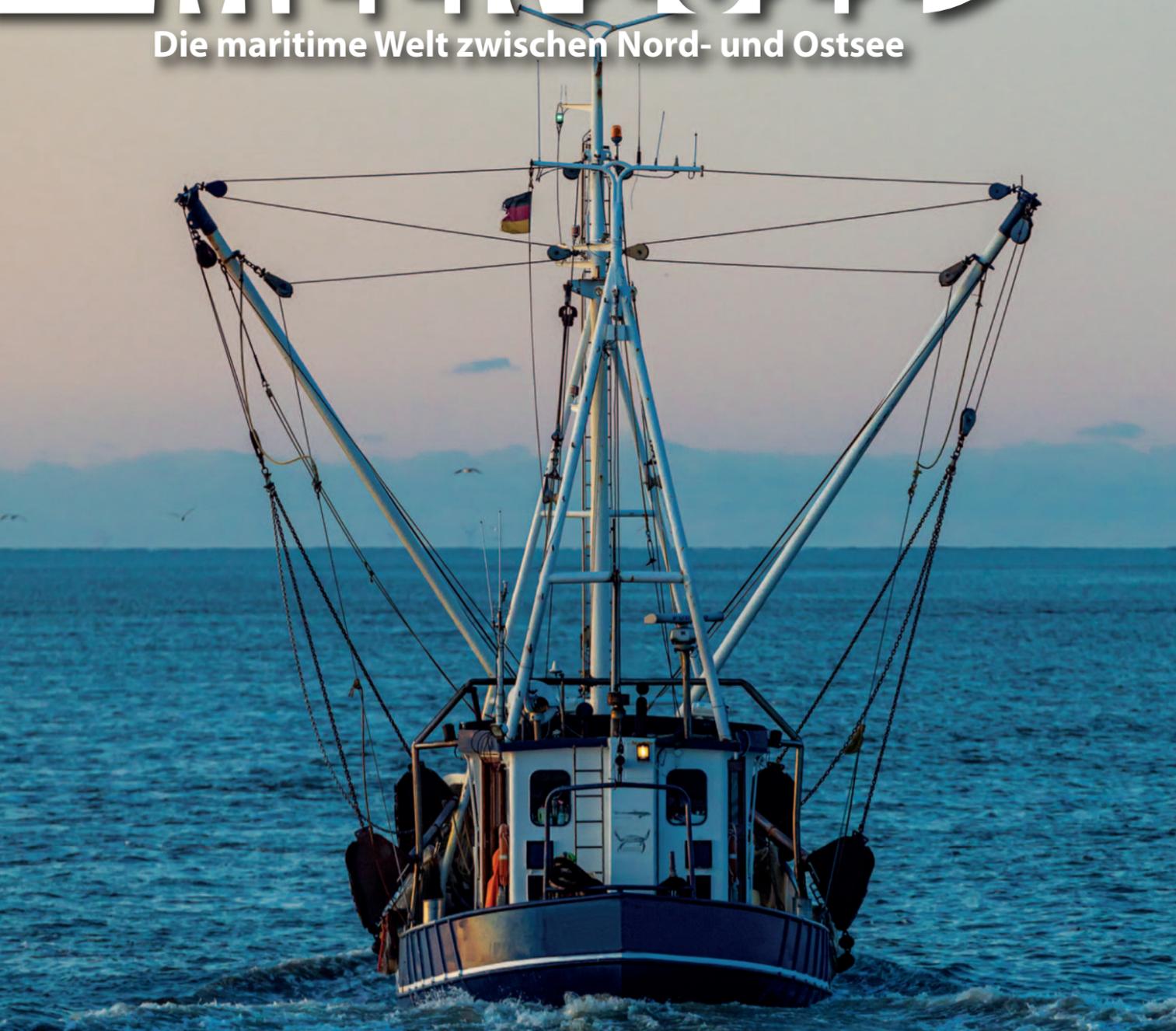


KÜSTE & MEER 2022

Die maritime Welt zwischen Nord- und Ostsee



□ Ein „Moin“ vom neuen maritimen Koordinator Schleswig-Holsteins, Andreas Burmester □ Mehr Frauen als Führungskräfte in der maritimen Welt? – Meinungen, Kommentare und Appelle

□ Maritimes Cluster Schleswig-Holstein: Es gibt sehr viel zu tun! □ Über Kajaks und Nachhaltigkeit an Bord □ CO₂-Berechnungen – aber vollständig! □ Die Logistik in unsicheren Zeiten



Moin.

Foto: Adobe Stock - Illustrierer



**Wir liefern Ideen zur Problemlösung:
Strategien und Umsetzungen in den Bereichen**

- Finanzen
- Organisation
- Marketing und
- Vertrieb

Unternehmens-Beratung Schümann GmbH
 Wilhelm-Busch-Weg 6, 25355 Barmstedt
 Telefon 04123/959 333
 E-Mail buero@ubs-gmbh.de
 www.ubs-gmbh.de

Editorial

Festmachen

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,



Diese Zeit ist stürmisch, wild und, im ursprünglichen Sinn des Wortes, verrückt: Krieg und Klimawandel, geflüchtete Menschen und steigende Kosten für jedermann. Nicht zu vergessen: Corona droht in Herbst und Winter. Sie kennen das alles, jede und jeder von Ihnen kann einen Roman zu den Worten erzählen. Nur wenig lässt sich noch festmachen – und Sie verstehen das ausgewählte Foto der kleinen Klampe –, vieles ist nicht mehr an seinem Platz, nicht mehr da, wo es hingehört. Prognosen wagen nur Experten, wie Vincent Stamer, siehe Seite 41. Aber auch er kann nur beobachten und analysieren (was er allerdings exzellent macht), beeinflussen kann er nichts.

Nun beginnt auch noch dieses Magazin mit dem Thema Krise(n). Muss aber sein. Denn in der Redaktion für dieses Heft und auf unserer Veranstaltung im August kam dieselbe Frage auf: Ist es denn richtig, über andere Themen zu reden? In dieser Krisenzeit über Frauen in der Wirtschaft zu sprechen, über den Nord-Ostsee-Kanal oder die CO₂-Berechnung zu schreiben? Sich am Bier- oder Eisstand mit dem Kollegen oder dem Konkurrenten zu unterhalten? Ein eindeutiges „Ja“ war und ist unsere Antwort und zwar aus zwei Gründen.

Erstens ist es sachlich notwendig. Um bei den Themen von oben zu bleiben: Mehr Frauen als Fach- und Führungskräfte in der maritimen Wirtschaft würden wegen des Fachkräftemangels die Teams nicht nur größer machen, sondern auch inhaltlich stärken. Und nur wenn der NOK besser funktioniert, verhindern wir das nächste große Problem in der Logistik und viele Probleme für Schleswig-Holstein.



Foto: eBeate Zöllner

Zweitens müssen wir mehr als bisher reden und schreiben – mit dem anderen, nicht über die anderen. Diese neue Gemeinsamkeit, so meinen wir und viele unserer Partner, lässt sich feststellen. Kommunikation, Erfahrungsaustausch und Suche nach Synergien läuft zurzeit besser und intensiver als vor drei Jahren.

Nun fehlt nur noch ein Baustein, um uns für die Krisen und vor allem für alles, was danach kommt, fit zu machen. Ein wenig Fröhlichkeit. Kein Zweckoptimismus, bitte, kein „The show must go on“. Wir wollen den sprichwörtlichen Beinbruch nicht verstecken, aber die Krücken wollen wir besser bauen als je zuvor. Und vielleicht ein wenig bunter.

Wir brauchen eine positive Grundhaltung, ein Bewusstsein unserer Stärke und unserer Talente. Gemeinsam und trotz allem mit etwas Fröhlichkeit, werden wir auch diese teilweise düstere Zeit überstehen. Lassen Sie uns miteinander reden.

In diesem Sinne,
Ihr
Dirk Schümann

ubs-gmbh.de



atelier-schuemann.de



Inhalt

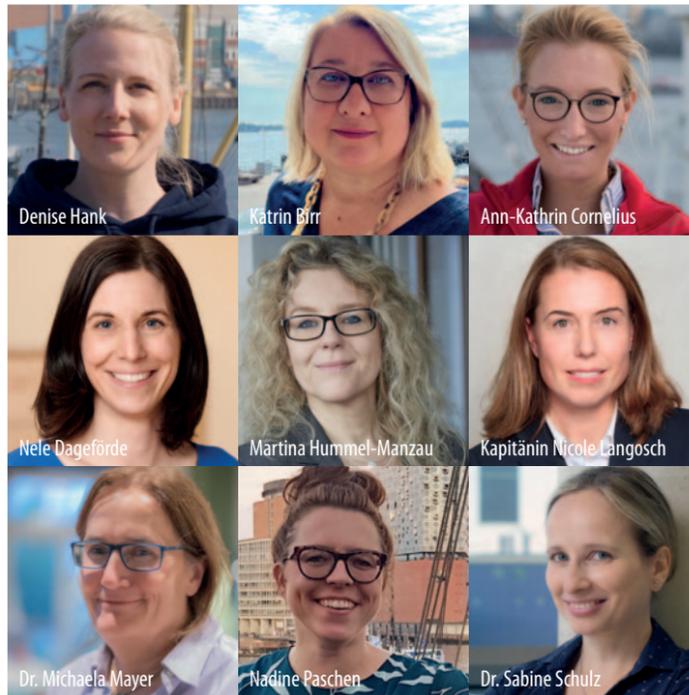


Grußworte

Dr. Kai Ahrendt, MCG Krisen, nichts als Krisen	6
Andreas Burmester, Landesregierung Wir können Meer!	8

Frauen in der maritimen Wirtschaft?

Dirk Schümann Wir brauchen mehr Frauen.	11
Denise Hank Braucht es dieses FEMALE-LABEL wirklich?	12



Katrin Birr Wir suchen Mitarbeitende – keine Geschlechter	14
Ann-Kathrin Cornelius Frauen in der Schifffahrt!	16
Nele Dageförde Es gibt Lösungen	17
Martina Hummel-Manzau Mehr Mut, liebe Kolleginnen!	18
Kapitänin Nicole Langosch Kapitän. Weiblich. In der Minderheit.	20
Dr. Michaela Mayer Frauen in den Führungsetagen der maritimen Welt	22
Nadine Paschen Sichtbar!	23
Dr. Sabine Schulz Frauen in den maritimen Wirtschaft	24
Dr. Dirk Claus, Axel Meynköhn und Knut-Michael Buchalle Oder wie sehen die Männer das?	26

Schifffahrt

Dauerbrenner NOK Jens B. Knudsen zu den aktuellen Herausforderungen	28
Maritimes Cluster Norddeutschland Neue Köpfe	32
MCN Schleswig-Holstein Die Herausforderungen sind größer geworden	34
Seenotretter Bei jedem Wetter auf Nord- und Ostsee im Einsatz	64
Zick geht von Bord	69

Häfen



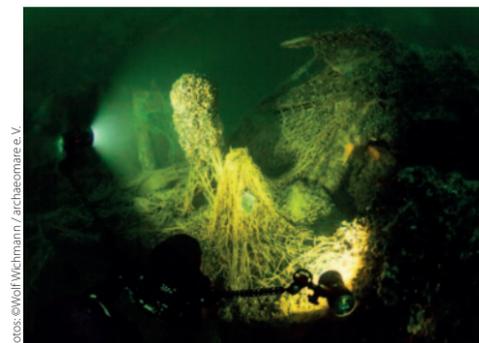
Auch der Kreishafen Rendsburg sichert einen umweltfreundlichen Transport

IHK Schleswig-Holstein Zukunftsperspektiven der schleswig-holsteinischen Häfen	36
Hamburger Hafen Mit Innovation und Leistungsvielfalt gut aufgestellt	38

Wendezeiten

Logistik in unsicheren Zeiten Lieferketten sind massiv gestört	40
Die Prognose aus Kiel Vielleicht wird es zu normal?	41

Umwelt



Schleppnetze verfangen sich häufig an Wracks, verlorenen Ankern oder Unterwasserfelsen

Co₂-Berechnung Aber bitte vollständig	42
Schiffswracks Maritime Schutzgüter und Indikatoren für den Meeresmüll	56
Meeresschutz und Wassersport Müllmanagement an Bord	71

Maritimer Sommertreff 2022

Kommunikation pur!	50
---------------------------	----

Werften

Thyssenkrupp Marine Systems Auf Erfolgskurs	58
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft Von der Förde in die Welt	60
German Naval Yards Über 180 Jahre Schiffbau-Tradition	62

Freizeit



Bei Schietwetter nach Helgoland: Das Tunnel-aquarium im OZEANEUM macht's möglich

Kajak ist nicht gleich Kajak Augen auf beim Kajak-Kauf!	75
Mehr Meer geht nicht Das OZEANEUM in Stralsund	79
Festgemacht Schiffsbesichtigungen	82
Impressum	82

Die maritimen Berater

Krisen - nichts als Krisen

Auch die Beraterszene hallt wider von Diskussionen um die Krisen. So auch bei der MCG, dieser sehr interdisziplinären Gruppe von Beratern der maritimen Branchen

Die aktuellen, schon länger andauernden Krisen betreffen nicht nur jeden einzelnen, sondern die gesamte Gesellschaft. Als Krisen möchte ich hier auführen: den völkerrechtswidrigen Überfall auf die Ukraine, die Corona-Pandemie (demnächst vielleicht auch die Affenpocken), die Energiekrise (eigentlich schon länger anhaltend, da intensive Rückkopplung zur Klimaänderung vorhanden), die Klimakrise, die Umweltkrise, die Ernährungs- und Ressourcenkrise, um nur einige zu erwähnen.

Die Maritime Consulting Group e. V., kurz MCG, ein Zusammenschluss von ca. 30 maritimen Beratern, kann zur Lösung einiger Herausforderungen wie die Energiekrise, Klimakrise, Umwelt- und Ernährungs- und Ressourcenkrise innovative und zukunftsweisende Beiträge leisten.

Die Energiekrise – Die (globale) Gesellschaft benötigt immer mehr Energie. Fossile Ressourcen sind begrenzt. Prinzipiell kann das Meer unendlich viel Energie liefern. Wir müssen diese Energie jedoch gewinnen können. Energie kann durch Wellen, Gezeiten, Strömung, Temperatur- und Salinitätsgradienten, Osmose, Offshore Windenergie etc. bereitgestellt werden.

Die Klima-/Umweltkrise – Die Weltmeere stellen eine enorme CO₂-Senke dar. Durch Veränderung der oberflächlichen Temperatur kann es jedoch zu empfindlichen Veränderungen ihrer Speicherfähigkeit kommen. Wetterextreme wie Hitzeperioden oder Starkregen an Land stellen die Gesellschaft vor große Probleme. Aber auch der Meeresspiegelanstieg macht tiefer gelegene Regionen unbewohnbar, überflutet diese komplett. Dies betrifft vor allem Inseln, die kaum über dem heutigen Meeresspiegel herausragen. Der Schadstoffausstoß durch den Schiffsverkehr hat auch Einfluss auf das lokale/regionale Klima. Plastik und vor allem Mikroplastik verschmutzen zunehmend die Meere, so dass küstennah teilweise kaum noch Wasser zu erkennen ist.

MARITIME
Consulting Group

Ernährungs- und Ressourcenkrise – Der Lebensmittelproduktion an Land sind Grenzen gesetzt. Eine wachsende Weltbevölkerung will aber ernährt werden. Das Meer bietet große Nahrungsmittelressourcen. Allerdings stellt die Überfischung ein großes Problem dar. Nachhaltige Fischerei und intelligente und umweltschonende Aquakultur kann hier jedoch eine zukunftsweisende Technologie darstellen.

Ressourcenkrise – Die Gewinnung von mineralischen Rohstoffen an Land ist aus vielerlei Gründen begrenzt. Auch hier bietet das Meer Alternativen. Selbst profaner Sand, der an Land knapp zu werden droht, ist am Meeresgrund in großen Mengen vorhanden. Ebenso sind mineralische Rohstoffe am Meeresgrund verfügbar (Tiefseebergbau etc.).

Die Mitglieder der MCG stehen gerne bereit, um mit Ihnen gemeinsam an der Lösung der Probleme zu arbeiten. Sprechen Sie uns gerne an. 📞

Maritime Consulting Group e. V.
Dr. Kai Ahrendt, Vorsitzender

Besonderer Dank für die Unterstützung dieses Heftes geht an die MCG-Mitglieder

- Heiko Wenzel, Ramboll
- Sigurd Hildebrandt, SupMar
- Prof. Dr.-Ing. Georg Heerten, Consultant
- Dr. Michaela Mayer, INASEA


WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH

**TICKETS
ONLINE
FAEHRE.DE**

Zu den Inseln und Halligen

Fährverbindungen ab Dagebüll zu den Inseln Föhr und Amrum,
ab Schlüttsiel zu den Halligen Hooge und Langeneß



Partner

Nationalpark
Wattenmeer



www.faehe.de

Wir können Meer!

Andreas Burmester ist seit Anfang des Jahres der neue Maritime Koordinator (MarKo-SH) der Landesregierung Schleswig-Holstein. Der neue „MarKo-SH“ bringt langjährige Erfahrungen im Schiffbau mit, bis Ende 2020 war er Technik-Vorstand der Kieler Werft TKMS. Hier nun seine Sicht der Dinge

Schleswig-Holstein hat mit seinen über 25 See-Häfen (ohne reine Sportboothäfen) und einer Küstenlänge von rund 870 Kilometern, immerhin fast einmal von Nord nach Süd durch die Republik, die mit Abstand längste Seeküste. Hierbei sind Boddengewässer und die Schlei nicht berücksichtigt. Man kann unschwer erkennen, dass im Land zwischen den Meeren fast alles irgendwie maritim ist.



Deswegen gibt es in Schleswig-Holstein die Rolle des Maritimen Koordinators seit über 20 Jahren. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass jeder der Maritimen Koordinatoren in seiner Ausübung natürlich Schwerpunkte setzt. So hat der ausgeschiedene Professor Herzig in seiner Zeit als MarKo-SH das IFM-GEOMAR zu einem weltweit renommierten Bundesinstitut in Schleswig-Holstein ausgebaut. Nach dieser eher wissenschaftlichen Ausprägung soll nun durch jemanden aus der maritimen Wirtschaft kommend, dieser Rolle eine etwas wirtschaftsnähere Ausprägung gegeben werden. Aber wie schon gesagt, am Ende hängt Alles mit Allem zusammen. Themen gibt es durchaus mehr als durch eine Person im Ehrenamt allein gehandelt werden kann. Die Kunst besteht darin, die vorhandenen persönlichen Netzwerke genauso zu nutzen, wie die Fachressorts in der Landesregierung.

geben, so zeigt allein der Vergleich zwischen den jährlichen Umsätzen im Tourismus und der maritimen Branche im weiteren Sinne, dass Schleswig-Holstein bei weitem kein reines Touristenland ist, sondern die maritime Wirtschaft einen großen Beitrag zur Wertschöpfung liefert.

Neben dem Thema LNG (Liquified Natural Gas), welches eine strategisch bundesweite Bedeutung hat und

Deswegen gibt es in Schleswig-Holstein die Rolle des Maritimen Koordinators seit über 20 Jahren. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass jeder der Maritimen Koordinatoren in seiner Ausübung natürlich Schwerpunkte setzt. So hat der ausgeschiedene Professor Herzig in seiner Zeit als MarKo-SH das IFM-GEOMAR zu einem weltweit renommierten Bundesinstitut in Schleswig-Holstein ausgebaut. Nach dieser eher wissenschaftlichen Ausprägung soll nun durch jemanden aus der maritimen Wirtschaft kommend, dieser Rolle eine etwas wirtschaftsnähere Ausprägung gegeben werden. Aber wie schon gesagt, am Ende hängt Alles mit Allem zusammen. Themen gibt es durchaus mehr als durch eine Person im Ehrenamt allein gehandelt werden kann. Die Kunst besteht darin, die vorhandenen persönlichen Netzwerke genauso zu nutzen, wie die Fachressorts in der Landesregierung.

Die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Industrie für SH wird auf der Grafik rechts gut verständlich.

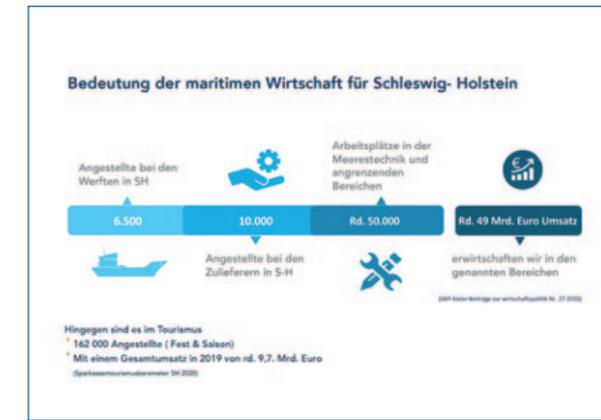
Auch wenn die Zahlen nicht vollständig erschöpfend sind und immer wieder zu Diskussionen Anlass

Schleswig-Holstein wahrscheinlich noch dieses Jahr über das erste LNG Terminal in Deutschland verfügen wird, sei an dieser Stelle auch auf die strategische Bedeutung der Werften hingewiesen, wengleich sie heute nicht mehr die größten Arbeitgeber in Schleswig-Holstein sind. Der Schiffbau in Deutschland ist größtenteils auf den Yacht- und Marineschiffbau zurückgegangen, im Bereich der großen Schiffe ist er fast vollständig zum Erliegen gekommen. Die Anzahl der möglichen Orte zum Bau von Containerschiffen, Massengutfrachtern und Tankern, insbesondere Gastankern, ist in den letzten Jahren dramatisch gesunken, auch in Schleswig-Holstein.

Was hilft es, wenn Deutschland zwar LNG im Nahen Osten in ausreichender Menge kaufen kann, aber keine Transportmöglichkeiten in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Denn der Markt von LNG-Tankern wird inzwischen von China nicht nur dominiert, sondern befindet sich fast ausschließlich in deren Hand. Auch das einst in diesem Markt führende Korea kann dem Preisdruck aus China nicht widerstehen und muss sich aus diesem Segment ebenfalls zurückziehen. Insofern muss die Unterstützung der nationalen Schiffbaukapazitäten auch

beim Bau von Handelsschiffen im nationalen Interesse liegen, um nicht auch beim Transport von strategischen Gütern von einzelnen Nationen abhängig zu sein.

Aber natürlich muss sich die maritime Branche auch zu neuen Ufern aufmachen, um den Herausforderungen beim Klimawandel zu begegnen. An dieser Stelle sei das durch die EU initiierte Programm „Fit for 55“ genannt. Es bietet für die maritime Industrie große Chancen und kann diesen Wirtschaftszweig nachhaltig absichern, indem man klimafreundliche Technologien entwickelt und auch umsetzt. Mit Häfen wie Helgoland, Husum und Büsum für die Nordsee hat Schleswig-Holstein eine hervorragende Ausgangsbasis, um bei der Installation der endlich in die Umsetzung kommenden Offshorewindparks nicht nur in Deutschland eine führende Rolle einzunehmen, sondern auch europäische Standards bei der Technologie und deren Verwirklichung zu setzen. Aber nicht nur der Offshore Wind birgt große Chancen, wie am Beispiel im Hafen von Brunsbüttel mit neuen Technologien zur Anlandung für LNG zu sehen ist. In den großen Fährhäfen des Landes, Kiel



und Lübeck, kann bereits heute fast jedem Schiff ein Landstromanschluss angeboten werden und das oftmals mit Technologien aus SH.

In all diesen Bereichen kommen sowohl Landespolitik, Wirtschaft, Forschung und Umweltschutz immer wieder zusammen. Der Mar-Ko kann mit seinen Netzwerken durchaus zur Steigerung der Wertschöpfung und Beschleunigung beitragen, indem er die richtigen Personen zusammenbringt und manchmal moderierend bei der Diskussion zwischen den Beteiligten unterstützt.

Schleswig-Holstein – wir können mehr als Meer. 🚢

Andreas Burmester

RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.

Zukunftsweisende Hafenplanung

Gemeinsam mit unseren Kund:innen setzen wir neue Maßstäbe für Häfen & Wasserstraßen sowie den Küsten- & Hochwasserschutz.

Ramboll ist Weltmarktführer im Bereich Offshore und verfügt über jahrzehntelange Erfahrung in der Planung und Optimierung von maritimer Logistik.

Services:

- Ingenieur- & Wasserbau
- Geotechnik
- Hafenplanung & -simulation
- Erneuerbare Energien
- Umweltgutachten
- Terminal-Optimierung
- Projekt- & Baumanagement
- Digitale Planung

Kontakt: luebeck@ramboll.com

„Wenn man Spaß an einer Sache hat, dann nimmt man sie auch ernst.“



... denn wir lieben Erfolge. Als mittelständische Agentur begegnen wir den gestellten Aufgaben mit kreativer Neugier und professionel-

ler Gelassenheit. Wir verhelfen Ihrer Unternehmensdarstellung zu einem neuen Erscheinungsbild und präsentieren Ihr Unternehmen auf

Papier und im Netz. Und weil Ihre Erfolge dann auch unsere Erfolge sind, haben wir viel Spaß an dem, was wir tun. Vielleicht auch für Sie.

Atelier Schümann – der Blankeneser Unternehmensausstatter.



Atelier Schümann GmbH
Idee, Konzept, Grafikdesign, Text
Sülldorfer Kirchenweg 2, 22587 Hamburg
Telefon 040/86 66 69-10 · atelier-schumann.de

Frauen in der maritimen Wirtschaft

Wir brauchen mehr Frauen!

Die Frage ist: Warum gibt es so wenig weibliche Führungskräfte in den maritimen Branchen? Und weiter: Ist diese Frage noch wichtig?

