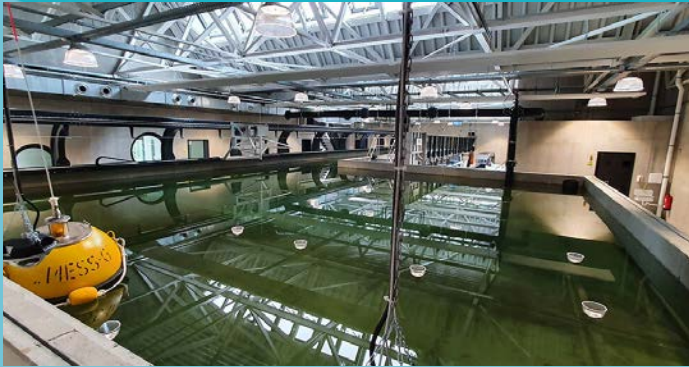


SPECIAL

Schiff & Hafen

FACHZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFFAHRT, SCHIFFBAU & OFFSHORE-TECHNOLOGIE



mariTeam Deutschland:
Mit Sicherheit voraus.



14. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

MIT SICHERHEIT IST FORTSCHRITT MÖGLICH

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



Learn more:
dnv.com/maritime



TURN UNCERTAINTY

INTO > CONFIDENCE
CYBER SECURITY
OPPORTUNITIES

DECISIONS

SAFETY

Mit Sicherheit voraus.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

als Exportnation sind unser Wohlstand, unsere industrielle Stärke sowie unsere technologische Souveränität untrennbar mit sicheren Seewegen, leistungsfähigen Häfen und einer wettbewerbsfähigen maritimen Industrie verbunden. Maritime Sicherheit und Resilienz sind daher keine sektoralen Fragen, sondern wichtige Aspekte unserer wirtschaftlichen und staatlichen Handlungsfähigkeit.

Die maritime Wirtschaft ist ein Beispiel für die enge Verbindung von ziviler und militärischer Nutzung. Schiffbau, Meerestechnik, Offshore-Infrastruktur oder maritime Digitalisierung sind von Natur aus Dual-Use-Bereiche. Innovationen aus der zivilen Forschung stärken die Verteidigungsfähigkeit. Sicherheitsrelevante Entwicklungen erzeugen erhebliche industrielle Spillover-Effekte. Diese Synergien wollen wir strategisch nutzen. Wirtschafts- und Sicherheitspolitik müssen deshalb noch stärker zusammengedacht werden.

Unser Ziel ist klar: Wir wollen eine leistungsfähige, technologisch souveräne und international wettbewerbsfähige maritime Industrie in Deutschland und Europa. Dazu werden wir die Rahmenbedingungen verbessern, indem wir Bürokratie abbauen, Verfahren beschleunigen und Investitionsanreize schaffen. Wir brauchen eine innovationsfreundliche Regulierung sowie eine konsequente Stärkung privater und öffentlicher Investitionen in Schlüsseltechnologien, insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen.

Um in Zukunft ein stärkeres und nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu erreichen, benötigen wir mehr privates Kapital. Deshalb wollen wir die wirtschaftspolitische Strategie der Bundesregierung stärker auch auf private Investitionen ausrichten. Deutschland bietet dafür bereits beste Voraussetzungen: hohe Stabilität, ein verlässlicher Rechtsrahmen, eine starke industrielle Basis und ausgeprägte Innovationskraft. Umfangreiche öffentliche Investitionen und gezielte Strukturreformen sollen den Weg ebnen, um privates Kapital noch stärker für Deutschland zu gewinnen. Hiervon wird auch die maritime Wirtschaft profitieren.

Um Antworten auf globale Wettbewerbsverzerrungen zu finden, ist eine engere europäische Koordinierung erforderlich. Die Wertschöpfungsketten in Europa müssen erhalten, die Finanzierungsmöglichkeiten verbessert und die industrielle Basis im Schiffbau langfristig gestärkt werden. Die Europäische Maritime Industriestrategie setzt Impulse für gemeinsame Projekte und macht deutlich, dass das militärische und zivile Werftengeschäft – einschließlich Forschung und Entwicklung – als Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz Europas betrachtet werden muss.

Maritime Sicherheit erfordert zudem moderne technologische Lösungen. Der Schutz kritischer Infrastrukturen erfordert



Foto: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

Katherina Reiche, Bundesministerin für Wirtschaft und Energie

leistungsfähige Spezialschiffe sowie eine enge Koordinierung zwischen staatlichen und privaten Akteuren. Deutschland verfügt über herausragende Kompetenzen – von Sensorik über autonome Systeme bis hin zu KI-gestützten Lagebildern. Diese Fähigkeiten sind von zentraler Bedeutung für den Küstenschutz und die Infrastruktur und eröffnen Wachstumspotenziale auf internationalen Märkten.

Die Nationale Maritime Konferenz sendet daher eine klare Botschaft: Maritime Sicherheit und wirtschaftliche Stärke bedingen einander. Wer Souveränität sichern will, muss die industrielle Leistungsfähigkeit stärken. Wer Wettbewerbsfähigkeit ausbauen will, muss Resilienz mitdenken. Deutschland geht diesen Weg gemeinsam mit seinen europäischen Partnern und im engen Schulterschluss mit Wirtschaft, Wissenschaft und Ländern.



Driving the maritime transition.

The world's leading
maritime industry event.

 Hamburg
Messe + Congress

01 ————— 04
Sept 2026



Buy ticket or
redeem invitation
smm-hamburg.com



MISSION 2026: CIVIL TECHNOLOGY TRANSFER

3 + 4 SEPT 2026 | HAMBURG

Limited
stands
available –
book now



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



MITTLER
REPORT

 Hamburg
Messe + Congress



all
about
ports

The new platform for
holistic port solutions

02+03 Sept 2026

CCH — Congress Center Hamburg

Secure
your spot
here

allaboutports.com

Transformation gelingt nicht im Alleingang

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Nationale Maritime Konferenz 2026 in Emden setzt ein deutliches Signal für die Bedeutung der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Die Entscheidung für Emden ist weit mehr als eine organisatorische Festlegung: Sie ist ein bewusstes Bekenntnis zu einem Standort, der Tradition, Innovation und strategische Zukunftsfragen miteinander verbindet. Emden zeigt, wie eng maritime Identität und wirtschaftliche Modernisierung zusammenwirken können. Die Stadt steht für den Wandel einer Branche, die sich inmitten globaler Herausforderungen behaupten muss und zugleich neue Chancen aktiv ergreift.

Die Konferenz macht deutlich, dass maritime Politik heute weit über fachliche Detailfragen hinausgeht. Angesichts geopolitischer Spannungen und weltweit fragiler Lieferketten wächst die Bedeutung maritimer Infrastruktur für Sicherheit, Versorgung und wirtschaftliche Stabilität. Maritime Souveränität bedeutet daher nicht nur, über leistungsfähige Häfen, Werften oder Offshore-Kapazitäten zu verfügen, sondern auch, diese Strukturen widerstandsfähig und zukunftsfest auszubauen. Die diesjährige Agenda zeigt dies eindrucksvoll und verbindet Aspekte der Sicherheitspolitik, der Energiewende, der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und der technologischen Innovation.

Ein Kernpunkt ist dabei die Rolle der Seehäfen. Sie sind die Knotenpunkte, an denen sich wirtschaftliche Entwicklung, Energieversorgung, Industriepolitik und internationale Zusammenarbeit treffen. Die Häfen sind zentrale Bausteine für die Offshore-Energie, für den Handel, für den Schiffbau und für die militärische Sicherheitsarchitektur. Deshalb ist klar: Die Finanzierung der Seehäfen kann nicht allein von den Ländern getragen werden. Häfen sind nationale Infrastruktur und damit immer auch eine nationale Aufgabe – sie dienen dem gesamten Land, nicht nur einzelnen Regionen. Damit Investitionen in Liegeplätze, Energieanbindungen, Digitalisierung und klimafreundliche Modernisierung gelingen, brauchen die Länder und die Hafenwirtschaft einen verlässlichen Partner auf Bundesebene. Die erfolgreichen Projekte etwa in Stade, Cuxhaven oder auch Wilhelmshaven zeigen, dass diese Partnerschaft funktioniert. Auf diese Verlässlichkeit in der Partnerschaft ist Deutschland auch in Zukunft angewiesen.

Und auch Emden zeigt beispielhaft, was möglich ist, wenn alle Ebenen zusammenwirken. Der neue Großschiffsliegeplatz, leistungsfähige Hafenstrukturen, die dynamische Entwicklung der Offshore-Industrie und die enge Kooperation zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden verdeutlichen, wie Transformation gestaltet werden kann. Niedersachsen setzt sich mit großem Engagement dafür ein, diese Entwicklung weiter zu fördern und langfristige Perspektiven zu schaffen – für Beschäftigung, Wertschöpfung und technologische Innovation.



Foto: StK Ole-Spata

Olaf Lies, Niedersächsischer Ministerpräsident

Doch Transformation gelingt nicht im Alleingang. Sie braucht gemeinsame Ziele, abgestimmtes politisches Handeln und die Bereitschaft, maritime Zukunft als gesamtstaatliche Aufgabe zu begreifen. Die Nationale Maritime Konferenz bietet dafür den passenden Rahmen. Sie bringt Akteure zusammen, schafft Raum für strategische Diskussionen und ermöglicht Entscheidungen, die in den kommenden Jahren maßgeblich sein werden.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre dieser Sonderveröffentlichung und wertvolle Impulse aus den Diskussionen in Emden.

Ihr



Inhalt

Grußworte

- 03 Katherina Reiche: Mit Sicherheit voraus.
- 05 Olaf Lies: Transformation gelingt nicht im Alleingang

Editorial

- 07 Darum (trotzdem) NMK!

Ausblick / Rückschau

- 08 Enge Verzahnung von Wirtschafts- und Sicherheitspolitik

Maritimer Standort Emden

- 12 Interview mit Tim Kruithoff »Wäre Emden eine Aktie, würde ich sie kaufen«
- 14 Emden Dockyard: »Die Arbeit auf der Werft ist für viele mehr als nur ein Job«
- 18 Seehafen Emden: Vom Handels-hafen zur Logistkdrehscheibe
- 20 Anker Schiffsahrts-Gesellschaft mbH: Mit Volkswagen gewachsen und breit aufgestellt

Interview

- 25 Dr. Christoph Ploß: »Jeder muss einen Beitrag leisten!«

Ausbildung und Lehre

- 30 Maritime Kompetenz sichern: Der Mensch als Schlüsselressource
- 32 Maritime Zukunft Made in Ostfriesland

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

- 08 **Dr. Reinhard Lücken**
Hauptgeschäftsführer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
- 09 **Rasmus Stute**
Vice President – Area Manager Germany, DNV Maritime
- 10 **Dr. Matthias Catón**
Geschäftsführer, Deutsches Maritimes Zentrum
- 11 **Kristina Vogt**
Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Freie Hansestadt Bremen
- 15 **Klaus Deleroi**
Geschäftsführer, Reintjes GmbH
- 17 **Fabian von Pfeil**
Business Development Manager – Marine, RINA Germany GmbH
- 18 **Dr. Martin Kröger**
Hauptgeschäftsführer, Verband Deutscher Reeder
- 19 **Ramona Zettelmaier**
M & O Central Europe Director, Bureau Veritas Marine & Offshore

- 21 **Hauke Schlegel**
Geschäftsführer VDMA Marine Equipment and Systems
- 21 **Katrin Caldwell**
Geschäftsführerin VDMA Nord | Marine Equipment and Systems
- 23 **Petra Mahnke**
Geschäftsführerin, Gesellschaft für Maritime Technik e.V.
- 24 **Malte Siegert**
Vorsitzender, NABU Hamburg
- 29 **Oliver Detje**
Verlagsleiter, DVV Media Group GmbH
- 29 **Prof. Dr. Carlos Jahn**
Leiter des Instituts für Maritime Logistik der Technischen Universität Hamburg & Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg

- 29 **Marcus Rönner**
Geschäftsführer der Stahlbau Nord GmbH und geschäftsführender Gesellschafter der Heinrich Rönner Gruppe
- 31 **Dr. Florian Keisinger**
Hauptgeschäftsführer, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.
- 31 **Prof. Dr. Anke Kaysser-Pyzalla**
Vorstandsvorsitzende, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
- 32 **Gerald Rynkowski**
Managing Director, Veinland GmbH
- 33 **Karina Würtz**
Geschäftsführerin, Stiftung Offshore-Windenergie
- 34 **Martin Johannsmann**
Geschäftsführer, SKF Marine GmbH



Kathrin Lau
Chefredakteurin
kathrin.lau@dvvmedia.com

Darum (trotzdem) NMK!

Da ist sie nun – mit leichter Verspätung aufgrund des vorzeitigen Ampel-Koalition-Aus im November 2024 erst im April 2026 statt im September 2025: die 14. Nationale Maritime Konferenz (NMK). Die Bühne für den Branchentreff wird in diesem Jahr in Emden bereitgestellt, dort, wo auch die erste NMK im Jahr 2000 stattgefunden hat.

Grundidee hinter der Einführung der NMK war es, die maritime Wirtschaft als volkswirtschaftlich zentrale Branche sichtbar(er) zu machen und ihren Beitrag zu Beschäftigung und Exportstärke zu unterstreichen. Anlass war insbesondere ein starker internationaler Wettbewerbsdruck, dem Politik und Branche koordiniert begegnen wollten. Die erste Konferenz war als Auftakt eines dauerhaften Prozesses angelegt: Stärken bündeln, die maritime Wertschöpfungskette besser vernetzen und daraus konkrete Maßnahmen ableiten – ergänzt um Leitlinien zu fairen Wettbewerbsbedingungen, Forschung und Entwicklung sowie Aus- und Weiterbildung.

Das klingt auch 26 Jahre später noch valide, relevant und vor allem – notwendig! In 26 Jahren ist viel passiert, in der Welt und natürlich auch in der maritimen Branche, zu umfangreich wäre hier eine Rückschau. Lohnenswert ist in diesem Zusammenhang jedoch der Blick nach Bremen, wo im September 2023 die 13. NMK stattfand. Soll die vergangene Konferenz als Gradmesser für die Bedeutung der Veranstaltung dienen, muss die Frage erlaubt sein, welche Impulse sich verstetigt oder gar „materialisiert“ haben. Als nur ein Beispiel sei die damals mit großer Spannung erwartete Nationale Hafenstrategie genannt. Vorgestellt worden war sie, die Verabschiedung noch bis zum Ende des Jahres in Aussicht gestellt. Konkrete Ergebnisse und vor allem die Bereitstellung der geforderten erhöhten Mittel bis heute? Fehlanzeige! Dr. Robert Habeck, damals Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, hatte selbstbewusst den Bau von Offshore-Konverterplattformen als wichtige Chance für die hiesige Schiffbauindustrie angepriesen: „Wir bauen die Dinger selbst!“ Hier gibt es natürlich erste Entwicklungen zu vermelden, der große Wurf ist aber bislang ausgeblieben.

