9,50 €

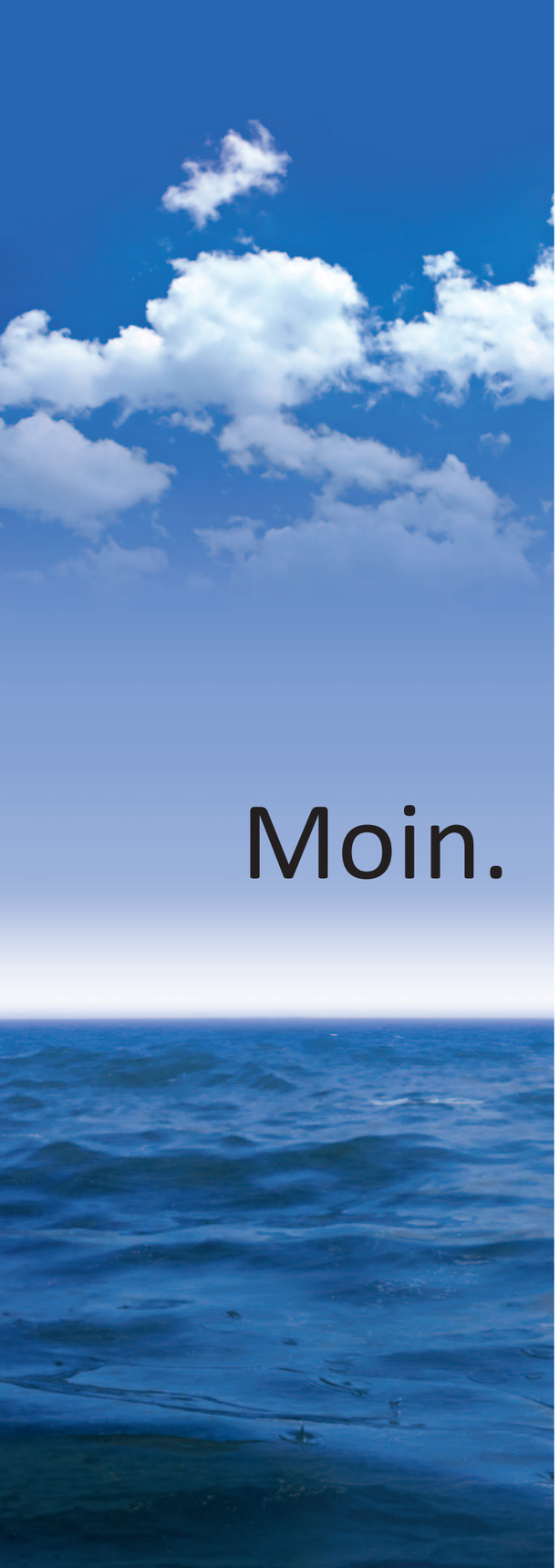
4 193376 909506

KÜSTE & MEER 2021

Die maritime Welt zwischen Nord- und Ostsee

☐ Zur Lage der Dinge: Zwei Minister, eine Präsidentin ☐ Portraits ausgewählter Häfen ☐ Verkehrsprobleme auf und am Wasser ☐ Thema Klima: Neue Wege

☐ Fischer, Lotsen und mehr: Menschen am Wasser ☐ Digitalisierung! ☐ Forscher im Land ☐ Was da alles so schwimmt: Die Marine in SH



UBS

Wir liefern Ideen zur Problemlösung:
Strategien und Umsetzungen in den Bereichen
- Finanzen
- Organisation
- Marketing und
- Vertrieb

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

Editorial

Maritimer Sommertreff 2021

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

Seit 2010 veranstalten wir jährlich den „Maritimen Sommertreff“ in Kiel. Wer ist „wir“? Die Schümanns, kurz gesagt. Mehr würde hier den Rahmen sprengen, bedienen Sie sich doch bitte der QR-Codes auf dieser Seite.
Der Sommertreff ist eine wunderbare Veranstaltung mit über 500 geladenen Gästen, die uns sehr ans Herz gewachsen ist. Und natürlich, Sie ahnen es, fand das Fest weder im letzten noch in diesem Jahr statt – kein Mensch möchte mit Maske Rednern zuhören oder mit anderen interessanten Leuten am Stehtisch mit weitem Abstand schnacken.
Aber solch ein Magazin, wie Sie es in Händen halten, wollten wir schon lange heraus bringen, immer pünktlich zum Sommertreff. Nun haben wir es statt des Festes publiziert und fest vor, nächstes Jahr beides zu tun: Uns wieder persönlich zu treffen und das Magazin Nr. 2 zu veröffentlichen.
Und für dieses Heft haben wir die Zielgruppe erweitert: Alle maritimen Kompetenz- und Entscheidungsträger auf unserer Einladungsliste bekommen es per Post. Und für alle, die Interesse an der maritimen Welt haben, gibt es KÜSTE&MEER im Zeitschriftenhandel und bei vielen maritimen Einrichtungen, Unternehmen und Institutionen.
Wir hoffen, dass die Fachfrau genau so viel Freude am Lesen haben wird wie der maritime Laie, der vielleicht bei uns im Norden zu Gast ist. So sollte z. B. auch der ausgewiesene Hafenexperte in den kurzweiligen Hafenportraits etwas Neues lesen können, während die Touristin ein ihr bisher unbekanntes Ziel entdeckt.
Die Digitalisierung – angesagtes Thema für alle. Bei uns nicht für sondern von Experten so geschrieben, dass Grundsätzliches der Neuen Welt greifbarer wird.
Der Umweltschutz – wichtig in der Schifffahrt, im Küstenschutz. Wir erzählen etwas über das Eis im Polarkreis und dem Sand am Strand.
Die maritime Branche ist derart vielfältig, dass wir uns mit der Themenauswahl beschränken mussten. Die Werften, die Ozeane als Rohstofflieferant, der Segelsport und was ist eigentlich mit einer Reportage über die Seenotretter? Nächstes Jahr geht es weiter, versprochen. Die maritime Welt im Norden ist so weit, wie der Blick in Schleswig-Holstein reicht, siehe Foto. Und wo ein weiter Himmel ist, gedeihen auch Fantasie, Engagement und Zuversicht.