Liebe Lesende!
Damit geht es ja schon los, mit dem Gendern. Vor 50 Jahren stand an der Stelle „Sehr geehrter Leser!“. Wenn es nur an das weibliche Geschlecht adressiert war, hieß es auch gern „Sehr verehrte Leserin!“. Heute ehren und verehren wir nicht mehr, schreiben nur von den lieben Leser:innen. Oder eben oberkorrekt, weil auch das Diverse einfangend, von den lieben Lesenden.

Es ist also in der Sprache und der Schrift einiges passiert zum Thema Gleichstellung. Und natürlich haben wir inzwischen noch viel mehr erreicht, um die Chancengleichheit zu vergrößern. Die Möglichkeiten der Aus- und Weiterbildung steht allen Menschen gleichermaßen offen – gut, da gibt es immer noch zum Beispiel finanzielle und soziale Stolpersteine, aber keine wegen des Geschlechts. Bis auf diese eine biologisch begründete Sache: Beim Kinderkriegen fängt die Gleichstellung erst nach dem Stillen wieder an. Frühestens und oft genug nicht wirklich. „Wo ist denn die Mama?“ fragt die Kinderärztin (!) besorgt den mit Kind hinein spazierenden Vater. Immer noch, im Jahre 2022.

Also noch einmal: Es ist schon einiges besser geworden. Aber bei weitem nicht genug. Denn es ist immer noch so, dass ich auf die überbordende Männerquote in unseren Publikationen oder Veranstaltungen angesprochen werde. Auch Karsten von Borstel, Pressesprecher der IHK SH, beklagte auf dem maritimen parlamentarischen Abend das Fehlen von Frauen auf seiner Podiumsdiskussion. Und auf seine dementsprechende Aufforderung sprangen eben nicht drei oder fünf Frauen auf und sagten: Das nächste Mal bin ich dabei. Ist das denn – neben allen fehlenden Rahmenbedingungen – immer noch ein Hindernis für Frauen, der fehlende Mut?

Der Autor dieser Zeilen ist ein weißer, älterer Mann. Nach weit verbreiteter Einschätzung also privilegiert, chauvinistisch geprägt und nicht wirklich belehrbar. Nun stelle ausgerechnet ich die ganz oben genannten Fragen und schließe in der Forderung: Wir brauchen mehr Frauen in der maritimen Welt, besonders in den Führungsetagen. Das Arbeiten in gemischten Teams ist besser, ich spreche aus Erfahrung. Die Frauen müssen vielleicht nicht so laut sein, wie manch ein Mann, aber mutig und intensiv und fordernd.

Ich habe für die folgenden Seiten neun Frauen gebeten, ihre Sicht der Dinge nieder zu schreiben. Haben sie getan, die eine so, die andere so. Es lohnt sich, die Texte zu lesen und für ihr Mitmachen sage ich vielen Dank. Wenn Sie mögen – ich freue mich auf Ihre Leser:innenbriefe.

Dirk Schümann

Braucht es dieses FEMALE-Label wirklich?



Sie ist jung, weiblich, Start-up-Gründerin und eine Sprecherin des Startup-Verbandes in Schleswig-Holstein. Mit ihrem Unternehmen Con Cubo GmbH, Kiel, entwickelt und vertreibt sie Software zur Unternehmenssteuerung. Und Denise Hank hat eine fundierte Meinung zum Thema

Ich mag den Begriff Female Founder, Female Leader, Female Empowerment eigentlich gar nicht. Ich bin Gründer, Geschäftsführer und Netzwerker und zufällig auch eine Frau. Aber brauche ich dafür unbedingt ein Label? Wird mein Erfolg größer, nur weil ich ihn als Frau erreiche?

Auf jeden Fall bin ich damit Teil einer Minderheit: Über 80 Prozent der deutschen Startups sind laut Startup Detector von reinen Männerteams gegründet und geführt¹. Auch in etablierten Unternehmen zeigt sich das gleiche Bild: In den 100 größten deutschen Unternehmen liegt der Frauenanteil in Vorständen bei gerade einmal 16,4 Prozent².

Gerade in der maritimen Branche kenne ich es aus eigener Erfahrung: An Bord herrscht ein männerdominiert rauer Umgang und als Frau musst du beweisen, dass du nicht zu zart bist und „deinen Mann stehen“ kannst – und was sich auf See in dem eigenen kleinen Ökosystem besonders plastisch und anschaulich zeigt, ist auch an Land Alltag in der maritimen Welt: Als Frau muss ich mich erst einmal beweisen.

Ich selber habe genau damit gute Erfahrungen gemacht, mich nicht abschrecken zu lassen, sondern diese Herausforderung proaktiv anzugehen und bin auf Förderung und Zuspruch gestoßen. Genau davon braucht es noch viel mehr – davon bin ich überzeugt. Denn als Gesellschaft, in der die 42-Stunden-Woche und ein immer späterer Renteneintritt als einzig probate Mittel gegen den immer spürbarer werdenden Fachkräftemangel gesehen werden,

können wir es uns im Jahr 2022 einfach nicht leisten, 50 Prozent der Bevölkerung pauschal zu benachteiligen.

Aber das erreichen wir nicht darüber, vor jede Führungskraft und jeden Gründer, gar an jeden Mitarbeiter ein "female" oder :innen dranzuhängen und auch nicht, indem wir nur noch reine Frauentteams fordern und fördern.

In meinen Augen gibt es hier zwei entscheidende Stellschrauben, die wir drehen können. Zunächst einmal bin ich überzeugt, dass viele Frauen die gleichen positiven Erfahrungen machen können, die ich gemacht habe: Wir können selber entscheiden, unseren Platz in dieser (neuen) Welt einzunehmen und mit unseren Fähigkeiten und dem, was wir zu geben haben, diese neue Wirtschaft mitgestalten. Mir fällt es leicht, das zu sagen, weil ich selber Zuspruch und Unterstützung erfahren habe. Deshalb bin ich überzeugt, dass in einer verstärkten Sichtbarkeit von Vorbildern, anderen Frauen in der maritimen Wirtschaft, und der gegenseitigen Unterstützung bereits der erste wichtige Schlüssel liegt.

Der zweite Schlüssel und erwiesene Erfolgsfaktor liegt in der Förderung und Forderung diverser Teams. Eine McKinsey-Studie aus dem Jahr 2017 zeigt, dass Unternehmen mit einer höheren Diversität in den Führungsetagen mit einer höheren Wahrscheinlichkeit überdurchschnittlich profitabel sind. In Unternehmen mit einem hohen Frauenanteil zum Beispiel ist die Wahrscheinlichkeit um 21 Prozent höher³.

Diversität – Vielfalt, genau hier liegt unser großer Erfolgsfaktor. Unterschiedliche Meinungen, Skills, Erfahrungen – jedes Individuum bringt einen bunten Blumenstrauss an Möglichkeiten mit. Genau den verliere ich, wenn ich versuche, Menschen anhand von Labels und Kategorien, Generationsbegriffen oder Geschlechterklischees einzuordnen.

Also ja, es braucht Diversität und dazu gehören (auch) mehr Frauen in der Wirtschaft, aber wir brauchen nicht noch mehr Labels und Kategorien, sondern gelebte, echte Vielfalt. Denn: Menschen gehören einfach nicht in Schubladen. 🚢

Denise Hank

¹ startupdetector: startupdetector report 2021, Berlin

² Statista 2022: Frauenanteil in den Vorständen¹ der 100 bzw. 200 größten deutschen Unternehmen² von 2006 bis 2021

³ McKinsey 2018: Delivery through Diversity



HAMBURG – OUR HOME FOR SHIPPING

SMM is special because it turns Hamburg into the home of shipping. And Hamburg has been our home for over 150 years. We have supported the German maritime industry for generations, here and around the world, providing classification and advisory services through every stage of the construction and operation of vessels.

New technologies, increasing digitalization, and heightened awareness of the importance of sustainability, are driving changes across the maritime world. At DNV with over 600 experts located in Hamburg, we're here to help you take on the challenges of today and the transformations of the future.

See you in Hamburg at #SMM2022!

Visit us at our stand:
B4.EG.221



Frauen in der maritimen Wirtschaft

Wir suchen Mitarbeitende – keine Geschlechter

Den Mangel nicht auch noch durch die Geschlechterfrage verkomplizieren

Als ich während meiner Lehre zur Bankkauffrau und meinem Studium zur Diplomkauffrau vollumfänglich in den elterlichen Werftbetrieb der Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG Schiffswerft eingestiegen bin, war ich – neben einigen Frauen in der Verwaltung – alleine auf weiter Flur. An andere weibliche Führungskräfte in der maritimen Branche war seinerzeit gar nicht zu denken. Das war damals wirklich eine Seltenheit. Heute hat sich dieses Bild gewandelt – nicht nur in der maritimen Wirtschaft.

Allerdings ist es nicht nur wichtig, Frauen in die Führungsetage zu bekommen, sondern diese auch dort zu halten. Oftmals ist, allerdings nicht nur in dieser Ebene, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf schwierig. Dies ist ein wichtiges Thema, das dringend angegangen werden muss. Häufig ist es für Eltern teile ein Spagat, die beruflichen und privaten Pflichten ausgewogen unter einen Hut zu bekommen.

Ich habe sowohl auf der Werft als auch bei unserem Tochterunternehmen, der Gebr. Friedrich Industrie- und Elektrotechnik GmbH, die besten Erfahrungen mit gemischt geschlechtlichen Teams gemacht. Diese Mischung aus Power, Innovation, Ideenreichtum setzt unglaubliche Potentiale frei. Denn die Geschlechter gehen oftmals an Aufgaben unterschiedlich heran – Material, das ein Mann rasch schultert, wird von einer Frau mitunter ganz anders bewegt. Und diese Symbiose bietet für uns als Arbeitgeber an vielen Stellen tolle Mehrwerte, die wir oftmals transferieren können.

Vor dem Hintergrund, dass sich der Arbeitsmarkt zu einem Bewerbermarkt hin entwickelt und der Fachkräftemangel auch vor der maritimen Branche nicht Halt gemacht hat, finde ich es generell wichtig, die Fachkräftesuche nicht zusätzlich durch eine Geschlechterfrage zu verengen und somit zu verkomplizieren. Der Fokus darf nicht eingeschränkt werden, denn: Ich suche Fachkräfte, Mitarbeiter, Menschen – und keine Geschlechter.



Die Fachkräfte müssen die Motivation haben, in der maritimen Branche arbeiten zu wollen. Wir müssen unsere Branche interessant machen und Fachkräfte durch überzeugende Angebote halten.

Hierfür spielt uns in die Karten, dass sich die Berufsbilder in dieser Branche immer weiter verändern und immer vielfältiger geworden sind. Themen wie Nachhaltigkeit, Innovation, Ökonomie rücken immer mehr in den Fokus. Auch hier ist die Symbiose aller Geschlechter für diese Herausforderungen essentiell. Ich denke, bei der Besetzung von Führungspositionen ist es nicht mehr wichtig, welches Geschlecht jemand hat, sondern welche Expertise. Die so genannte Frauenquote hat seinerzeit die Tür geöffnet, um überhaupt als weibliche Führungskraft z. B. in Gremien hineinkommen zu können. Männer hatten seinerzeit Frauen für solche Positionen schlichtweg nicht wahrgenommen. 🚢

Katrin Birr,
Geschäftsführerin der
Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG

FACHLITERATUR UND FORMULARE FÜR DIE AUßENWIRTSCHAFT.

Verschaffen Sie sich den Durchblick anhand von Merkblättern, Nachschlagewerken und Fachbüchern.

Wir bringen Licht in das Dickicht der Außenhandelsbestimmungen und liefern unseren Kunden alle Instrumente, um ständig auf dem Laufenden zu bleiben.





Foto: © Julia Berlin

Frauen in der maritimen Wirtschaft

Frauen in der Schifffahrt!

Ann-Kathrin Cornelius ist seit Anfang 2018 Geschäftsführerin der Cap San Diego Betriebsgesellschaft und hat in der Geschichte der CAP SAN DIEGO als erste Frau das Kommando übernommen – die Kapitäne sind Ehrenamtliche mit Patent

Ich weiß noch genau, als ich damals das Jobangebot von dieser Stelle bekam. Ich freute mich sehr darüber und empfand es als eine sehr große Ehre. Aber ich wusste auch: An Bord der CAP SAN DIEGO arbeiten sehr viele Ehrenamtliche, größtenteils Männer mit einem Altersdurchschnitt von 73 Jahren und ich war damals 27 Jahre alt. Das schreckte mich aber nicht ab! Denn ich kam bereits aus der Schifffahrt, hatte drei Jahre lang für Svitzer gearbeitet und schrieb nebenbei bei der Reederei Claus-Peter Offen meine Masterarbeit über Cyberangriffe, die Arbeit in einer männerdominierten Branche war für mich somit nichts Neues.

Nun stand ich vor der Wahl, einen großen neuen Schritt in meinem Leben zu gehen und die Geschäftsführung zu übernehmen. Bevor ich diese Entscheidung treffen konnte, war es für mich aber sehr wichtig, die Besatzung kennenzulernen. Also fuhr ich Ende 2017 die Ausfahrt anlässlich der Hamburger Cruise Days mit! Ich führte mit vielen Besatzungsmitgliedern Gespräche, um herauszufinden, ob es zukünftig passen könnte. Ich war sehr positiv überrascht, wie offen und herzlich die Besatzung mich an Bord begrüßte. Natürlich gab es auch Skeptiker, aber wo gibt es die nicht. Nach dieser Fahrt stand für mich klar fest, das ist mein Job! Die Erwartungshaltung war hoch, denn als junge Frau musste ich mich beweisen. Mich packte aber, wie so oft in meinem Leben, der Ehrgeiz und ich arbeitete mit Fleiß an meinen Zielen, die Fahrtüchtigkeit der CAP SAN DIEGO aufrechtzuerhalten, Geschäftsbereiche an Bord weiter auszubauen und zu optimieren sowie den Generationswechsel weiter voranzubringen. Insbesondere in den ersten zwei Jahren war es nicht

immer einfach, denn natürlich gab es auch Gegenwind und nicht nur Befürworter, aber ich ließ mich nicht von meinem Weg abbringen, denn für mich galt schon immer „Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“. Ich bin mir sicher, dass mein „robustes“ Aufwachsen auf dem landwirtschaftlichen Betrieb meiner Eltern mich schon in jungen Jahren gelehrt hat, dass Fleiß und harte Arbeit zum Erfolg führen. Kurz zu meiner Person: Ich wuchs in Butjadingen auf (Gemeinde auf der gleichnamigen Halbinsel an der Nordseeküste in Niedersachsen, die Red.) und interessierte mich schon früh für technische Themen, machte mein Abitur in den Leistungsfächern Mathe und Physik. An der Nordsee groß geworden, faszinierte mich die Schifffahrt und somit begann ich in Leer mit dem Bachelor-Studium „Schiffs- und Reedereimanagement“. Danach ließ mich die Schifffahrt nicht mehr los und es gibt aus meiner Sicht bis heute keine spannendere Branche, als die Schifffahrt.

Nun bin ich bereits viereinhalb Jahren in dieser Position und ich kann rückblickend sagen, ich bereue es bis heute nicht, diese Entscheidung getroffen zu haben. Natürlich gab es auch einige steinige Wege zu gehen, aber der Erfolg und die Ergebnisse zeigen, dass es sich lohnt hat!

Ich denke, viele Frauen trauen sich auch heute noch zu wenig zu. Insbesondere in der Schifffahrt sind noch zu wenige Frauen in Führungspositionen vertreten. Aber gerade in Zeiten von Personalengpässen und Nachwuchsproblemen muss ein noch stärkeres Umdenken stattfinden und Chancen für Frauen ermöglicht werden! Ich habe damals die großartige Möglichkeit erhalten, diese Führungsposition ausführen zu dürfen. Solche Chancen müssen noch viel mehr Frauen gegeben werden! Denn ich bin mir sicher, viele Frauen würden gerne mehr Verantwortung übernehmen.

In der Schifffahrt beobachte ich in letzten Jahren eine positive Entwicklung in Bezug auf Frauen an Bord und weiblichen Führungskräften in der maritimen Branche. Dieser positive Trend muss weiter vorangetrieben werden und ich möchte der Frauenwelt in der Schifffahrt Mut zusprechen, Chancen zu ergreifen und Führungspositionen in der Schifffahrt zu übernehmen! 🚢

Ann-Kathrin Cornelius
Geschäftsführerin CAP SAN DIEGO
Betriebsgesellschaft

Frauen in der maritimen Wirtschaft

Es gibt Lösungen

Nele Dageförde kommt gut rum in der maritimen Welt. Und sie hat konkrete Vorschläge zur Situation der Frauen

Die maritime Welt ist eine sowohl wissenschaftlich als auch technisch geprägte Welt und wie viele andere technisch geprägte Branchen immer noch klar männerdominiert. Hinsichtlich des Fachkräftebedarfs sind Frauen in technischen und meereswissenschaftlichen Berufsbildern eine der wichtigsten, derzeit noch brachliegenden Ressourcen. Dies sollte natürlich kein alleiniger Anreiz sein, die Frauenquote in der maritimen Welt zu steigern.

Die Antwort auf das WARUM Frauen in maritimen Berufsbildern weniger vertreten sind, liegt in einer Verkettung von Sozialisierung, Erziehung, Ausbildung und ist in der wenig flexibel familienorientierten – und damit männerbevorzugenden – Berufswelt der Vergangenheit zu suchen. Viel spannender ist jedoch die Frage nach dem WIE wir dies ändern. Hier sind meine Lösungsvorschläge:

Quereinsteiger*innen mit frischem Blick

Ich bin Quereinsteigerin in der maritimen Branche. Als zweifache Gründerin habe ich Erfahrungen in Unternehmen in gänzlich anderen Branchen und mit unterschiedlichen Führungserfahrungen gesammelt. Als maritime Quereinsteigerin hilft mir der „fachfremde“ Blick, hinsichtlich des Transformationsbedarfs der Branche richtige Fragen zu stellen. Maritime Betriebe sollten sich öffnen für Quereinsteiger*innen. Fehlende Kompetenzen werden „on the job“ erlernt. Gute Mentoringprogramme oder Bildung von branchenübergreifenden Tandem-Teams sind eine hilfreiche Unterstützung zum gelungenen Branchentransfer.

Technische Berufsbilder mit Sinn

Frauen stellen stärker die Frage nach dem Sinn und der gesellschaftlichen Relevanz der Arbeit. Hier liegt gerade in den maritimen Berufen eine große Chance: Dekarbonisierung, Meeresschutz, Technologieentwicklung sind starke Argumente für die Ver-



Foto: © Joseph Ruben Heicks

zahnung von Technik, Informationstechnologie und ökologisch-gesellschaftlicher Relevanz. Studien haben gezeigt, dass die Sprache bei der Betitelung einer Stellenausschreibung den Unterschied in der Bewerberquote ausmacht: wird bspw. das Berufsbild „Energie-Ingenieur*in“ in „Nachhaltige Rohstoff- und Energieversorgung“ umbenannt, steigt die weibliche Bewerberinnenquote drastisch.

Gleichberechtigung ist eine Gemeinschaftsanstrengung

Führungskräfte sind gefragt, flexible Arbeitszeiten für alle anzubieten. Dies bedeutet proaktiv männliche Teammitglieder zur Elternzeit zu ermuntern, Rahmenstrukturen wie bspw. (feste) Meetings früher als 16 Uhr zu planen und Home Office als eine Selbstverständlichkeit in die Eigenverantwortung der Teammitglieder zu übergeben. Das schafft Spielraum (nicht nur) für berufstätige Eltern, Kindererziehung und Beruf gleichberechtigt unter einen Hut zu bekommen. Agile Teams und flache Hierarchien schaffen darüber hinaus mehr Sichtbarkeit für Frauen, die gerne Führungsverantwortung übernehmen möchten.

Die Quote setzt konkrete Zielvorgaben

Ich war lange Zeit skeptisch gegenüber der Quote. Mein eigener Anspruch ist, durch Leistung zu überzeugen und nicht dadurch einen Vorteil zu haben, weil ich eine Frau bin. Mittlerweile bin ich sicher, dass erst die Einführung der Quote zu den notwendigen, strukturellen und kulturellen Veränderungen in Unternehmen führt. Erst wenn Unternehmen als Zielvorgabe eine Quote verankert haben, werden die strukturellen Veränderungen für alle Ebenen strategisch geplant und umgesetzt. 🚢

Nele Dageförde
Geschäftsführerin TransMarTech SH



Frauen in der maritimen Wirtschaft

Mehr Mut, liebe Kolleginnen!

Die im badischen Reutlingen geborene Martina Hummel-Manzau hat es vor Jahren schon nach Schleswig-Holstein verschlagen

Zunächst einmal: In Schleswig-Holstein ist die maritime Wirtschaft ein zentraler Wirtschaftsbereich und damit auch für die Wirtschaftsförderung ein ausgesprochen wichtiges Arbeitsfeld. Ohne die Meere und Flüsse, die daran gelegenen Häfen und ohne den Zugang zur Hansestadt Hamburg wäre das Bundesland nicht das, was es heute ist.

Da sollte man doch meinen, dass auch viele Frauen in der maritimen Wirtschaft tätig seien. Und tatsächlich macht die Ausbildungsquote Mut. Zum Beispiel beträgt der Anteil weiblicher Auszubildender bei den Nautischen Offiziersassistent/innen mittlerweile fast 20 Prozent. Doch insgesamt gibt es immer noch viel zu wenig Frauen in allen Berufen rund ums Wasser. Ganz zu schweigen vom Anteil in den Führungsetagen, die nach wie vor oftmals nahezu reine Männerdomänen sind.

Warum ist das so – auch in Schleswig-Holstein? Neben den üblichen, an Traditionen ausgerichteten Berufssuche-Mechanismen und vielleicht einer gewissen Scheu gegenüber einer vermeintlich rauerer Gangart an Bord oder im Hafen kommt das bekannte „MINT-Problem“ hinzu. Rund um Schifffahrt, Logistik und Hafenwirtschaft spielen Maschinen nun einmal eine große Rolle. Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik – also kurz: MINT – stellen demnach einen Background dieses Wirtschaftszweiges dar. Gelingt es uns mittelfristig, mehr Mädchen für die Fächer und entsprechende Abschlüsse zum Beispiel als Ingenieurin zu begeistern,

werden sie schon zwangsläufig auch den Weg in Berufe rund um die Seefahrt finden.

Doch die Automatisierung der Häfen hat auch ihr Gutes: Vorbei ist die Zeit, da beim Bewegen der zahlreichen Güter auch Muskelkraft eine Rolle spielte. Einen Kran, einen Gabelstapler oder auch eine Seilwinde kann von einer Frau genauso gut bedient werden wie von einem Mann. Und schließlich müssen mechanisierte Hilfsmittel erfunden, verbessert und programmiert werden.

Ein anderes Thema ist jedoch der Bereich der Führungskräfte. Auch hier gilt zunächst, dass Frauen nicht in gehobene Positionen kommen, weil sie eben das vermeintlich „Falsche“ studiert oder gelernt haben, da zumindest ein Teil der Chefs nun einmal überwiegend aus MINT-Bereichen rekrutiert werden. Doch gerade in den Führungsebenen gibt es zahlreiche Führungsaufgaben, die aus dem kaufmännischen beziehungsweise betriebswirtschaftlichen Bereich kommen – und da dürften Frauen von der Ausbildung her kaum im Nachteil sein.

Tatsächlich greifen dann Mechanismen, wie sie aus Industriebetrieben bekannt sind und daher zu verstärkten Forderungen nach einer Frauenquote geführt haben. Männer haben ihre eigenen Netzwerke und Vorstellungen, die schließlich oft dazu führen, dass wieder Männer die Führungsetage besetzen. Auf der anderen Seite gibt es auch zu wenig Frauen, die sich überhaupt auf bestimmte leitende Positionen bewerben, obwohl viele durchaus sehr gute Fähigkeiten und Erfahrungen mitbringen. Ich wünsche diesen hochqualifizierten Kolleginnen daher mehr Mut und auch mehr Durchhaltevermögen beim Weg an die Spitze von Unternehmen.

Grundsätzlich wäre es sehr wünschenswert, wenn der Frauenanteil in der maritimen Wirtschaft erhöht würde und damit den angehenden, zukünftigen Fach- und Führungskräften aufgezeigt wird, dass alles machbar ist. Denn wir haben es hier mit einem ausgesprochen spannenden und sehr internationalen Branchenbereich sowie mit zahlreichen Unternehmen zu tun, die schon wegen des latenten Fachkräftemangels die Unterstützung von profund ausgebildeten Frauen gut gebrauchen können. 🚢

Martina Hummel-Manzau
Dipl. Volkswirtin, Wirtschaftsjuristin LL.M.
Geschäftsführerin der
Entwicklungsgesellschaft Westholstein mbH



INNOVATIV – PARTNERSCHAFTLICH – PERFEKT

Innovationen schaffen und gemeinsam mit unseren Kunden perfekte Schiffe bauen: Seit fast 100 Jahren sind wir Partner für Marinen in aller Welt.

ABEKING & RASMUSSEN
www.abeking.com

Frauen in der maritimen Wirtschaft

Kapitän. Weiblich. In der Minderheit.

Warum gibt es so wenig weibliche Führungskräfte in den maritimen Branchen?



Wenn ich mich im Büro umschaue, sitzen da sieben Kollegen: gefahrene Nautiker und Kollegen mit Schiffingenieur-Background. Dann eine Personalerin, eine technische Einkäuferin, eine gefahrene Maschinistin und ich. Die Frauen sind also in der Minderheit. Warum ist das so? Schon in meinem Studium war das so. Dabei waren wir mit fünf Frauen bei 20 Studenten immer noch ganz passabel vertreten, wie sich später herausstellte (Studiengang 2002-2006, OOW, Institut für Seefahrt, Leer).