Und so kreisen wir dann doch um die immer gleichen Themen: zu viel Bürokratie, zu wenig Mittel, subventionierte Märkte in Fernost, gegen die Europa zunächst nur begrenzt etwas ausrichten kann. Umso wichtiger ist die klare Ansage, die in jeder NMK mit-

schwingt: Maritime Wirtschaft ist keine Folklore der fünf Küstenbundesländer, sondern eine bundesdeutsche Schlüsselindustrie.

Maritime Wirtschaftspolitik ist längst nicht mehr nur Struktur- oder Förderpolitik. Sie ist Sicherheits- und Resilienzpolitik. Wer Offshore-Windparks, Hafenanlagen und Seewege schützen will, braucht nicht nur Regeln und Zuständigkeiten, sondern auch Schiffe, Technik, Personal und funktionierende Infrastrukturen.

Genau deshalb ist die NMK in diesem Jahr besonders wichtig. Sie darf nicht beim großen Bild stehen bleiben und zu einem „netten Branchentreff“ degradiert werden! Sie muss nicht nur Fragen stellen, sondern auch Antworten liefern! Wie sichern wir Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit europäischer Werften gegen subventionierte Konkurrenz? Wie kommen Mittelstand und Reedereien an Finanzierung für Flottenmodernisierung? Wie wird aus Forschung schneller einsatzfähige Technologie? Und wie bringen wir Klimaziele und internationale Regeln so zusammen, dass Investitionen nicht auf unbestimmte Zeit in der Warteschleife hängen?

Die Anfang März von der Europäischen Kommission verabschiedete Europäische Maritime Industriestrategie und die ergänzende Europäische Hafenstrategie können hier immerhin als ein starkes und wichtiges Signal verstanden werden: Die maritime Wirtschaft gehört in die erste Reihe der Industriepolitik! Schiffbau, Schifffahrt und Häfen werden zugleich als Klimaprojekt, Wettbewerbsfrage und Sicherheitsfaktor verhandelt. Entscheidend ist der Versuch, mit gebündelter Nachfrage, Werft-Modernisierung und weniger Bürokratie konkrete Wirkung zu erzeugen. Die Bewährungsprobe wird sein, ob aus Ankündigungen schnell Genehmigungen, Investitionen und spürbare Vereinfachungen werden, statt neuer Verfahren und Gremien. Wie immer gilt also: Ein Papier ist gut, es konkret mit Leben und Handlungen zu füllen, dann essenziell.

Diese Sonderausgabe wird unter anderem durch Einordnungen zahlreicher relevanter Player aus der maritimen Wirtschaft mit Leben gefüllt. Darüber hinaus zeigen wir Portraits aus der Region und sprechen im Interview mit dem Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus, Dr. Christoph Ploß, sowie dem Emder Oberbürgermeister Tim Kruithoff über Erwartungen, Konfliktlinien und Chancen.

Enge Verzahnung von Wirtschafts- und Sicherheitspolitik

AUSBLICK / RÜCKSCHAU Die in diesem Jahr in Emden stattfindende Nationale Maritime Konferenz (NMK) rückt – nicht zuletzt aufgrund anhaltender, unberechenbarer und der weiterwachsenden geopolitischen Herausforderungen – die maritime Sicherheit und Souveränität in den Mittelpunkt. Ziel ist es, die bundesweite Bedeutung der Branche über die Küstenregionen hinaus sichtbar zu machen – von sicheren Seewegen über leistungsfähige Häfen und Werften bis zum Schutz kritischer Infrastruktur wie Offshore-Windparks und Seekabeln.

Eine große Politikerdichte wird die rund 800 Teilnehmenden der 14. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Emden am 29. und 30. April erwarten. Das verspricht Dr. Christoph Ploß, Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus, bereits im Vorfeld zum großen Interview für diese Sonderausgabe (ab Seite 25). Neben Bundeskanzler Friedrich Merz, unter dessen Schirmherrschaft die 14. NMK stattfindet, haben sich Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche, Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, der gastgebende Ministerpräsident Olaf Lies sowie der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Hendrik Wüst angekündigt.

Positionspapier „mariTeam Deutschland: Mit Sicherheit voraus“

Und auch sonst hat sich das organisierende Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) viel vorgenommen: In dem im Dezember 2025 veröffentlichten Positionspapier „mariTeam Deutschland: Mit Sicherheit voraus“ wird der maritimen Wirtschaft eine Schlüsselrolle für Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung am Standort Deutschland bestätigt. Es macht zugleich deutlich, dass maritime Wertschöpfung und maritime Sicherheit untrennbar miteinander verbunden sind – von der Sicherung der Seewege bis zum Schutz von Offshore-Anlagen und Unterseekabeln. Um dafür die nötige Souveränität und Resilienz zu erreichen, setzt das



DR. REINHARD LÜKEN

Hauptgeschäftsführer,
Verband für Schiffbau und
Meerestechnik e.V.



Die NMK in Emden wird die strategische Bedeutung der maritimen Industrie in Deutschland unterstreichen und ein klares politisches Bekenntnis zur Stärkung unserer industriellen Souveränität und Wettbewerbsfähigkeit abgeben.

Ich erwarte von der diesjährigen Konferenz, dass sie mehr ist als ein PR-Aufschlag und großartiges Networking. Wir sehen den Wert der NMK vor allem in dem Meilenstein-Charakter, das heißt,

bis zur Konferenz legen sich alle Beteiligten die Karten. Die Verbände haben ihre Wünsche und Vorschläge vorgelegt, die Regierung kennt die Erwartungen und kann darauf reagieren. Angesichts der geopolitischen Lage müssen jetzt echte Veränderungen eingeleitet werden. Ein „Weiter so“ wird nicht reichen.

Die maritime Branche steht im Zentrum gleich mehrerer Transformationsprozesse – Dekarbonisierung, Digitalisierung, neue sicherheitspolitische Anforderungen.

Gerade in dem zunehmend geopolitisch angespannten Umfeld ist eine starke maritime Industrie nicht nur wirtschaftlich, sondern auch sicherheitspolitisch von zentraler Bedeutung.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

BMW auf gezielte Impulse für Schiffbau, Hafeninfrastruktur, Flottenmodernisierung und neue Dual-Use-Ansätze. Technologien „Made in Germany“ – von Sensorik über Drohnen und Robotik bis zu KI-gestützten Lagebildern – werden dabei als Hebel für Sicherheit und Wachstum gesehen; das Maritime Forschungsprogramm des Bundes soll entsprechend ausgebaut und stärker auf Dual-Use-Anwendungen ausgerichtet werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Weg zur Klimaneutralität der Schifffahrt bis 2050: Die Bundesregierung setzt auf international einheitliche Regeln und will 2026 Rechtssicherheit voranbringen. Ein Nationaler Aktionsplan Klimafreundliche Schifffahrt soll Flottenmodernisierung und den Hochlauf alternativer Kraftstoffe beschleunigen; aus dem Klima- und Transformationsfonds stehen dafür Mittel bereit. Weitere Themen des Papiers sind der Ausbau von Konverterplattformen als neues Geschäftsfeld für Werften, die Ausweitung der Tonnagesteuer auf Offshore-Wind-Schiffe, mehr staatliche Aufträge für deutsche Werften sowie die Entwicklung deutscher Häfen zu Energiedrehkreuzen für Ammoniak, Methanol, E-Fuels und Wasserstoff.

Programm

Neben den politischen Beiträgen aus Berlin und den Landeshauptstädten Hannover und Düsseldorf kehrt die NMK nach einer Änderung in Bremen, wo die Konferenz in Panels und Gesprächsrunden mit dem gesamten Auditorium gegliedert



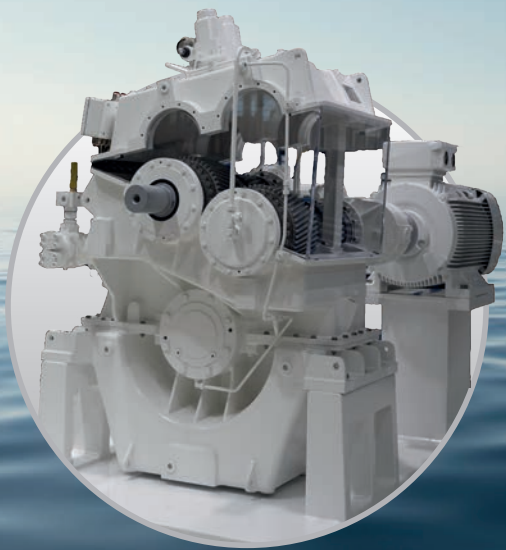
RASMUS STUTE

Vice President - Area Manager
Germany, DNV Maritime



Die NMK findet zu einem Zeitpunkt statt, in dem die maritime Branche in Deutschland vor großen Herausforderungen steht. Geopolitische Konflikte und wachsende Cyberbedrohungen machen deutlich: Wer kritische Infrastrukturen nicht schützt, gefährdet nicht nur Betriebssicherheit und Handlungsfähigkeit, sondern auch Investitionen und Innovationsfähigkeit. Ich erwarte von Emden eine ehrliche Debatte darüber, wie Sicherheit und Energiewende zusammen gedacht werden können – nicht als Zielkonflikt, sondern als gemeinsame Aufgabe. Das erfordert konkrete und verlässliche regulatorische Weichenstellungen und eine Industrie, die dabei nicht nur reagiert, sondern gestaltet.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE



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

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



Dr. Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz in der vergangenen Legislaturperiode, hob bereits auf der 13. NMK in Bremen im September 2023 die Rolle der Seehäfen für die Energiewende hervor und verwies auf die Ausbauziele der Offshore-Windenergie, die in Deutschland neue Bedarfe und Chancen entlang der gesamten maritimen Wertschöpfungskette auslösten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Aufbau neuer Fertigungskapazitäten als strategisch relevant diskutiert – etwa für Umspann- und Konverterplattformen, die künftig vermehrt in Deutschland entstehen sollten. Aus Sicht der Branche seien solche Projekte nicht nur Energiewende-Infrastruktur, sondern zugleich ein potenzielles neues Standbein für Werften und Zulieferer.

Foto: Bosch / DVV Media Group

worden war, hin zu ihrem ursprünglichen Format mit den von den Branchenverbänden organisierten getrennten Panelforen zurück. Hier werden dann mit Vertreterinnen und Vertretern aus Industrie, Politik, Behörden und Forschungsinstitutionen die dringlichsten Themen aus Schiffbau, Schifffahrt, der Hafenwirtschaft sowie der Offshore-Industrie und Meerestechnik debattiert. Dem Thema Nachwuchs und Fachkräfte widmen sich zwei Veranstaltungen im Vorfeld (siehe Seite 30).*

Rückblick: NMK 2023 als Auftakt für Hafenstrategie und Energiewende

Die Themen Hafenfinanzierung, Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit kennzeichneten bereits die Agenda der 13. NMK in Bremen im September 2023 – und damit den Rahmen für eine maritime Standortdebatte, die seit Pandemie und Zeitenwende deutlich an politischem Gewicht gewonnen hatte. Unter dem Leitmotiv „Standort stärken. Kli-

”

DR. MATTHIAS
CATÓN

Geschäftsführer, Deutsches
Maritimes Zentrum



Die NMK ist das wichtigste Treffen der deutschen maritimen Branche. Deshalb ist es gut, dass sie nach drei Jahren jetzt endlich wieder stattfindet. Sicherheit und Souveränität werden zu Recht im Mittelpunkt stehen. Vor dem Hintergrund

des Krieges im Nahen Osten sollten wir über unsere Energieversorgung sprechen. Nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine merken wir zum zweiten Mal innerhalb weniger Jahre, dass wir uns auf fossile Brennstoffe nicht verlassen können. Der Wechsel zu regenerativen Energieträgern ist nicht mehr nur zwingend erforderlich zur Reduktion der CO₂-Emissionen, sondern auch aus Gründen der Versorgungssicherheit. Die maritime Branche kann und muss hier eine Schlüsselrolle spielen.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

ma schützen. Zukunft gestalten.“ standen Dekarbonisierung und Energiewende, Offshore-Wind und die daraus entstehenden industriellen Chancen, maritime Sicherheit sowie der Fachkräftemangel im Zentrum. Als roter Faden zog sich dabei die Forderung nach mehr finanziellen Mitteln und schnelleren Verfahren durch nahezu alle Runden, damit Vorhaben in Häfen und maritimer Industrie nicht an Planung, Genehmigung und Vergabe scheitern.

Politisch wurde die strategische Bedeutung der Häfen und der maritimen Wirtschaft deutlich herausgestellt – vom „Deutschlandtempo“ bis zur Rolle der Häfen als Scharniere von Energiewende und Resilienz. Gleichzeitig blieb die Konferenz ein Spiegel der offenen Baustellen. Investitionsbedarfe, Verfahrenstempo und die konkrete Ausgestaltung der Nationalen Hafenstrategie standen im Mittelpunkt. Die Botschaft aus der Branche war bereits in Bremen unmissverständlich: Ohne verlässliche Mittel und beschleunigte Prozesse lassen sich die Aufgaben der kommenden Jahre weder in Häfen noch in Werften und Zulieferbetrieben in der geforderten Geschwindigkeit bewältigen.

*Das finale Programm der NMK lag bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht vor, da die Freigabe aus dem Kanzleramt noch ausstand.

”

KRISTINA VOGT

Senatorin für Wirtschaft,
Häfen und Transformation,
Freie Hansestadt Bremen



Von der NMK in Emden erwarte ich wichtige Impulse für die maritime Wirtschaft insgesamt. Entscheidend sind eine stärkere Beteiligung des Bundes an der Hafenfinanzierung sowie gute Rahmenbedingungen für den Schiffbau. Staatliche Absicherungen helfen unseren Werften, wettbewerbsfähig zu bleiben, Arbeitsplätze zu sichern und die maritime Wirtschaft nachhaltig zu stärken.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE



VORTRIEB
FÜR EINEN STARKEN MARITIMEN
STANDORT DEUTSCHLAND

Mehr erfahren:



Mitglied werden

Kontakte knüpfen, Service nutzen,
Öffentlichkeit informieren, Politik gestalten.



