

rung und Bekämpfung von Notfallsituationen, sind nur einige Beispiele dafür. ...“ (2003)

► „... Das im Vorjahr positiv evaluierte Förderprogramm 2000-2004 „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ wird bis 2010 fortgeschrieben und verstetigt.“ (2005)

► „... Herausragend wichtig sind die Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel im Schiffbau.“ (2006)

Im Jahre 2002 gab das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Referat Öffentlichkeitsarbeit, ISSN 0342-9288 (BMW-Dokumentation), den durchaus interessanten und kritischen Beitrag „Vernetzungspotentiale innerhalb der maritimen Wertschöpfungsketten am Schiffbau-, Seeschiffahrts- und Hafenstandort Deutschland“ (erarbeitet durch die renommierte Firma Roland Berger Strategy Consultants) heraus. Bei der Vorstellung des Berichtes hieß es:

„Meine Damen und Herren, die Bildungs- und Forschungslandschaft ist heute weitgehend zersplittert...

... Denn in Deutschland obliegt die Kulturhoheit den Ländern; ebenso die Verantwortung für die einzelnen Bildungs- und Forschungsinstitutionen, die ihren Aufgaben heute, wie gesagt, unter den erschwerten Bedingungen einer sehr zersplitterten Organisation nachgehen.“

Die Bundesregierung teilt unter

<http://www.hightech-strategie.de/de/77.php> mit:

„... Der Schiffbau soll seine Weltmarktposition bei hochkomplexen Spezialschiffen festigen und seine Wettbewerbsfähigkeit bei Standardschiffen durch Prozessinnovationen erhalten. Die Bundesregierung strebt an, dass die deutsche meerestechnische Industrie rechtzeitig mit innovativen Systemlösungen am Weltmarkt präsent ist und so vom weltweiten Wachstum der Offshore-Branche profitieren kann. ...

... Das BMW-Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ finanziert vorwiegend industriegeführte Verbundprojekte, in denen Unternehmen mit Hochschulen oder Forschungseinrichtungen an einem gemeinsamen Entwicklungsziel arbeiten.“

Schließlich veröffentlicht das FZ Jülich unter der Rubrik „Schifffahrt“

(<http://www.fz-juelich.de/ptj/schifffahrt/>):

„...Schwerpunkte der Förderung sind Forschung und Entwicklung mit folgenden Zielsetzungen:

- Entwicklung neuer Schiffstypen und verbesserter Schiffskonstruktionen
- Weiterentwicklung der Schiffshydrodynamik
- Verbesserung der Schiffssicherheit
- Erhöhung der Zuverlässigkeit des Schiffsbetriebs

- Verringerung der Lärmbelastung und Schwingungserscheinungen
- Schonung der Umwelt“

Das BMBF informiert: Fachhochschulen leisten angewandte Spitzenforschung/Projektstart der Förderrunde FHprofUND (<http://www.bmbf.de/press/2036.php>):

„... Schwerpunkt des Programms ist die Förderung von innovativen und anwendungsbezogenen Verbundvorhaben der Fachhochschulen mit Unternehmen, vor allem mit kleinen und mittleren Unternehmen in der Region. Insbesondere in den Bereichen Ingenieurwissenschaften, Naturwissenschaften und Wirtschaft arbeiten Wissenschaft und Wirtschaft eng zusammen, wodurch das Know-how beider Seiten schnell in Innovationen und vor allem in Produkte fließen kann...“

So gut und vorteilhaft das für die Finanzierung einer Bildungseinrichtung auch sein mag, und die enge Bindung der Fachhochschulforschung mit klein- und mittelständischen Betrieben in anwendungsbezogenen Verbundvorhaben fördert, so stark engt es den Blick für die Zukunft ein.

