel sei es demnach, fundierte und umweltschonende Entscheidungsgrundlagen zu schaffen, um Ressourcen schonend zu nutzen und unsere Souveränität im internationalen Konzert zu wahren und zu stärken.

Für die DSMA ist der Kurs für die kommenden Monate klar: Die deutschen Explorationslizenzen sollen in Förderlizenzen umgewandelt werden. Außerdem müsse die Internationale Meeresbodenbehörde (ISA) den angekündigten »Mining Code« verabschieden, mit dem der Abbau von Mineralien geregelt werden soll. Außerdem plädierte er für eine intensive Zusammenarbeit innerhalb der EU und mit Drittstaaten, die sich derzeit technologieoffen auf den Tiefseebergbau in internationalen und in eigenen Gewässern vorbereiten. *JW*



© Geomar

Manganknollen auf dem Meeresboden in der pazifischen Carion-Clipperton-Zone, aufgenommen bei einer Expedition des Forschungsschiffs »Sonne« im April 2015. In der Region gibt es ein großes Aufkommen wertvoller Metalle, doch der Abbau ist nicht ohne Weiteres möglich



Effizienz steigern. Ozeane schützen. Zukunft gestalten.

MMG **espro silent** energy saving propeller

Innovative Propeller für minimalen Unterwasserschall – schonend für Meeressäuger und Ökosysteme. Unsere Schwerpunkte: Präzise Simulationen, Analyse von Kavitation & Akustik, Entwurfsverfahren für leise Propeller und Validierung durch reale Schiffsmessungen.

MMG **redesign** redesign programme

Bestehende Propeller optimal an neue Betriebsprofile anpassen – 6–10 % Treibstoff sparen, in Kombination mit MMG escap® bis zu 14 %, schnelle EEXI- & CII-Konformität, CO₂-Reduktion unterstützen, Qualität „Made in Germany“ und weltweiter Service.

MMG – Propeller, die Leistung steigern, Emissionen senken und die Flotte zukunftssicher machen!



Follow us!



mecklenburger-metallguss.com

1,9 Mrd. € aus Ostfriesland für die Schifffahrt

Weit mehr als ein »Hidden Champion«: Die OVB ist wichtige Finanzpartnerin der maritimen Branche. Über ein Drittel der deutschen Handelsflotte hat Verbindungen zur Genossenschaftsbank in Leer



© AG Reederei Norden-Frisia

»Inselexpress«: Der erste vollelektrische Katamaran in Deutschland verbindet Norddeich und die Nordseeinsel Norderney

Die Ostfriesische Volksbank ist eine Expertin auf ihrem Gebiet – rein geografisch erstreckt sich dieses Gebiet von den Niederlanden über die Ems-Region und Bremen bis zur Elbe-Region rund um Hamburg sowie nach Schleswig-Holstein. Mehr als 600 Handelsschiffe und damit über ein Drittel der deutschen Handelsflotte unterhalten ihre Hausbankverbindung bei der Genossenschaftsbank – ein Beleg für die hohe Marktpräsenz und das Vertrauen der Branche. Als Erfolgsgeheimnis sehen die Verantwortlichen »eine ausgewogene Portfolio-Struktur, durchgängige Verlässlichkeit und eine konsequente zukunftsorientierte Ausrichtung«.

Breites Leistungsspektrum für alle Schiffstypen

Die OVB begleitet die maritime Wirtschaft bei sämtlichen Investitionsvorhaben – von Kauf, Neubau und Umbau bis hin zu Re-

paraturen – und ermöglicht die Finanzierung aller gängigen Schiffstypen. Das maritime Portfolio ist in drei Segmente gegliedert: Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Spezialschifffahrt. Zum Bereich »See« gehören unter anderem Containerschiffe, Gastanker und Multi-Purpose-Schiffe. Im Binnensegment liegen etwa Tank- und Gütermotorschiffe. Die Geschäftseinheit sowie Spezialschifffahrt umfasst Schlepper, viele Fahrgastschiffe sowie Offshore-Schiffe. Das Gesamtkreditengagement inklusive der Konsortialanteile des maritimen Portfolios ist im vergangenen Jahr auf etwa 1,9 Mrd. € gestiegen.

Die Genossenschaftsbank hat sich bei vielen Reedereien als verlässliche Partnerin bewiesen – auch in herausfordernden Zeiten. Während der Schifffahrtskrise stellte sie als eine der wenigen deutschen Banken durchgehend Kreditmittel für die maritime Wirtschaft bereit. Heute ist sie die nach eigenen Angaben einzige nationale Bank mit einem solch ausgeprägten Schwerpunkt auf diesem Marktsegment.