»Wäre Emden eine Aktie, würde ich sie kaufen«

INTERVIEW In diesem Jahr findet die Nationale Maritime Konferenz in Emden statt – dem Ort, an dem die Veranstaltungsreihe des Bundeswirtschaftsministeriums zu maritimen Fragen und Interessen Deutschlands im Jahr 2000 ihren Ursprung fand. Im Interview mit Schiff&Hafen sprach Tim Kruithoff (parteilos), seit 2019 Oberbürgermeister der Stadt Emden, unter anderem über die Bedeutung der Konferenz für die Stadt, die Rolle Emdens im nationalen und internationalen Wettbewerb, die wirtschaftliche Relevanz der maritimen Branche für den hiesigen Arbeitsmarkt sowie über Investitionen, Transformationsprozesse und langfristige Entwicklungsperspektiven des Standorts.

Herr Kruithoff, die Nationale Maritime Konferenz kehrt in diesem Jahr an ihren Ursprungsort zurück. Welche symbolische und strategische Bedeutung hat es für Emden, Gastgeber dieser Konferenz zu sein?

Die Emderinnen und Emder sind natürlich gerne Gastgeber. Wir freuen uns sehr darauf, Menschen willkommen zu heißen – schließlich sind wir auch ein Tourismusstandort und hier in Ostfriesland insgesamt daran gewöhnt, Gäste zu beherbergen. Als Seehafenstadt empfangen wir regelmäßig Menschen aus unterschiedlichsten Nationen.

Besonders spannend ist für uns, dass der Fokus nun auf den Emder Hafen gerichtet wird, der an der deutschen Nordseeküste eine besondere Rolle spielt. Er ist vor allem im Automobilumschlag leistungsstark und zählt zu den größten Umschlaghäfen der westlichen Welt. Der Hafen ist die DNA unserer Stadt. Emden existiert im Grunde nur, weil vor rund 1200 Jahren an der Emsmündung eine Siedlung gegründet wurde – bis heute schlägt das Herz unserer Stadt im Hafen. Wir hoffen aber, dass die Konferenz nicht nur Aufmerksamkeit auf den Hafen lenkt, sondern auch langfristig infrastrukturelle und wirtschaftliche Impulse bringt.

Wodurch zeichnet sich der maritime Standort Emden im nationalen und internationalen Wettbewerb aus?

Emden ist in vielerlei Hinsicht einzigartig. Wir verfügen über einen leistungsfähigen, trimodalen Hafen mit hervorragender Anbindung: per Bahn,

Straße, sogar über den Flugplatz – und natürlich gut seeseitig erreichbar. Dazu kommen ausreichend Flächen für Industrie- und Gewerbeentwicklung sowie eine quasi unbegrenzte Ressource an grüner Energie, unter anderem durch die Offshore-Plattformen, die hier anlanden. Auch Wasserstoff spielt bei uns eine zentrale Rolle. Während der Hype um Wasserstoff an vielen Orten abgeflaut ist, wird in Emden aktuell ein Elektrolyseur gebaut, und wir sind Teil des Europäischen Wasserstoff-Backbones. Diese

Kombination aus Fläche, exzellenter Anbindung und erneuerbaren Energien ist in Deutschland und international nahezu einmalig.

Wie wichtig ist die maritime Wirtschaft für Emden als Arbeitsmarkt- und Ausbildungsregion?

Die maritime Wirtschaft ist ein zentraler Arbeitgeber der Region. Rund 23 000 Pendler verdienen täglich in Emden ihr Geld, und der Wohlstand Ostfrieslands hängt wesentlich von großen Arbeitge-



**TIM
KRUTHOFF**

Oberbürgermeister
der Stadt Emden

Foto: Tim Kruithoff

bern wie dem Hafen und Volkswagen ab. Das kann als Wirtschaftskraft gar nicht hoch genug bewertet werden. Ein weiterer Punkt ist, dass unsere Häfen in Deutschland oft unterschätzt werden. Hinter Emden beginnt das Hafen-Hinterland, das ebenso wie hinter Hamburg, Bremen oder Wilhelmshaven die Versorgung unseres Alltags sicherstellt. Häfen sind also von herausragender wirtschaftlicher Bedeutung.

Welche wirtschaftlichen Impulse erwarten Sie durch die Ausrichtung der Konferenz – kurzfristig für die Stadt und langfristig für den Hafen- und Industriestandort?

Kurzfristig erhoffen wir uns vor allem Fortschritte bei großen Infrastrukturprojekten, insbesondere bei der Vertiefung der Außenems. Es ist kaum vermittelbar, dass wir seit 20 Jahren in einem Planfeststellungsverfahren stecken, während die Umsetzung nur sechs Monate dauern würde – das ist ein Armutszeugnis.

Darüber hinaus profitieren wir von der Zusammenarbeit mit NPorts als landeseigenem Hafenbetreiber, der massiv in den Hafen investiert, und mit dem Land Niedersachsen, insbesondere bei Projekten wie dem Großschiffsliegeplatz und der Ertüchtigung der Emspier. Mittelfristig erhoffen wir uns durch die Konferenz, Emden als Standort für neue Technologien und maritime Wirtschaft noch stärker zu positionieren. Das sollte Ansiedlungen, neue Geschäfte und zusätzliche Verkehrsströme über den Hafen nach sich ziehen.

Der maritime Sektor befindet sich im Wandel – Stichworte sind geopolitische Veränderungen, Digitalisierung und Dekarbonisierung. Welche Rolle kann Emden bei diesen Transformationsprozessen spielen?

Emden spielt bereits eine bedeutende Rolle. Wir hatten hier ein großes NATO-Manöver, bei dem die türkische Marine mit ihrem größten Schiff vor Ort war. Es war eine logistische Herausforderung, das zivil und militärisch parallel zu organisieren – eine Aufgabe, die wir gemeinsam mit den Logistikfirmen im Hafen hervorragend gemeistert haben. Im Bereich Digitalisierung gibt es interessante Modellprojekte, etwa das autonome Verladen in der Automobillogistik im Ha-

fen. Dabei geht es nicht darum, Arbeitskräfte zu ersetzen, sondern die Arbeit zu erleichtern und den Fachkräftemangel abzufedern. Bei der Dekarbonisierung profitieren wir von der Verfügbarkeit erneuerbarer Energien und Wasserstoffs vor Ort. Diese Themen werden die Zukunft der Schifffahrt prägen und Emden hat die Ressourcen, davon zu profitieren.

Welche Projekte oder Investitionen plant die Stadt beziehungsweise die Hafenwirtschaft vor Ort aktuell, um die maritime Infrastruktur und Wirtschaftskraft der Stadt zukunftssicher aufzustellen?

Der Hafen gehört zwar dem Land Niedersachsen, doch wir arbeiten eng über die Emder Hafenförderungsgesellschaft zusammen, um den Hafen zu entwickeln und zu vermarkten. NPorts investiert vorrangig in die Infrastruktur: Großschiffsliegeplatz, Ertüchtigung der Emspier und Planung eines weiteren Kais. Perspektivisch wünschen wir uns einen vierten Liegeplatz am Wybelsumer Polder. Aktuell investiert NPorts über 60 Millionen Euro in die Sanierung der Seeschleuse und auch der Südkai wird saniert, wo insbesondere Offshore-Aktivitäten abgewickelt werden. Mit diesen Maßnahmen können wir den Hafen zukunftsfähig aufstellen.

Wo sehen Sie die größten Entwicklungspotenziale für Emden als Hafen- und Wirtschaftsstandort in den kommenden zehn bis fünfzehn Jahren?

Die größten Potenziale liegen im Bereich Dekarbonisierung, zum Beispiel bei Wasserstofftechnologien für Schiffe, und im Offshore-Bereich. Auch die Flächen, die wir hier zur Verfügung haben, ermöglichen jede Form von Industriean-siedlung.

In der Vergangenheit war zum Beispiel die Batteriezellenproduktion ein Thema, doch die Rahmenbedingungen in Deutschland – Strompreise, fehlende Anreize – waren nicht attraktiv genug. Länder wie die USA, Kanada oder Frankreich haben gezeigt, wie es besser geht. Wir hoffen, dass die Bundesregierung die Bedingungen hier verbessert, damit Deutschland nicht weiter deindustrialisiert wird.

Wenn Sie Gästen Emden als maritimen Standort in einem Satz beschreiben müssten – was würden Sie sagen?

Emden ist lebens- und liebenswert, weltoffen und traditionell, kulturell und sportlich geprägt – mit ganz viel Wasser drumherum; und wenn es eine Aktie wäre, würde ich sie kaufen.

Where cruising grows responsibly,
through expertise and integrated
solutions for your fleet.



Our experience. Your growth.
rina.org





Foto: Tobias Bruns

Die Emden Dockyard verfügt über drei Trockendocks, 1,5 km tideunabhängige Kaianlagen sowie 100 000 m² Hallen- und Werkstattflächen

»Die Arbeit auf der Werft ist für viele mehr als nur ein Job«

EMDEN DOCKYARD An der Emsmündung zur Nordsee befindet sich die Emder Werft und Dock GmbH (EWD), auch Emden Dockyard genannt. Das Leistungsportfolio der Reparatur- und Umbauwerft reicht von Marine- und Handelsschiffen bis zu Offshore- und Spezialprojekten. Langfristige Kundenbeziehungen, gut ausgelastete Kapazitäten und der Ausbau der Infrastruktur sollen die Position des Standorts sichern.

Wer sich der Emsmündung nähert, erkennt das Werftareal schon aus der Ferne. Krane, Hallen, Docks – ein industrielles Panorama, das in Ostfriesland seit Generationen zum Landschaftsbild gehört. Hier, am traditionsreichen maritimen Standort Emden, arbeitet die Emder Werft und Dock GmbH (EWD) als Reparatur- und Umbauwerft. Rund 150 eigene Mitarbeiter bilden das Kernteam. Projektabhängig wächst die Mannschaft auf mehrere hundert Fachkräfte an. Seit Anfang 2020 gehört die Werft zur Benli Group aus Bremerhaven. Über diese kann die

EWD bei Bedarf auf weitere rund 450 Fachkräfte zurückgreifen. Im Mittelpunkt der Arbeit steht nicht nur die Technik, sondern auch der Mensch – sowohl auf Kundenseite als auch im eigenen Betrieb. „One Face to the Customer ist bei uns ein gelebter Grundsatz. Kunde und Projektleitung kennen sich oft seit Jahren, wissen um Anforderungen, Besonderheiten und kritische Schnittstellen“, erklärt Björn Sommer, Geschäftsführer der EWD. Diese Nähe sei ein strategischer Vorteil in einem Markt, in dem Zeit, Vertrauen und technische Präzision entscheidend sind.

Breites Leistungsspektrum – von Marine bis Superyacht

Die EWD deckt ein breites Spektrum ab: Marineschiffe, Spezial- und Offshore-Einheiten, Handelsschiffe, Fähren, Kreuzfahrtschiffe und Superyachten laufen die Docks an der Ems an. Der Fokus liegt auf Reparaturen, Umbauten, Modernisierungen und Klassearbeiten, ergänzt durch kleinere Neubauten sowie Stahl- und Sektionsbau.

Besonders positioniert hat sich die Werft im Bereich komplexer Antriebsreparaturen. Wellenanlagen, Lager, Propeller – Arbeiten an diesen sensiblen Systemen gehören hier zum Tagesgeschäft. „Wir sind als Reparaturwerft in der Lage, alle Reparaturarbeiten durchzuführen“, betont Sommer. Ein zentraler Wettbewerbsvorteil sei die hohe Fertigungstiefe: Rohrbau, Stahlbau und vor allem eine große, kontinuierlich modernisierte Zerspanung befinden sich im eigenen Haus. „Das bedeutet, dass Komponenten nicht umständlich um die Welt geschickt werden müssen“, so Sommer. Viele Arbeiten können direkt vor Ort gefertigt, instandgesetzt oder angepasst werden. Das spart Zeit, reduziert Kosten und schafft Planungssicherheit für die Werft ebenso wie für den Kunden. Ein weiterer Vorteil sei zudem der enge Kontakt zu den Kunden. „Wir sprechen im Vorfeld viel mit unserem Kunden. Wir kennen die Schritte zum Großteil“, erklärt Sommer. Die intensive Vorplanung, Ersatzteilbevorratung und die Möglichkeit, mechanische Komponenten unmittelbar vor Ort zu bearbeiten, verschaffen der Werft Flexibilität. Wo andere Betriebe auf externe Lieferketten angewiesen sind, kann die EWD intern reagieren – auch an Wochenenden. Das soll Ausfallzeiten reduzieren und eine verlässliche Kalkulationsbasis schaffen.

Neben Reparaturen bietet die Werft auch zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) an. Zertifizierte Prüfer nach DIN EN ISO 9712 führen Ultraschall-Wanddickenmessungen, Magnetpulver-, Farbeindring- und Sichtprüfungen durch. Gasfreie Messungen in Tanks und Bunkern gehören ebenso zum Portfolio.

Tidenunabhängige Kaianlagen und leistungsstarke Krane

Das Herzstück der Emden Dockyard bilden die drei Trockendocks:

- › Graving Dock mit 218 m Länge, 30 m Breite und 7,5 m Tiefe
- › Floating Dock III mit 176,5 m Länge, 27 m Breite und 6,5 m Tiefe
- › Floating Dock IV mit 136,2 m Länge, 17 m Breite und 6,5 m Tiefe

Hinzu kommen 1,5 km tidenunabhängige Kaianlagen innerhalb eines gesicherten Werftgeländes sowie Krane mit Traglasten von bis zu 45 t. Das Gelände umfasst rund 100 000 m² Hallen- und Werkstattflächen. Bauhallen mit Portalkranen und Schiebetoren mit bis zu 25 m Höhe sollen Arbeitsbedingungen für sensible Projekte ermöglichen. Ein Beispiel ist die Halle 25, die mit 118,5 x 22,3 m Grundfläche und einer Höhe von 22,5 m Bedingungen für Superyacht-Refits oder militärische Projekte bietet. Werkstätten auf zwei Ebenen flankieren die Halle. Ergänzt wird die Infrastruktur durch großzügige Lagerkapazitäten im ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)-gesicherten Be-



**KLAUS
DELEROI**

Geschäftsführer,
Reintjes GmbH



Von der NMK verspreche ich mir ein klares politisches Statement zur maritimen Industrie. Werften und die gesamte Wertschöpfungskette rund um den Schiffbau sind eine deutsche Kernwirtschaft und kein Randbereich. Der Schiffbau muss hierzulande unbedingt politisch geschützt und ausgebaut werden, um dauerhaft widerstands- und zukunftsfähig zu sein. Dafür braucht es ein deutliches Bekenntnis und nicht nur ein geselliges Branchentreffen wie in den Vorjahren.