MINT-Berufe sind heute in Allermunde und immer mehr junge Frauen streben auch ein technisches Studium an, doch Nautik und Seeverkehr sind immer noch selten.

Das Studium Nautik ist technologie- und managementorientiert und vermittelt neben seemännischen Fähigkeiten auch naturwissenschaftliche,

Grundlagen in der Medizin sowie betriebswirtschaftliche und juristische Kompetenzen. Die Lehrinhalte reichen vom Navigieren und Manövrieren bis hin zu Meteorologie, Seerecht und Personalführung. Das heißt, Technik steht im Vordergrund, aber nicht nur. Es ist sehr vielseitig und ein spannendes Berufsfeld, wenn da nicht die grundsätzlichen Aspekte der internationalen Seefahrt wären. Das heißt im Klartext, immer noch mehrere Monate fern der Heimat unterwegs zu sein, an Bord von Schiffen, die mal mehr, mal weniger angenehm sind. Sicherlich stellen da moderne Passagierschiffe mit neuester Technik und schöner farblicher Ausstattung die besseren Lebensbedingungen an Bord eines Schiffes.

Die klassische Karriere in der maritimen Branche an Bord der Schiffe ist immer noch hierarchisch gegliedert. So arbeitet man (frau) sich von den niedrigeren Offiziersrängen zu den höheren durch gewonnene Berufserfahrung hoch. Das bedeutet, nach zwei Jahren Seefahrt und nach einer Regelstudienzeit von vier Jahren ist ein Nautiker ca. 26 Jahre alt, bevor er ins mittlere Management an Bord aufsteigen kann. Viele der Nautikerinnen, die mir begegnet sind, sind auch nicht länger als drei bis 5 Jahre zur See gefahren. Mit Ende 20 sind dann doch viele Frauen auf die Familienplanung fokussiert und schlagen den Weg an Land ein. Mit dieser natürlich bedingten Pause durch Familienplanung wird der Karriereweg unterbrochen. Der Fakt, dass Frauen nicht lange genug an Bord „durchhalten“, um eine Management-Position zu erreichen, ist ein weiterer Grund für fehlende weibliche Führungskräfte. Einige Nautikerinnen verlassen schon nach ein paar Jahren das Schiff, um in eine Landposition zu wechseln.

Erschwerend kommt hinzu, dass viele Landorganisationen auf junge ehemalige Seefahrerinnen nur ungenügend vorbereitet sind, oder einfach nicht ausreichend offene Stellen existieren. Meistens geht der Karriereweg an Land nicht weiter. Ein „Abrutschen“ in den hierarchischen Strukturen und finanzielle Einbußen sind zu erwarten.

Oftmals gibt es in der maritimen Branche keinen klaren „Karriereweg“, der den Übergang von See an Land vorgibt und Möglichkeiten einer Laufbahn an Land bspw. in einer Reederei oder bei einem Ship-Manager aufzeigt.

Auch die inhärente Voreingenommenheit bei der Einstellung junger Frauen ist immer noch ein Problem. Dies ist allerdings nicht nur auf die maritime

Branche beschränkt, tritt in traditionsreichen Unternehmen noch stärker zutage. Andere Länder – allen voran Norwegen – sind uns da weit voraus. In vielen Firmen fehlt die Verankerung der Diversität in den Statuten. Nicht nur „Frauenquoten“ wären wünschenswert, um mehr Frauen in Führungspositionen aufsteigen zu lassen. In Deutschland fehlen sowohl in der Bildungspolitik als auch in der Gesellschaft die entsprechenden „Rahmenbedingungen“, die Frauen ein Fortkommen ermöglichen könnten.

Vielen Frauen mangelt es an Vorreibern, Rollenmodellen oder einfach nur Chefinnen, die sie unterstützen und in der persönlichen, aber auch fachlichen Entwicklung fördern. Selten nur wird transparent, welche Möglichkeiten Frauen in der Schifffahrt haben oder hätten.

Hier kommt WISTA (Women international shipping and trading association) ins Spiel!

WISTA Germany ist ein branchenspezifischer Interessenverband unter dem Dach von WISTA International. Frauen auf allen Managementebenen in den Bereichen Seefahrt, Handel und Logistik sollen gewonnen und unterstützt werden. Mir persönlich hat WISTA dabei geholfen, ein Netzwerk aufzubauen und dadurch den Wechsel von Bord an Land zu erleichtern.

Mit einem Besuch in den unterschiedlichen Berufen unserer Mitgliederinnen, können neue Einblicke in die maritime Berufswelt gewonnen werden. Auch der Austausch von älteren Mitgliederinnen in der Schifffahrt, deren wertvolle Kontakte und ihr Wissen können zur Weiterentwicklung und der Eröffnung von Perspektiven beitragen.

Neben der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern in den Bereichen Seefahrt, Handel und Logistik steht bei WISTA die Kontaktförderung (auch internationaler), der berufliche und persönliche Erfahrungsaustausch sowie die berufliche Orientierung und Weiterbildung im Fokus. Spannend ist der Austausch auf internationaler Ebene bei den Jahreskonferenzen oder anlässlich von Geschäftsreisen in andere WISTA-Länder.

Mit einem eigenen Mentoring Programm unterstützen wir in WISTA Germany außerdem die berufliche Entwicklung unserer Mitgliederinnen. Dabei haben



wir in der Regel fünf Paare, die für 2 Jahre am Mentoring Programm teilnehmen. Ein Paar besteht aus einer Mentorin aus der Branche (nicht zwingend WISTA-Mitglied) sowie eines Mentees. Es werden fachliche Vorträge, aber vor allem die persönlichen Entwicklungskonzepte der einzelnen Mentees verfolgt.

Ein weiterer Baustein ist die Vernetzung von Frauen aus allgemeinen MINT-Berufen beispielsweise mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN). Spannende Vorträge und Weiterbildungen wollen Frauen ermutigen, ihre einzigartige Perspektive und ihre Kompetenzen in die Bereiche Seefahrt, Handel und Logistik einzubringen.

Geschlechtervielfalt ist ein Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Zukunft der internationalen Schifffahrt

Zukünftig sollen hochqualifizierte Frauen auf Universitäten/Hochschulen zugehen und über Möglichkeiten in der maritimen Branche referieren. Zwar begeistern sich mittlerweile mehr Studentinnen für einen Nautik-Studiengang, noch herrscht aber keine Transparenz über die beruflichen Möglichkeiten auch an Land.

Aus der kleinen Gruppe Damen aus Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien, die in der Tanker-Branche tätig waren, ist mittlerweile ein weltweites Netzwerk von über 3.800 Mitgliederinnen in 54 Ländern geworden. Allein 160 bei WISTA Germany e. V. möchten Frauen ermutigen, den Weg in die maritime und Logistik-Branche einzuschlagen und stehen mit ihrem Netzwerk bereit, den Karriereweg in Führungspositionen zu unterstützen. 🚢

**Nicole Langosch, Kapitänin
derzeit als Marine Superintendent bei Hurtigruten Expedition Technical Services GmbH, Hamburg
2. Vorsitzende von WISTA Germany e.V.**

Michaela Mayer nutzt den Sommertreff gern zum Netzwerken und „Schnackern“ – so auch in diesem Jahr



Foto: ©Beate Zoellner

Frauen in der maritimen Wirtschaft

Frauen in den Führungsetagen der maritimen Welt

Warum gibt es so wenig weibliche Führungskräfte in den maritimen Branchen? Ist diese Frage heute noch wichtig?

Mein Name ist Mayer, Dr. Michaela Mayer. Ich bin Diplom-Biologin und Kfz-Mechanikerin. Ich kenne mich mit dem geographischen Informationssystem (GIS) zur Erfassung, Verwaltung und Analyse von Daten genauso gut aus wie im nationalen und internationalen Umweltrecht auf See und in Meeresökologie. Ich kann touristische, logistische und forschungsbedingte Aktivitäten auf ihre potenziellen Beeinträchtigungen auf marine Ökosysteme bewerten und ich war über 50-mal beruflich in der Arktis und Antarktis.

2006 habe ich mein eigenes Institut gegründet, INASEA – Institut für nachhaltige Aktivitäten auf See, das ich seitdem freiberuflich führe. Dass es dazu kam, hat mich möglicherweise zu tun mit der Eingangsfrage dieses Beitrags „Warum gibt es so wenig weibliche Führungskräfte in den maritimen Branchen“, bloß reflektiert hatte ich das bisher nicht.

Trotz meiner Ausbildung und mit allen Bemühungen habe ich keine Anstellung besser als eine Sachbearbeiterin bekommen. Ich habe nie meine Erfolge oder Misserfolge mit der „Frauenfrage“ in Bezug gebracht, obwohl ich mich beruflich viel in Männern-Domänen bewegt habe.

Nach dem Abitur machte ich eine Kfz-Mechaniker-Ausbildung und arbeitete noch einige Monate als

Gesellin in der Werkstatt, bis ich einen Studienplatz in Kiel bekam. Kommilitoninnen gab es reichlich, doch an eine Professorin kann ich mich nicht erinnern.

Eigeninitiative, Kenntnisse anbieten sind immens wichtig im Berufsleben

Spätestens nach dem Studium merkte ich, ohne Mentor – an eine Mentorin war gar nicht zu denken, die gab es nicht – geht es nicht voran. Nur genutzt hat mir diese Erkenntnis nichts, denn ich hatte keine Förderer. Auf meine gleichaltrigen Kollegen kamen die Ziehväter zu, auf mich kam niemand zu, denn das hatte eben auch ein „Geschmäckle“ und wäre vermutlich auch von mir fehlinterpretiert worden. Eigeninitiativ auf potentielle Mentoren zuzugehen, einfordern, erfragen, Kenntnisse anbieten, war undenkbar für mich am Anfang meines Berufslebens. Bekanntschaften zu nutzen: Dafür war ich zu stolz oder zu schüchtern.

So wurschtelte ich mich alleine durchs maritime Berufsleben über Zwischenstopps bei einer Bundesbehörde, in einer Reederei und an einer Hochschule, an der ich auch lehrte; immer mit Themen in der praktischen Anwendung aus dem Bereich Umweltschutz, Expeditionskreuzfahrt, Offshore Projekte, Polargebiete. Die Mischung aus technischer Anwendung mit wissenschaftlich basierter Rücksichtnahme auf marine Ökosysteme erfüllen mein Biologenherz und mein praktisches technisches Interesse. Die Vereinbarkeit von Umweltschutz und wirtschaftlicher Anwendung, das ist die Kernexpertise von INASEA. Bekanntschaften nutzen heißt jetzt clustern, netzwerken oder in Schleswig-Holstein „miteinander schnackern“. Ich halte nichts davon, dass Frauen bevorzugt in Positionen gelangen, weil sie Frau sind. Das macht die jahrelange Chancenlosigkeit in den maskulinen Seilschaften an der falschen Generation gut. Und um auf die zweite Frage zurückzukommen – Ist die Frage nach weiblichen Führungskräften heute noch wichtig? Nein, das Geschlecht ist keine Qualifikation. 🚢

Dr. Michaela Mayer
Gründerin von INASEA –
Institut für nachhaltige Aktivitäten auf See



Frauen in der maritimen Wirtschaft

Sichtbar!

Mit Nadine Paschen, Geschäftsführerin bei TX Marine, haben wir uns schon in der letzten Ausgabe von Küste & Meer angeregt unterhalten

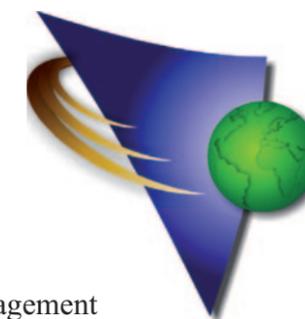
Ein wenig über meinen bisherigen Lebenslauf: Ausbildung zur PTA (Pharmazeutisch technische Assistentin), Weiterbildung Fachoberschule Technik, wieder im Lehrberuf gearbeitet, später Teamleitung in der Zytostatika Herstellung am UKSH Lübeck. Nebenbei Studium zum Wirtschaftsingenieur, Einstieg in die Firma meines Vaters. Projektleitung für die Entwicklung einer Schub- und Drehmoment-Messanlage und seit 2013 neben meinem Vater in der Geschäftsführung.

Da ich ein Mitglied von WISTA bin, kommt es mir gar nicht mehr so vor, als wären es so wenig weibliche Führungskräfte. Sie sind leider meistens nur zu wenig sichtbar. Und ich denke hier liegt auch das Problem: Frauen stellen sich nicht gerne in den Vordergrund und vernetzen sich weniger. Wo sich Männer auf Podiumsdiskussionen, Vorträgen etc. tummeln, fehlen meistens die Frauen, die eher ihrer Arbeit nachgehen als an der Außendarstellung zu arbeiten. Auch ich war so am Anfang meiner Karriere in der maritimen Branche. Erst als ich bei WISTA Mitglied wurde, damals auch gleich im Vorstand aktiv mitgearbeitet hatte, wurde für mich das Netzwerken zur Leidenschaft.

Ich denke daher, dass die Frage nach den Frauen in Führungsrollen durchaus berechtigt ist. Die Sichtbarkeit, die ich oben erwähnte, gibt anderen Frauen den Ansporn, ebenfalls den Weg in eine Führungsposition zu gehen. Zudem halte ich in diesem Zusammenhang Mentoring-Programme für ein wichtiges Tool, um dabei zu unterstützen. Auch ich habe eine Mentorin gehabt bei der Unternehmensnachfolge und habe vieles über mich und meine Fähigkeiten gelernt. 🚢

Nadine Paschen
Geschäftsführerin TX Marine Messsysteme GmbH

Büro für Umwelt & Küste



- Biotechnischer Küstenschutz
- Strandsicherungsmaßnahmen
- Integriertes Küstenzonenmanagement
- Gutachterliche Untersuchungen zu Fragen des Küsten- und marinen Umweltschutzes
- Hydronumerische Modellierung
- Offshore-Windparks und Marikultur
- Ballastwasser-Managementanlage cavipure®

Dr. Kai Ahrendt

Steinstraße 25, 24118 Kiel
Tel.: (+49) 431 880 52 00, Mobil: 0172 515 22 97

www.iczm.de



OceanCollagen

Der Haut zurückgeben, was die Zeit ihr genommen hat.



Zertifizierte Naturkosmetik mit patentiertem ozeanischen Kollagen.

www.oceanwell.de



Frauen in der maritimen Wirtschaft

Vielfalt und Flexibilität als Chance



Sie ist die Ansprechpartnerin in der IHK, wenn es um maritime Fragen geht: Dr. Sabine Schulz kennt das Land zwischen den Meeren

Wollen wir Menschen für Berufe in der maritimen Wirtschaft begeistern, müssen wir bei den Kleinsten anfangen. Frühe MINT-Förderung von Kindern ist entscheidend, um schon heute Fachkräfte für die Zukunft zu finden. Es geht darum, Menschen im jüngsten Alter für naturwissenschaftliche, technische, mathematische und informatische Zusammenhänge zu begeistern. Dieses Wissen ist die Basis unseres Fortschritts – auch in der maritimen Branche.

Wenn wir uns fragen, warum es immer noch wenig Frauen in einer Führungsposition in den verschiedenen maritimen Zweigen gibt, dann beobachten wir ein gesamtgesellschaftliches Problem: die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Berufliche Flexibilität wie Teilzeitmodelle gehen nicht nur Frauen und Mütter etwas an, sondern auch Männer und Väter. Auch wenn viele das Thema Leid sind: Genau deshalb müssen wir immer wieder darüber sprechen und verhandeln, wie wir Arbeitskräfte – und vor allem Frauen – für diese vielseitige Branche gewinnen können.

Die maritime Branche mag bei der Rollenverteilung weiter sein als beispielsweise die Verkehrsbranche; dort sind es vor allem die Ingenieursberufe, die über-

wiegend von Männern ausgeübt werden. Im Maritimen haben wir eine große Themenvielfalt, so dass Frauen auch über andere Zweige ihren Zugang finden. Ob über die Meeresbiologie, die Ozeanforschung, die Planungswirtschaft oder andere Berufswege: Diese Optionen bietet die maritime Wirtschaft neben Schiffbau oder Hafenlogistik, die meist noch Männerdomänen sind.

Wir müssen die Begeisterung für alle Berufsmöglichkeiten rund um die maritime Branche fördern, sichtbarer machen und Einladungen aussprechen.

Ich selbst bin Geografin und über die Planung in der maritimen Welt gelandet – und vor allem über eine große Neugier und Begeisterung für alles, was mit Meer/Wasser zu tun hat. Bei der IHK zu Kiel betreue ich die maritimen Unternehmen und bekomme tiefe Einblicke in Innovationen, Entwicklungen, aber auch Herausforderungen wie die Fachkräftesicherung. Auf Schleswig-Holstein-Ebene kümmere ich mich federführend um die Rahmenbedingungen der Branche: Infrastrukturentwicklung, Flächenplanung und die landesweite Interessenvertretung gegenüber Politik und Verwaltung sind hier nur ein paar Beispiele.

Schleswig-Holstein ist das Land der zwei Meere. Wir sind Deutschlands maritimes Aushängeschild, das Wasser ist unser Chancenelement. Ich wünsche mir, dass wir uns als Bundesland auf unsere wirtschaftlichen Stärken fokussieren. Die maritime Branche ist mehr als Schiffbau und Häfen. Sie ist auch Aquakultur und Meerestechnik, ist Offshore-Nutzungen und vieles mehr. Es sind die Kontexte, die Bezugspunkte, die unsere gesamte Gesellschaft betreffen: Klimawandel, Umweltschutz, Nahrungsmittelzukunft und umweltfreundliche Logistik. Nur, wenn wir Vielfalt wie in der maritimen Branche als Chance erkennen, können wir den großen Krisen und Herausforderungen unserer Zeit begegnen. Wenn Sie mich fragen: Dafür brauchen wir auch eine Vielfalt der Geschlechter und mehr Frauen in der maritimen Wirtschaft. 🚢

Dr. Sabine Schulz
IHK zu Kiel
Federführerin Maritime Wirtschaft,
IHK Schleswig-Holstein

Wasserbau ist unser Element.

Sustainable Engineering Boarding - Deboarding Baggergut Upcycling

Küstenschutz Hafenbau Marinas

ITT - Port Consult GmbH



ITT Port Consult GmbH | Börn 4 | 24234 Laboe | info@itt-portconsult.com | +49 4343 18099 0

Mehr Frauen in der maritimen Welt ...

... oder wie sehen die Männer das?

Wir haben drei Vertreter des anderen Geschlechts gefragt



Foto © Gern Köhler

Das Engagement unserer Mitarbeiterinnen ist das tragende Element – an Land

Im Laufe meiner 42-jährigen Tätigkeit in der Schifffahrt bin ich immer wieder Frauen in verantwortlichen Positionen begegnet. Aber es waren in der Tat deutlich weniger als deren männliche Kollegen, dafür aber stets sehr kompetent und überdurchschnittlich engagiert. Die Schifffahrt ohne Frauen ist für mich nicht vorstellbar; allein in unserem Unternehmen ist die Präsenz und das Engagement der Mitarbeiterinnen inzwischen das tragende Element. Würden sich alle verantwortlichen Frauen entscheiden, zeitgleich für vier Wochen Urlaub zu nehmen, wäre der Landbetrieb der W.D.R. weitgehend lahmgelegt.

Als Arbeitgeber für weibliche Fachkräfte attraktiver werden

Es gibt leider noch nicht genug Frauen in der maritimen Wirtschaft – das gilt aber nicht nur für Führungspositionen. Auch wir haben im Unternehmen eine Unterrepräsentanz von weiblichen Kolleg*innen und würden uns sehr freuen, wenn sich das ändert. In Zeiten von Fachkräftemangel befürchten wir jedoch, dass diese Lücke nur langsam geschlossen werden kann. Beim PORT OF KIEL bemühen wir uns, sichere, wertschätzende und abwechslungsreiche Arbeitsplätze zu bieten für alle Talente – unabhängig vom Geschlecht. Dafür haben wir flexible Arbeitszeiten, individuelle Arbeitsmodelle und Kindernetbetreuung eingerichtet. Unser Ziel für die kommenden Jahre ist aber klar: Als Arbeitgeber müssen wir besonders für weibliche Fachkräfte noch attraktiver werden. 🚢

Dr. Dirk Claus,
Geschäftsführer Port of Kiel



Foto © Beate Zwiellner

Anders sieht es bei den Schiffen aus, die ausschließlich mit Männern besetzt sind, da uns schon seit längerem keine Bewerbungen von Frauen für den Dienst an Bord vorliegen. Es gibt aus meiner Erfahrung als Arbeitgeber eine Vielfalt persönlicher Gründe, die dazu führen, dass viele Frauen – in unserem Unternehmen ist es die Mehrheit – Teilzeit arbeiten und alleinbestimmt auf eine Karriere verzichten. Mag dies neben den klassischen familiären Gründen auch daran liegen, dass Frauen im Gegensatz zu Männern mit der rein beruflichen Tätigkeit oft nicht ausgefüllt sind bzw. sich gerne auch außerberuflichen Interessen zuwenden. Eine Frau, die sich bewusst in diesem Sinne entscheidet, wird trotz guter Argumente kaum zu bewegen sein, einer beruflichen Tätigkeit den Vorrang zu geben. Eine Quotenregelung dürfte zu keinen nennenswerten Änderungen führen. Vermutlich muss es die Zeit mit sich bringen. 🚢

Axel Meynköhn,
Geschäftsführer Wyker Dampfschiffs-Reederei

Frauen als Führungskraft – warum nicht?

Als ich anfang, die ersten Worte zu diesem Thema zu formulieren, sagte meine Frau, tue es nicht, du schreibst dich um Kopf und Kragen. Nun ich bin Geschäftsführer und Führungskraft. Damit ist man automatisch nicht immer jedermanns Freund.

Die erste weibliche Führungskraft in meinem Leben war, wie bei allen klassischen Familien, meine Mutter. Sie habe ich respektiert und geachtet – meistens jedenfalls.

Eine Frau namens Eva hat Adam aus der Traumwelt des Paradieses in das reale Leben geführt. Frauen sind also die natürlichen Führungspersonen der Menschheit und irgendwann in der Geschichte fingen Männer wohl an, die Frauen zu unterdrücken, weil sie auch mal etwas zu sagen haben wollten. Das war mit Sicherheit falsch. Wir brauchen eine Gesellschaft mit Akzeptanz und Toleranz in alle Richtun-



gen, aber es ist nicht richtig, es mit Förderung, Quoten und Bevorzugung zu versuchen. Das wären Subventionen, die Schwäche zur Folge haben. Eine Führungskraft muss aber stark sein.

Die Biologie unterscheidet zwischen Männern und Frauen. Naturgemäß gibt es mehr starke Männer als starke Frauen, weshalb damit schon ein Grundstein gelegt ist, dass mehr Männer als Frauen in Führungspositionen sind.

Allerdings wird gemäß dem Peter-Prinzip jeder so lange befördert bis er inkompetent ist, was den Umkehrschluss zulässt, dass alle Führungspositionen mit inkompetenten Personen besetzt sind. Also Frauen – überlegt euch das. 🚢

Knut-Michael Buchalle,
Geschäftsführer S.M.I.L.E. Engineering GmbH



Foto: Adobe Stock - Richard

Schifffahrt

Dauerbrenner NOK

Der Nord-Ostsee-Kanal sieht sich neben den bereits seit Jahren bestehenden Instandhaltungsproblemen jetzt vor eine weitere Herausforderung gestellt

Mit Beginn des neuen Jahres soll nach Vorstellung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) eine Geschwindigkeitsreduzierung für Schiffe ab 7,0 m Tiefgang am Nord-Ostsee-Kanal eingeführt werden. Dieser drastische Schritt ist notwendig, da das Kanalbett durch Auswaschungen derart stark beansprucht wurde, dass bei den aktuellen Geschwindigkeiten die Gefahr starker Böschungsrutschungen besteht. Zusätzlich solle ein Überholverbot eingeführt werden. Die Schifffahrt muss sich also auf eine längere und teurere Passage im Nord-Ostsee-Kanal einstellen, da mehr Lotsen und Kanalsteuerer als bisher eingestellt werden müssen.

Nun stellt sich die Frage, ob man diese Situation hätte vermeiden können. Aus Verwaltungskreisen hört man, dass die Schiffe über die Jahre immer größer wurden und somit diese Geschwindigkeitsreduzierung ohnehin gekommen wäre. Die Schifffahrt beurteilt die Situation etwas differenzierter.

Das Problem der Auswaschungen des Kanalbetts ist weit über einem Jahrzehnt bekannt. Lediglich die extremen Unterspülungen der Servicewege am Nord-Ostsee-Kanal sind der Verwaltung erst seit letztem Jahr aufgefallen. Da diese Unterspülungen nicht über Nacht aufgetreten sind, liegt die Vermutung nahe, dass in diesem Bereich nicht ausreichende Instandhaltung und Wartung betrieben wurde. Das Problem wäre somit hausgemacht. Die Wahrheit liegt wie so oft sicherlich in der Mitte.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung und die anschließende fachgerechte Durchführung sind zwei ganz unterschiedliche Herausforderungen. Während die Anordnung im Normalfall recht schnell entschieden sein sollte, kann die effiziente Durchführung nur mit einer ausreichenden Anzahl von Lotsen und Kanalsteuerern durchgeführt werden. Genügend Personal aus diesen beiden Berufsgruppen ist aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorhanden. Daher ist es nicht nachvollziehbar, dass die

Verantwortlichen dieses Thema nicht stärker priorisieren, um so unnötige Kostensteigerungen der NOK Schifffahrt zu ersparen.