Parallel wurde das Konsortialgeschäft erfolgreich ausgebaut. Zu den Konsortialpartnern zählt neben Sparkassen sowie weiteren Volks- und Raiffeisenbanken die »Mutter« DZ Bank. Mit einem vorausschauendem Portfoliomanagement und homogenem Wachstum will man eine stabile Risikosituation erreichen – eine solide Basis für die zukünftigen Anforderungen der Branche.

Neben klassischen Bauzeit- und Endfinanzierungen bietet die OVB eine umfassende Beratung zu Fördermitteln und Absicherungslösungen und unterstützt beim Zins- und Währungsmanagement. Das Leistungsspektrum umfasst zudem klassische Bankdienstleistungen wie Geldanlage, Zahlungsverkehr ins In- und Ausland sowie taggleiche Kontoeröffnungen. All diese Bankgeschäfte wickelt die Genossenschaftsbank je nach Bedarf sowohl in Euro als auch in US-Dollar ab

Individuelle Finanzierungs­lösungen für Innovation

Ein besonderes Augenmerk wird darauf gelegt, die maritime Industrie auch bei der Transformation zur »grünen Schifffahrt« zu unterstützen. Die International Maritime Organization (IMO) hat sich einen grundlegenden Wandel zum Ziel gesetzt, sodass die Emissionen, die durch die Schifffahrt entstehen, in den nächsten Jahren deutlich zu senken sind. Innovative Antriebstechnologien, intelligente Routenoptimierung und alternative Kraftstoffe – beispielsweise grüner Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak – sind daher von zunehmender Bedeutung.

Die OVB ermöglicht zum einen die Finanzierung klimafreundlicher Neubauten wie der »Inselexpress« der AG Reederei Norden-Frisia. Der erste vollelektrische Katamaran in Deutschland verbindet Norddeich und die Nordseeinsel Nor-



Das »Schifffahrts-Team« bei der OVB rund um Vorstandsmitglied Guido Mül­der (7.v.l.) und Karsten Bruns, Bereichsleiter Seeschifffahrt (5.v.r.) vor dem Leeraner Rathaus

© OVB

derney emissionsfrei. Für dieses zukunftsweisende Projekt wurde die Genossenschaftsbank gemeinsam mit der AG Reederei Norden-Frisia mit dem ZukunftsAward der DZ Bank ausgezeichnet.

Zum anderen begleitet die Genossenschaftsbank die gezielte Nachrüstung bestehender Schiffe mit modernen Technologien. Diese Retrofit-Maßnahmen können die Effizienz, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit älterer Schiffe steigern, die ursprünglich auf Geschwindigkeit und nicht auf Treibstoffersparnis ausgelegt waren.

Modernisierte Schiffe bleiben länger wettbewerbsfähig, sind flexibler einsetzbar und erfüllen die steigenden ESG-Anforderungen. Retrofit-Projekte sind jedoch anspruchsvoll: Sie erfordern substanzielle Investitionen und eine sorgfältige Wirtschaftlichkeitsprüfung. Hier hat die OVB maßgeschneiderter Finanzierungs­lösungen parat. **RD**

ostfriesische-volksbank.de

Mit uns steuern Sie sicher in die Zukunft.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Seit mehr als vier Jahrzehnten stehen wir Ihnen als zuverlässige Partnerin zur Seite – mit umfassender Beratung in den Bereichen Finanzierung, Zahlungsverkehr und individuellen Dienstleistungen rund um die Schifffahrt.

Ostfriesische
Volksbank eG

HITZLER WERFT

innovativ seit 1885



SCHIFFBAU IST

ALTIGKEIT **TRADITION** NACHHALTIGKEIT **TRA**
INATION PERFEKTION **KOORDINATION** PERF
AMWORK **INNOVATION** TEAMWORK **INNOVATI**
UBAU KONSTRUKTION **NEUBAU** KONSTRUK
IDENSCHAFT **STAHL** LEIDENSCHAFT **STAHL**

140 JAHRE VOLLE KRAFT VORAUS!

Tradition trifft Zukunft - maßgeschneiderte Spezialschiffe.

Seit 140 Jahren bauen wir bei der Hitzler Werft Spezialschiffe, die höchste Präzision und moderne Technologien vereinen. Mit innovativen Lösungen und nachhaltigen Designs erfüllen wir die Anforderungen von morgen schon Heute.

Vertrauen Sie auf Erfahrung. Bringen Sie mit uns Ihre Vision auf's Wasser.



www.hitzler-werft.de