Für mich geht es da vor allem um drei Themen: Förderinstrumente (Großbürgschaften und F&E-Finanzierung), alles Wichtige zur EU-Strategie für die maritime Industrie und deren Umsetzung in der deutschen maritimen Strategie und wie wir mehr Werbung für die zukunftsweisende und spannende maritime Branche hinbekommen.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

reich. Ersatzteile und Ausrüstung können kurz- oder langfristig eingelagert und weltweit versendet werden.

Zertifizierter Rückbau als Zukunftsfeld im Offshore-Sektor

Ein strategisch wichtiger Bereich für die Werft ist das Offshore-Geschäft. Während Reparaturen an Versorgern und Spezialschiffen schon lange zum Alltag des Unternehmens gehören, hat die EWD mit der EWD Benli Recycling GmbH & Co. KG im vergangenen Jahr als erste deutsche Werft die Zertifizierung erhalten, um Schiffe und Windenergieanlagen am Standort zurückzubauen.

Der Hintergrund: Mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie entstehen neue Installationen – gleichzeitig erreichen ältere Anlagen das Ende ihrer Lebensdauer. „Die neuen Anlagen müssen aufgebaut werden, aber die alten müssen auch zurückgebaut werden“, sagt Sommer. Auf dem weitläufigen, tidenun-

abhängigen Gelände mit umfangreichen Hallen- und Freiflächen sieht er großes Potenzial, beide Seiten dieses Zyklus zu bedienen. Damit will sich die Emden Dockyard nicht nur als Reparaturbetrieb, sondern als industrieller Dienstleister entlang des gesamten Lebenszyklus maritimer Einheiten von Modernisierung über Optimierung bis zum strukturierten Rückbau positionieren.

Erweiterung der Dockkapazitäten

Der Markt bestätigt die Strategie. Bereits früh im Jahr meldete die Werft eine Auslastung bis in den Spätsommer; Anfragen reichen teilweise bis 2029. Mehrere Insel-Fähren werden modernisiert, Stamm- und Neukunden kommen für Klassearbeiten, Optimierungen und komplexe Reparaturen an die Ems.

Um die wachsende Nachfrage bedienen zu können, erweitert die EWD ihre Dockkapazitäten. Ein zusätzliches Schwimmdock aus Kiel wird nach Emden verholt und dort in die beste-



»In Ostfriesland hat fast jeder einen Verwandten oder Bekannten, der schon auf dieser Werft tätig war«

Björn Sommer, Geschäftsführer, EWD



hende Infrastruktur integriert. Die Entscheidung, die Aktivitäten am bisherigen Standort in Kiel zugunsten der Bündelung in Emden aufzugeben, folgt einer klaren Logik: Der Hauptstandort ist stark ausgelastet, wodurch zusätzliche Kapazität dort unmittelbar benötigt wird.

„Hier arbeiten bis zu drei Generationen nebeneinander“

Der Fachkräftemangel ist auch in der maritimen Industrie ein zentrales Thema. In Emden gelingt es bislang vergleichsweise gut, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Das hat auch mit der Historie des Standorts zu tun. „Hier arbeiten bis zu drei Generationen nebeneinander“, erklärt Sommer. Die Werft betreibt zudem eine eigene Ausbildung und wird regelmäßig als Top-Ausbildungsbetrieb von der IHK ausgezeichnet. Viele Auszubildende erzielen Bestnoten, zahlreiche bleiben dem Unternehmen langfristig treu oder kehren nach Weiterbildungen zurück. Diese Verwurzelung in der Region schafft Identifikation. „In Ostfriesland hat fast jeder einen Verwandten oder Bekannten, der schon auf dieser Werft tätig war. Die Arbeit auf der Werft ist für viele mehr als nur ein Job – sie ist Teil einer familiären und regionalen Tradition“, so Sommer.

„Haben mehr Anfragen, als wir abarbeiten können“

Wo steht die Emden Dockyard in fünf bis zehn Jahren? Für Sommer ist die Richtung klar: breit aufgestellt, aber mit klarer Kompetenz in Spezialbereichen. Im öffentlichen Sektor bestehen bereits langfristige Aufträge bis 2030 und darüber hinaus. In der Handelsschifffahrt ist die Werft ebenso etabliert wie im Bereich Recycling und mechanischer Fertigung. Sorgen um rückläufige Reparaturvolumina macht man sich in Emden nicht. Im Gegenteil: „Wir haben mehr Anfragen, als wir tatsächlich abarbeiten können – und das in allen Segmenten“, so Sommer. Die Herausforderung liege daher weniger in der Nachfrage als in der Kapazitätssteuerung, der Prozessoptimie-



Foto: EWD

rung und der kontinuierlichen Verbesserung. „Wir machen uns keine Gedanken darüber, ob Arbeit kommt, sondern eher darüber, wie wir die Vielzahl der Anfragen am besten bewältigen“, erklärt Sommer.

Das Offshore-Versorgungsschiff „Siem Barracuda“ während eines Drydockings bei der Emden Dockyard

”

FABIAN VON PFEIL

Business Development
Manager – Marine,
RINA Germany GmbH



Wir bei RINA erwarten von der Nationalen Maritimen Konferenz in Emden einen offenen und lösungsorientierten Dialog zwischen Politik, Industrie, Werften und Klassifikationsgesellschaften. Für uns steht im Vordergrund, strategische Partnerschaften zu vertiefen und konkrete Impulse für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft zu setzen, um dadurch

den Schiffbau- und Schifffahrtsstandort Deutschland zu stärken.

Zentrale Themen sind für uns die Dekarbonisierung der Schifffahrt, der Einsatz alternativer Kraftstoffe sowie der Retrofit bestehender Schiffe als pragmatischer und kurzfristig wirksamer Hebel zur Emissionsreduzierung. Ebenso wichtig sind Digitalisierung, Cybersecurity und verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen. Wir sehen es als gemeinsame Aufgabe, Innovationen sicher in die Praxis zu überführen und den maritimen Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb, insbesondere im Hinblick auf die derzeitigen Turbulenzen, nachhaltig zu stärken.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

Vom Handelshafen zur Logistikdrehscheibe

SEEHAFEN EMDEN Die Stadt Emden und ihr Hafen verbinden mehr als 1200 Jahre maritime Geschichte mit moderner Logistik und Industrie. Heute ist der Emder Hafen nicht nur ein wichtiger Umschlagplatz für Fahrzeuge, Forstprodukte und Windenergiekomponenten, sondern auch ein Standort für die Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen.

Nah der Mündung der Ems in die Nordsee liegt der Emder Hafen – der westlichste Seehafen Deutschlands und ein zentraler Dreh- und Angelpunkt der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen. Er gliedert sich in einen tidefreien Binnenhafen und einen tideoffenen Außenhafen. Der Binnenhafen ist über zwei Seeschleusen zugänglich. Die Große Seeschleuse, ein Bauwerk von 260 m Länge, 40 m Breite und 11,50 m Tiefe, arbeitet rund um die Uhr und ermöglicht den Umschlag selbst großer Schiffe. Insgesamt stehen im Binnenhafen rund 3300 m Kaianlagen zur Verfügung, nahezu alle mit Gleisanschluss. Damit sind RoRo-Rampen, Container- und Verladebrücken sowie die Infrastruktur für flüssige und feste Güter angebunden. Im tideoffenen Außenhafen stehen ca. 2200 m Kaianlagen zur Verfügung, ausgestattet mit den entsprechenden Logistiksystemen wie RoRo-Rampen und Gleisanschlüssen. Mit mehr als 100 000 m² geschlossener Lagerfläche und 900 000 m² offener Lagerfläche bietet der Emder Hafen zudem umfangreiche Lagerkapazitäten.

1200-jährige Historie

Emden und sein Hafen sind untrennbar miteinander verbunden. Bereits um das Jahr 800 entstand am nördlichen Ufer der Ems eine friesische Handelsansiedlung, die als Keimzelle des Hafens und der Stadt Emden gilt. Handel und Seefahrt prägten das Leben der Stadt von Anfang an. Der erste urkundliche Beleg für



Der Seehafen Emden besteht aus einem tidefreien Binnenhafen und einem tideoffenen Außenhafen

Foto: NPorts

ein Emder Handelsschiff stammt aus dem Jahr 1224 in London. Ende des 15. Jahrhunderts erhielt Emden das Stapelrecht, wodurch alle Waren, die die Ems passierten, zunächst in der Stadt angeboten werden mussten.

Um 1600 war der Hafen einer der bedeutendsten Nordeuropas. Rund 600 Schiffe gehörten zur Emder Flotte, die Tee, Gewürze und andere Handelsüter aus Asien nach Ostfriesland brachte.



DR. MARTIN KRÖGER

Hauptgeschäftsführer,
Verband Deutscher Reeder



Wir brauchen einen Perspektivwechsel: global denken statt regional verwalten. Unsere Reedereien konkurrieren weltweit – leistungsfähig, innovativ und bereit zur Transformation. Doch na-

tionale Sonderwege und kleinteilige Regulierung bremsen. Schifffahrt ist mehr als Wirtschaft: Sie ist strategische Infrastruktur für Versorgung, Resilienz und Sicherheit. Die deutsche Handelsflotte ist kein nice-to-have, sondern ein need-to-have. Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit gehören zusammen. Die NMK in Emden muss diesen Schulterschluss liefern – mit konkreten Impulsen für die Praxis, damit Deutschland maritim stark und sicher bleibt.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

Die Emder Ostasiatische Handelskompanie unternahm die ersten Fahrten nach Kanton in China.

Im 19. Jahrhundert entwickelte sich Emden zunehmend zu einem modernen Umschlagort mit Industrieansiedlungen. Die Stadt funktionierte als Seehafen des Ruhrgebiets: Kohle aus dem Ruhrgebiet wurde über den Dortmund-Ems-Kanal nach Emden transportiert, importiertes Eisenerz für die Stahlindustrie wiederum in umgekehrter Richtung verschifft. Mit dem Bau der Großen Seeschleuse 1913 wurde der Hafen technisch auf den neuesten Stand gebracht. Im Jahr 1964 entschied sich Volkswagen, den Standort Emden für die Fahrzeugproduktion zu wählen. Damit begann eine neue Ära: Heute ist der Fahrzeugumschlag die wirtschaftlich bedeutendste Säule im Hafen von Emden. Auch die Windenergiebranche setzt zunehmend auf den Standort. Hersteller wie Enercon nutzen den Hafen für den Umschlag von Onshore- und Offshore-Windenergieanlagen. Emden hat sich als Basishafen für Offshore-Windparks etabliert und profitiert so von der wachsenden Bedeutung erneuerbarer Energien. Neben Industrie- und Projektladungen ist Emden heute auch Heimat für die Fährschiffe zur Nordseeinsel Borkum. Der Hafen bietet zudem Raum für reinen Werftbetrieb, Schlepperdienstleistungen und weltweit agierende Reedereien.

Stückgüter dominieren Emder Seeverkehr

Im Jahr 2025 sind im Emder Hafen rund 4,6 Mio. t an Seegütern über die Kaikanten gegangen. Das sind rund 3 Prozent mehr als im Vorjahr (ca. 4,5 Mio. t). Die größte Position im seeseitigen Umschlagsportfolio im letzten Jahr bildeten mit etwa 2,6 Mio. t die Stückgüter, zu denen vor allem Neufahrzeuge, Zellstoff sowie Bauteile und Komponenten im Rahmen der Energiewende-Logistik zählen. Mit rund 1,19 Mio. umgeschlagenen Neufahrzeugen im vergangenen Jahr zählt der Standort weiterhin zu den drei größten Automobilhäfen Europas. Der leichte Rückgang der Umschlagzahlen um knapp fünf Prozent gegenüber 2024 (1,24 Mio. Neufahrzeuge) spiegelt dabei die angespannte Lage auf den internationalen Märkten wider.

Ein weiterer Wachstumstreiber ist der Umschlag von Windenergie-Komponenten, der um 13 Prozent auf knapp 144 000 t gegenüber 2024 gesteigert werden konnte. Auch der Import von festen Massengütern, insbesondere von rund 1,5 Mio. t Baustoffen, trug wesentlich zum positiven Umschlagergebnis im Seeverkehr bei.

Durch gezielte Ausbaumaßnahmen und Investitionen will sich der Emder Hafen als Drehscheibe für Automobile, Stückgüter und Projektladungen weiterentwickeln. So schreitet beispielsweise die Erstellung des Großschiffs-liegeplatzes voran, mit dessen Bau im August gestartet wurde. Zu weiteren Projekten zählen die Anpassung des Emskais an die künftige Tidesteuerung sowie die Planungen für den Bau einer neuen Kaianlage mit zusätzlicher Terminalfläche am Wybelsumer Polder. Darüber hinaus wird die Große Seeschleuse saniert. Im Herbst dieses Jahres wird ein Reservetor geliefert, das den Betrieb der Schleuse im Notfall sichern soll.

Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen

Eine der jüngsten Entwicklungen im Emder Hafen ist die Kooperation mit der Papenburger Meyer Werft. Künftig sollen mehrere Kreuzfahrtschiffe im Außenhafen Emden endausgerüstet werden. Für vier Neubauten, die 2027 und 2028 fertiggestellt werden sollen, sind bereits konkrete Pläne umgesetzt, mit einer Option auf drei weitere Schiffe.

Die Endausrüstung umfasst umfangreiche Arbeiten an Kabinen, öffentlichen Bereichen und technischen Systemen. Tausende



RAMONA ZETTELMAIER

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



Die Nationale Maritime Konferenz in Emden ist für mich ein zentraler Ort des Austauschs zwischen Politik und Schiffsindustrie. Wir stehen vor erheblichen Transformationsaufgaben: technologisch, regulatorisch und geopolitisch. Umso wichtiger ist es, hier offen und lösungsorientiert miteinander zu sprechen. Aus meiner Sicht müssen drei Themen klar adressiert werden: die realistische Umsetzung der Dekarbonisierung, der sichere Einsatz neuer Technologien – von alternativen Antrieben bis Cybersecurity – und die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz unseres Standorts. Wichtig ist mir dabei: Innovation braucht belastbare Standards, überprüfbare Sicherheitskonzepte und Planungssicherheit. Nur so entstehen stabile Rahmenbedingungen für nachhaltige Investitionen.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

Beschäftigte sollen dafür an Bord tätig sein, heißt es seitens der niedersächsischen Landesregierung, die Anteilseigner der Meyer Werft ist. Durch gezielte Ausbaggerungen und die Erweiterung der Liegewanne im Außenhafen wird Niedersachsen Ports (NPorts) die infrastrukturellen Voraussetzungen für diese Projekte schaffen.

Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies (SPD) erklärt: „Mit der Entscheidung für Emden setzen die Meyer Werft und das Land Niedersachsen ein starkes Zeichen für industrielle Kompetenz, regionale Wertschöpfung, wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit und Beschäftigung.“

Auch Emdens Oberbürgermeister Tim Kruithoff (parteilos) würdigt die Entscheidung und betont, dass die Endausrüstung der Kreuzfahrtschiffe ein starkes Signal für die Region sei. Sie unterstreiche die enge Zusammenarbeit entlang der Ems sowie die Bedeutung Emdens als verlässlicher Partner der Meyer Werft. Zugleich hebt er hervor, dass das Projekt nur durch den gemeinsamen Schulterschluss zwischen Niedersachsen Ports, der Emder Hafenwirtschaft – allen voran der Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH –, der Wirtschaftsförderung der Stadt Emden, der Lotsenbruderschaft und der Meyer Werft möglich geworden sei und zusätzliche Impulse für Wertschöpfung und Beschäftigung setze.



Die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH verfügt über eine Hallenlagerfläche von 28 800 m², ergänzt durch 100 000 m² asphaltierte Abstellflächen

Fotos: Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH

Mit Volkswagen gewachsen und breit aufgestellt

ANKER SCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT MBH Seit über sechs Jahrzehnten ist die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH im Emden Außenhafen ein zentraler Akteur der maritimen Logistik – mit besonderem Fokus auf den Umschlag von Automobilen und Forstprodukten. Das Unternehmen setzt dabei auf gewachsene Partnerschaften, spezialisierte Terminalinfrastruktur und qualifiziertes Personal, mit einer klaren Strategie aus Diversifikation, Digitalisierung und Zukunftsinvestitionen.

Im Emden Außenhafen ist die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH beheimatet und Partner für maritime Logistik. Das Unternehmen, eine 100-prozentige Tochter der Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG (Leschaco), betreibt ein Multipurpose-Terminal und hat sich auf den Umschlag von Automobilen und Forstprodukten sowie auf individuell zugeschnittene maritime Dienstleistungen spezialisiert.

Die Wurzeln des Logistikdienstleisters reichen dabei bis in die 1950er Jahre zurück. Gegründet wurde Anker Schifffahrt 1956 in Bremen, zunächst mit einem Fokus auf die Auto-Verladung für den Volkswagen-Konzern. Am 1. Dezember 1960 nahm die Auto-Verladung für Volkswagen an der speziell dafür errichteten Umschlagsanlage ihren Betrieb auf. Als 1964 die Produktion im neu gebauten Volkswagen-Werk Emden anlief, war es das Ziel, in Emden eine ebenso effiziente Verladung wie in Bremen zu gewährleisten. So entstand am 1. November 1964 die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH in Emden. „Weitere prägende Meilensteine waren die Gründung der Autoport Emden GmbH 1977, an der die Anker Schifffahrts-Gesellschaft gemeinsam mit der Volkswagen Konzernlogistik und der EVAG Emden Verkehrs und Automoti-

ve GmbH als Gesellschafter beteiligt ist. Diese spielt heute eine zentrale Rolle im Automobilumschlag des Emden Hafens. Im Jahr 1983 kam der Zellstoffumschlag hinzu, der ab 1993 mit einem festen Linienverkehr und einer über 30-jährigen Partnerschaft mit UPM kontinuierlich ausgebaut wurde“, erklärt Jan Remmers, Geschäftsführer der Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH.

„Diversifikation ist in der Logistik sehr wichtig“

Die Kernkompetenz des Unternehmens liegt im Automobilumschlag. Hier unterstützt die Anker Schifffahrts-Gesellschaft, zusammen mit der Autoport GmbH, insbesondere die Volkswagen Konzernlogistik. Das Leistungsspektrum reicht von Dock- und Yard-Management über die Bereitstellung eigener Lkw- und Terminal-Zugmaschinen bis zur effizienten Flächenverwaltung. „Wir sind mit unserem Kunden gewachsen und bringen unser Know-how in alle Prozesse ein – von Terminals über Dock-Management bis zur technischen Entwicklung“, erläutert Sönke Kempe, Geschäftsführer der Anker Service GmbH.

Neben der Automobillogistik ist der Umschlag von Forstprodukten ein zweites Standbein. Zellstoff und Papierrollen wer-

den auf langfristige Verträge mit Partnern wie UPM-Kymmene Corporation verladen. Tilo Hoff, Prokurist der Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH, betont: „Unsere langfristigen Verträge im Forstbereich geben uns Stabilität und Planungssicherheit und machen uns unabhängig von Schwankungen im Automobilumschlag. Diversifikation ist in der Logistik sehr wichtig.“ Die Infrastruktur des Terminals spiegelt die Vielseitigkeit des Logistikanbieters wider: Mit einer Kailänge von 275 m, einem Tiefgang von 9,12 m und einer mittleren Tidenhub-Differenz von etwa 3,30 m können Schiffe mit bis zu 250 m Länge und 50 m Breite abgefertigt werden. Auf 28 800 m² Hallenlagerfläche und 100 000 m² asphaltierten Abstellflächen werden Fahrzeuge, Zellstoffballen, Papierrollen und weitere Güter gelagert. Equipment-Flotten, darunter Gabelstapler, Terminal-Zugmaschinen und Spezial-Traversen, ermöglichen flexible Umschlaglösungen – von RoRo-Verladung bis Containerhandling.

Um neue Geschäftsfelder zu erschließen, hat die Anker Schifffahrts-Gesellschaft gemeinsam mit der epas – Ems Ports Agency & Stevedoring Beteiligungs GmbH & Co. KG vor zwei Jahren das Joint Venture STE – Stevedoring and Terminal Emden GmbH gegründet. Hierbei werden die Qualifikation und das Know-how des Personals sowie Flächen und technische Ressourcen gemeinsam genutzt. Remmers erklärt: „Wir wollen zusätzliche Ladungen für den Emdener Hafen akquirieren und gemeinsam Projekte entwickeln – vom Personal über Flächen bis hin zu maßgeschneiderten Lösungen für unsere Kunden. Das ist uns bisher auch schon gelungen. So haben wir beispielsweise schon Aufträge im Militärbereich und in der Projektladung durchgeführt.“

Darüber hinaus wird die Anker Schifffahrts-Gesellschaft als logistischer Koordinator für die Papenburger Meyer Werft fungieren, die plant, zwischen 2027 und 2028 vier neue Kreuz-



Zusätzlich zur Automobillogistik hat sich das Unternehmen auch auf den Umschlag von Forstprodukten spezialisiert, darunter auch Zellstoff



fahrtschiffe in Emden endausrüsten zu lassen. Zudem besteht die Option auf drei weitere Schiffe, die im Anschluss ebenfalls die Seehafenstadt anlaufen könnten. „Uns verbindet eine sehr enge und langjährige Zusammenarbeit mit der Meyer Werft. So haben wir bereits sieben Aida-Neubauten im Emdener Binnenhafen zur Endausrüstung begleitet. Mit diesem Auftrag erfährt die Partnerschaft eine Art Krönung“, sagt Remmers.

Anforderungen der Kunden zeitgemäß nachkommen

Zusätzlich zur Diversifikation des Portfolios sind Themen wie Digitalisierung, Automatisierung und nachhaltige Mobilität für



HAUKE SCHLEGEL

Geschäftsführer VDMA
Marine Equipment and Systems



Die maritime Industrie ist insgesamt ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Aber die Teilbereiche brauchen ganz unterschiedliche Maßnahmen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit – das differenziert zu erkennen, dazu kann die NMK dienen. Der faire Zugang zu den globalen Schiffbaumärkten steht ganz oben auf der Agenda der maritimen Zulieferindustrie. Das Exportgeschäft ist essenziell für die Branche, um ihre technologische Führungsrolle zu halten und weiter auszubauen.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

KATRIN CALDWELL

Geschäftsführerin VDMA
Nord | Marine Equipment
and Systems



Die Sichtbarkeit der maritimen Branche innerhalb der Politik zu erhöhen, ist entscheidend! Unsere Branche ist eine der wenigen Industrien, die derzeit noch Gewinne verzeichnet und volle Auftragsbücher hat. Der Konkurrenzdruck durch die Schiffbaunationen China, Südkorea und Japan steigt. Insofern ist es wichtig, dass die Politik endlich aktiv wird und die Rahmenbedingungen für Unternehmen in Deutschland verbessert, damit die Schiffbauzulieferer auch langfristig wettbewerbsfähig sind.



Die Anker Schiffs-Gesellschaft hat auch schon Aufträge im Militärbereich durchgeführt

das Unternehmen am Emskai zentral. „Wir müssen sicherstellen, dass wir den Anforderungen unserer Kunden zeitgemäß nachkommen – sei es in der Automotive-Logistik mit Autoport, bei Dock- und Yard-Management oder in der Vorbereitung auf automatisiertes Fahren“, so Kempe. Auch die Infrastruktur des Unternehmens wird zukunftsorientiert gestaltet: Neubauten wurden so konzipiert, dass sie flexibel auf den späteren Einsatz von Elektromobilität reagieren können, etwa durch die Verlegung ent-

sprechender Leitungen für Wallboxen. „Wir versuchen proaktiv an die Transformation der Mobilitätsbranche zu denken, ohne die aktuellen operativen Prozesse zu beeinträchtigen“, so Kempe.

Mitarbeiterzufriedenheit ist Schlüssel für langfristigen Erfolg

Ein zentraler Erfolgsfaktor für das Unternehmen ist qualifiziertes Personal. Rund 380 Personen arbeiten im Gemeinschaftsbetrieb Anker Schiffs-Gesellschaft mbH / Anker Service GmbH. „Wir setzen auf eigene, gut ausgebildete Mitarbeiter, die sich mit dem Unternehmen identifizieren und die wir kontinuierlich weiterqualifizieren“, erläutert Kempe.

Das Unternehmen lege großen Wert auf Wertschätzung und soziale Kompetenz in der Führung, erklärt Remmers. Flexible Arbeitszeiten, moderne Sozialräume und Zusatzangebote wie Firmenfitness schaffen ein Arbeitsumfeld, das Motivation und langfristige Bindung unterstützt. „Wir führen in schlanken Hierarchien und nehmen die Bedürfnisse unserer Mitarbeiter ernst – das ist ein Schlüssel für den langfristigen Erfolg“, so Remmers.

„Sehen uns für die Zukunft gut aufgestellt“

Neben strategischen Standortvorteilen wie der Lage direkt vor den Schleusen steht die Anker Schiffs-Gesellschaft auch vor strukturellen Herausforderungen. Die sich seit dem Jahr 2002 in Planung befindliche Vertiefung der Außenems sei beispielsweise ein langwieriges Verfahren, das die Anfahrbarkeit großer Schiffe und die Erweiterung des Kundenportfolios beeinflusse, so

FIND YOUR PATH WITH BUREAU VERITAS

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

Ramona Zettelmaier

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

Fang-
frische
News gibt
es hier:



**BUREAU
VERITAS**

”

PETRA MAHNKEGeschäftsführerin,
Gesellschaft für Maritime
Technik e.V.

Von der Nationalen Maritimen Konferenz erwarte ich, dass aus Dialog konkrete industrielle Stärke wird, indem sie strategische Prioritäten klar definiert, Maßnahmen bündelt und deren Umsetzung mit Nachdruck vorantreibt – über Ressort- und Sektorengrenzen hinweg.

Zu den wichtigsten Themen zählen vor dem Hintergrund verschärfter geopolitischer Spannungen und wachsender sicherheitspolitischer Anforderungen vor allem die Stärkung technologischer Souveränität, der Ausbau resilienter und leistungsfähiger maritimer Technologien sowie die enge Verzahnung von Politik, Industrie und Forschung. Ebenso entscheidend ist ein stabiler, verlässlicher rechtlicher und politischer Rahmen, der Investitionen, Innovationen und langfristige Planungssicherheit ermöglicht.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

Remmers. „Wir benötigen dringend die Vertiefung der Fahrinnen. Dabei geht es um einen Meter. Im Vergleich zu den Niederlanden, wo ähnliche Projekte schneller umgesetzt werden, hinkt Deutschland hier hinterher.“

Die Frage nach der Zukunft beantwortet Remmers mit einem klaren Blick nach vorn: „Wir sehen uns für die Zukunft gut aufgestellt. Insgesamt geht es darum, auf der Höhe der Zeit zu bleiben, digitale Schnittstellen zu implementieren, das

VOLL AUF KURS RICHTUNG ZUKUNFT.

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

skf-marine.com



Portfolio zu stabilisieren und gegebenenfalls weiter zu diversifizieren.“ Die Kombination aus strategischer Lage, eigenem Equipment, qualifiziertem Personal und flexibler Infrastruktur soll dem Unternehmen eine solide Ausgangsbasis verschaffen, um im internationalen Wettbewerb der Seehäfen zu bestehen. Auch die Partnerschaften im Automotive-Bereich sowie

neue Initiativen in der Projektladung und Militärlogistik sollen die Zukunftsfähigkeit sichern.

Für Remmers, Kempe und Hoff ist klar: Wer die Balance zwischen Tradition, Innovation und Diversifikation hält, wird auch in einem dynamischen Marktumfeld erfolgreich bleiben.

”

MALTE SIEGERT

Vorsitzender,
NABU Hamburg



Angesichts geopolitischer Verwerfungen fürchten die Umweltverbände den Rollback der nationalen und europäischen Hafenpolitik. Die energetische Transformation stockt, Fossile fließen. Im „Überragenden Öffentlichen Interesse“ soll jedes Verkehrs- oder Versorgungsvorhaben umgesetzt werden.