Eine zeitnahe Instandsetzung der Schäden ist auf Grund der gegenwärtigen Personalsituation des Wasser- und Schifffahrtsamtes, WSA, Nord-Ostsee-Kanal ebenfalls unrealistisch. Es ist also von einer dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung auszugehen, die darüber hinaus für alle Tiefgänge gelten wird, da nur eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung das Kanalbett schont und die Verkehrsführung auf dem NOK vereinfacht. Offizielle Informationen über die genauen Pläne und die sich hieraus ergebenden Belastungen liegen der Schifffahrt bisher nicht vor. Eine transparente Kommunikation ist kurzfristig dringend notwendig.

Ohne eine ausreichende Personalausstattung des WSA Nord-Ostsee-Kanal wird der Kanal auch in Zukunft aus den negativen Schlagzeilen nicht herauskommen. Die Herausforderung liegt in der Personalzuteilung für den Nord-Ostsee-Kanal. Eine GDWS, die sich fortlaufend neuen Aufgaben stellen muss, aber nicht im gleichen Maße entsprechendes Personal zugeteilt bekommt, kann folglich nicht schnell reagieren. In diesem Jahr wurden für die übergeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, WSV, drei Personalstellen küstenweit vorgesehen, wovon nur eine Stelle an das WSA Nord-Ostsee-Kanal und zwei Stellen an das Neubauamt gingen. Im Vergleich wurden der WSV aber 150 Stellen zur Verfügung gestellt, um die Wasserrahmenrichtlinie umzusetzen.

So kann die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt, die jährlich 570 Mio. Euro volkswirtschaftlichen Nutzen für die Bundesrepublik erzielt (IfW-Studie 04/2021) und der entscheidende Wett-



Foto: ©Beate Zoellner

Jens B. Knudsen auf dem Maritimen Sommertreff 2022

bewerbsvorteil für unsere Nordseehäfen gegenüber den ARA-Häfen ist, ihren Nutzen nicht entfalten.

Deutschland ist vom Außenhandel abhängig und gerade süddeutsche Bundesländer wie Baden-Württemberg sind für unseren Export enorm wichtig. Bundesländer wie Baden-Württemberg und Bayern, aber auch Nordrhein-Westfalen nutzen den Hamburger Hafen, um ihre Produkte in die Welt zu exportieren. Somit wird deutlich, dass die exportorientierte und umweltbewusste deutsche Industrie auf funk-

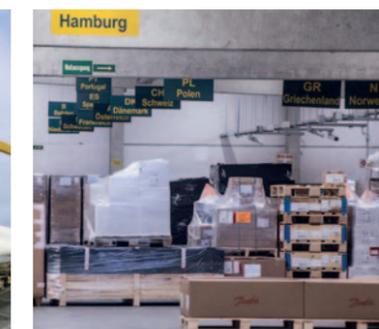
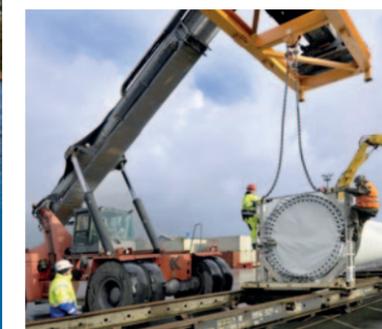


PHOTO: WSA/NOK

tionierende Seehäfen als Logistikkreisläufe und deren effiziente Hinterland-Anbindungen, zu denen auch der Nord-Ostsee-Kanal zählt, angewiesen ist. Die WSV und somit auch der Nord-Ostsee-Kanal

haben in den kommenden Jahren weiter mit einer signifikanten Budgetunterdeckung zu arbeiten. Neben der finanziellen ist aber im besonderen Maße die personelle Ausstattung des WSA Nord-Ostsee-Kanals entscheidend, um den Betrieb des Kanals sicherzustellen. Dringend notwendige Reparaturen (z. B. Schleusentore) oder laufende Wartungsarbeiten können nicht zeitnah erfüllt werden, wenn nicht das notwendige Personal dafür vorhanden ist. Mit anderen Worten: Der Nord-Ostsee-Kanal ist nicht mit einer Binnenwasserstraße zu vergleichen – er ist vielmehr die unverzichtbare Lebensader unserer deutschen maritimen Exportwirtschaft. Diese Tatsache findet zwar vielerorts Zustimmung, aber die verantwortlichen Abteilungen müssen endlich Taten folgen lassen! Wie Konfuzius schon sagte: Das Entscheidende am Wissen ist, dass man es beherzigt und anwendet. 📖

Jens B. Knudsen
Vorsitzender Zentralverband Deutscher
Schiffsmakler e. V. und Initiative Kiel Canal e. V., IKC



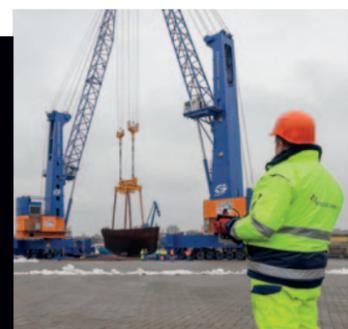
Wir vernetzen. Wir unterstützen. Wir begleiten Ideen bis zur Umsetzung.

Das Maritime Cluster Norddeutschland fördert Innovationen und Kooperationen in der maritimen Branche und ist ein starkes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern.

www.maritimes-cluster.de | sh@maritimes-cluster.de
(Geschäftsstelle Schleswig-Holstein)

maritimes cluster
norddeutschland

Wir fördern Wirtschaft
EU.SH
Landesprogramm Wirtschaft: Gefördert durch die Europäische Union - Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

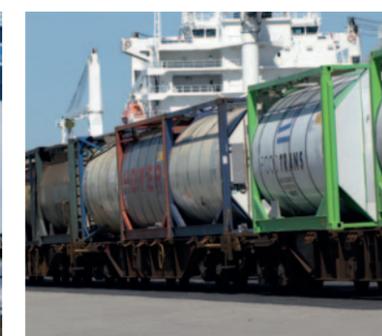
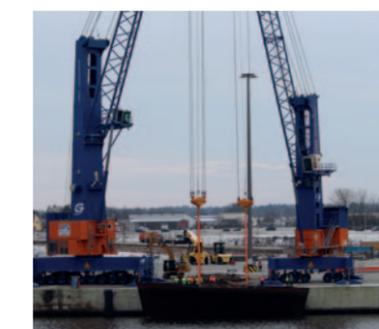
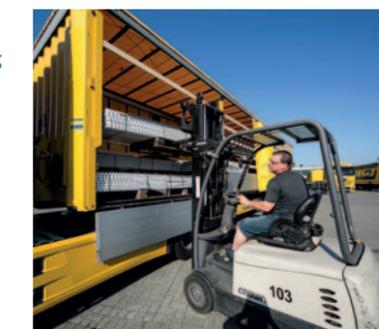


Die Initiative der Wirtschaft und des Landes

- ▶ unabhängiger Zusammenschluss
- ▶ neutraler Ansprechpartner
- ▶ verkehrsträgerübergreifende Plattform
- ▶ Vermittler zwischen Politik, Verwaltung und Praktikern
- ▶ Netzwerk für Wissenstransfer
- ▶ Initiierung gemeinsamer Projekte

zur Stärkung des Logistikstandortes Schleswig-Holstein

www.logistik-sh.de



LOGISTIK INITIATIVE
Schleswig-Holstein

Maritimes Cluster Norddeutschland

Neue Köpfe im Vorstand

maritimes cluster norddeutschland

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) hat einen neuen Vorstand. Im Rahmen der Mitgliederversammlung im Juni 2022 haben die Mitglieder – zeitlich versetzt, wie bereits in den Vorjahren – einzelne Ämter des Vorstands neu besetzt. Neuer Vorsitzender ist Prof. Bastian Gruschka, Hochschule Bremen. „Ich bedanke mich sehr für das Vertrauen der Mitglieder aus den fünf Küstenbundesländern und freue mich darauf, das MCN bei den aktuellen Herausforderungen zu unterstützen sowie die maritime Wirtschaft, die Wissenschaft und die Politik weiter zu vernetzen“, sagte Gruschka.

Erneut von den Mitgliedern zum zweiten Vorsitzenden gewählt wurde Martin Pieper, Martin Pieper Unternehmensberatung. Neue Beisitzer sind Holger Ritter, Drynet, und Torben Taeger, Alfa Laval Mid Europe. Komplettiert wird der Vorstand von Schatz-

meister Frank Nicolai, Moore BRL, sowie den Beisitzern Dr. Jens Tathoff, biike, und dem Ländervertreter im Vorstand, Johannes Hartwig, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein.

Das Cluster wird 2023/2024 das Thema Personal als strategisches Jahresthema verfolgen. Der Fachkräftemangel ist für alle Unternehmen bereits tagtäglich zu spüren. Mit den beiden Zielrichtungen „Gewinnung und Sicherung von Fachkräften“ und „Unterstützung von Aus- und Weiterbildung“ teilen Mitglieder erfolgreiche Ansätze untereinander, darüber hinaus sollen auch Ausbildungsangebote stärker kommuniziert sowie das Azubi-Netzwerk des MCN strategisch ausgebaut werden.

„Wir wollen auch künftig bei steigender Mitgliederzahl nah, direkt und persönlich vor Ort an den Mitgliedern dran sein – das ist einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren und gleichzeitig auch Herausforderungen des MCN. Dazu wollen wir uns zukünftig flexibler, schlanker und gleichzeitig professioneller aufstellen“, sagt Jessica Wegener. „Daher prüfen wir bis Ende des Jahres 2022 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, welche Struktur für das MCN am geeignetsten ist. Die ehrenamtlich aktiven Vorstände bringen in diesen Prozess ihre Fachexpertise ein – dafür herzlichen Dank.“

maritimes-cluster.de



GEBR. FRIEDRICH KIEL
Schiffswerft

GF GEBR. FRIEDRICH
Industrie- und Elektrotechnik GmbH

Schiffswerft/Mobile Werft

Metallbau

Industrie- und Elektrotechnik

gfwerft.de

gfelektro.de

Maritime Wirtschaft

Das Herz Schleswig-Holsteins



Die Herausforderungen sind größer geworden

Eine Lösung heißt „Innovation durch Kooperation“. Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) kennt sich in den maritimen Branchen aus und fungiert als fachkundiger Vermittler, Initiator und Begleiter. Hier der Beitrag der Geschäftsstelle Schleswig-Holstein des MCN

N och nie waren Notwendigkeit und Dringlichkeit zur Veränderung so groß wie in den letzten Jahren, und dieses nicht nur aufgrund neuer geopolitischer Gegebenheiten, sondern auch, weil sich Regularien, wie z. B. die in der Schifffahrt, geändert haben. Defossilisierung ist das große und bedeutende Thema, welches uns über die nächsten Jahrzehnte beschäftigen wird und darüber hinaus natürlich das Thema Energieträger und Energieversorgung. Ebenso beschäftigt uns der Fachkräftemangel, der mittlerweile alle Bereiche der maritimen Branche beeinträchtigt. Dabei sind nicht nur Expertinnen und Experten und sehr gut ausgebildete Fachkräfte gefragt; personelle Engpässe existieren auf allen Qualifikationsniveaus.

Die Herausforderungen des Fachkräftemangels existieren auch in anderen Industrien, was es dem maritimen Sektor noch schwerer macht. Ein oft genanntes Problem bei der Personalgewinnung ist das Image der Branche, denn die maritime Arbeitswelt wird gerade von der jüngeren Generation oft zu Unrecht als nicht-attraktiv und unmodern wahrgenommen. Doch gerade unsere Branche zeichnet sich durch hohe Dynamik und große Vielfalt aus. Es gibt daher genügend Aufgaben und Herausforderungen, denen man sich stellen muss. Herausforderungen, die nicht einfach und alleine oft überhaupt nicht bewerkstelligt werden können. Doch die

Annahme dieser Herausforderungen bietet jede Menge wirtschaftlicher Chancen. Hier nur einige Beispiele:

- Ausbau von Offshore-Wind Kapazitäten
- Bergung und Entsorgung von Munitionsaltlasten
- Häfen, die sich verändern und weiterentwickeln in Bezug auf den Umschlag von Energieträgern, LNG, und in Zukunft auch Wasserstoff und möglicherweise den daraus erzeugten synthetischen Energieträgern wie z. B. grünes Methanol.
- Weitere Herausforderungen für die maritimen Lieferketten, da durch wachsendes Reshoring und Nearshoring von Produktionsstätten die gesamte Logistik-Kette in Europa mit neuen Fracht- und Umschlagskapazitäten konfrontiert wird.
- Die vollen Orderbücher im Marineschiffbau sind abzuarbeiten.
- Die Defossilisierung der Schifffahrt ist voranzutreiben (alternative Antriebssysteme, sauberere Kraftstoffe, Steigerung der Schiffseffizienz)
- Nachhaltigkeitsthemen wie Schiffs- und Bootsrecycling sowie die Nutzung nachhaltiger Materialien für diese Wasserfahrzeuge
- Digitalisierung – von Arbeitsabläufen in den Betrieben bis hin zu KI-gestützten Systemen für den Schiffs- und Hafenbetrieb sind zu entwickeln und einzusetzen.
- Innovationen in der Meerestechnik

Die Chancen, neue Industriezweige aufzubauen, sind groß und ebenso die Chancen, dies hier in Schleswig-Holstein erfolgreich umzusetzen. Der Austausch in den unterschiedlichen Branchen und Branchenteilen innerhalb der maritimen Wirtschaft ist daher unumgänglich, denn ohne Austausch und Kooperation wird es weniger Innovation geben und die



Das Team des MCN in Schleswig-Holstein Peter Moller, Dr. Tobias Wesnigk, Britta Graw

Aufgaben und Herausforderungen werden sich kaum lösen lassen. Eine nicht minder große Bedeutung hat die Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft im Kontext von Chancen und Innovation.

Hinsichtlich vor allem der Dringlichkeit ist die Bergung und Entsorgung von Munitionsaltlasten – insbesondere hier in Schleswig-Holstein – eines der wichtigsten Themen, das ebenfalls neue Chancen bietet. Für die Bergung und Entsorgung gibt es bereits technologische Konzepte, die schnell in die Realität umgesetzt werden könnten. Derzeit ist jedoch die Finanzierung noch nicht geklärt. Hier sollten Verfahren zur Freigabe beschleunigt werden.

Munitionsbergung und -entsorgung ist leider ein globales Problem, deshalb gibt es auch die Chance, Technologien für diesen globalen Markt anzubieten und auf diese Weise ggf. Wertschöpfung in Schleswig-Holstein zu generieren.

Die Herausforderungen für Unternehmen: Die maritime Branche zeichnet sich durch verhältnismäßig wenige Großunternehmen, zahlreiche mittelgroße Unternehmen sowie eine Vielzahl von Kleinstunternehmen mit oft weniger als 10 Mitarbeitern aus. Viele KMUs sind innovativ, aber zu sehr im Tagesgeschäft verankert und benötigen Unterstützung bei der Entwicklung und Vermarktung neuer Produkte und Dienstleistungen. Externe Impulse sowie Kontakte in andere Unternehmen und zu Hochschu-

len sind für diese Betriebe wichtig. Ebenso wichtig sind niedrigschwellige Förderprogramme, um F&E zu betreiben und um Innovationen in marktfähige Produkte umzusetzen. Die vielseitigen Möglichkeiten sind hier aber oft nicht bekannt und die Rollen von Wirtschaftsförderern und Clustern, darunter auch das Maritime Cluster Norddeutschland, sind deshalb umso wichtiger geworden.

Ziel des MCN ist die Förderung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Clustermitglieder. „Innovation durch Kooperation“ steht hier im Fokus. Das MCN fördert den Erfahrungsaustausch, den Wissenstransfer und die Genese von Ideen für kollaborative Aktivitäten u. a. durch Veranstaltungen (interne Vernetzung und externe Impulse) sowie durch Arbeitskreise und Fachgruppen (Erfahrungs- und Wissensaustausch, Bildung von Konsortien).

Das MCN-Team dient hierbei als Ideengeber, Organisator und Sparringspartner. Darüber hinaus initiiert und begleitet das MCN Innovationsprojekte – von der Idee über die Projektskizze und Partnersuche (Wirtschaft, Hochschulen) bis hin zur Unterstützung bei der Akquise von Finanzierungs- und Fördermitteln. 🚢

Peter Moller
Leiter Geschäftsstelle Schleswig-Holstein
Maritimes Cluster Norddeutschland e. V.



Häfen

Zukunftsperspektiven der schleswig-holsteinischen Häfen

Die IHK SH sagt: Gemeinsame Anstrengungen für verbesserte Wettbewerbsbedingungen



Cruise Terminal Kiel

Foto: ©Landeshauptstadt Kiel / Annemarie Heegen



Knud Hansen

Foto: ©Peter Lüth

Häfen gelten traditionell als Tor zur Welt, zu Inseln und Halligen, als Warenumschlagplätze und Reiseorte. Sie sind zunehmend auch Energiehubs, Digitalisierungsvorreiter und Datendrehkreise. Damit sich Hafenstandorte vor diesem Hintergrund erfolgreich entwickeln, müssen sie effizient, innovationsoffen, zuverlässig und nutzerfreundlich sein.

Schleswig-Holstein verfügt über viele Binnen-, Kanal-, Regional- und Seehäfen. Sie haben, bedingt durch ihre Lage und Größe, vielfältige Aufgaben und sind damit ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsraums. Die Seehäfen, wie Kiel und Lübeck, sind wichtige Schnittstellen in internationalen Transportketten und Brückenköpfe nach Skandinavien und ins Baltikum. Brunsbüttel nimmt eine wichtige Funktion bei der Energieversorgung ein – mit rasant steigender, deutschlandweiter Bedeutung. Regional- und Kanalhäfen, wie Flensburg, Rendsburg, Lauenburg, Büsum und Husum, sichern den umweltfreundlichen Transport vieler Waren und Güter. Auch der Hamburger

Hafen, wenn auch nicht in Schleswig-Holstein, spielt für den Norden eine wichtige Rolle, beispielsweise mit seiner Versorgungsfunktion oder für die Feeder-Verkehre.

Mehrere Häfen sind Anlaufpunkte für Fähren und Kreuzfahrtschiffe und bilden einen wichtigen Baustein im Tourismusland Schleswig-Holstein. Kiel ist einer der größten deutschen Kreuzfahrthäfen und von Puttgarden auf Fehmarn legen jeden Tag viele Fähren in Richtung Dänemark ab. Auf den Inseln und Halligen übernehmen die Häfen mit den Fährreedereien wichtige Versorgungsfunktionen und sichern die Verbindung zum Festland. Besondere Bedeutung haben hier die Häfen Helgoland, Dagebüll, Strucklahnungshörn und Schlüttsiel. Hinzu kommen unzählige Marinas entlang der Ost- und Nordseeküste, die jährlich tausende maritime Touristen begrüßen.

Um die heterogene Hafenlandschaft im Land zu erhalten, sie zukunftsfest aufzustellen und ihre Wettbewerbsbedingungen zu verbessern, bedarf es



Yachthafen Burgtiefe auf Fehmarn

Foto: ©Tourismus-Service Fehmarn / Michael Majewski



Fährhafen Puttgarden

Foto: ©Tourismus-Service Fehmarn / Svenja Lenz

umfangreicher Maßnahmen. Investitionen in Hafeninfrastrukturen und -erweiterungen sowie digitale Infrastruktur sind notwendig. Der Verschlickung der Tidehäfen und ihrer Zufahrten ist entgegenzuwirken. Genauso bedarf es einer deutlichen Verbesserung der Hinterlandanbindungen, sowohl der Straßen- als auch Schienen- und Wasserwege. Nur im systemischen Verbund werden die Verkehrsträger die Waren-, Güter- und Personenverkehre der Zukunft bewältigen können.

Die IHK Schleswig-Holstein hat 2022 ein umfangreiches Positionspapier zu den Zukunftsperspektiven der schleswig-holsteinischen Häfen entwickelt – gemeinsam mit den Hafen- und Terminalbetreibern sowie weiteren Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft. Mehr Informationen hat Frau Dr. Schulz für Sie, telefonisch erreichbar unter 0431 – 519 42 27 (Die IHKs haben nach wie vor technische Probleme mit dem Internet, sind aber telefonisch immer zu erreichen). 🚢

Knud Hansen
Vizepräsident der IHK Schleswig-Holstein

For a better shipping –



Engine Performance Monitoring
Shaft Power | Torque
Cylinder Pressure
Combustion | Diesel Efficiency



Emission Measurement
Portable equipment
Certified by class



Performance Software & Hardware
Special software solutions and
data acquisition units



Service
Engine Diagnostics | Installation
Engine Data Evaluation
Training Worldwide



Flow Measurement
Fuel | Oil | Water
Volume and Mass
Flow Meter



Condition Monitoring
Crankshaft Deflection | Oil Mist
Cylinder Liner Ovality | Videoscopes
Oil and Fuel Condition | Overspeed Tester
Vibration Monitoring

TX Marine
Messsysteme

TX Marine Messsysteme GmbH
Sandkamp 18 | 25368 Kiebitzreihe
Tel: + 49 4121 491 6890 | Fax: + 49 4121 463 4874
Mail: sales@txmarine.com | Web: txmarine.com

ZWEI STARKE UMSCHLAGPLÄTZE AM NOK

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde kann direkt mit zwei leistungsstarken Häfen trumpfen:

Kreishafen Rendsburg – Spezialist für Massengüter
Rendsburg Port – Umschlagplatz für Schwerlastgüter



Kreishafen Rendsburg

www.kreishafen-rd.de



Rendsburg Port Authority

www.rendsbuurg-port-authority.de



Häfen

Der Hamburger Hafen – mit Innovation und Leistungsvielfalt gut aufgestellt

Trotz der angespannten Lage im globalen Seegüterverkehr möchte Hamburg Hafen Marketing (HFM) hier einen positiven Impuls geben und verdeutlichen, dass die maritime Wirtschaft in Hamburg gut aufgestellt ist. Denn nur diese gute Aufstellung kann und wird helfen, die Folgen des Krieges in der Ukraine und die der Corona-Pandemie zu bewältigen

Der Hamburger Hafen hat in der Pandemie bisher tadellos funktioniert und die Hafenunternehmen erbringen mit ihren Beschäftigten vor dem Hintergrund der weltweit aus dem Takt geratenen Lieferketten täglich Höchstleistungen. Und das, obwohl sich vor den großen Häfen in der Nordsee die Schiffe stauen und jeden Tag Kolleginnen und Kollegen plötzlich wegen der Pandemie fehlen. Der Hafen hat trotz der schweren Zeit die Weiterentwicklung von Wirtschaft, Transport und Logistik nicht verschlafen. Gern wird darüber geredet, dass Schifffahrt und Hafen alte Wirtschaft seien. Aber in Wirklichkeit gibt es keinen Bereich, der in den letzten 50 Jahren so sehr der Umwandlung unterworfen war und sich neuen Herausforderungen gestellt hat.

Mit der Erfindung des Containers ging eine revolutionäre Entwicklung der Logistik einher. Ganze Hafenlandschaften mussten umgestaltet werden, weil man weniger Liegeplätze in Hafenbecken brauchte und stattdessen große Lagerflächen für Boxen und Umschlaganlagen für den Hinterlandverkehr schaffen musste. Wer eine Karte des Hamburger Hafens aus den sechziger Jahren mit einer heutigen vergleicht, wird ihn kaum wiedererkennen. Der Hamburger Hafen verfügt heute über vier moderne Containerterminals, die zum Teil voll digitalisiert sind. Das Terminal Altenwerder (CTA) ist zudem klimaneutral. Die Vernetzung der Warenströme durch digitalisierte Prozesse hat nicht nur für einen effizienteren Umschlag gesorgt. Auch kann jetzt alles

zielgenauer geplant und gesteuert werden. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) zum Beispiel steuert punktgenau die Anläufe von Großschiffen, Feeder-schiffen und neuerdings auch von Binnenschiffen. Auch landseitig baut Hamburg seine Infrastruktur zielgerichtet aus, trennt Schiene und Straße durch neue Brücken. Moderne, intelligente Wartungssysteme sorgen für rechtzeitige Reparaturen und helfen Ausfälle zu vermeiden.

Ebenso erfreulich ist die Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Dank dieser Maßnahme können jetzt Schiffe mit höherem Tiefgang den Hamburger Hafen anlaufen. Außerdem können sich Großschiffe in der Begegnungsbox einfacher passieren. Die realisierte Fahrrinnenanpassung ist für Reedereien und Verloader ein positives Signal.

Doch mit diesen Projekten und Entwicklungen ist noch nicht alles getan. Um fit für die Zukunft zu sein, werden auch neue Technologien im Hamburger Hafen erprobt und eingesetzt. Die 5 G-Technologie zum Beispiel wird derzeit unter Echtzeit-Bedingun-



Axel Mattern,
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

gen getestet. Hamburg ist einer von nur zwei europäischen Projektstandorten. In der Zukunft soll damit auch autonomes Fahren ermöglicht werden. Längst sorgen Drohnen nicht nur für schöne Luftbilder vom Hafen, sondern werden auch bei der Untersuchung von Bauwerken eingesetzt. Unterwasserdrohnen helfen beim Aufspüren von Schäden an Kaimauern.

In vielen Bereichen des Hafens hat die Zukunft also schon begonnen. Bald werden Schiffe mit Brennstoffzellentechnik im Hafen unterwegs sein. Alternative Antriebe zur Reduzierung von schädlichen Emissionen werden nicht nur in der Schifffahrt Thema sein, sondern die gesamte Logistikkette verändern.