Die folgenden Thesen sollen eine erste Orientierung für die Diskussion über die Neubewertung der Schiffführung darstellen (vergl. u.a. Kersandt, D.: „Die Kenntnis der Ursachen menschlichen Versagen bei Seeunfällen sowie die Berücksichtigung der Leistungseigenschaften des Menschen sind Voraussetzungen für die Erhöhung der Verlässlichkeit von Mensch-Maschine-Systemen in der Schiffführung“) (fe-initiative / 2006; Deutsches Maritimes Kompetenznetz DMKN; Quelle:

<http://www.dmkn.de/1779/seeverkehr.nsf/f1b7ca69b19cbb26c12569180032a5cc/9ce68aa3ed591c0ac12571410051b91b!OpenDocument>):

► Wir gehen darüber hinweg, dass sich mit der rasanten technischen Entwicklung und ihren bereits erschlossenen Möglichkeiten Inhalt und Charakter der Tätigkeit der Menschen an Bord verändern und allein daraus neue Verhältnisse zur Technik, zur Umwelt und zum Prozess erwachsen.

► Wir kennen die wahren Ursachen menschlichen Versagens an Bord (Fehlhandlungen, Handlungsmängel) nicht, da wir über nur sehr unvollkommene und veraltete Methoden der Seeunfallanalyse verfügen und die Analyse fast ausschließlich auf die technische Rekonstruktion von Abläufen konzentrieren.

► Wir orientieren die wissenschaftliche Arbeit und die Forschung fast ohne Ausnahme auf die Bereiche Schiffbau, Transporttechnologien, Häfen und Umwelt; haben aber für das Spannungsfeld „Schiffführung“ als Nahtstelle für das Auftreten und Entdecken von Widersprüchen keine tragende und zukunftsweisende Profillinie.

► Wir haben keine universitäre Bildung und Forschung auf dem Gebiet der Schiffführung und verzichten weitgehend auf das dazugehörige wissenschaftliche Lehr- und Forschungsgebäude. Anspruchsvolle Formen der Widerspruchsanalyse an Bord sind eher selten und stehen nicht mehr als Quelle neuer Ideen zur Verfügung.

► Wir verkennen, dass allein strukturell-organisatorische Maßnahmen, so wertvoll und nützlich sie für die operative Arbeit in der Forschung auch sein mögen und die Bedingungen für eine breite Kooperation verbessern (s. a. Kompetenznetze), das Problem einer langfristigen Orientierung und Finanzierung grundlegender wissenschaftlicher Arbeiten nicht lösen können.

► Wir müssen erkennen, dass Hoch- und Fachhochschulen, die sich mit der Ausbildung von Nautischen Schiffsoffizieren und mit der Forschung beschäftigen, ihren Aufgaben „unter den erschwerten Bedingungen einer sehr zersplitterten Organisation nachgehen.“ (s.a. Gutachten Roland Berger Strategy Consultants).

► Wir müssen akzeptieren, dass die „Jagd“ nach Drittmitteln und ihre erfolgreiche Einbringung in der Regel allein die Reputation eines Professors und seiner Einrichtung begründet, eine verantwortungsvolle langfristige Orientierung des wissenschaftlichen Profils aber viel zu wenig honoriert und gefördert wird.

► Wir müssen für den Bereich des Bildungswesens kritisch zur Kenntnis nehmen, dass die Reeder mit den ihnen gegebenen Möglichkeiten Zentren für die maritime Bildung und das Training (z.B. leistungsfähige Schiffführungssimulatoren) einrichten und finanzieren, auf deren Grundlage sie versuchen, den aktuellen Anforderungen an ihre Schiffsoffiziere zu begegnen. Auch bei sehr positiver Einschätzung derartiger Initiativen kann man sie doch als ein Setzen von Alarmzeichen für bestehende Mängel in Bildung und Forschung ansehen.

► Wir unterschätzen oder übergehen es, dass sich der Umschlag von Wissen in den letzten Jahren sehr beschleunigt hat, und sind mit den üblichen Verfahren und Methoden in Wissenschaft, Forschung und Lehre nur noch in der Lage, darauf zu reagieren.

► Wir haben uns damit abgefunden, dass wir mangels wissenschaftlicher Grundlagen und langfristiger Orientierungen den Einfluss auf die Gestaltung internationaler Vorschriften und Regelungen weitgehend verloren haben und drohen, in die Rolle eines „Kommentierers“ überzuwechseln.

► Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass der Einfluss von Verbänden, Gesellschaften und Vereinen (z.B. DGON) auf die Erkennbarkeit und Beseitigung von