Ohne Rücksicht auf Natur und Umwelt. Während Seebrügge und Antwerpen fusionieren, leisten sich Deutschlands Seehäfen eine kostspielige und ökologisch problematische Konkurrenzsituation. Dabei müssten föderalstaatliche Prozesse harmonisiert und der sorglose Umgang mit wertvoller Fläche an den unterschiedlichen Standorten verbessert werden. 38 Mio. Euro aus Berlin sind für die Seehäfen unzureichend. Deswegen sollte die NMK in der Krise einen Impuls für eine übergeordnete Struktur senden, in der Bund und Länder im nationalen Interesse deutlich intensiver zusammenarbeiten können.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE



ADVANCING EUROPE'S MACHINERY INDUSTRY

**MARINE EQUIPMENT AND SYSTEMS
ENGINE AND SYSTEMS**

Die maritime Zulieferindustrie

65.000 Arbeitsplätze | 11 Mrd. Euro Umsatz | 80% Exportanteil

Als größter europäischer Industrieverband
ist der VDMA aktiv für

- wettbewerbsfähige Standortbedingungen
- globale Märkte und freien Handel
- fortschrittliche Technologien





Dr. Christoph Ploß (Mitte) im Gespräch mit Kathrin Lau, Chefredakteurin Schiff&Hafen|Ship&Offshore (zweite von rechts), DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann (rechts) und THB-Chefredakteur Benjamin Klare (links)

Fotos: DVV Media Group GmbH

»Jeder muss einen Beitrag leisten!«

INTERVIEW Der Hamburger Dr. Christoph Ploß ist seit Beginn der aktuellen Legislaturperiode der Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus. Angesiedelt im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE), ist er in seiner Position auch maßgeblich an der Ausgestaltung der 14. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Emden beteiligt. Im großen Interview mit den DVV Media Group Fachpublikationen Schiff&Hafen, DVZ und THB sprach Dr. Ploß über die dringlichsten Themen auf der Agenda, die Ausgestaltung einer europäischen maritimen Industriestrategie sowie Finanzierungsoptionen für die Schifffahrt, Häfen und die Offshore-Industrie.

Herr Dr. Ploß, die Themen und Herausforderungen für die maritime Branche in Deutschland bleiben vielfältig. Welche Erwartungen haben Sie persönlich an die 14. Nationale Maritime Konferenz in Emden im April 2026?

Mein Ziel ist es, dass die Teilnehmer der Konferenz mit dem Gefühl verlassen, dass die Bundesregierung viele wichtige Themen der maritimen Wirtschaft vorantreibt. Ich wünsche mir außerdem, dass sich die verschiedenen maritimen Branchen untereinander besser vernetzen, weil die maritime Wirtschaft nur so die notwendige Durchschlagskraft entfaltet. Außerdem

wollen wir ein klares Signal senden: Die maritime Wirtschaft ist enorm wichtig für unsere Energieversorgung, unsere Versorgungssicherheit und für uns als Exportnation – und angesichts der geopolitischen Lage wächst diese Bedeutung aktuell weiter. Ein Staat ohne wettbewerbsfähige maritime Industrie, gut aufgestellte Reedereien und leistungsfähige Häfen gefährdet seine Sicherheit und Versorgung. Das haben zum Beispiel auch die USA verstanden, die Milliarden in die maritime Wirtschaft investieren wollen. Die Amerikaner haben erkannt, dass man in der heutigen Welt ohne eine starke maritime Wirtschaft abhängig von

anderen ist und dadurch sehr große Probleme bekommen kann. Das Thema „Sicherheit“ ist deshalb das Schwerpunktthema der diesjährigen Konferenz.

Was sind neben der Sicherheit die für Sie dringlichsten Themen, die Sie auf der NMK diskutieren möchten?

Wir werden unterschiedliche Branchenschwerpunkte setzen, weil die Teilbranchen unterschiedliche Themen haben und adressieren wollen. Dies wird in sogenannten Branchenforen zu Schiffbau, Marineschiffbau, Schifffahrt, Häfen, Maritime Technik und Offshore Wind

geschehen. Wer im Schiffbau tätig ist, fragt sich zum Beispiel: Wie kann der Standort Deutschland wettbewerbsfähiger werden und wie können wir verhindern, dass Aufträge nach China oder in andere asiatische Staaten abwandern? Die Reeder fragen: Was unternimmt die Bundesregierung, um internationale Seewege zu sichern? Bleibt es bei der Tonnagesteuer? Die Hafenunternehmen wollen wissen, wie notwendige Infrastrukturinvestitionen finanziert und beschleunigt werden. Für die Branchenforen sind – ganz bewusst – die Verbände federführend verantwortlich. Gleichzeitig wird in den Reden der Bundesregierung deutlich werden, dass die maritime Wirtschaft einen deutlich höheren Stellenwert hat als in der Vergangenheit.

Wie zeigt sich dieser höhere Stellenwert konkret?

Zunächst einmal über Präsenz: Neben Bundeskanzler Merz werden mit Katharina Reiche, Boris Pistorius und Patrick Schnieder drei Bundesminister auf der NMK sein. Die Präsenz des Bundeskabinetts unterstreicht, dass die Bundesregierung hinter der maritimen Wirtschaft in Deutschland steht und diese stärker unterstützen wird, als es bisher der Fall war. Das gilt fürs Finanzielle, für den Ausbau von Infrastruktur, für die Forschungsförderung und die Beschleunigung von Projekten und Verfahren. Aber der Reihe nach: Die Bundesregierung hat einen 400-Millionen-Euro-Titel im Klima- und Transformationsfonds (KTF) für die maritime Wirtschaft geschaffen. Damit sind wir einer berechtigten, lange vorgetragenen Forderung der maritimen Wirtschaft nachgekommen. Wir haben Rekordinvestitionen in die Schiene auf den Weg gebracht – über 100 Milliarden Euro werden bis 2029 in das Schienennetz fließen. Das ist sehr wichtig für die Hinterlandanbindung der Häfen und insbesondere für den Hamburger Hafen, dessen starke Hinterlandanbindungen ein großer Pluspunkt im Vergleich zu anderen europäischen Häfen ist. Und wir haben die Forschungsmittel für die maritime Wirtschaft auf circa 74 Millionen Euro erhöht. Gerade die Verbindung staatlicher Forschungsinvestition mit dem Innovationsgeist großer und kleiner Unternehmen kann unser Land stark machen, da so aus Forschung Innovationen und Exportschlager werden. Wir haben schon viele Projekte auf den Weg gebracht, die etwa den Schiffbau durch

»Ich bin sehr dafür, dass der Bund sich stärker bei der Hafenfinanzierung engagiert, aber auch die Länder müssen ihren Beitrag leisten«



moderne klimafreundliche Antriebe oder Lärmreduzierung stärken. Das sind Projekte, die häufig in der Nische angesiedelt, aber weltweit nachgefragt sind. Dazu kommen mehr Investitionen in Infrastruktur und das Planungsbeschleunigungsgesetz, das vor Weihnachten im Bundeskabinett beschlossen wurde. Aus meiner Sicht müssen wir in dieser Legislaturperiode noch eine nationale Stichtagsregelung ergänzen, damit ab einem bestimmten Zeitpunkt keine neuen Klagen oder Einwände mehr möglich sind und keine neuen Ge-

setze mehr in ein laufendes Verfahren eingearbeitet werden müssen.

Wie wichtig ist die NMK für die Sichtbarkeit der deutschen maritimen Wirtschaft in Berlin?

Die NMK bietet eine sehr große Chance, weil der Fokus des öffentlichen Interesses in Deutschland und vielleicht sogar von Teilen Europas auf dieser Konferenz liegen wird. Der Bundeskanzler wird kommen, es werden wie erwähnt mehrere Bundesminister kommen. Neben dem gastgeben-

den Ministerpräsidenten Olaf Lies werden auch die Ministerpräsidenten der Länder mit den größten See- und Binnenhäfen vor Ort sein, Hendrik Wüst aus Nordrhein-Westfalen und Peter Tschentscher aus Hamburg. Eine solche Besetzung hatten wir so noch nie. Das ist eine große Chance, die nationale Bedeutung der maritimen Wirtschaft herauszuarbeiten. Wenn wir über eine wettbewerbsfähigere maritime Wirtschaft reden, geht es nicht nur darum, etwas für den Norden Deutschlands zu tun. Es geht darum, die Energieversorgung Deutschlands zu sichern, die Exportnation Deutschland stark zu machen und unsere sicherheits- und verteidigungspolitischen Interessen zu verteidigen. Bei uns im Norden ist das Maritime Teil der DNA. Ich war schon als Kind häufig am Hamburger Hafen. In anderen Regionen Deutschlands hört man oft: „Gut, für euch im Norden ist die maritime Wirtschaft wichtig, so wie bei uns vielleicht der Skitourismus.“ Aber von den Sesselliften in den Alpen hängt eben nicht die Versorgungssicherheit des ganzen Landes ab. Deswegen habe ich auch Sympathien dafür, die Nationale Maritime Konferenz künftig in Regionen zu verlegen, an die man nicht als erstes denkt. Wenn wir die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für unser Land herausarbeiten wollen, dann müssen wir auch dahin gehen, wo viele Menschen die Bedeutung der maritimen Wirtschaft noch nicht erkannt haben.

Was zeichnet Emden als Standort aus?

Emden ist ein bedeutender maritimer Standort. Ich war selbst im August 2025 schon vor Ort und habe mich mit dem Bürgermeister, Tim Kruithoff, zur Vorbereitung der Konferenz ausgetauscht. Man kann im Emder Hafen sehen, wie viele Exporte dort abgewickelt werden. In der gesamten Region, einschließlich Leer, gibt es sehr wichtige maritime Cluster und starke mittelständische Reedereien. Deswegen ist diese Region prädestiniert für die NMK.

Im aktuellen Positionspapier „maritime Team Deutschland: Mit Sicherheit voraus“ ist von einer europäischen maritimen Industriestrategie die Rede. Diese hat die EU-Kommission nun Anfang März vorgelegt.

Können Sie den europäischen Ansatz, der sich daraus ergibt, einmal skizzieren?

Wir haben die europäische maritime Industriestrategie als Bundesregierung zusammen mit den Niederlanden initiiert.

Es geht dort um wichtige Fragen für den Schiffbau, etwa: Wie kann die Finanzierung verbessert werden? Viele Werften bekommen seit der Finanzkrise und der Schifffahrtskrise keine Finanzierung bei den Banken mehr. Die Banken haben sich stark zurückgezogen. Wir wollen die Regeln anpassen, sodass Kredite einfacher vergeben werden können. In der Industriestrategie geht es auch darum, als Europäer geschlossener gegenüber China oder anderen großen Staaten aufzutreten. Wenn wir uns als Europäer gegenüber China oder den USA geeint und entschlossen positionieren, hat das eine ganz andere Wirkung, als wenn wir das nur als Deutschland tun.

Welche Rolle soll privates Kapital spielen?

Im Moment ist der maritime Markt für privates Kapital nicht sehr attraktiv. Viele sagen, er sei ein Klumpenrisiko, zu riskant. Wir wollen die Rahmenbedingungen verbessern, etwa bei Basel III und IV, den europäischen Regeln für die Bankenaufsicht, und bei der Kreditvergabe insgesamt. Es geht dabei zum Beispiel um Pensionsfonds, Versicherer und ähnliche institutionelle Investoren, nicht um Privatpersonen, die ihre Altersvorsorge in geschlossenen Fonds anlegen. Die Schifffahrtsfonds sind ein bisschen verbranntes Terrain, das wissen wir alle. Aber die Zeiten haben sich geändert, die Branche ist im Aufwind und das eröffnet Möglichkeiten, wieder mehr Geld am Kapitalmarkt zu akquirieren. Wir werden privates Kapital brauchen, der Staat kann nicht alles machen. Staatliche Investitionen und Bürgschaften kann man nutzen, um privates Kapital zu hebeln – zum Beispiel mit dem Bürgschaftsprogramm für den Bau von Konverterplattformen.

Welches Potenzial hat der Bau von Konverterplattformen für die deutschen Werften?

Wir reden über Milliarden-Aufträge. Wenn diese bei deutschen Werften landen, sichert und schafft das Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung in den verschiedenen Regionen Deutschlands. Dazu kommt: Wir sprechen über sehr sensible Infrastruktur, und gerade angesichts der geopolitischen Lage haben wir ein großes Interesse, dass solche Projekte in Mecklenburg-Vorpommern oder Niedersachsen gebaut werden. Deswegen unterstützen wir den Bau von Konverterplattformen in Deutschland,

bringen Bürgschaftsprogramme auf den Weg und führen intensive Gespräche, damit Aufträge an deutsche Werften gehen. Was wir möglich machen können, machen wir möglich.

Sie betonen die zentrale Rolle der Offshore-Windenergie für Energieversorgung und maritime Wirtschaft, doch der Ausbau stockt vielerorts durch lange Genehmigungsverfahren und fehlende Investitionen. Reichen die bisherigen Maßnahmen der Bundesregierung wirklich aus, um Deutschlands nachhaltige Energieversorgung mittelfristig sichern zu können?

Die Bundesregierung hat vor Weihnachten das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz und ein Gesetz zur Beschleunigung für die Genehmigungen von Windenergieanlagen auf See verabschiedet. Das Maßnahmenpaket wird in der Öffentlichkeit leider unterschätzt. Ich hätte mir gewünscht, dass man im Dezember nicht nur über die Rente diskutiert, sondern eben auch über diese Themen, weil sie mindestens genauso wichtig sind. Das gilt auch für den Bürokratieabbau. Wir arbeiten kontinuierlich zusammen mit Unternehmen daran, die Praxis für Unternehmer im Alltag zu erleichtern. Das geht häufig sehr ins Detail, ich bekomme bei meinen zahlreichen Gesprächen mit der maritimen Wirtschaft immer wieder neue Beispiele zu hören. So gab es beim Bunkern klimafreundlicher Kraftstoffe mehr Auflagen als bei konventionellen Kraftstoffen, das ist natürlich nicht nachvollziehbar und sinnvoll. Solche Punkte arbeiten wir sukzessive und erfolgreich ab. Man kann solche Themen auch jenseits der maritimen Fachdebatten auf eine höhere Ebene heben. Ich bin der Meinung, dass das Ansehen und die Akzeptanz der Demokratie unter anderem davon abhängen werden, ob wir in der Lage sind, Infrastrukturprojekte schneller zu planen und zu bauen. Viele Bürger sagen sonst eventuell: „Guck mal, in China kriegen sie es viel schneller hin; in der Türkei kriegen sie es viel schneller hin; in Russland kriegen sie es viel schneller hin. In Deutschland läuft es hingegen viel langsamer.“ Deutsche Werften müssen sich weiterhin in einem mitunter wettbewerbsverzerrenden internationalen Spannungsfeld behaupten. Dass der Auftrag für zwei Schiffe des BSH Ende letzten Jahres an eine spanische Werft ging, hat für Unverständnis gesorgt.