Der Hamburger Hafen bereitet sich aktiv auf die Zukunft vor, arbeitet ständig an innovativen und intelligenten Lösungen und scheut nicht vor neuen Herausforderungen. Denn Fortschritt kommt nicht von allein. 🚢

Wendezeiten

Logistik in unsicheren Zeiten

Transport, Umschlag, Lagerung und alle Mehrwertdienste für viele Produkte – ohne die Logistik läuft nichts. Und zurzeit läuft nichts wirklich richtig.

Ein Beispiel, wie in so vielen Branchen, die Energie: Dieselpreise sind nicht kalkulierbar, aber auch die Kühlung von Lebens- oder Arzneimitteln ist kaum länger als einen Monat berechenbar. Noch schlimmer: Erste LKW oder Fähren mit LNG¹-Antrieb wurden beschafft, teilweise gefördert – jetzt ist LNG unbezahlbar geworden. Und die teuren, neuen Fahrzeuge bleiben stehen, werden durch Dieselfahrzeuge ersetzt, wenn diese denn am Markt verfügbar sind.

Die Lieferketten sind massiv gestört. Der Verkehr von und zu den Häfen läuft quasi auf Zuruf, gerade hat in Hamburg eine kleine Krise – der Tarifstreit – aufgehört. Aber der aus vielen und auch internationalen Gründen entstandene Schiffsstau, die ungewissen Zeiten der Schiffsanläufe ist noch lange nicht behoben, nicht nur in Norddeutschland.

Und wenn dann mal etwas läuft, fehlen die Mitarbeiter. Der immer wieder sogenannte Fachkräftemangel ist schon länger bekannt und diskutiert. Geändert hat sich nichts, die Situation ist schlimmer geworden. Ja, die Pandemie tat und tut ihren Teil dazu, weil Quarantänezeiten oder – schlimmer noch – längere Er-

Logistik heißt, die Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden und zu den richtigen Kosten zu sichern.

Dr. E. Grosvenor Plowman, ca. 1962

Die Geschichte zu den "Seven Rights of Logistics" ist bei der Logistik Initiative SH digital und gedruckt erhältlich

krankungen durch den Virus von heute auf morgen Kapazitätsengpässe verursachen.

Und: Der demographische Wandel ist schon einige Zeit da, er ist seit Jahren Thema auf Veranstaltungen, in Papieren und vielen Reden. Wenige Maßnahmen mit wenig Erfolg brachten keine messbare Linderung.

Das Schlimme ist: Probleme der Logistik wirken überall hin

Handwerk, Produktion, Dienstleister, sogar die Wissenschaft: Auf Lieferungen und Leistungen der Logistik ist bei weitem nicht mehr der Verlass wie noch vor – sagen wir: fünf Jahren. Die „Sieben Ziele der Logistik“ sind nicht mehr einhaltbar (siehe Kasten).

Ist dies mal wieder der Apell eines Branchenverbandes an die Politik? Nur zum kleinen Teil: Handelt konsequenter und gemeinsamer, geschätzte Politiker:Innen. Weniger Länder- und Parteigrenzen, wenigstens in unserer Bundesrepublik wären ein Anfang.

Aber der größte Teil dieses Appells richtet sich an uns: Die Wirtschaft, die Logistiker inklusive Produktion und Handel. Lasst es uns mit mehr Gemeinsamkeit schaffen, auf möglichst viel Krise vorbereitet zu sein. Setzen wir auf den Austausch von Erfahrungen und auf zu schaffende Synergie. Bieten wir gegenseitige Hilfe an, reden wir mit Quereinsteigern und vor allem mit dem Wettbewerber. Ich will den Satz von Dr. Merkel nicht bringen, aber ich weiß: Nur so sind wir gewappnet. 🙏

Dirk Schumann
Für den Vorstand der
Logistik Initiative Schleswig-Holstein

¹ LNG: Liquefied Natural Gas, sauberer als Diesel

Wendezeiten

Vielleicht wird es zu normal ...

Vincent Stamer vom IfW in Kiel ist in den Medien seit kurzem omnipräsent; er ist der „Schiffsstau-Experte“, der Fachmann für die Lieferketten. Wir haben ihn gefragt: Herr Stamer, wird's wieder normal?

Vor genau zwei Jahren, im September 2020, knackten Spot-Frachtraten auf der Suezkanal-Route von Asien nach Nordeuropa die Marke von 2.000 USD. Normal war seitdem eigentlich nichts im maritimen Containertransport: Lockdowns und Lieferengpässe, Streiks und Staus, Hafenschließungen und Havarien. Als Ergebnis schossen die genannten Frachtraten bis auf 15.000 USD in die Höhe.

Der Güterkonsum normalisiert sich

Die Spot-Frachtraten im Auge zu behalten ist ökonomisch besonders interessant – sind sie doch das Marktergebnis von aktueller Nachfrage und aktuellem Angebot. Und insbesondere die Nachfrage nach verschifften Gütern scheint sich nun langsam zu normalisieren. So geben die Menschen hierzulande nach zwei Jahren Pandemie wieder mehr Geld für Dienstleistungen wie Urlaub aus und weniger für Güter. Der World Tourism Organization zufolge kamen in europäischen Ländern von Januar bis Mai dieses Jahres schon deutlich mehr Touristen an als im Vorjahreszeitraum. Im kommenden Jahr könnte der Tourismus endgültig wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichen. Nach Abzug der Urlaubskosten und der inflationsbedingt erhöhten Lebenshaltungskosten haben die Menschen im Ergebnis ein geringeres verfügbares Einkommen für Konsumgüter. So meldete das Statistische Bundesamt erstmals seit Aufzeichnung der Datenreihe in 1994 bereits im Juni 2022 einen preisbereinigten Rückgang des Einzelhandels um 8,8 % in Deutschland. Der makroökonomische Hintergrund zeigt also eine Normalisierung der Nachfrage auf.



Schiffskapazitäten werden steigen, Frachtraten sinken

Und das Angebot? Noch befindet sich ein Teil der globalen Containerschiff flotte in Staus, beispielsweise in der deutschen Bucht. Auch Engpässe in den Häfen können vor dem Hintergrund einer niedrigen Pünktlichkeitsrate der Schiffe und des Fachkräftemangels nicht über Nacht gelöst werden. Auf hoher See hingegen signalisiert das hohe Verhältnis von geordneten Schiffen zu bestehender Flotte zweifels- ohne ein deutliches Wachstum der Kapazitäten in den kommenden Jahren.

Insgesamt dient vielleicht die Pazifikroute von China nach Nordamerika als Blaupause für Europa: Hier sind die Frachtraten in diesem Jahr kontinuierlich gesunken und erreichen im August lediglich 30 % der Höchstwerte von 2021. Eine ähnliche Erholung dürfte auch Europa erleben – wenn nicht in der zweiten Hälfte dieses Jahres, dann im kommenden Jahr. Mit Blick auf potenziell stagnierende Nachfrage und Wachstum der Containerkapazität dürfte dann im kommenden Jahr die Frage lauten: „Könnte es zu normal werden?“ 🙏

Vincent Stamer
Handelsexperte am Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) und an der CAU Kiel

logistik-sh.de



ifw-kiel.de



CO₂-Berechnung – aber vollständig

Kohlendioxid, kurz CO₂, ist das bei uns am meisten vorkommende Treibhausgas und ist ein Verursacher der Erderwärmung. Die Wirtschaft wird vom Gesetzgeber immer mehr gefordert, eine CO₂-Bilanz für ihre Produkte und Leistungen vorzulegen. Die Experten von Ramboll zur Lage der Dinge.

Im öffentlichen Diskurs besteht für die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Emissionsbetrachtung nicht zuletzt durch die omniprésente Diskussion zu Herkunft, Gewinnung, Transport und Recycling von Batteriekomponenten für Elektroautos ein grundlegendes Bewusstsein. Doch was genau zeichnet eine vollumfängliche CO₂-Berechnung aus und in welchem Stadium befindet sich die Schifffahrt?

Um die Menge der gesamten Emissionen zu bestimmen, berechnet man sogenannte Carbon Footprints, im Deutschen als CO₂-Fußabdrücke bezeichnet. Bei der Berechnung eines Carbon Footprints werden für zu betrachtende Emissionsquellen Aktivitätsdaten (bspw. Kraftstoffverbrauch) und Emissionsfaktoren (bspw. CO₂ je kg) benötigt. Die Gesamtmenge emittierter Treibhausgase wird vereinfacht gesagt durch Multiplikation der Aktivitätsdaten mit den entsprechenden Emissionsfaktoren berechnet. CO₂-Fußabdrücke können sowohl für Unternehmen (Corporate Carbon Footprint) als auch Produkte (Product Carbon Footprint) erstellt werden. Anders als der Name es suggeriert, umfasst der Carbon Footprint nicht nur die CO₂-Emissionen, sondern auch die weiteren Treibhausgase Methan, Lachgas und verschiedene fluorierte Treibhausgase. Ein Carbon Footprint wird dann i. d. R. als CO₂-Äquivalent angegeben.

In Deutschland gibt es noch keine Verpflichtung zur Berechnung

Der Corporate Carbon Footprint umfasst dabei die Emissionen, die eine Organisation innerhalb eines definierten Zeitraumes (im Allgemeinen ein Jahr) ge-

neriert. Gemäß dem am meisten verbreiteten Standard, dem Greenhouse Gas Protocol¹, werden

- Scope 1 – direkte Emissionsquellen,
- Scope 2 – indirekte, energiebezogene Emissionsquellen und
- Scope 3 – andere indirekte Emissionsquellen

unterschieden. Für die Ermittlung des Product Carbon Footprints liefert der Greenhouse Gas Protocol Product Standard² das methodische Vorgehen. Im Mittelpunkt stehen die Definition des Produkts, die erwartete Nutzungsdauer und die relevanten Lebenszyklusphasen.

Wenngleich durch das Greenhouse Gas Protocol und weitere ISO-Normen international anerkannte und bewährte Methoden zur Ermittlung des Carbon Footprints bestehen, gibt es in Deutschland aktuell noch keine gesetzliche Verpflichtung zu seiner Berechnung.

Eine unvollständige Emissionserhebung birgt das Risiko verhängnisvoller ökologischer Fehleinschätzungen.

Der Lebenszyklus beginnt bei der Gewinnung der Rohstoffe und umfasst neben der Herstellung eines Produkts oder der Montage eines Bauwerks auch dessen i.d.R. langjährige Nutzung und endet mit der Demontage und dem Recycling.

Zur Veranschaulichung für eine unvollständige Betrachtung soll hier ein Beispiel aus dem Bereich der Verkehrsbauten dienen. Häufig wird in der Praxis der Fehler begangen, das Emissionseinsparungspotenzial eines wegverkürzenden Brückenbauwerks allein anhand der eingesparten Kilometerleistung auf der alten Strecke zu beziffern. Hierdurch werden jedoch reale CO₂-Emissionen aus der Herstellung der Brücken-

ckenkomponenten, aus Betrieb und Wartung sowie dem späteren Rückbau ignoriert. Ebenso häufig fehlt dann der emissionsbezogene Vergleich der vermeintlichen Vorzugsvariante mit alternativen technischen Lösungen, die das ursprüngliche Problem mit vergleichbarer Qualität lösen könnten.

Die Bilanz einer Fahrradbrücke

Ein viel beachtetes und anschauliches Beispiel für eine solche Fehlinterpretation der CO₂-Thematik lieferte jüngst die Begründung für eine Fahrradbrücke in einer norddeutschen Stadt. Zur Förderung des Fahrradverkehrs soll eine mehrere Hundert Meter lange Brücke über einer Wasserfläche errichtet werden. Hierdurch können so viele Autofahrten ersetzt werden, dass mehrere hundert Tonnen CO₂ je Jahr eingespart werden können. Dies wurde dann auch in der Begründung des Vorhabens als positive Auswirkung benannt.

Nicht erwähnt wurde jedoch, dass allein der Brückenbau weit über 10.000 t CO₂ verursachen würde. Im direkten Vergleich hätte sich nur für die Errichtung, aber noch nicht für den 100-jährigen Betrieb und den anschließenden Rückbau, eine Ersparnis erst nach ca. 200 Mio. Fahrzeugkilometern bzw. 82 Jahren ergeben.

Ebenso fand kein Vergleich mit anderen Querungsvarianten statt. Durch Kritiker wurde ermittelt, dass sich der Zeitraum bis zur Erreichung des CO₂-Äquivalents bei einer Fährverbindung auf bis zu 250 Jahre verlängern würde.

Es zeigt sich, dass derartiges populistisches Greenwashing nicht nur zu Lasten der Umwelt geht, sondern auch technisch mögliche und ggf. sinnvollere Lösungen behindert.

Seeseitig steht die Ermittlung des Carbon Footprint noch ganz am Anfang. Der Fokus der International Maritime Organization (IMO) als wichtigstes legislatives Organ der internationalen Seeschifffahrt liegt an erster Stelle auf der Transporteffizienz.

- Seit 2013 werden mittels des Energy Efficiency Design Index (EEDI) die ausgestoßenen Emissionen pro Transportleistung bei Neubauten reguliert.
- Der EEDI wird ab 2023 um den Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) für existierende Schiffe erweitert.
- Neben diesen Design-Indizes wurde der auf operativen (und somit im Schiffsbetrieb veränderlichen) Parametern basierende Carbon Intensity Indicator (CII) entwickelt. Anhand des CII sollen erstmals im Jahr 2024 alle Schiffe ab einer Bruttoreaumzahl von 5.000 in die Effizienzklassen A bis E (ähnlich der Energieverbrauchskennzeichnung bei Elektrogeräten) eingestuft werden.

Die Bewertungskriterien werden stetig strenger und sollen so eine sukzessive Senkung der Kohlenstoffintensität bewirken.

Es fehlen die Sanktionsmöglichkeiten

Inwiefern die Maßnahmen der IMO zu einer tatsächlichen Reduzierung der Emissionen führen, ist ungewiss. Bisher mangelt es an Mechanismen, die bei einer Verfehlung der Effizienzziele die verantwortlichen Schifffahrtsunternehmen wirksam sanktionieren.

Als mittelfristig (ökonomisch) aussichtsreichste Stell-schrauben bewerten Experten die messtechnische

Doch 'n bisschen zu laut?



Mach's leise – mit **DW SHIPCONSULT** deinen Experten bei Schiffslärm und -vibrationen

Überwachung der effektiven Antriebsleistung und die Langsamfahrt zur Verringerung des Verbrauchs und Erhöhung der Effizienz. Diese Maßnahmen sind oft mit längeren Fahrtzeiten und somit einer geringeren Transportleistung verbunden, die bei gleichbleibendem Handelsaufkommen durch den Einsatz von mehr Schiffen ausgeglichen werden muss. Da der Product Carbon Footprint von Schiffen bisher nicht ausreichend gewürdigt wird, drohen Schiffsneubauten daher operative Einsparungen bei der bestehenden Flotte zu nichten zu machen. Zur Klimaneutralität in der Schifffahrt tragen Energiesparmaßnahmen ohnehin lediglich unterstützend bei, strom- und biomassebasierte Kraftstoffe sind mittelfristig unabdingbar.

Zur Verifizierung von Emissionen wurden in der Schifffahrt verschiedene Monitoring-Systeme eingeführt. Informationen, die der Ermittlung der direkten, bei der Verbrennung von Kraftstoff entstehenden Emissionen (Scope 1) dienen, müssen der IMO seit Anfang 2019 bereitgestellt werden. Im Zuge des Vorhabens „Monitoring, Reporting and Verification“ (MRV) fordert die EU zudem seit Beginn des Jahres 2018 die Meldung der Emissionen von Schiffen, die in der europäischen Wirtschaftszone verkehren.

Weder nach IMO DCS noch nach EU MRV ist die Erhebung von Realdaten obligatorisch, stattdessen werden üblicherweise Kraftstoffverbräuche mit den entsprechenden Emissionsfaktoren verrechnet. Dieses Vorgehen folgt den Mechanismen des Carbon Footprints, wird der Komplexität von Emissionen des (zukünftigen) Schiffbetriebs (mit Besonderheiten wie bspw. Methan- oder Lachgasschlupf) aber nicht vollständig gerecht. Hilfestellungen für Schiffsbetreiber und Lösungsansätze für Herausforderungen in der Erhebung bieten Unternehmen wie die JAKOTA Cruise Systems GmbH | Fleetmon an, die ein Emissionsmodul entwickelt hat, welches mithilfe ihrer Schiffsdatenbank und extrahierten Bewegungsdaten aus dem Automatic Identification System arbeitet. Das Modul baut im Kern auf dem IMO-Modell auf und präzisiert dieses gezielt.

Die indirekten Emissionen aus der Bereitstellung des Kraftstoffs (Scope 3, auch Well-to-Tank-Emissionen) werden heute, bspw. von der EU im Rahmen der FuelEU-Maritime-Initiative, anhand von Emissionsfaktoren ermittelt, die auf Modellannahmen bekannter Publikationen basieren. Deren Genauigkeit ist im

Einzel Fall nur schwer nachzuweisen und eine teils politisch bzw. lobbygetriebene Motivation kann nicht bei jeder Veröffentlichung ausgeschlossen werden. Umso wichtiger ist es daher, dass auch Kraftstofflieferanten Carbon Footprints erstellen. Erste Pilotprojekte verdeutlichen, dass die Informationsgüte in diesem Teil der Wertschöpfungskette noch erhebliches Verbesserungspotenzial ausweist.³

Schlussendlich besitzen ähnlich wie beim eingangs angebrachten Beispiel des Brückenbaus auch die Komponenten im Schiffbau einen Carbon Footprint, der als Teil einer ganzheitlichen Emissionsbetrachtung ermittelt werden muss.

Es braucht ganzheitliche F&E-Projekte!

Die Fährreederei Scandlines hat hier kürzlich eine Vorreiterrolle übernommen, indem sie ankündigte, einen digitalen Zwilling ihrer zurzeit im Bau befindlichen vollelektrischen Null-Emissions-Fähre nutzen zu wollen, um alle relevanten Lebenszyklusemissionen nachzuvollziehen.⁴ Insgesamt ist dieses Vorgehen jedoch eine Ausnahme und die vorangegangenen Ausführungen haben verdeutlicht, dass entlang des Lebenszyklus aller Emissionsquellen noch erheblicher Forschungs- und Entwicklungsbedarf besteht. Bei allem Bemühen um Emissionsreduzierungen müssen Projekte, egal ob land- oder seeseitig, ganzheitlich gedacht werden, um nicht blind einem Trend zu folgen und dabei den erwünschten Mehrwert zu verfehlen. 🚢

Daniel Kielhorn, Bjarne Richter, Heiko Wenzel
Ramboll Deutschland GmbH, Department
Strategische Hafenplanung und Logistik

¹ The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard, Revised Edition, published by the World Resources Institute (WRI) and the World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)

² The Greenhouse Gas Protocol – Product Life Cycle Accounting and Reporting Standard, published by the World Resources Institute (WRI) and the World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)

³ <https://shipandbunker.com/news/world/675131-interview-monjasa-offers-bunker-buyers-detailed-carbon-footprint-data>

⁴ <https://www.offshore-energy.biz/scandlines-launches-industry-first-digital-climate-twin-ferry-project/>

TRADITION TRIFFT TREND DER NEUE KIELER YACHT-CLUB IST DA.

WILLKOMMEN
ZURÜCK



KIELER YACHT-CLUB
HOTEL

kyc-hotel.de

ANZEIGE

EPACTO: Mit neuer IT-Plattform nachhaltiger wirtschaften

Von der Pandemie zum Ukraine-Krieg:
Die Unternehmen sind seit Jahren im Krisenmodus

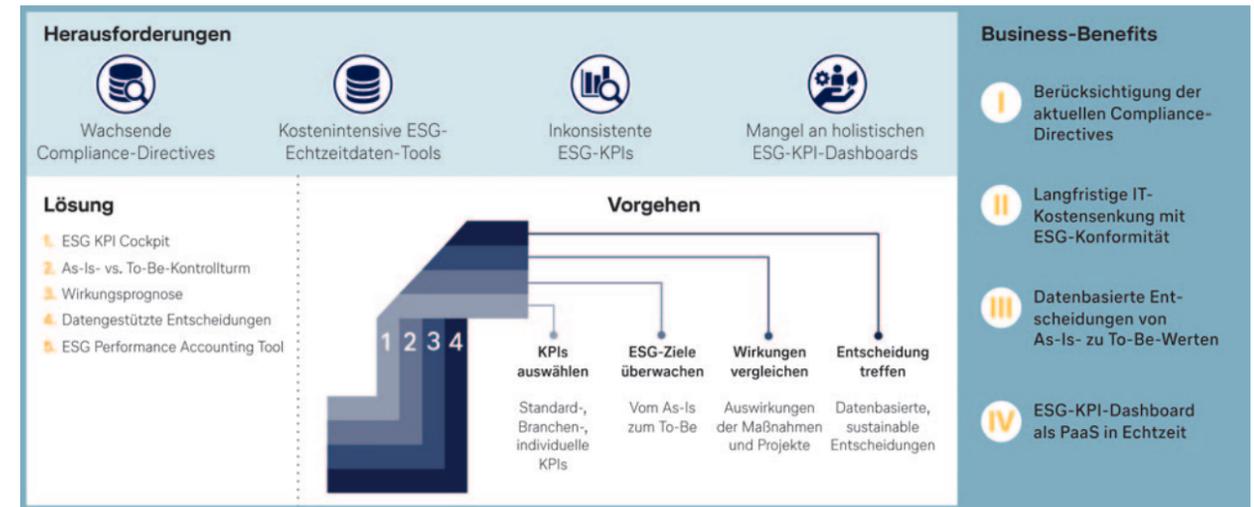


Das Team von Lufthansa Industry Solutions auf dem Maritimen Sommertreff im August

Angesichts des sich immer deutlicher abzeichnenden Klimawandels und der weltweiten sozialen Ungleichheit werden zudem Entscheidungsträger:innen zunehmend mit Fragen nach mehr Nachhaltigkeit konfrontiert. Dabei ist die Bedeutung von Nachhaltigkeit nicht mehr zu diskutieren, deren Umsetzung ist in der

täglichen Praxis allerdings eine anhaltende Herausforderung. Denn eine nachhaltige Wirtschaft erfordert erhebliche Investitionen, die sich aber auch rechnen müssen, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können.

Die maritime Wirtschaft befindet sich mitten in einem Transformationsprozess hin zu einer emis-



Das **ESG Performance Accounting Tool (EPACTO)** dient zur Erfassung und Bündelung von ESG-relevanten Aktivitäten und der ganzheitlichen Abbildung ihres Einflusses auf ausgewählte KPIs als datenfundierte Entscheidungshilfe. Zu den erfolgreichen Projekten gehört das MVP beim Cleantech Hub der Lufthansa Group, in dem ESG KPIs von As-Is- zu To-Be-Werten von fünf Schwerpunkten (focus areas) nachverfolgt und verknüpfte (assoziierte) Startups bewertet wurden, um positive Maßnahmen für die KPIs zu beschleunigen

sionsarmen, ressourceneffizienten, umweltfreundlicheren und digitalen Branche. Viele Unternehmen nehmen ihre Verantwortung und Sorgfaltspflicht nicht nur aufgrund gesetzlicher Vorgaben, sondern auch aus eigenem Antrieb wahr und haben bereits zahlreiche Maßnahmen zur Unterstützung der Nachhaltigkeit auf den Weg gebracht. Diese reichen vom Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe, innovativen Antriebstechnologien und Filtersystemen, Landstrom in den Häfen bis hin zur Optimierung der Logistikketten und der Umstellung auf Green IT. Gleichzeitig ist mit der Digitalisierung ein weiterer bahnbrechender Megatrend entstanden. Unabhängig von der Branche oder der Größe haben Unternehmen erkannt, dass die Digitalisierung sie dabei unterstützen kann, die operative Effizienz zu erhöhen, Kosten zu sparen sowie neue Geschäftsmodelle und Services zu ermöglichen. Doch die Unsicherheit ist noch groß, welche digitalen Lösungen das Kerngeschäft auch nachhaltiger gestalten können und welche steuerungsrelevanten Indika-

toren wirklich relevant sind, um die Nachhaltigkeitsperformance des Unternehmens darzustellen, zu bewerten und vergleichbar zu machen. Außerdem bewegen sich viele Unternehmen in einer hochkomplexen, internen IT-Landschaft, in der nachhaltigkeitsrelevante Daten heterogen und durch zahlreiche Medienbrüche voneinander in getrennten Datensilos liegen. Denn einerseits müssen diese Unternehmen Nachhaltigkeitsanforderungen anhand teils neuartiger Indikatoren erfüllen, wie z. B. der CO₂-Emissionen, der Recycling Quote oder der Lärmemissionen. Andererseits sehen sich Nachhaltigkeitsmanager:innen in einem Dschungel von IT-Applikationen, den es mühsam zu durchforsten gilt. An dieser Stelle bedarf es einer Softwarelösung, die die Komplexität von nachhaltigkeitsrelevanten Daten für Anwender reduziert und dabei eine verlässliche Entscheidungshilfe bietet, welche Unternehmensaktivitäten den größten Einfluss auf gesteckte Nachhaltigkeitsziele innerhalb der gesetzten Leitplanken leisten.