Müssten staatliche Schiffbauaufträge grundsätzlich in Deutschland bleiben?

Ich sehe seit langem das Problem, dass wir teilweise sehr viele Steuergelder ins europäische Ausland geben und dort in den Schiffbau stecken, aber umgekehrt kaum staatliche Aufträge aus dem Ausland bekommen. In Italien, Spanien und anderen europäischen Ländern, die denselben EU-Richtlinien unterliegen wie Deutschland, geht man da anders vor und sorgt dafür, dass die einheimischen Werften profitieren. Zukünftig wollen wir, soweit es europarechtlich geht, sehr stark darauf achten, dass die deutschen Werften auch vom Sondervermögen für Verteidigung und von Aufträgen für Behörden- und Forschungsschiffe profitieren. Denn es gilt: Berührt ein öffentlicher Auftrag wesentliche Sicherheitsinteressen, kann er einfach und direkt an deutsche Unternehmen vergeben werden. Dieses Kriterium erfüllt nicht nur der Marineschiffbau. Auch der Behördenschiffbau ist eine solche Schlüsseltechnologie, denn Behördenschiffe können im Krisenfall wichtige Beiträge zur Verteidigung leisten. In Deutschland gibt es hervorragend qualifizierte Werften, die technologisch anspruchsvolle Spezialschiffe fertigen, was eine der besonderen Stärken unserer Schiffbauindustrie ist. Ich war selbst im Oktober 2025 bei der Peene-Werft in Wolgast, das ist der größte Arbeitgeber in einer Region mit wirtschaftlichen Herausforderungen. Durch die geplanten Investitionen in den Marineschiffbau können dort neue Arbeitsplätze und Wertschöpfung entstehen.

Bei der letzten NMK in Bremen im Jahr 2023 wurde die Nationale Hafenstrategie vorgestellt. Insbesondere die Finanzierung der Häfen ist aber noch nicht konkretisiert worden. Wie sollte die Hafenfinanzierung Ihrer Meinung nach künftig aufgestellt sein?

Ich bin sehr dafür, dass der Bund sich stärker bei der Hafenfinanzierung engagiert, aber auch die Länder müssen ihren Beitrag leisten. Hamburg etwa sollte die Milliarden, die es aus dem Bund für seine Infrastruktur erhält, nicht in den Elbto- wer, sondern in den Hafen stecken.

Der Beschluss des Haushaltsausschusses im Bundestag, rund 1,35 Milliarden Euro aus dem Verteidigungshaushalt in die Hafeninfrastruktur zu investieren, hat insbesondere in Hamburg für Unmut gesorgt. Wie geht es hier jetzt weiter?



Dass die maritime Wirtschaft in Berlin stärker in den Fokus genommen wird, ist Christoph Ploß ein wichtiges Anliegen

Ich habe die Äußerungen von einigen Lokalpolitikern der SPD als sehr kleinkariert empfunden. Die Rivalen von Hamburg sind in der Hafenpolitik nicht Bremerhaven oder Rostock, sondern Rotterdam, Antwerpen und Danzig. Wenn wir uns im Norden gegenseitig Projekte missgönnen, wird die deutsche Hafenwirtschaft insgesamt nicht stärker. Die norddeutschen Bundesländer müssen ihre maritimen Themen in der Hauptstadt sichtbar machen – am besten gemeinsam mit geballter Kraft.

Sie sind seit Mai 2025 Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus — wie lautet Ihre erste Bilanz nach rund zehn Monaten im Amt?

Eine größere Bilanz werden wir rund um die Nationale Maritime Konferenz ziehen, wenn die Bundesregierung ungefähr ein Jahr im Amt ist. Aber wir haben in den Monaten viele Projekte erfolgreich auf den Weg gebracht: das 400-Millionen-Euro-Programm, die Rekordinvestitionen in die Schiene mit den Hinterlandanbindungen, die Erhöhung der Forschungsmittel mit erstmaliger Investition in die Forschungsinfrastruktur oder die Aufnahme des Schiffbaus in das Großbürgerschaftsprogramm des Bundes. Was mir insgesamt wichtig ist: Investitionen in die maritime Wirtschaft sind auch deswegen wichtig, weil sich drumherum Wertschöpfungsketten ansiedeln.

Das kann man gut am Beispiel Cuxhaven sehen: Der Cuxport hat sich neu erfunden und in den Bereich Offshore-Windenergie investiert. Er ist dabei, einer der führenden Häfen für den Umschlag von Windkraftanlagen-Komponenten zu werden. Der Hafen wurde mit Unterstützung des Bundes umgebaut, was nicht nur neue Aufträge in die Region gebracht hat, sondern auch dazu geführt hat, dass sich viele Unternehmen aus der Windkraftbranche um den Hafen herum angesiedelt haben. Damit sind gut bezahlte Arbeitsplätze entstanden. Es geht also nicht nur um die maritime Wirtschaft selbst, sondern um die Wertschöpfungsketten, die drumherum entstehen. Das hilft der gesamten Volkswirtschaft.

Wenn Sie einen zentralen Appell an die Teilnehmenden der NMK richten könnten, welcher wäre das?

Es kommen ja ganz viele unterschiedliche Akteure zusammen: der Bundeskanzler, Bundes- und Landesminister, Bundestagsabgeordnete, Branchenvertreter, Verbände, Unternehmer und Gewerkschaften. Mein Appell: Machen Sie sich Gedanken, welchen Beitrag Sie leisten können, damit die maritime Wirtschaft in Deutschland noch stärker wird. In Anlehnung an John F. Kennedy könnte man auch sagen: „Frage nicht, was dein Land für dich tun kann – frage, was du für dein Land tun kannst.“ Wenn jeder seinen Beitrag leistet, dann steht uns das Beste noch bevor.

Wir müssen mehr miteinander statt übereinander reden. Die NMK muss der Treffpunkt aller Stakeholder sein, die ein Interesse an der Zukunftsfähigkeit unserer wichtigsten Drehscheiben haben: den Häfen. Ihre Funktionalität ist der Garant für wirtschaftliche Stabilität in Deutschland und Europa. Nur über hocheffiziente Technologie können wir die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Supply Chains garantieren. Dafür braucht es eine nachhaltige Investitionsbereitschaft bei Bund und Ländern. Die Awareness in der Gesellschaft, Wirtschaft und Politik, dass unsere maritimen Standorte für alle und nicht nur für die norddeutschen Länder jeden Tag eine Top-Leistung erbringen, kann auch durch eine NMK forciert werden. Die Menschen mitzunehmen, heißt auch, qualifizierte Arbeitskräfte für die Kaikante zu sichern und neu zu gewinnen. Mit der richtigen Begeisterung aller Akteure kann von der NMK ein positives Signal ausgehen.

**OLIVER DETJE**

Verlagsleiter,
DVV Media Group GmbH

**MARCUS RÖNNER**

Geschäftsführer der
Stahlbau Nord GmbH
und geschäftsführender
Gesellschafter der Heinrich
Rönnert Gruppe



Ich wünsche mir von der Nationalen Maritimen Konferenz, dass nicht nur die Teilnehmer um die Wichtigkeit der maritimen Industrie und strategischen Bedeutung unserer Küsten wissen, son-

**PROF. DR. CARLOS JAHN**

Leiter des Instituts für Maritime
Logistik der Technischen Universität
Hamburg & Leiter des Fraunhofer-
Centers für Maritime Logistik und
Dienstleistungen CML in Hamburg



Für die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft liefert die angewandte Forschung wichtige Impulse, indem zukunftsfähige Innovationen in Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft vorangetrieben werden. Dies ist vor dem Hintergrund des harten internationalen Wettbewerbs von besonderer Relevanz. Digitalisierung, Künstliche Intelligenz und autonome Systeme bieten große Potenziale, um Prozesse in Schiffbau, Schiffsbetrieb und Hafen noch effizienter, sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Der Austausch zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik ist hier ein wesentlicher Schlüssel für den Erfolg, da Kräfte gebündelt, Ziele und Schwerpunkte abgestimmt sowie Umsetzungsbarrieren zügig abgebaut und – noch besser – vermieden werden.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

dern dass auch der Bürger aus anderen Regionen des Landes davon erfährt.

Die Ozeane dieser Welt sind nicht nur die wichtigsten Wasserstraßen für den weltweiten Güterverkehr, sondern ermöglichen uns die Versorgung mit Energie, Ressourcen und Informationen aus aller Welt.

Unsere maritimen Infrastrukturen sind der Grundpfeiler unseres Wohlstands und friedvollen Miteinanders auf dieser Erde.

Diese gilt es zu schützen, zu bewahren und auszubauen.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE



Quelle: Illustration: Christoph Joens, erstellt mit KI

Nachwuchs-, Fach- und Führungskräfte in der maritimen Branche stehen im Fokus von zwei Veranstaltungen im Vorfeld der NMK

Maritime Kompetenz sichern: Der Mensch als Schlüsselressource

FACHVERANSTALTUNGEN | Gleich zwei Veranstaltungen setzen im direkten Vorfeld der NMK die Themen Nachwuchs und Fachkräfte in der maritimen Wirtschaft in den Fokus. Damit wollen die Organisatoren – der Verband Deutscher Reeder (VDR) und das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) – die Bedeutung gut ausgebildeter Menschen an Bord und entlang der gesamten maritimen Wertschöpfungskette noch einmal besonders herausstellen.

Karrierperspektiven für Gen Z

Am Dienstag, den 28. April, veranstaltet der VDR im Zollhaus Leer sein Ausbildungsforum unter dem Titel „Strategien für die maritime Ausbildung von morgen“. Im Zentrum steht die Frage, wie es gelingen kann, junge Menschen für maritime Berufe zu gewinnen, sie gezielt zu fördern und langfristig in der Branche zu halten. Besonderes Augenmerk legt der Verband dabei auf die Generation Z – „digital vernetzt, wertebewusst und auf der Suche nach Sinn, Stabilität und langfristigen Perspektiven“. Diskutiert werden soll, wie sich die Schifffahrt als moderne, technologiegetriebene und wertorientierte Branche sichtbar macht – mit Perspektiven sowohl an Bord als auch an Land, etwa in Technik, Logistik, IT oder Management. Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Bildung und von den Sozialpartnern kommen dazu mit Ausbildungsbetrieben und Nachwuchskräften ins Gespräch; geplant sind Praxisbeispiele, Erfahrungsberichte sowie Gelegenheit für Austausch und Vernetzung.

Das Forum versteht sich als Impulsveranstaltung im Vorfeld der 14. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Emden

– und als gemeinsamer Aufruf, Verantwortung für die nächste Generation in der Schifffahrt zu übernehmen.

Fachkräfte sichern, Souveränität stärken

Einen Tag später, am Mittwoch, den 29. April, lädt das DMZ unter dem Titel: „Resilienz braucht Kompetenz: Fachkräfte als Schlüssel maritimer Souveränität“ zu einem zweistündigen Forum in Emden ein. Von 10.00 bis 12.00 Uhr soll über die Fachkräftesicherung als strukturelle Voraussetzung für eine souveräne maritime Wirtschaft diskutiert werden.

„Deutschland formuliert ambitionierte maritime Ziele – von Zeitenwende und Energiewende bis zur nationalen Hafenstrategie –, die personelle Basis zur Umsetzung gerät jedoch zunehmend unter Druck“, erläutert Dr. Matthias Catón, Geschäftsführer des DMZ. In Werften und bei Zulieferern, in Schifffahrt und Häfen, in der Offshore-Branche sowie in maritimen Behörden fehlten immer häufiger qualifizierte Fachkräfte. Ohne sie drohten strategische Abhängigkeiten – und damit ein Verlust an maritimer Handlungsfähigkeit.

Die Leitfrage der Agenda lautet daher, wie Deutschland seine maritimen Ambitionen auch personell umsetzen kann. Dazu umfasst das Programm ein Grußwort des Koordinators der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus, Dr. Christoph Ploß, eine Keynote von Dr.-Ing. habil. Frank Sill Torres vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie eine moderierte Paneldiskussion.

Die Veranstaltung findet unmittelbar vor dem Start der 14. NMK in Emden unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie statt.

Die Nationale Maritime Konferenz in Emden muss ein Umsetzungsgipfel werden – kein weiteres Diskussionsforum. Aus Sicht des ZDS erwarten wir konkrete finanzielle, regulatorische und strategische Weichenstellungen zur Stärkung der deutschen Seehäfen als kritische Infrastruktur. Sie sind zentrale Knotenpunkte für Wettbewerbsfähigkeit, Energiewende, industrielle Wertschöpfung, Versorgungssicherheit und militärische Logistik. Diese gewachsene gesamtstaatliche Bedeutung muss sich endlich auch in den Zuständigkeiten und Finanzierungsstrukturen widerspiegeln.

Wir brauchen ein klares Bekenntnis des Bundes zu einer modernen, verlässlichen Seehafenfinanzierung, schnelleren Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie investitionsfreundlichen Rahmenbedingungen. Die Konferenz sollte das Signal senden: Maritime Infrastruktur ist strategische Infrastruktur. Wer wirtschaftliche Stärke, Resilienz und europäische Handlungsfähigkeit sichern will, muss die Seehäfen jetzt gezielt und dauerhaft stärken.



**DR. FLORIAN
KEISINGER**

Hauptgeschäftsführer,
Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



**PROF. DR. ANKE
KAYSSER-PYZALLA**

Vorstandsvorsitzende, Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt



Wissensaustausch mit öffentlichen Stakeholdern und Transfer in die Wirtschaft erhöhen unsere Innovationsgeschwindigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Wir stärken die deutsche Wirtschaft, indem wir Know-how und Wissen aus Luft- und Raumfahrt, Energie, Verkehr und Sicherheitsforschung in maritime Schlüsseltechnologien einbringen, wie zum Beispiel in alternative, emissionsarme Antriebstechnologie, Sicherheits- und Überwachungssysteme sowie digitale Transformation. Für uns ist die NMK ein wichtiger Impulsgeber. Denn sie fördert und vertieft den Dialog zwischen Politik, Industrie, Verbänden und Forschungseinrichtungen. Unser Ziel ist es, unsere Kompetenzen gezielt mit maritimen Bedarfen zu verbinden, Impulse für nachhaltige und digitale Innovationen zu setzen und damit die maritime Zukunft Deutschlands aktiv mitzugestalten.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

Wenn Dir
Schifffahrt
nicht aus dem
Kopf geht...

Komm an Bord!

Vom Schiffsmechaniker bis zum
Kapitän – alle Infos zu den spannenden
Berufen an Bord findest Du hier: 



Scan me!
[www.reederverband.de/
ausbildung](http://www.reederverband.de/ausbildung)



Maritime Zukunft Made in Ostfriesland

STUDIUM & FORSCHUNG Die Hochschule Emden/Leer verbindet moderne Lehre, Forschung und eine internationale Ausrichtung mit maritimer Tradition. Im Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften am Maritimen Campus Leer werden praxisnahe Studiengänge angeboten und anwendungsorientierte Lösungen für die Zukunft der Schifffahrt erarbeitet. Mit Projekten wie der Entwicklung eines klimaneutralen Forschungskutters und moderner F&E-Infrastruktur will die Hochschule wichtige Beiträge zur Weiterentwicklung der maritimen Branche liefern.



Im Maritimen Technikum der Hochschule Emden/Leer steht Forschenden unter anderem ein Schlepptank zur Verfügung, in dem Schiffsmodelle unter realitätsnahen Bedingungen getestet werden können

Foto: Hochschule Emden/Leer

An der Hochschule Emden/Leer vereinen sich Tradition, technische Kompetenz und internationale Vernetzung. Im Mittelpunkt stehen dabei die vier Fachbereiche an den beiden Standorten Emden und Leer. Einer davon ist der Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften, der am Maritimen Campus in Leer angesiedelt ist. Seine Wurzeln reichen bis ins Jahr 1854 zurück, als die Städtische Navigationsschule Leer gegründet wurde. Heute präsentiert sich der Fachbereich als Ort für Forschung, Lehre und Praxis sowie als Anlaufstelle für Studierende mit Interesse an maritimen Themen.

Moderne Infrastruktur für Lehre und Forschung

Die Lehre am Maritimen Campus in Leer ist eng mit moderner Forschungsinfrastruktur verbunden. Im Zentrum steht das Maritime Technikum, das im September 2021 eröffnet und dessen Bau vom Land Niedersachsen mit rund 6 Mio. Euro gefördert wurde. Das rund 1100 m² große Großlabor dient als Arbeitsumgebung für Fragestellungen der Schifffahrt und maritimen Technik.

Ein wesentlicher Bestandteil ist der 30 m lange und 3 m breite Schlepptank, in dem Schiffsmodelle unter realitätsnahen



GERALD RYNKOWSKI

Managing Director,
Veinland GmbH



Ich wünsche mir eine klare, verlässliche Aussage der Politik zur maritimen Strategie des Landes für die Zukunft, um so unternehmerische Investitionen sinnvoll und nachhaltig vornehmen zu können, Arbeitsplätze zu erhalten und Mitarbeitern

eine Perspektive zu geben. Dazu gehört meines Erachtens auch ein Ende der europaweiten Ausschreibungen im Interesse des verbliebenen deutschen Schiffbaus und eine deutliche Beschleunigung von militärischen Neubauprojekten. Darüber hinaus sind Debatten zur kritischen Überprüfung der politischen Transformationsthemen wünschenswert, um diese wieder in den Einklang mit der Wirtschaftlichkeit zu bringen. Ich würde mich freuen, in Berlin endlich wieder politische Kompetenz in der maritimen Wirtschaft zu sehen.

Bedingungen getestet werden. Mithilfe eines Schleppwagens, der Geschwindigkeiten von bis zu 5 m/s erreicht, können Kräfte und Momente an Modellen gemessen und auf reale Schiffe übertragen werden. So lassen sich Strömungsverhältnisse sowie das Verhalten von Schiffen im Wasser detailliert analysieren.

Ein weiterer Baustein ist der Windkanal, in dem Windgeschwindigkeiten von über 200 km/h (rund 60 m/s) erzeugt werden können. Damit lassen sich aerodynamische Effekte untersuchen, etwa der Einfluss von Wind auf Schiffe oder maritime Strukturen. Dies trägt zur Entwicklung effizienterer und umweltfreundlicher Schiffstechnologien bei.

Darüber hinaus verfügt das Maritime Technikum über eine Wellenmaschine, mit der realitätsnahe Seegangsbedingungen nachgebildet werden können. Durch ihre flexible, in der Höhe verstellbare Konstruktion und einen Wellenabsorptionsmodus lassen sich auch komplexe dreidimensionale Wellenfelder erzeugen und störende Reflexionen minimieren.

Ergänzt wird das Infrastrukturangebot durch ein Akustiklabor, das als nahezu schallfreier Raum konzipiert ist. Hier werden akustische Fragestellungen untersucht, etwa die Entstehung und Ausbreitung von Geräuschen, aber auch werkstoffphysikalische Eigenschaften, auch über maritime Anwendungen hinaus.

Arbeit am Fischkutter von morgen

Ein zentrales Leuchtturmprojekt des Fachbereichs ist das Forschungsvorhaben ZukunftsKutter Nordsee – KuNo. Dabei wird ein Prototyp eines Forschungskutters entwickelt und gebaut, der im Eigentum des Landes Niedersachsen an der Hochschule Emden/Leer angesiedelt ist.

Ziel des Projekts ist die Entwicklung und Erprobung eines klimaneutralen, multifunktionalen Küstenfischereifahrzeugs, das sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich nachhaltig betrieben werden kann. Auftraggeber ist das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH), das das Vorhaben mit rund 10 Mio. Euro fördert. Der Projektzeitraum erstreckt sich von Januar 2026 bis Dezember 2030. Der Baubeginn ist für 2027 vorgesehen, die Erprobung in der Nordsee soll ab 2029 erfolgen.

Die Entwicklung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit lokalen Fischern, dem Thünen-Institut für Seefischerei sowie der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer. Die Fraunhofer Arbeitsgruppe Nachhaltige Maritime Mobilität, die gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES aufgebaut wurde, übernimmt die Entwicklung der Versorgung mit grünen Kraftstoffen sowie der entsprechenden Betankungsinfrastruktur. Parallel dazu entwickelt das Thünen-Institut umweltschonende Fangmethoden, die sowohl ökonomische als auch ökologische Anforderungen berücksichtigen.

Der Fachbereich übernimmt dabei die Forschung, Planung sowie die Koordination von Bau und Erprobung. Alle relevanten Akteure – von Fischereiverbänden über Landwirtschaftskammern bis hin zur Nationalparkverwaltung – sind aktiv eingebunden. Umwelt- und Sicherheitsanforderungen werden von Beginn an in die Planung integriert. So verbindet das Projekt die Zukunft der Küstenfischerei mit den Schutzzielen des Wattenmeers.

Der Zukunftskutter wird 19,5 m lang und 5,90 m breit werden und einen Tiefgang von rund 2 m aufweisen. Durch seine Dimensionierung soll er es ermöglichen, weiter hinaus auf See zu



KARINA WÜRTZ

Geschäftsführerin,
Stiftung Offshore-
Windenergie



Die NMK ist das Schaufenster der maritimen Wirtschaft, von dem wir uns positive politische Signale erhoffen. Die Windenergie auf See spiegelt das vielschichtige Leitmotiv ‚Sicherheit‘ wie kaum eine Industrie wider. Sie wird das Rückgrat der Industriestromversorgung und Garant für Energiesicherheit. Sie ist eine Schlüsseltechnologie mit bundesweiter Wertschöpfung und gut bezahlten Arbeitsplätzen vom Bodensee bis nach Flensburg, vom Rheinland bis nach Rügen. Sie steht für industrielle Souveränität, schafft medizinische Versorgung auf dem Meer, von der auch Schifffahrt, Inseln und die Küstenregionen profitieren. Und sie ist ein wichtiger Mosaikstein bei Überlegungen zu maritimer Sicherheit und Landesverteidigung. Dies darzustellen, ist Ziel und Erwartung.

Gleichzeitig steht die Branche vor großen Herausforderungen. 2026 ist ein entscheidendes Jahr für notwendige Weichenstellungen. Die Politik ist hier in der Bringschuld, die richtigen Investitionsrahmenbedingungen zu setzen und Kurskorrekturen vorzunehmen. Das gelingt bisher nur unzureichend – und viel zu langsam. Die NMK bietet eine ausgezeichnete Möglichkeit zum Austausch.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

fahren. Das Ruderhaus ist im Bugbereich angeordnet, was Vorteile im Nachtbetrieb bietet, da Blendungen durch das Arbeitsdeck reduziert werden. Gleichzeitig verbessert sich der Watterschutz auf dem Achterdeck, während Steuerung und technische Systeme räumlich eng integriert sind.

Die Unterkünfte befinden sich im Vordeck und sind klar vom Fischereibetrieb getrennt. Der Laderaum bietet Platz für rund 330 Standard-Fischkisten. Angetrieben wird das Schiff mit Methanol, unterstützt durch einen Elektromotor sowie mehrere Generatoren, die flexibel zu- und abgeschaltet werden können. Diese sind in einem separaten Maschinenraum untergebracht.



Im Rahmen von KuNo soll der Prototyp eines klimaneutralen, multifunktionalen Küstenfischereifahrzeugs entwickelt werden

Quelle: Thünen-Institut für Seefischerei

Studiengänge zwischen Technik, Wirtschaft und Praxis

Der Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften bietet eine Vielfalt an Studienprogrammen, die sowohl die klassische Seefahrt als auch ingenieurwissenschaftliche, wirtschaftliche und internationale Aspekte der maritimen Branche abdecken. Studierende können zwischen drei Bachelorstudiengängen sowie einem internationalen Masterprogramm wählen; ergänzt wird das Angebot durch eine Fachschule für nautische Ausbildung.

Der Bachelorstudiengang Nautik und Verkehr ist praxisnah und international orientiert. Er vermittelt nicht nur klassische nautische Kompetenzen, sondern bereitet gezielt auf ökologische, ingenieurtechnische und logistische Fragestellungen vor. Zum Angebot zählt das Center for Modeling & Simulation, das Simulationen für Offshore-Anlagen, Flüssigguttransporte und Maschinenräume bereitstellt. Praktische Erfahrungen sind zentraler Bestandteil des Studiums: Jährliche Ausbildungsfahrten auf einem Segelschoner sowie Praxissemester auf Handelsschiffen ermöglichen es den Studierenden, ihr Wissen aus Labor und Simulation direkt auf See anzuwenden.

Der Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen Maritime Wissenschaften verbindet Ingenieur- und Wirtschaftswissen. Schwerpunkte liegen auf maritimen Operationen, nachhaltiger Mobilität und Offshore-Technologien. Die Inhalte reichen von Strömungsmechanik und Logistik über Schiffsantriebe und Umwelttechnik bis hin zur angewandten Unternehmensführung. Studierende sollen Fähigkeiten erwerben, die sie für aktuelle Herausforderungen wie Klimaschutz, Energiewende und Digitalisierung in der maritimen Industrie qualifizieren. Ein Praxissemester soll zudem direkte Einblicke in Unternehmen eröffnen, den Austausch mit der Industrie fördern und die Mitarbeit an innovativen Projekten ermöglichen.

Der internationale Masterstudiengang Maritime Operations wird gemeinsam mit der Western Norway University of Applied Sciences in Bergen angeboten. Er verfolgt das Ziel, ein ganzheitliches Verständnis maritimer Betriebsprozesse zu vermitteln, das technologische, organisatorische, betriebswirtschaftliche und internationale Perspektiven vereint. Absolventen können zwischen verschiedenen Spezialisierungen an Partneruniversitäten wählen. Der Studiengang setzt auf einen praxisnahen Ansatz, bei dem Management, Technik und Nachhaltigkeit Hand in Hand gehen.

Lehrexzellenz am Campus

Neben Infrastruktur und Forschung prägen die Lehrenden den Fachbereich. Prof. Dipl.-Ing. Freerk Meyer, Professor für Maschinenbau mit Schwerpunkt auf Schiffsbetriebssystemen und Schiffsantrieben, wurde in diesem Jahr als „Teacher of the Year“ ausgezeichnet.

In die Bewertung flossen sowohl die Ergebnisse der Lehrveranstaltungsevaluation als auch die Online-Stimmen der Studierenden ein. Besonders hervorgehoben wurden seine praxisnahen Beispiele, die gelungene Verbindung von Humor und Physik sowie seine positive Art im Unterricht. Neben Meyer wurden vier weitere Lehrende für „Ausgezeichnete Lehre“ geehrt.



MARTIN
JOHANNSMANN

Geschäftsführer,
SKF Marine GmbH



Die Lage der deutschen Schiffbauzulieferindustrie ist aktuell sehr gut: Der asiatische Schiffsneubau boomt, Reeder investieren stark in Service und Retrofits, und die deutsche Marine hat hohen Bedarf für die bestehende Flotte und Neubauprogramme. Entscheidend ist, wie eine möglichst effiziente und reibungslose Koopera-

tion insbesondere von Werften und Zulieferern gestaltet werden kann, damit die Industrie die Marine bestmöglich unterstützen kann.

Die industriellen Standortbedingungen in Deutschland haben sich hingegen deutlich verschlechtert: hohe Energiekosten, Bürokratie und Kostenbelastungen durch behördliche Auflagen machen den Standort unattraktiv. Dadurch drohen Jobverluste und die Abwanderung von Unternehmen, besonders bei internationalen Konzernen. Ist sich die Politik dieser Problematik bewusst – und wie kann gegengesteuert werden? Hier wünsche ich mir von der NMK entsprechende Impulse.

STIMMEN AUS DER INDUSTRIE

IMPRESSUM

Verlag und Herausgeber:

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79,
DE-20097 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 23714 – 100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter Technik & Verkehr: Manuel Bosch

Chefredaktion: Kathrin Lau

Redaktion: Robert Prellwitz

Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk

Druck: Silber Druck GmbH & Co. KG, Lohfelden

© DVV Media Group GmbH, Hamburg 2026

Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

Eine Publikation der DVV Media Group

INSERENTEN

U4	Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft SE, DE-Lemwerder
22	Bureau Veritas SA - Marine & Offshore, DE-Hamburg
U2	DNV SE, DE-Hamburg
04	Hamburg Messe und Congress GmbH, DE-Hamburg
09	Reintjes GmbH, DE-Hameln
13	RINA Germany GmbH, DE-Hamburg
23	SKF Marine GmbH, DE-Hamburg
24	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA), DE-Hamburg
31	Verband Deutscher Reeder e.V. (VDR), DE-Hamburg
11	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM), DE-Hamburg



IHRE SICHERHEIT - UNSER ANTRIEB



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

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com