ANZEIGE



Auf dem Dashboard von EPACTO sind hier exemplarisch fünf ausgewählte Focus Areas dargestellt. Hinter „Contributors“ verbergen sich die laufenden Projekte, die auf die jeweilige Focus Area einzahlen. „KPI“ umfasst die angewendeten Kennzahlen, die für eine Focus Area relevant sind

EPACTO: Sustainability KPIs darstellen und einfach nachverfolgen

Dazu hat Lufthansa Industry Solutions das ESG (Ecological, Social, Governmental) Performance Accounting Tool (EPACTO) entwickelt. Es stellt nachhaltigkeitsbezogene sowie finanzielle und operative Kennzahlen integrativ, zusammenhängend und insbesondere gleichberechtigt dar. EPACTO dockt als Plattform an die bestehende IT-Architektur an und erfasst sämtliche nachhaltigkeitsrelevante Daten. Im Anschluss werden diese über vorgefertigte Datenmodelle transformiert und Reportfähig in übersichtlichen Grafiken – sogenannten Dashboards dargestellt. Damit entsteht eine ganzheitliche, komprimierte Übersicht, wie die aktuelle Performance in Unternehmensbereichen wie Logistik, Abfallproduktion und Wasser- oder Energiemanagement lautet. Daran anknüpfend wird die Software pro Indikator mit konkreten Zielwerten bereichert. So entsteht die Möglichkeit einer Echtzeitdaten-basierten Darstellung des Entwicklungspfades von „As-Is“ (Ist-Analyse) hin zu „To-Be“ (Soll-Analyse) Performancezielen. Zusätzlich zur technischen Implementierung und individuellen Anpassung von EPACTO an die spezifischen Wünsche und den vorhandenen Reifegrad, kombiniert ein umfassender KPI Pool verschiedene Reportstandards miteinander und unterstützt damit

die Identifikation relevanter Indikatoren. Damit ist der erste Schritt zu einer akkuraten Messung der unternehmenseigenen Nachhaltigkeitsperformance getan: Die Identifikation relevanter Indikatoren, die Befüllung mit Daten aus der internen IT und die Nachverfolgung auf dem Weg Richtung nachhaltiger Zielwerte im Zeitverlauf.

Mit Impact Measurement zur fundierten Entscheidung

Zudem liefert EPACTO die Möglichkeit eines Impact Measurements: Anwendende können verschiedene Unternehmensaktivitäten, wie z. B. geplante Projekte oder Partnerschaften, anhand spezifischer Abfragen daraufhin untersuchen, welche der Initiativen den größten oder geringsten Einfluss auf die gesteckten Nachhaltigkeitsziele hat. Dies ermöglicht eine Gegenüberstellung verschiedener Maßnahmen und kann für Entscheidungsträger:innen eine maßgebliche Hilfestellung sein, wie sie die stets begrenzten Ressourcen einsetzen und die vielversprechendsten Ergebnisse erreichen können. „Daten sind das neue Öl“ – dementsprechend ist es sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch geboten, diese wertvolle Ressource im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung einzusetzen und Unternehmen dabei zu unterstützen, ihr volles Potenzial auszuschöpfen. 🛠️

Impact Measurement:
Wirkungsmessung
KPI – Key Performance Indicator:
Schlüsselkennzahlen

EUWISA - IHRE SCHULUNGS-AKADEMIE FÜR WEITERBILDUNG UND SICHERHEIT



Europäische Wirtschafts- und Sicherheitsakademie GmbH
Stüvestraße 41 | 31785 Hameln
Fon +49 5151 9893-90
kontakt@euwisa.com
www.euwisa.com



LUFTSICHERHEIT

ZOLL & AUSSENWIRTSCHAFT

GEFAHRGUT

EXPORTKONTROLLE

Unsere Schulungsmöglichkeiten:

- Inhouse-Schulungen
- WEB Based Training (WBT)
- E-Learning
- WEB-Seminare
- Präsenzschulungen

www.euwisa.com



Maritimer Sommertreff 2022

Kommunikation pur!

Mehr als 300 Gäste aus der norddeutschen maritimen Welt trafen sich auf Einladung der UBS zum regen Austausch

An der Kieler Förde weht normalerweise auch im Sommer meist ein frisches Lüftchen. Mindestens. Aber das war beim diesjährigen „Maritimen Sommertreff“ anders. Da jedoch in diesem Jahr ohnehin vieles nicht so ist, wie es die Nordlichter aus der guten alten Zeit – das ist jene Epoche, die uns bis Anfang 2020 verwöhnte – kennen, passte das schon. Es war also warm, als die Gäste am Abend des 18. August im kürzlich vom neuen Betreiber Lasse Lange modernisierten und neu eröffneten Hotel Kieler Yacht-Club eintrafen. So warm, dass zahl-

reiche Damen ihre aktuellen Sommerkleider pur präsentierten und nicht wenige der männlichen Begleiter sich spätestens am Eisstand auf den gut gefüllten Außenterrassen ihrer Jacketts entledigten. Gastgeber Dirk Schümann von der UBS hatte seines ganz bewusst im Hotelzimmer zurückgelassen. Die richtige Entscheidung, denn 300 Hände bei hochsommerlichen Temperaturen im Jackett zu schütteln, das würde doch arg an die Substanz gehen. So trat Schümann ganz befreit im Hemd ans Rednerpult, um den ersten Sommertreff seit 2019 zu eröff-

[ubs-gmbh.de/
kontakte-knuepfen](https://ubs-gmbh.de/kontakte-knuepfen)



nen. Er tat dies mit dem Hinweis, dass es trotz Klima, Krieg und Gasnotstand legitim, wenn nicht sogar wichtig sei, zu feiern.

Vieles sei neu seit 2019, vieles anders, merkte er zu Beginn an – so auch einige für die maritime Welt des Nordens wichtige Menschen.

Dazu gehörten an jenem Abend Andreas Burmester, neuer maritimer Koordinator für Schleswig-Holstein, Knud Hansen, seit 2021 IHK-Präsident in Kiel, und Prof. Bastian Gruschka, frisch gewählter Vorstandsvorsitzender des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN). Als Ehrengäste begrüßte Dirk Schümann Kiels Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und den neuen Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Schleswig-Holstein, Claus Ruhe Madsen.

Der parteilose frühere Oberbürgermeister von Rostock bedankte sich bei seinem ebenfalls anwesenden Vorgänger Dr. Bernd Buchholz für die Übergabe eines „hervorragend aufgestellten Hauses“ und richtete anschließend einen Appell an die Gäste, der

erahnen ließ, wohin die Reise der maritimen Wirtschaft mit ihm als Lotsen gehen soll: „Warum halten wir immer nur nach Problemen Ausschau? Warum wird hier so viel gegeneinander statt miteinander gearbeitet? Wir sollten uns viel stärker auf all die Möglichkeiten konzentrieren, die wir doch haben. Ich bin der Meinung: Wer sich nur mit möglichen Problemen beschäftigt, bekommt sie auch. Wer nach Lösungen sucht und sie diskutiert, bekommt Lösungen“, sagte Madsen. Er verwies dabei auf sein Heimatland Dänemark, dass Deutschland in Sachen entschlossenem Handeln einiges voraus habe, wie aktuelle Investitionen in die Aufrüstung der Seestreitkräfte oder die Arbeiten am Fehmarnbeltunnel zeigten. Auch Schleswig-Holstein könne derartige Leistungen leisten, das Land mit seiner maritimen Wirtschaft habe das Potenzial dazu. „Lasst uns mit Euphorie durchstarten!“, forderte Madsen. Dafür gab's kräftigen Applaus von den Gästen.

Kiels Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer klatschte mit, trat aber in seiner Rede – zunächst – ein wenig



auf die Bremse. Natürlich sei es im Grundsatz begrüßenswert, was der Wirtschaftsminister einfordere. Es gebe aber in diesen Zeiten, in denen das größte Land Europas einen Eroberungskrieg gegen das zweitgrößte Land des Kontinents führe und man nach gerade halbwegs überstandener Coronakrise nun mit Klimakrise, Energiekrise und Demokratiekrise konfrontiert sei, so viele Fragezeichen und Unsicherheiten. Dennoch wolle auch er positiv in die Zukunft blicken. Man müsse einfach einmal weiter in die Geschichte zurückblicken, einhundert Jahre reichten, um zu erkennen, dass dieses Land schon einschneidende Zeitenwenden erlebt und erhebliche Krisen überstanden habe. „Wussten Sie, dass die Reichsmark im Oktober 1922 nur noch ein Tausendstel ihres Wertes vom August 1914 hatte“, fragte Kämpfer mit Blick auf die Untergangsstimmung, die manche angesichts der aktuellen Inflationsrate von etwa 7,5 Prozent verbreiten. Solche Vergleiche würden helfen, positiv nach vorn zu blicken, zumal Kiel und Schleswig-Holstein mit ihrer Infrastruktur gut aufgestellt seien und die Weichen für die Zukunft gestellt hätten.

Nach den Reden wurde das Büfett eröffnet. Labskaus und Roastbeef waren lecker. Zum Plausch und bisweilen auch zur Analyse der am Rednerpult vorgetragenen Worte ging es schnell wieder raus auf die Terrassen, denn dort ließ sich der Rest des lauen Sommerabends am besten genießen. (mh) 🍷



Prof. Bastian Gruschka
Professor für „Maritime Technology“ an der Hochschule Bremen und seit Juni dieses Jahres Vorstandsvorsitzender des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN)

Ich freue mich darüber, das MCN mit seinen fast 400 Mitgliedern bei den aktuellen Herausforderungen zu unterstützen und mitzuhelfen, die maritime Wirtschaft, die Wissenschaft und die Politik in den fünf Küstenländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein weiter zu vernetzen. Wir wollen die Zusammenarbeit in der Branche weiter stärken, Förderprojekte mit passenden Unternehmen zusammenbringen, Kooperationen fördern, bei der Suche nach Innovationspartnern unterstützen und Kontakte in die maritime Branche vermitteln. Während der Pandemie war das alles natürlich nur sehr eingeschränkt möglich. Wie sehr allein der Schiffbau und seine Zulieferungen durch die Corona-Maßnahmen blockiert wurden, ist ja weithin bekannt. Als die Branche zu Beginn dieses Jahres gerade wieder Fahrt aufgenommen hatte, kam mit dem Krieg in der Ukraine der nächste Schlag ins Kontor. Fast alle Unternehmen spüren natürlich jetzt die Folgen der Sanktionen, angefangen von Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Rohstoffen bis hin zu den drastisch steigenden Energiepreisen. Umso wichtiger ist jetzt der Zusammenhalt. Alleine wird keines der fünf Küstenländer mit seiner maritimen Wirtschaft künftig bestehen können. Die Branche hat schon viele Stürme überstanden, sie hat trotz der aktuellen Situation ein enormes Zukunftspotenzial, das aber nur gemeinschaftlich ausgeschöpft werden kann. Wir vom Maritimen Cluster Norddeutschland wollen sie dabei tatkräftig unterstützen. 🍷

Statements



Thomas Rust
Senior Consultant, Ramboll Deutschland GmbH

Als internationales Ingenieur-, Architektur- und Managementberatungsunternehmen mit 17.000 Beschäftigten entwickeln wir Lösungen unter anderem in den Bereichen Transport und Infrastruktur, Wasser, Energie, Umwelt und Gesundheit. Da mein Schwerpunkt die Hafenplanung aus Sicht des Ingenieurs und Betriebswirts ist und ich überall dort tätig bin, wo maritime Logistikketten zusammenlaufen, erlebe ich seit 12 Jahren das extreme Auf und Ab der Branche hautnah. Es wäre absurd, davon zu sprechen, dass wir Profiteure der Krise seien, aber es ist in der Tat so, dass unsere Leistungen in chaotischen Zeiten wie dieser besonders gefragt sind. Wenn der Schiffbau schwächelt, Lieferketten massiv gestört sind und alle verunsichert sind, suchen die Entscheider der maritimen Wirtschaft mehr denn je nach rettenden Lösungen – und da kommen wir ins Spiel. Umso wichtiger ist gerade in Krisenzeiten die Kommunikation, der Austausch. Dafür ist eine Veranstaltung wie der maritime Sommertreff wie geschaffen. Ich bin beruflich wie privat ein leidenschaftlicher Netzwerker – und deshalb auf dieser wunderbaren Veranstaltung genau richtig. 🍷



Doris Roloff
Referatsleiterin Technologie-Politik und -Transfer im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, SH
Ich bin zwar seit 35 Jahren im Kieler Wirtschaftsministerium tätig, aber erst seit neun Monaten als Referatsleiterin, deshalb ist der diesjährige maritime Sommertreff eine Premiere für mich. Angesichts der aktuellen weltweiten Krise bin ich positiv überrascht, dass die Stimmung in der Wirtschaft Schleswig-Holsteins besser ist, als zu erwarten wäre. In meiner täglichen Arbeit – mit sieben Kolleginnen und Kollegen initiiere und fördere ich Projekte, die Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zusammenbringen – und auch in den Gesprächen hier auf dem Sommertreff spüre ich eine enorme Bereitschaft, in die Zukunft zu investieren. Als das größte Problem sehen alle ein lange bekanntes: den Fachkräftemangel. Natürlich haben wir auch eine Energiekrise, aber wir arbeiten derzeit gemeinsam mit der Wirtschaft und der Wissenschaft intensiv an Lösungen. Insbesondere im Hinblick auf die erneuerbaren Energien gilt es, alle technologischen Potenziale auszuschöpfen. Im kommenden Winter kann es eng werden, denn so kurzfristig können die Maßnahmen nicht greifen, jedoch bin ich, was die mittel- und langfristige Wirkung angeht, guter Dinge. 🚢



Lasse Lange
Geschäftsführender Gesellschafter KYC Hospitality GmbH,
der neue Betreiber des Hotels Kieler Yacht-Club
Ich freue mich, dass wir die Gäste des Maritimen Sommertreffs in unserem Haus empfangen durften. Ich denke, diese Adresse mit ihrer fantastischen Lage an der Förde und der langen Tradition des weltweit einzigen kaiserlichen Yacht-Clubs ist der perfekte Ort für eine solche Veranstaltung. Ich bin sicher: Viel weitere werden folgen, denn dieses Haus, das wir nach zwei Jahren Leerstand im Frühjahr übernommen und im Sommer mit neuem Konzept eröffnet haben, bietet einzigartige Möglichkeiten – für Gesellschaftern und Segler, aber auch für Touristen, die dort nächtigen wollen, wo Kiel am schönsten ist. Vielleicht meine wichtigste Botschaft: Für die Berührungsängste, die viele Menschen in der Vergangenheit mit dem Hotel Kieler Yacht-Club hatten, gibt es keinen Grund mehr. Bei uns sind alle Menschen willkommen – so wie es auch der Philosophie des Segelsports entspricht. Wenn demnächst noch das Restaurant 'Ahoi' von Steffen Henssler bei uns eröffnet, wird dies den familiären Charakter des Hauses zusätzlich unterstreichen. 🚢



Axel Weihe
Chef des Planungs- und Ingenieurbüros mit eigener Fertigung, Weihe GmbH

Die Auswirkungen der Coronapandemie haben wir heftig zu spüren bekommen, den schlimmen Krieg in Europa mit seinen ganzen Begleiterscheinungen glücklicherweise kaum. Abgesehen von den drastisch gestiegenen Energiepreisen natürlich. Dennoch stehen wir vor neuen Herausforderungen. Wir bieten industrielle Systemlösungen im Anlagenbau und in der Motorenperipherie an, wobei unsere Kernkompetenz traditionell in der Fertigung von Abgassystemen im Bereich der Dieselmotoren liegt. Seitdem die Motorenhersteller gesetzlich dazu verpflichtet sind, mehr Eigenverantwortung für die Abgasreinigung zu übernehmen, haben wir natürlich Marktsegmente verloren. Also galt es, neu zu denken: Wo können wir unsere Kompetenz als Unternehmen mit kompletter Wertschöpfung von der Entwicklung über die Produktion mit eigener hoch-zertifizierter Schweißerei bis zur Übergabe einer Anlage an die Industrie einbringen? Eine zufällige Begegnung mit einer Münchner Firma, die aus Abwärme Strom erzeugt, brachte die Lösung. Seit einigen Jahren sind wir Industriepartner dieses auf Wärmerückgewinnung spezialisierten Unternehmens, fertigen Komponenten und übernehmen den Zusammenbau der Anlagen. Eine weitere Herausforderung steht uns jetzt bevor: die Produktion in größeren Serien, was wir bisher nie gemacht haben. Noch bauen wir 40 Anlagen im Jahr, für 2023 sind bereits 120 geplant. Hinzu kommt: Für diese Mengen brauchen wir u. a. weitere qualifizierte Konstruktionsmechaniker. Auch wenn wir selbst ausbilden und die Agentur für Arbeit exzellent unterstützt, ist es heutzutage äußerst schwierig, junge Menschen für diese Tätigkeit zu gewinnen. Ich bin gespannt, was die Zukunft bringt! 🚢



Dr. Ulf Kämpfer
Oberbürgermeister der Stadt Kiel

Wir erleben derzeit eine Fülle von Krisen – weltweit. Aber Kiel, Schleswig-Holstein und die maritime Wirtschaft haben in ihrer Geschichte schon so vieles gemeistert, dass ich an eine positive Zeitenwende glaube. 🚢



Claus Ruhe Madsen
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus SH

Schleswig-Holstein und seine maritime Wirtschaft haben das Potenzial, Krisen zu meistern und Herausforderungen zu bewältigen. Voraussetzung dafür sind der Glaube daran und gemeinsames Handeln. 🚢

Alle Statements wurden während der Veranstaltung von **Michael Hotze** aufgeschrieben.



Foto: © Johannes Maria Schlorke / archaeomare e.V.

Bergung eines „Geisternetzes“ vor der Kreideküste von Rügen

Umwelt

Schiffswracks

Maritime Schutzgüter und Indikatoren für den Meeresmüll

Versunkene Schiffe aller Epochen sind wichtige Zeugnisse für die Unterwasserarchäologie und Schiffahrtsgeschichte. Nach ihrem Untergang werden sie durch die vielfach guten Erhaltungsbedingungen in den Meeren wie eine Zeitkapsel bewahrt. Wir erhalten durch ihre Konstruktion wichtige Informationen zum damaligen Stand der Technik. Ladungsgüter und Inventar geben Aufschluss zum Seehandel, zu Fahrtrouten und zum Leben der Seeleute an Bord.

Schiffswracks als archäologischen Fundstellen werden meist durch die Denkmalschutzgesetzgebungen der Küstenländer und auch durch die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser geschützt. Die 2002 verabschiedete Übereinkunft wurde bislang von 64 Staaten ratifiziert, allerdings nicht von Deutschland. Neben ihrer Bedeutung als kulturelle Schutzgüter besitzen Schiffswracks auch eine wichtige Funktion als Habitate. Als künstliche Riffe werden sie von der Meeresfauna und -flora be-

siedelt. Ihr Erhalt hängt auch vielfach von geologischen und klimatischen Prozessen ab. Gerade in den letzten Jahren sind die archäologischen Fundplätze am Meeresgrund Gegenstand interdisziplinärer Forschungen geworden.

Schiffswracks an Nord- und Ostsee

In diesem Zusammenhang wurde auch die Müllproblematik in und an Schiffswracks untersucht. In den beiden Weltkriegen wurden in der Ost- und Nordsee zahlreiche Kriegs- und Handelsschiffe versenkt, die als authentische Geschichtszeugnisse und Kriegsgräberstätten betrachtet werden und geschützt sind. Häufig befinden sich in diesen Wracks aber Munition oder Treibstoffe, die durch einen zunehmenden Zerfall der Schiffskörper austreten und zu einer Gefahr für die Umwelt werden. Durch Archivrecherchen kann das Gefährdungspotential meist gut bestimmt werden. Die Bergung dieser Materialien durch Fachfirmen ist aufwendig, teuer und eine große Herausforderung für die Zukunft.

Die Schiffsreste am Meeresgrund sind oft Hindernisse, so dass Strömungen Auskolkungen bewirken, in denen verschiedenartiger Meeresmüll abgelagert wird. Der Charakter eines Wracks als Zeitkapsel wird damit verfälscht. Mit der Methodik der Unterwasserarchäologie lassen sich diese Müllablagerungen aber

durchaus einer zeitlichen Abfolge zuordnen, so dass die Schiffswracks zu einem Indikator für die Vermüllung der Meere werden. Bestimmte Arten des Meeresmülls konnten bei den Forschungen dabei in hoher Konzentration festgestellt werden.

Geisternetze

In verschiedenen Projekten erfasste archaeomare e.V. – Institut für marine und maritime Forschung e. V. in Kooperation mit dem Deutschen Meeresmuseum in Stralsund Meeresmüll an Schiffswracks. Gefördert von der Schweizer Drosos Stiftung, fand von 2013 bis 2014 eine erste Erfassung von so genannten „Geisternetzen“ vor der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns statt. Hauptaugenmerk lag dabei auf Schleppnetzen, die sich an Schiffswracks verfangen haben. Insgesamt wurden 31 Wracks betachtet, von denen 24 massiv mit Netzen überzogen waren. Der Zustand der Netze wurde dokumentiert und sie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Meeresumwelt untersucht. Dabei wurden Schäden an den Wracks erfasst, die Fängigkeit ermittelt und Zerfallsprozesse der Netzmaterialien geprüft. Darüber hinaus wurden einige Netze geborgen, um die Materialien zu analysieren und Strategien zur Beseitigung dieser Müllkategorie zu entwickeln. Die Projektergebnisse wurden dem WWF und anderen Umweltverbänden zur Verfügung gestellt und waren ein wichtiges Initial für zahlreiche weitere Initiativen zur Auffindung und Beseitigung der Geisternetze.

Gefahr für die Tierwelt

Bei den Untersuchungen an den Schiffswracks fiel auf, dass offensichtlich neben den Netzen auch häufig die Bestandteile von Angelgeschirren aus der Freizeitfischerei verloren gingen. In einem vom Umweltbundesamt beauftragten Monitoring-Projekt wurden zwischen 2019 bis 2021 verloren gegangene Angelgeräte an Wracks und Hot Spots der Freizeitfischerei erfasst. Der nachgewiesene Eintrag von Sehnen, Angelködern und Grundbleien war dabei erheblich. In einer Kormorankolonie konnte auch nachgewiesen werden, dass die Vögel die verlorenen Angelköder aufnehmen, aber nicht wieder ausscheiden können. Letztendlich verenden die Tiere an diesen Fremdkörpern. Im Rahmen des Gesamtprojektes konnten 80 Kilogramm Angelköder aus unterschied-



Foto: © Harald Obst / archaeomare e.V.

Dokumentation von verlorenen Angelködern am Wrack des Kutters HANSA

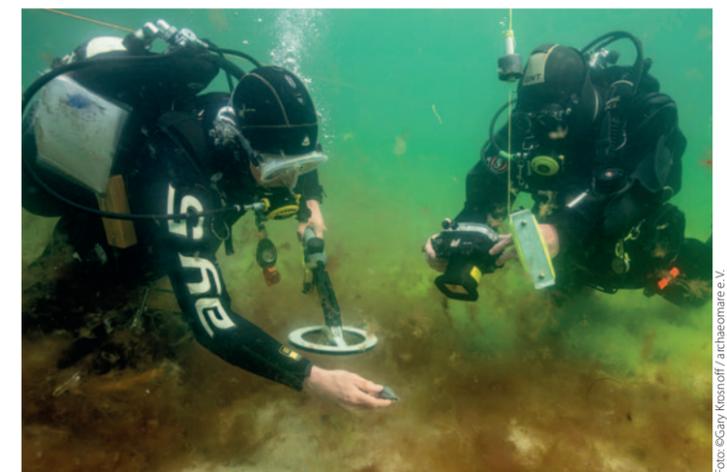


Foto: © Gary Koschnoff / archaeomare e.V.

Erfassung von Wurfgewichten aus der Angelwirtschaft

lichsten Materialien geborgen werden. Mit diesem Projekt wurden für den Ostseeraum erstmalig verlässliche Daten für den Mülleintrag durch die Freizeitfischerei vorgelegt.

Parallel zu Untersuchungen auf See wurde auch eine Wanderausstellung konzipiert, gefördert durch die Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung, die auf die Problematik der verlorenen Fanggeräte der Berufs- und Freizeitfischerei aufmerksam machen soll. 📄

Dr. Thomas Förster
 Fachbereichsleiter und Kurator für Fischerei,
 Meereskunde und Maritimes Kulturgut am
 Deutschen Meeresmuseum



Foto: ©Andreas Laible

Werften

Auf Erfolgskurs

Die Auftragsbücher des Kieler U-Boot- und Marineschiff-Herstellers Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) sind randvoll

Als Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) im Sommer letzten Jahres offiziell mit dem Bau von sechs baugleichen U-Booten vom Typ 212 CD – vier für die norwegische, zwei für die deutsche Marine – beauftragt wurde, bedeutete dies einen Meilenstein für das Unternehmen. Denn mit einem Volumen von rund 5,5 Milliarden Euro war es der größte Auftrag in der Geschichte der Kieler Werft. Der Deal ist zweifellos herausragend, aber nicht der einzige, der TKMS derzeit auf einer Erfolgswelle reiten

Über Thyssenkrupp Marine Systems

Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) mit Hauptsitz in Kiel ist mit rund 6.500 Mitarbeitenden eines der weltweit führenden Marineunternehmen und als Systemanbieter im Unter- und Überwasserschiffbau sowie im Bereich maritimer Elektronik und Sicherheitstechnologie tätig. Das Umsatzvolumen liegt bei 2,1 Milliarden Euro.

Zufriedene Gesichter nach der Übernahme der MV Werften durch TKMS in diesem Sommer (v.l.n.r.):

Reinhard Meyer, Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Oliver Burkhard, CEO TKMS, Ines Scheel, Vorsitzende des Betriebsrats MV Werften, Daniel Friedrich, Bezirksleiter IG Metall Küste, Thomas Beyer, Bürgermeister der Hansestadt Wismar, und Dr. Christoph Morgen, Insolvenzverwalter MV Werften

lässt. Bis weit in die 2030er-Jahre hinein sei das Unternehmen mit weltweiten Aufträgen im Gesamtwert von mehr als 14 Milliarden Euro ausgebucht, heißt es. Auch die aktuellen Zahlen für das dritte Quartal des Geschäftsjahres 2021/2022 können sich sehen lassen. So konnte TKMS den Auftragseingang im Bereich Wartung, Service und Marineelektronik sowie Auftragsweiterungen im Überwasserbereich von 153 Millionen Euro im Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 288 Millionen Euro steigern. Auch der Umsatz lag mit 411 Millionen Euro über dem Vorjahr (396 Millionen Euro).

In diesem Sommer sorgte die Kieler Werft erneut für Schlagzeilen, als die Übernahme der insolventen MV Werften in Wismar bekannt gegeben wurde. Dort will TKMS ab 2024 U-Boote fertigen. In welcher Dimension hängt davon ab, ob der Bund weitere Boote für die Marine bestellt. Das jedoch gilt angesichts der 19 Milliarden Euro, die die Marine aus dem 100 Milliarden Euro umfassenden Sondervermögen der Bundeswehr für bessere Ausrüstung bekommt, als relativ sicher. Vor diesem Hintergrund gibt TKMS die Marschroute für Wismar vor: Je mehr Aufträge, desto mehr Arbeitsplätze. Bei einem Hochlaufen der Produktion im Laufe des Jahres 2024 könnten rund 800 Mitarbeitende eingestellt werden. Bei zusätzlichem Auftragseingang im Überwasserbereich könnte sich diese Zahl auf über 1.500 Mitarbeitende am Standort Wismar erhöhen. „Wir kommen nach Wismar, um Marine Systems, aber auch dem Standort und den Menschen hier eine echte Perspektive zu geben. Schiffbau ist, woher wir kommen und Schiffbau ist, wohin wir gehen wollen“, sagte Oliver Burkhard, CEO von Thyssenkrupp Marine Systems, anlässlich der Vertragsunterzeichnung. (mh)

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de



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

#teamseenotretter





Foto: ©Ines Krieger

Stapellauf der
RoRo-Fähre
TENNOR OCEAN am
20. Juni dieses Jahres



Es war einmal: Volksfest-Stimmung beim Stapellauf des Frachtdampfers ATTO am 12. August 1911 in Flensburg



Foto: ©Ines Krieger

Feierten gemeinsam das Jubiläum: FSG-Geschäftsführer Philipp Maracke (r.) und Lars Windhorst, Gründer und Eigentümer der Tennor-Unternehmensgruppe, zu der die Flensburger Werft gehört

Werften

Von der Förde in die Welt

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft feierte im Juli 150-jähriges Jubiläum

Moderne Schiffe bauen – das macht die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) bereits seit ziemlich genau 150 Jahren. Weil das ein schönes und großes Jubiläum ist, feierte das Traditionsunternehmen dieses Ereignis im Juli mit rund 2.000 Gästen auf dem Werftgelände an der Flensburger Förde. Waren in den Anfangsjahren noch Großsegler mit Eisenrumpf und bald darauf Dampfer absolute Innovationen im Portfolio der FSG, konzentrieren sich die schleswig-holsteinischen Schiffbauer heute u. a. auf CO₂-reduzierende Antriebssysteme. So lief Mitte Juni die RoRo-Fähre TENNOR OCEAN aus der großen

Schiffbauhalle vom Stapel. Und die Fertigung einer weiteren Frachtfähre, bestellt von der australischen Reederei SeaRoad, hat bereits begonnen. Die lange Geschichte der FSG weist eine Vielzahl an Highlights auf. Seit er mit dem wirtschaftlichen Neustart vor zwei Jahren an Bord gekommen sei, beeindruckte ihn der Stolz, mit dem die Mitarbeitenden auf ‚ihre‘ Werft blickten, sagte Geschäftsführer Philipp Maracke im Rahmen der Jubiläumsfeier. „Tagtäglich erlebe ich bei allen, die hier arbeiten, eine tiefe Liebe zum Schiffbau. Mit diesem Rückenwind, da bin ich sicher, können wir der Zukunft mit guten Ideen und hervorragender Arbeit begegnen.“ Angesichts der Herausforderungen, denen sich die maritime Wirtschaft stellen muss, hat er der FSG ein klares Ziel gesetzt: „Wir wollen im Kreis derer, die sich mit nachhaltigen Schiffsbetriebstechniken beschäftigen, die Technologieführerschaft erringen. Die FSG kann vor allem deshalb ihre Stärken ausspielen, weil sie in diesem Bereich schon in der Vergangenheit technologische Pionierarbeit geleistet hat. Die weltweit erste Frachtfähre mit LNG-Antrieb wurde hier entwickelt und gebaut. Auch den ersten Trocken-Scrubber weltweit haben wir eingesetzt.“

Künftig will sich Werftchef Maracke auch um Aufträge der Marine bemühen. „In der 150-jährigen Geschichte der FSG hat der Bau von Marineschiffen immer eine Rolle gespielt. Die größten Schiffe der Bundesmarine, die Einsatzgruppenversorger BERLIN und FRANKFURT

am MAIN, wurden hier konstruiert. Auch die drei im Einsatz befindlichen Flottendienstboote wurden hier entwickelt und gebaut, die Tender ebenfalls“, erläuterte er. „Für unsere Zukunftsstrategie spielt die Marine eine wichtige Rolle.“ (mh)

Über die FSG

Seit der Gründung im Jahr 1872 hat die FSG mehr als 750 Schiffe entworfen und gebaut, darunter tauchende Schwergutfrachter, Seismikschiffe, Well Intervention Vessels, hochmoderne RoRo-Fähren und Schiffe zur strategischen Unterstützung der Marine. Seit 2020 ist die FSG Teil der Tennor-Unternehmensgruppe, deren Gründer und Eigentümer Lars Windhorst ist. Seit 2021 gehört auch die Superyacht-Werft Nobiskrug aus Rendsburg zur FSG-Gruppe.



Logistik-Experten für Ihre Güter

Transporte, Werks- und Warenlogistik aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatisiertes Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen (gefahr guttauglich bis WGK3)
- Konventionelle, z.T. regalierte Blocklagerfläche auf 28.000 m²
- Nationale und internationale Transporte mit 75 eigenen Sattelzugmaschinen (Koffer-, Planenaufleger, Containertransporte)
- Containerdepot / Containerhandlung



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe

Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel,
Fon: 04852/881-0, Fax: 04852/881-199,
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de



Einsatzgruppenversorger FRANKURT AM MAIN im Dock der German Naval Yards

Werften

Über 180 Jahre Schiffbau-Tradition an der Kieler Förde

German Naval Yards – Spezialisten für die Planung und den Bau großer Marineschiffe

Die Geschichte des Unternehmens German Naval Yards reicht bis ins Jahr 1838 zurück. Damals gründeten Johann Schwefel und August Ferdinand Howaldt in Kiel die „Maschinenbau und Eisengießerei Schwefel & Howaldt“. Aus ihr entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten die Ho-

waldswerke-Deutsche Werft GmbH. Ihr Metier: der Überwasserschiffbau.

Die heutige German Naval Yards, Teil der europäischen Gruppe CMN Naval, führt die Schiffbautradition an der Kieler Förde fort, ohne dabei in alten Strukturen zu verharren. Spezialisiert auf die Planung und den Bau großer Marineschiffe wie Fregatten, Korvetten und Offshore Patrol Vessels, will sich die Werft mit smarten Arbeitsprozessen und innovativen Projekten als Vorreiter in der maritimen Wirtschaft etablieren.

Herzstück des Unternehmens ist das imposante, rund 250.000 Quadratmeter große Werftgelände an der Kieler Förde mit seinem 426 Meter langen und 88 Meter breiten Trockendock sowie dem weithin sichtbaren 900-Tonnen-Portalkran. Die Anlage bietet vielfältige Möglichkeiten, um groß angelegte Schiffbauprojekte aus ganz Europa zu verwirklichen.

Nachhaltiges Schiffsrecycling

Hochinteressant und am Puls der Zeit ist ein innovatives Projekt, das die norddeutsche Werft in diesem Sommer in Kooperation mit der Firma Leviathan aus Cuxhaven realisiert hat: Das 41 Meter lange Landungsboot HAGEMANN I wurde nachhaltig nach dem emissionsfreien Konzept von Leviathan zerlegt und zu 100 Prozent recycelt.

Zukunftsweisende Herausforderungen bündelt German Naval Yards auch in der Entwicklung der neuen Korvette SEAGUARD 96. In enger Zusammenarbeit mit der französischen Schwesterwerft CMN Naval wurde damit eine neue Ära im Bereich der High-End-Korvetten eingeläutet.

Die mit Unterkünften für 60 Personen ausgestattete SEAGUARD 96 soll eine Länge 96 Metern und eine Breite von 13,5 Metern haben. Erstmals vorgestellt wurde das neue Korvettendesign vom 6. bis 9. September auf der SMM 2022 in Hamburg. (mh) 



Nachhaltiges Pilotprojekt: Das Landungsboot HAGEMANN I auf dem Weg ins Dock der Kieler Werft, wo es komplett recycelt wurde

Forschungsschiff Polarstern II

Vor fast 40 Jahren war es die Howaldswerke-Deutsche Werft, die das Expeditionsschiff POLARSTERN baute. Nun soll der Forschungsseisbrecher durch die neue POLARSTERN II abgelöst werden. Und die German Naval Yards will sich erneut der Sache annehmen. Gemeinsam mit internationalen Partnern hat sie sich auf die Ausschreibung des Regierungsprojekts beworben. Die 120 Meter lange POLARSTERN II soll mit modernsten Technologien und ressourcensparenden Systemen ausgestattet werden und – wie ihre Vorgängerin – die Polarregionen bereisen, um dort bei Temperaturen von bis zu minus 50 Grad wichtige Daten zum Klimawandel zu sammeln.

DER NOK IST MEHRWERT!

Jährlich 570 Millionen Euro Nutzen* sicherstellen!
Fehlendes WSA Personal jetzt zur Verfügung stellen!

Jede Passage
ist aktiver Umweltschutz!

*Ergebnis der Studie „Volkswirtschaftlicher Nutzen des Nord-Ostsee-Kanals“ des Instituts für Weltwirtschaft (IfW)

 Initiative
KIEL-CANAL
www.initiative-kiel-canal.de



Piening Propeller 

YOUR PARTNER FOR HYBRID SOLUTIONS

Design and Manufacturing of complete Propulsion Systems
with Fixed-Pitch Propeller or PCP > 800 mm Ø



 EPTechnologies
Energy Power Technologies

info@piening-propeller.de

Bei jedem Wetter auf
Nord- und Ostsee im Einsatz:
Die Seenotretter





Foto ©DGzRS - Die Seenotretter / Steven Keller

Schifffahrt

Drei Schiffbrüchigen vor Travemünde das Leben gerettet

Schiffbrüchige aus Seenot retten, Menschen aus Gefahren befreien, Verletzte und Kranke versorgen: Die Seenotretter sind auf Nord- und Ostsee klar zum Einsatz – rund um die Uhr und bei jedem Wetter. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist einer der modernsten Seenotrettungsdienste der Welt und verfügt über rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote. Sie finanziert ihre Arbeit ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge

[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)



Es ist Sonntagabend. Patrick Morgenroth sitzt entspannt auf der Couch, als er von der Rettungsleitstelle See der DGzRS alarmiert wird. Er und vier weitere freiwillige Seenotretter der Station Travemünde machen sich sofort auf dem Weg zum Seenotrettungsboot. Bereits nach wenigen Minuten laufen sie aus – Kurs Travemünder Kurstrand. „Es hieß, dass jemand von Land aus Hilferufe auf See gehört hat“, berichtet Morgenroth. „Wir sind mit Höchst-

geschwindigkeit in die Richtung gelaufen, aus der die Rufe vermutet wurden.“ Während er das Seenotrettungsboot durch die Dunkelheit steuert, suchen seine Kollegen die Ostsee ab. Ihre Suchscheinwerfer schwenken koordiniert in alle Richtungen, so wie sie es oft trainieren.

In der Rettungsleitstelle See ist die Lage trotz aller Professionalität und Routine angespannt. Ein Anrufer hatte über die mutmaßliche Notlage vor Trave-

münde informiert. Inzwischen bestätigt auch ein Streifenwagen der Polizei die Rufe – doch wer Hilfe benötigt und wo genau, das sind die entscheidenden offenen Fragen. Da melden die freiwilligen Seenotretter Sichtkontakt. „Das werden wir sicher nie vergessen“, sagt Patrick Morgenroth später dazu. „Alles war finstern und auf einmal schauen uns drei Menschen aus dem Wasser an, mit Panik in den Augen.“ Über die Bergungspforte holen die Seenotretter behutsam drei Männer an Bord, alle um die 30 Jahre alt. Sie sind stark unterkühlt und können sich kaum bewegen. Sofort werden sie medizinisch versorgt.

Über die Seenotretter

Die DGzRS ist zuständig für den maritimen Such- und Rettungsdienst in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben hält sie rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote auf 55 Stationen zwischen Borkum im Westen und Usedom im Osten einsatzbereit – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. Jahr für Jahr fahren die Seenotretter mehr als 2.000 Einsätze, koordiniert von der deutschen Rettungsleitstelle See, dem Maritime Rescue Co-ordination Centre Bremen der DGzRS (MRCC). Die gesamte unabhängige und eigenverantwortliche Arbeit der Seenotretter wird ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert, ohne Steuergelder. Seit Gründung der DGzRS 1865 haben ihre Besatzungen annähernd 86.000 Menschen aus Seenot gerettet oder drohenden Gefahren befreit. Schirmherr der Seenotretter ist der Bundespräsident.

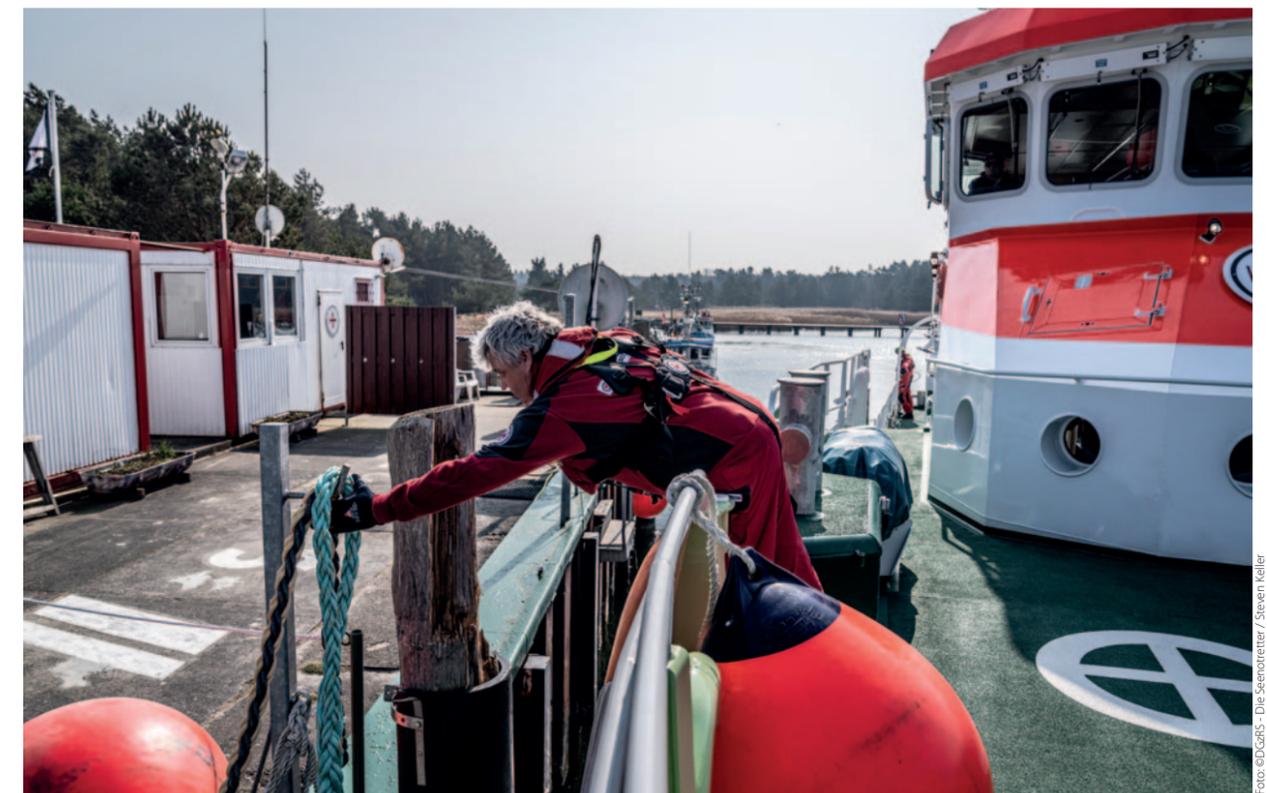


Foto ©DGzRS - Die Seenotretter / Steven Keller

Die Männer berichten, dass ihr Angelboot nur wenige Hundert Meter vor dem Strand gekentert und gesunken ist. Etwa eine halbe Stunde seien sie im Wasser gewesen. Das misst zum Unglückszeitpunkt gerade einmal 13 Grad Celsius. Warum das Boot trotz ruhiger See kenterte, ist unklar. Am Anleger der Nordfähre übergeben die Seenotretter die Geborgenen an den Landrettungsdienst. Alle drei Angler kommen in ein Krankenhaus, wo sie zur weiteren Betreuung stationär aufgenommen werden.

Die freiwilligen Rettungsleute machen danach das Seenotrettungsboot wieder klar für den nächsten Einsatz. „Wir sind vieles gewohnt“, fasst Patrick Morgenroth den Abend zusammen. „Doch so eine lebensgefährliche Situation erleben auch wir glücklicherweise nicht oft.“ 🚤

Patrick Testa-Kreitz,
Die Seenotretter – DGzRS



Foto: ©DGzRS - Die Seenotretter / Steven Keller

Seenotretter*in werden

Wer in der Nähe einer Rettungsstation lebt und arbeitet und Lust auf Ehrenamt hat, dem sei die „Bewerbung“ als ehrenamtlicher Seenotretter empfohlen. Maritime Kenntnisse sind natürlich von Vorteil, aber nicht erforderlich. Nur seekrank sollte man vielleicht nicht werden. Die SAR-Dienst-spezifische Ausbildung erhält man in der Freizeit.

Fest angestellt werden übrigens Inhaber*innen von technischen oder nautischen Patenten. Auch sie werden zu Seenotrettern weitergebildet. Praktika und Bundesfreiwilligendienst sind allerdings wegen der sehr spezifischen Aufgabenstellung bei der DGzRS nicht möglich!



Foto: ©DGzRS - Die Seenotretter / David Hecker

Danke schön!

Zick geht von Bord

26 Jahre war er für die Seenotretter tätig. Seit 2010 war er unser Ansprechpartner im Informationszentrum Schleswig-Holstein für die Seenotretter in Laboe. Nun geht Holger Zick in den wohlverdienten Ruhestand

Von „win-win-Situationen“ habe ich erst viel später gehört. Aber das wir mit den Seenotrettern eine solche hatten und haben, das war mir schon immer klar. Wenn ich bei Holger Zick anrief, um zu klären, ob die Seenotretter wieder bei der Tombola des Maritimen Sommertreffs dabei sein könnten, dann war die Antwort „kott un bünnig“. „Ja. Wann?“

Seit 2010 war Holger Zick für uns der Repräsentant der DGzRS, unser Ansprechpartner für die Tombola. Die Deerns und Jungs mit den roten T-Shirts haben immer unser Personal bei dem Verkauf der Lose unterstützt. Holger Zick hat jedes Jahr dafür gesorgt, dass der Seenotrettungskreuzer BERLIN vor dem Hotel Kieler Yacht Club festmachte. Dass wir Gäste an Bord der VORMANN JANTZEN in Heiligenhafen bringen durften. Die vor allem mit der Wasserkanone bei bestem Wetter eine Menge Spaß hatten! Mit Holger Zick haben wir die Tombola-Erlöse noch immer am Abend des Sommertreffs ausgezählt. In diesem Jahr gab es aus Zeitgründen keine Tombola,



Foto: ©Beate Zoellner

Ein Bild aus den Anfängen unserer Zusammenarbeit vor 12 Jahren, aufgenommen auf der BERLIN

„nur“ eine Sammlung. Die hat eine Summe von exakt 2.629,73 Euro für die Kasse der Seenotretter gebracht, das war nicht schlecht!

Von Holger Zick – auch nach dreizehn Jahren des Kennens sind wir immer beim korrekten „Sie“ geblieben – müssen wir uns jetzt verabschieden. Aber sicherlich werden wir uns irgendwann auf unser beider Lieblingsinsel Föhr mal wieder an der Promenade über den Weg laufen. Und vielleicht nehmen wir uns dann genau so freundschaftlich in den Arm wie auf dem Sommertreff 2022. 🚤

Für das UBS-Team: Maren Schümann

Energiehub Brunsbüttel – der Standort für grüne Energien



 Brunsbüttel Ports GmbH

www.brunsbuettel-ports.de

CONSIST
Business Information Technology

VHT
Service GmbH

Cyber Security an Bord



Lassen Sie das IT-Sicherheitsniveau Ihres Schiffes von unseren Experten testen!

Quick-Check-Infos unter info@consist.de

VHT (Verein Hanseatischer Transportversicherer e. V.) Service GmbH,
Consist Software Solutions GmbH

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE MARITIME BRANCHE



www.schiffundhafen.de

Schiff & Hafen
Ship & Offshore
New Ships

Nachhaltigkeit

Meeresschutz und Wassersport



Foto: © Adobe Stock - Romob Tavanti

Sicher gehören Freizeitsportler eher zu den "kleinen Fischen", was die Verschmutzung der Meere angeht. Aber auch sie können durch nachhaltiges Verhalten an Land und auf dem Wasser zur Reduzierung der Meeresverschmutzung beitragen. Unser Blick auf Studien, Tipps und jede Menge guter Ideen

Fast jede Tier- und Pflanzenart, die im Meer lebt, ist von Plastikverschmutzung betroffen. Das ist eines der Ergebnisse einer 2022 vom World Wide Fund For Nature (WWF) veröffentlichten Studie über die Auswirkungen von Plastikverschmutzungen in den Ozeanen. Auch an Nord- und Ostsee geht das Thema nicht vorbei.

In der Nordsee landen laut Naturschutzbund Deutschland (NABU) jährlich rund 20.000 Tonnen Müll. Auf 100 Metern Küstenlinie liegen bis zu 712 Müllteile herum. Die Ostsee führt laut einer Studie des GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel mit 230 Partikeln pro Kubikmeter sogar die Liste der europäischen Meere mit der höchsten Mikroplastikbelastung in Europa an – deutlich mehr als das Mittelmeer mit 112 Partikeln pro Kubikmeter.

Neben Kreuzfahrtschiffen und gewerblicher Großschifffahrt gehören Freizeitwassersportler sicher nicht zu den größten Verursachern von Meeresverschmutzung. Doch auch sie können aktiv dazu beitragen, dass der Müllberg auf dem Meeresboden nicht größer wird. Das Motto: Müll, der gar nicht erst an Bord kommt, kann später auch nicht ins Meer gelangen. Da der Müll im Meer laut NABU zu 75 Prozent aus Kunststoffen besteht, liegt hier ein Hauptaugenmerk. Plastik benötigt zudem Jahrzehnte, um – wenn überhaupt – nach und nach zu zerfallen (s. Kasten S. 72).



Foto: ©NABU / Iris Barthel

20.000 Tonnen Müll landen jährlich in der Nordsee, so der NABU Deutschland. Und immer wieder wird einiges davon an den Stränden angelandet

Nachhaltigkeit ... in der Kombüse

Ein sinnvolles Müllmanagement beginnt beim Einkauf für die Verpflegung an Bord. In etlichen Städten gibt es bereits Unverpackt-Läden, in denen die Lebensmittel lose verkauft werden. Kombiniert mit einem auf den Kombüsenplatz abgestimmten Lagerungssystem – zum Beispiel in wasserdichten und gut stapelbaren Behältnissen – ist das schon einmal ein guter Anfang. Gut geeignet sind zum Beispiel Nudeln, Reis und getrocknete Hülsenfrüchte. Ergänzt mit frischem Obst und Gemüse, das bei einem Stopp

So langlebig ist Müll

Müll verrottet unterschiedlich schnell. Eines haben jedoch alle Arten von Müll gemeinsam: Sie sind äußerst langlebig – selbst dann, wenn es sich um organisches Material handelt. Eine Orangenschale braucht zum Beispiel bis zu drei Jahre.

Angelschnur:	600 Jahre
Plastikflasche:	450 Jahre
Getränkedose:	200 Jahre
Styroporbecher:	50 Jahre
Plastiktüte:	20 Jahre
Zigarettenkippe:	5 Jahre

Angegeben ist die Zersetzungszeit im Meer. Quelle: Statista/NABU

an Land gekauft werden kann, wird daraus schnell ein leckeres Essen. Wer jetzt noch für den Einkauf zwischendurch eine mehrfach nutzbare Tüte und ein Obstnetz an Bord hat, vermeidet auch hier zusätzlichen Plastikmüll. Beides nimmt zudem kaum Platz in Anspruch – sich ansammelnder Müll hingegen schon.

Um Kunststoffe zu vermeiden, setzen viele Wassersportler auf Lebensmittel in Dosen – und die gehen dann auf Langfahrten häufig wegen des hohen Platzverbrauchs einfach über Bord. Plastik ist dann zwar nicht das Problem, doch neben der Verschmutzung der Meere ist die Verletzung der Meerestiere ein wichtiger Aspekt des Meeresschutzes. Und da gehören Dosen neben Schnüren und Tüten jeder Art zu den schnell lebensgefährlich werdenden Fallen für Wasservögel und Lebewesen unter der Wasseroberfläche.

Übrigens: Auch „Biomüll“ sollte niemals einfach über Bord geworfen werden. Abgesehen von den Spritzgiften, die häufig in den Schalen stecken, braucht zum Beispiel auch eine Bananenschale bis zu zwei Jahre, bis sie verrottet ist.

... bei Abwasch, Körperpflege,

Zum klar erkennbaren Plastik kommt das Mikroplastik, das für unser Auge kaum sichtbar ist und sich zum Beispiel gern in Duschgels, Cremes, Putz- und Spülmitteln versteckt. Hinweise wie „ohne Mikroplastik“ und „biologisch abbaubar“ auf Verpackungen bieten schnelle Orientierung. Auch wenn Trockenshampoo vielleicht nicht jedermanns Sache ist: Da Hersteller in den vergangenen Jahren verstärkt auf Nachhaltigkeit setzen und ihre Produkte entsprechend weiterentwickeln, muss niemand fürchten, dass die so gekennzeichneten Angebote nicht trotzdem die erwünschte Wirkung erzielen. Im Bereich der Waschmittel gibt es sogar inzwischen Alternativen, die überwiegend oder ganz aus pflanzlichen Bestandteilen wie Wurzeln, Blättern und Schalen bestehen.

... Sonnenschutz,

Besonders bei Sonnenmilch spielen neben Mikroplastik auch andere Inhaltsstoffe eine große Rolle. So haben Studien gezeigt, dass bestimmte Stoffe – genannt werden hier meist Oxybenzon, Butylparaben,



Foto: ©Hubbe Stock - Press609

Sekundäres Mikroplastik entsteht beim Zerfall größerer Kunststoffteile im Verwitterungsprozess beispielsweise durch Wellenbewegung und Sonneneinstrahlung

Octinoxat und 4-Methylbenzyliden-Campher – für Meerestiere und den Zustand unserer Meere grundsätzlich schädlich sind. In einigen Ländern sind Produkte mit diesen Inhaltsstoffen, die häufig in Sonnenschutzprodukten enthalten sind, sogar verboten. Ohne diese Stoffe kommen zum Beispiel die mineralischen Sonnencremes aus. Dass sie häufig einen leichten weißen Film auf der Haut hinterlassen wird angesichts verschmutzter Meere schnell zu Nebensache.

... Kleidung

Mikroplastik befindet sich übrigens nicht nur in Verbrauchsmitteln. Es existiert auch in einigen Kleidungsstücken – leider häufig in solchen, die aufgrund ihrer Eigenschaften besonders gern von (Wasser)Sportlern genutzt werden. Studien zufolge stammen sogar rund 35 Prozent des Mikroplastiks in den Meeren aus synthetischen Textilfasern. Nicht einmal eine Kläranlage schafft es, die winzigen Faserpartikel, die sich beim Waschen lösen, herauszufiltern. Gleiches gilt für Mikrofaser-Handtücher. Kleidung und andere Utensilien aus Baumwolle, Leinen und anderen Naturstoffen können hier eine Lösung bieten. Auf dem Markt sind zudem bereits etliche Alternativen für jede Art von Wassersport, darunter Neoprenanzüge auf Basis von nachwachsenden Rohstoffen und nachhaltige Surf Boards.

Wer auf die Fleece-Jacken und andere synthetische Funktionskleidung nicht verzichten möchte, kann auch auf spezielle Waschbeutel setzen. In denen sollen die Fasern hängen bleiben, so dass sie nicht in den Wasserkreislauf gelangen und nach der Wäsche separat entsorgt werden können.

... und beim Landgang

Auch wenn das mit Sicherheit der schönste Teil ist: Wassersportler sind nicht nur auf dem Wasser unterwegs. Auch an Land können sie jedoch durch nachhaltiges Verhalten zum Wasserschutz beitragen – angefangen bei der fachgerechten Müllentsorgung beim Landgang. Wer schon an Bord trennt, macht es sich einfacher. Ein durchdachtes Müllmanagement lohnt sich also in jedem Fall. Segler, die Platzaufwand

Tipps im Überblick

1. Sonnenmilch ohne Oxybenzon, Butylparaben, Octinoxat und 4-Methylbenzyliden-Campher
2. schadstofffreie Kleidung
3. mehrfach nutzbares Aufbewahrungssystem für Lebensmittel statt Einmalverpackungen
4. Müll nicht ins Meer entsorgen – auch keinen Biomüll
5. biologisch abbaubare/mikroplastikfreie Duschgels, Cremes, Putz- und Spülmittel nutzen

Kompetenz in Sachen Meer

und Geruchsbelästigung scheuen, finden auf dem Markt inzwischen unter anderem Müllsysteme, die an der Reling befestigt werden können.

Im Winter spielt zudem die nachhaltige Bootspflege eine große Rolle. Auch hier können Wassersportler bewusst auf biologisch abbaubare Reinigungsmittel setzen. Ein großes Thema für Segler ist auch das Antifouling. Ein entsprechender Anstrich soll das Boot schützen und so möglichst lange erhalten – grundsätzlich ist eine solche Maßnahme also nachhaltig. Weniger nachhaltig sind jedoch häufig die Inhaltsstoffe der entsprechenden Farben, denn die meisten Antifouling enthalten umweltschädliche Biozide, die spätestens bei der nächsten Fahrt ins Wasser gelangen können. Auch in diesem Bereich gibt es bereits Anbieter für umweltfreundliche Varianten. (ivo) 

Gute Ideen

... zum Thema Nachhaltigkeit zum Meeresschutz gibt es viele. Wir haben eine Auswahl von Projekten und Initiativen aus und in Schleswig-Holstein und Hamburg zusammengestellt:

Produktideen rund um plastikfreie Produkte und Aktionen gegen Plastikmüll des Vereins „Küste gegen Plastik“ aus Niebüll:

www.replaceplastic.de/andersmacher,

www.kueste-gegen-plastik.de/aktionen

Flensburger Projekt zu Mikroplastik in Nord- und Ostsee: www.weniger-ist-meer.com

DIY-Box zum Thema plastikfreier Alltag vom

BUND-Landesverband Schleswig-Holstein:

www.bund-sh.de/biomare-diy-box

Digitale und analoge Angebote für den Schutz von Nord- und Ostsee vom OCEA Summit Kiel:

www.ocean-summit.de

Innovatives Projekt aus Kiel zur Reinigung der Meere mithilfe von alten Haaren:

www.fettfresshair.de

Dänische NGO, die kostenloses Paddeln für alle bietet, die währenddessen Müll einsammeln – auch in Hamburg: www.greenkayak.org

Übersicht über ausgezeichnete Sportboothäfen, Strände und Badestellen an Binnenseen:

www.blaue-flagge.de



Wasserfreizeit

Kajak ist nicht gleich Kajak

Schnell und kippsicher, wendig und richtungsstabil, leicht und robust – die Ansprüche an Kajaks sind vielseitig. Schnell wird klar: Kajak ist nicht gleich Kajak

Wer die Eigenschaften eines Padelbootes einschätzen will, dem bietet unter anderem ein Blick auf Bootsform und Material erste Anhaltspunkte. Geschwindigkeit, Stabilität und Wendigkeit – das sind drei Eigenschaften, auf die sich unterschiedliche Rumpfformen auswirken.

Was die Schnelligkeit jedes Bootes und damit auch eines Kajaks betrifft, gilt der Grundsatz: Umso weniger Wasserwiderstand das Gefährt bietet, desto schneller kann es fahren. Aber was reguliert den Wasserwiderstand?

Zunächst einmal das **Material**. Die meisten Kajaks, die im Handel angeboten werden, sind aus Glasfaser oder Polyethylen (PE). Glasfaser-Boote werden aus

Matten gefertigt, die aus sehr dünnen Glasfasern bestehen und mit Gelcoat überzogen werden. PE-Boote bestehen aus einem Kunststoff-Granulat. Gelcoat hat weniger Reibungsverlust im Wasser, macht ein Boot also schneller. Der Nachteil: Glasfaser-Boote sind deutlich stoßempfindlicher und haben daher schnell Schäden, die dann zum Beispiel mit Gelcoatspachtel, einer speziellen Reparaturpaste, repariert werden müssen. PE-Boote sind aufgrund ihres höheren Wasserwiderstandes zwar langsamer, aber deutlich robuster. Sie verzeihen es auch, wenn sie beim Anlanden am Strand mal über einen Stein schrabben. Neben PE- und Glasfaser-Booten gibt es noch Holzkajaks, Faltkajaks aus einem stoffumspann-

MARITIME
Consulting Group

www.maritime-consulting-group.de



Entscheidend, um auch kurz vor dem Kentern das Boot noch mit der passenden Technik wieder aufzurichten: die hohe Endstabilität.

ten Holzgestell sowie aufblasbare Kajaks aus Kunststoff. Der zweite entscheidende Aspekt, wenn es um die Schnelligkeit geht, ist die **Rumpfform**. Hier geht es darum, welche Art Rumpf wieviel Wasserwiderstand erzeugt. Am Surf-Ski – einem sehr schnellen Sit-on-Top-Kajak – ist gut zu erkennen, welche Rumpfform ein Boot schnell macht. Surf-Skis und viele Seekajaks haben einen runden Rumpf, der an Bug und Heck zu einer V-Form zuläuft. Diese Rumpfform bietet nicht nur besonders wenig Wasserwiderstand. Sie ermöglicht es auch, dass das Boot im Fall einer Kenternung gut rollen kann. Es ist jedoch auch eher wackelig. Behäbigeren Kajaks, die besonders Anfängern deutlich mehr Stabilität bieten, haben häufig einen abgeflachten Rumpf. Der Knick-Spant-Rumpf schließlich bietet eine höhere Endstabilität als der abgeflachte Rumpf, lässt sich jedoch nach einer Kenternung

schlechter Rollen („Grönländerrolle“) als der runde Rumpf. Abgesehen vom Wasserwiderstand spielt die **Länge** des Bootes eine wichtige Rolle: Kurze Boote – zum Beispiel die wendigen Kajak-Polo-Boote – haben eine geringere sogenannte Rumpfgeschwindigkeit als zum Beispiel ein über fünf Meter langes Seekajak. Treten ein Polo-Kajak und ein Seekajak zu einem Rennen an, wird das Polo-Kajak voraussichtlich den Kürzeren ziehen, da seine Maximalgeschwindigkeit deutlich geringer ist.

(Nicht nur) eine Sache der Balance

Bei der Stabilität eines Kajaks wird zunächst zwischen der Anfangs- und der Endstabilität unterschieden. Von einer hohen Anfangsstabilität ist die Rede, wenn



Zwei Kajaks, zwei Bootstypen: Sit-on-Top-Kajak (l.) neben Seekajak mit Cockpit.

das Boot stabil im ruhigen Wasser liegt. Die Endstabilität ist hingegen die Stabilität, die ein Boot in Wellen aufweist. Ein Boot mit geringer Anfangsstabilität und hoher Endstabilität fühlt sich beim Einstieg am Steg wackelig an, lässt sich aber mit etwas Übung sicher durch Wellen steuern. Für diese Parameter ist wieder die **Rumpfform** entscheidend. Während breite Wanderkajaks mit einem flachen Rumpf eine sehr hohe Anfangsstabilität haben und schmale Seekajaks mit einem runden/v-förmigen Rumpf erst einmal recht wackelig wirken, verhält es sich bei der Endstabilität genau andersherum. Mit der richtigen Paddeltechnik lässt sich ein Seekajak aufgrund seiner Rumpfform auch kurz vorm Kentern gut noch wieder aufrichten – ähnlich wie ein Stehaufmännchen-Spielzeug, das selbst aus größter Schräglage wieder in die sichere Horizontale zurückkippt. Ein Kajak mit einem flachen Rumpf oder mit Knick-Spant ist hin-

gegen lange stabil. Wenn es aber eine bestimmte Schräglage erreicht hat, kippt es sehr plötzlich und ist dann gar nicht oder nur noch sehr schwer vom Kentern abzuhalten.

Ein Kajak für jede Gelegenheit

Eine Auswahl häufig vorkommender Bootstypen:

Seekajak: Seekajaks sind echte Allrounder, eignen sich aber besonders für Fahrten auf Großgewässern, zum Beispiel an der Küste oder auf Seen.

(Fluss-)Wanderkajak: Wanderkajaks sind für längere Touren auf Flüssen oder Seen ausgelegt. Sie haben unter anderem zusätzlichen Stauraum für Gepäck.

Rennkajak: Rennkajaks sind in erster Linie Sportgeräte. Sie sind so gebaut, dass sie möglichst wenig Wasserwiderstand bieten und verfügen in der Regel über keinen Stauraum.

Polo- und Wildwasserkajaks: Polo- und Wildwasserkajaks sind sehr kurze, sehr wendige und stoßunempfindliche Kunststoff-Bootstypen.



Ganz unabhängig von der Rumpfform gilt zudem: Ein Kajak in voller Fahrt ist deutlich stabiler als eines, das vor sich hindümpelt. Wird es wackelig, hilft also manchmal auch einfach ein beherzter Paddelschlag.

Flexibel, wenn es um die Richtung geht

Wer lange Touren im Sinn hat und in erster Linie stabil Kurs halten möchte, braucht ein anderes Kajak als diejenigen, die beim Kajak-Polo schnell die Richtung wechseln müssen, um dem Gegner den Ball vor der Nase wegzuschnappen. Auch hier kommt es auf die **Länge** und die **Rumpfform** an: Lange Boote sind eher richtungsstabil, während kurze Boote eher wendig sind. Das lässt sich allein mit dem kleineren Wendekreis schnell erklären. Und Boote, deren Kiellinie gerade wie ein Lineal ist, lassen sich schwerer wenden als Boote mit geschwungener Kiellinie. Aber nicht nur die Länge ist entscheidend, auch die **Körperhaltung** der Kanuten und die **Beladung** spielen eine Rolle. Wird ein Boot gekantet, also absichtlich in eine Schräglage gebracht, fährt es eine Kurve. Damit lässt sich zum Beispiel dem Einfluss von Seitenwind entgegenwirken. Eine unabsichtliche Schräglage des Kajaks hat denselben Effekt: Das Boot kann die Spur nicht mehr halten und kommt immer vom Kurs ab. Das kann zum Beispiel passieren, wenn

ein Boot ungleichmäßig mit Gepäck beladen ist oder die FahrerIn schief sitzt. Oft wird dann dem Boot zu Unrecht die Schuld gegeben, wenn es einfach nicht geradeausfahren will.

Dresscode an Bord

Ganz gleich, in welchem Kajaktyp es aufs Wasser geht, eines sollte nie fehlen: Die passende Kleidung. Das wohl wichtigste Kleidungsstück ist eine gutsitzende **Schwimmweste**. Im Fall einer Kenterung hält die Schwimmweste nicht nur über Wasser und unterstützt beim Schwimmen. Sie puffert auch etwaige Stöße ab, wenn eine gekenterte Person zwischen zwei Kajaks gerät. Auch beim Wiedereinstieg, bei dem man sich auf das Boot „wirft“, kann sie zusätzliche blaue Flecken verhindern. Eine Schwimmweste kann allerdings nur dann ihre Funktion erfüllen, wenn sie richtig sitzt – also die passende Größe hat und so festgezurt ist, dass sie bei einer Kenterung nicht hochrutscht. Passiert Letzteres, ist sie beim Schwimmen eher eine Behinderung als eine Hilfe. Im Gegensatz zur Schwimmweste sorgt die Rettungsweste in erster Linie dafür, dass eine verunglückte Person auch dann auf der richtigen Seite liegt, also Mund und Nase zum Atmen frei bleiben, wenn sie ohnmächtig wird. Rettungswesten kommen daher eher beim Segeln als beim Paddeln zum Einsatz. Folgende Bedingungen gelten für die sonstige **Paddelkleidung**: Sie sollte vor Unterkühlung im kalten Wasser und vor Wettereinflüssen schützen, sich im Fall einer Kenterung nicht so sehr vollsaugen, dass sie das Schwimmen erschwert, und sie sollte einen reibungslosen Bewegungsablauf ermöglichen. Was den Kälte- und Wetterschutz angeht, halten Neopren- oder sogar Trockenanzug warm – besonders im Fall einer Kenterung. Kopfbedeckung und luftige langärmelige Kleidung beugen hingegen Sonnenbrand und Hitzschlag vor. Enganliegende elastische Sachen sind zudem grundsätzlich sowohl bei einer Kenterung als auch für den reibungslosen Bewegungsablauf besser, auch, da sie weniger Möglichkeiten bieten, irgendwo hängen zu bleiben. Übrigens: Zwar ist jedes Kajak ein Kanu, aber nicht jedes Kanu ein Kajak. Kanu ist nämlich der Oberbegriff, unter den neben Kajaks auch Kanadier fallen – offene Boote, die statt mit einem Doppelpaddel mit einem Stechpaddel gefahren werden. Aber das ist eine ganz andere Bootsklasse... (ivo) 🛶

Der maritime Ausflugstipp

Mehr Meer geht nicht!



Im 2,6 Millionen Liter Wasser fassenden „Offenen Atlantik“ schwimmen Fischschwärme, Haie und Rochen

Das OZEANEUM Stralsund – Eine Liebeserklärung an die Meere

Eröffnet wurde das OZEANEUM auf Stralsunds Hafeninsel am 11. Juli 2008 durch Bundeskanzlerin Angela Merkel. Damals war es der größte vom Bund geförderte Museumsbau. Das Hafenspanorama der UNESCO-Welterbestadt erhielt mit dem spektakulären Bauwerk, entworfen von Behnisch Architekten, einen deutlichen, zeitgenössischen Akzent. Mit jährlich über einer halben Million Gäste entwickelte sich das OZEANEUM zu einem Be-

suchermagneten ersten Ranges. Zwei Jahre nach der Eröffnung wurde es als „Europas Museum des Jahres 2010“ ausgezeichnet.

Außergewöhnliche Architektur

Das OZEANEUM besteht aus vier amorph geformten Gebäudeteilen, die an von Wasser umspülte Steine erinnern. Sie sind durch ein lichtdurchflutetes Foyer aus Glas miteinander verbunden. Schon beim Betreten des Museums fallen den Gästen drei originale Walskelette auf. Über eine freitragende Rolltreppe, die mit 34 Metern so lang wie ein Blauwal ist, gelangt man in die Ausstellungen.

ozeaneum.de





Das OZEANEUM hebt sich durch eine spektakuläre moderne Architektur von den Altstadtgebäuden Stralsunds ab

Reise durch die Unterwasserwelt

Die fünfzig, zum Teil riesigen Meerwasseraquarien beschreiben eine europaweit einzigartige Reise durch die Unterwasserwelt der nördlichen Meere: Die Entdeckungstour im Ostseeaquarium beginnt mit dem Stralsunder Hafenbecken. Durch die Bodengewässer und Seegraswiesen vorbei an der Kreideküste und der Schärensee Skandinaviens erleben Besucher*innen die vielfältige Flora und Fauna des Meeres. Die Schaubecken im Gebäude Nordseeaquarium zeigen die Lebensräume der Nordsee und des Nordatlantiks. Helgoland, der einzigen Felseninsel Deutschlands, ist ein außergewöhnliches Tunnelaquarium gewidmet, in dem Seeteufel, Dorsche und Seewölfe leben. Das größte Aquarium im OZEANEUM, der „Offene Atlantik“, fasst 2,6 Millionen Liter Wasser und wurde Anfang 2018 aufwendig renoviert. Über dem detailgetreuen Nachbau eines elf Meter langen Schiffswracks schwimmen Fischschwärme, Haie und verschiedene Rochenarten. Die beiden über 20 Tonnen schweren und mehr als 30 Zentimeter starken Acrylscheiben dieses Aquariums bieten auf zwei Ebenen zusammen über 80 Quadratmeter Sichtfläche. In den Aquarienkreisläufen vor und hinter den Kulissen bewegt sich über vier Millionen Liter Meerwasser, das im OZEANEUM aus Leitungswasser hergestellt wird.

Wissensvermittlung rundum das Meer

Im Konzept der Ausstellungsmacher*innen sind die Aquarien die lebendige Ergänzung zu den Ausstellungen, die zahlreiche seltene Originale und von der hauseigenen Präparation gefertigte Tiere und Pflanzen zeigen. Das OZEANEUM präsentiert die größte Ostsee-Ausstellung in ganz Europa mit einer 200-fach vergrößerten „Planktonwolke“, einem Ostsee-Relief zum Anfassen und aufwendig gestalteten, typischen Lebensräumen in großen, dreieckigen Vitrinen. Die gemeinsam mit dem Konsortium Deutsche Meeresforschung, dem WWF und anderen Partnern entwickelte Ausstellung „Erforschung und Nutzung der Meere“ zeigt seit Juli 2011 eine fiktive Tauchfahrt bis in die Tiefsee sowie Originalexponate und Schwerpunkte der deutschen Meeresforschung. Des Weiteren widmet sie sich der Überfischung der Meere und präsentiert Methoden nachhaltiger Fischerei.

Pinguine mit berühmten Paten

Eine der Hauptattraktionen sind die Humboldt-Pinguine auf der Dachterrasse des Museums. Durch große Scheiben können die gefiederten Schwimmer auch unter Wasser beobachtet werden. Besucher*innen können hier den einmaligen Ausblick



Foto: ©Martin Harms

In der Ausstellung „1:1 Riesen der Meere“ beeindruckt originalgroße Modelle von Meeresgiganten

aus gut 14 Metern Höhe auf die Stralsunder Altstadt genießen. Dr. Angela Merkel, Prof. Monika Grütters, Bestseller-Autor Frank Schätzing und andere Personen haben Patenschaften für diese vom Aussterben bedrohten Tiere übernommen.

Meeresgiganten in Originalgröße

Der Rundgang endet in der eindrucksvollen Ausstellung „1:1 Riesen der Meere“, die in Kooperation mit der Umweltschutzorganisation Greenpeace entstand: Über die gesamte Raumhöhe schweben Nachbildungen von Wale in Originalgröße. Das größte Exponat ist ein Blauwal mit einer Länge von 26 Metern. Außerdem sind ein abtauchender Pottwal im Kampf mit einem Riesenkalmar, ein Schwertwal und ein Buckelwal mit Jungtier zu sehen. Eine Multimediainszenierung informiert über Wale, deren Gefährdung und Schutzmöglichkeiten. 🐳



Foto: ©Anke Neumeister/Deutsches Meeresmuseum

Auf der Dachterrasse des OZEANEUMs können Besucher*innen nicht nur die Humboldt-Pinguine beobachten, sondern auch einen einmaligen Blick über die Altstadt Stralsunds genießen

Foto: ©Mediasever-Hamburg - Alla Limont



Festgemacht

Besondere Schiffe in unseren Häfen (Auswahl)

Alexandra, letzter seegehender, kohlebefeuerter Passagierdampfer Deutschlands, Heimathafen Flensburg

Rigmor von Glückstadt, ältestes noch fahrtüchtiges Segelschiff Deutschlands, Heimathafen Glückstadt



Foto: ©Bundeswehr Marcel Kögler

Dagmar Aaen, Expeditionsschiff des Polarforschers Arved Fuchs, Heimathafen Flensburg

Hermann Marwede, größter Seenotkreuzer der Welt, Heimathafen Helgoland

Gorch Fock, Segelschulschiff der Deutschen Marine, Heimathafen Kiel

MS Düsternbrook, vollelektrische Fähre, erstes Schiff an der norddeutschen Küste ohne Verbrennungsmotor, Heimathafen Kiel

U11, ehemals einziges Unterwasserzielboot für U-Boote, Überwasserschiffe und Flugzeuge innerhalb der NATO, heute Museumsschiff, Heimathafen Fehmarn

Passat, Viermastbark, einer der legendären P-Liner, heute Veranstaltungs- und Museumsschiff, Heimathafen Lübeck/Travemünde

Hansine, einer der ältesten und größten noch existierenden Haikutter, Heimathafen Museumshafen Lübeck

Küste & Meer 2022 · Der Jahresband zum Maritimen Sommertreff
Herausgeber: Dirk Schümann, dirkschueemann[at]ubs-gmbh.de
Verlag: UBS Unternehmens-Beratung Schümann GmbH, Wilhelm-Busch-Weg 6, 25355 Barmstedt, Telefon 04123 – 959 333, buero[at]ubs-gmbh.de
Layout: Atelier Schümann GmbH, Art-Director: Elmar Meyer-Lovis, info[at]atelier-schueemann.de
Redaktion: Dirk Schümann (verantwortl.), Michael Hotze (mh), Imke Voigtländer (ivo), alle bei UBS und viele andere.
Lektorat, Bildrecherche: Maren Schümann

Titelfoto: Adobe Stock - christian
Druck: Verlag Carl H. Dieckmann, Hamburg
Auflage: 5.000 Exemplare
Vertrieb: Postversand an die eingeladenen Gäste des Maritimen Sommertreffs und als Auslage in maritimen Einrichtungen. Nachdruck oder sonstige Wiedergabe und Veröffentlichung, auch auszugsweise, gern, aber nur mit Genehmigung des Verlages. Nicht namentlich gekennzeichnete Fotos sind redaktionseigene Fotos. Küste & Meer erscheint seit 2021 jährlich nach dem Maritimen Sommertreff in Kiel.



Wie wild die Wolken wallen, Wie jagt der Sturm hinein, ...

Dies schrieb Wolfgang Müller von Königswinter im 19. Jahrhundert. Es passt zum Foto unserer Freundin Gaby Gassner und es passt in unsere Zeit. Düstere Aussichten verbunden mit der Gewissheit, dass die Sonne da oben scheint und die Wolken sich auch wieder verziehen werden. In diesem Sinne – bis zum nächsten Jahr!

Mit Gegenwind kennen wir uns aus. Wir machen neue Energie daraus.

#echteAussichten



Aus Windenergie produziert Schleswig-Holstein Wasserstoff für CO₂-freie Mobilität.

Mehr unter [der-echte-norden.info](https://www.der-echte-norden.info)