Foto: ©Beate Zoellner

In diesem Sinne,
Ihr
Dirk Schümann

Küste & Meer 2021 · Der Jahresband zum Maritimen Sommertreff
Herausgeber: Dirk Schümann (dirkschuemann@ubs-gmbh.de), Klaus Schümann
Chefredaktion: Dirk Schümann
Verlag: Atelier Schümann GmbH, Sülldorfer Kirchenweg 2, 22587 Hamburg, Telefon 040 / 86 66 69 – 19, info@atelier-schuemann.de
Herstellung: UBS Unternehmens-Beratung Schümann GmbH, Wilhelm-Busch-Weg 6, 25355 Barmstedt, Telefon 04123 – 959 333, buero@ubs-gmbh.de
Layout: Atelier Schümann, **Art-Director:** Elmar Meyer-Lovis
Redaktion: Dirk Schümann (verantw.), Wiebke Clement, Michael Hotze, Maren Schümann, Imke Voigtländer, alle bei UBS

Druck: Verlag Carl H. Dieckmann, Hamburg
Auflage: 7.500 Exemplare
Vertrieb: Postversand an die in normalen Zeiten eingeladenen Gäste des Maritimen Sommertreffs, im ausgewählten Zeitschriftenhandel, als Auslage in maritimen Einrichtungen. Nachdruck oder sonstige Wiedergabe und Veröffentlichung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Nicht namentlich gekennzeichnete Fotos sind redaktionseigene Fotos.
Gerichtsstand ist Hamburg.

Küste & Meer erscheint ab diesem Jahr jährlich im August zum Maritimen Sommertreff Bezugspreis 9,50 Euro.

atelier-schuemann.de

ubs-gmbh.de

Inhalt

Die Maritimen Reden

Fotos: ©Beate Zoellner

Auf dem Sommertreff halten Menschen aus Politik und Wirtschaft immer die Maritimen Reden. Nun hier im Magazin.

Minister Dr. Bernd Buchholz
Mit immer neuen Ideen 6

Minister Reinhard Meyer
Norddeutschland ist sich einig 8

Präsidentin Friederike C. Kühn
Moin. 10

Die MCG

Kompetenz in Sachen Meer 12

Hafenportraits

Foto: ©Beate Zoellner

Das Land zwischen den Meeren – natürlich haben wir viele Häfen! 20 stellen wir Ihnen vor.

Brunsbüttel 16
Büsum 17
Dagebüll 17
Eckernförde 18
Friedrichskoog 18
Häfen auf Fehmarn 19
Flensburg 20
Glückstadt 22
Heiligenhafen 23
Helgoland 24
Hörnum 24
Husum 26
Kappeln 28
Kiel 30
List 31
Häfen von Lübeck 32
Neustadt in Holstein 33
Rendsburg 34
Wittdün / Amrum 36
Wyk / Föhr 36

Der GvSH
Vielfältig. Innovativ. Zukunftsfähig. 37

Nachbarn: Hafen Hamburg
Wasserstoff, Landstrom und mehr 38

Nachbarn: Hafen Rostock
Kreuzfahrer-Hotspot 40

Nachbarn: Hafen Wismar
Seeräubernest und Kulturerbe 42

Verkehr

Logistik Initiative Schleswig-Holstein
Logistik am Limit 44

Der Nord-Ostsee-Kanal
Von Meer zu Meer 46

Elbe-Lübeck-Kanal:
Der kleine NOK 50

Umwelt

Foto: ©INNSEA

Wunderschöne Fotos aus der Welt des Eises – Expeditionen müssen nachhaltig sein!

Wasserstoff
Gemeinsam nach vorne 52

Küstenschutz
Zusammen wird es besser 54

Polarexpeditionen
Fahrten ins Eis – nachhaltig 56

Sommertreff

Der Maritime Sommertreff
Was waren wir aufgeregt! 58

Das Hotel Kieler Yacht Club
Irrungen, Wirrungen 61

Menschen

Foto: ©LPA

Die „Macher" vor Ort. Wir haben sechs von ihnen gesprochen, so auch die Wasserschutzpolizistin Lissie Müller.

Jesper Hinrichsen
Arbeitsplatz mit bester Aussicht 62

Matthias Hagena
Leidenschaft für ein besonderes Revier 63

Jörn Ross
Den Fischen geht das Wasser aus 64

Lissie Müller
Die Planerin im Hintergrund 65

Nadine Paschen
Es hat sich nicht genug verändert! 66

Volker Engler
Großer Einsatz für kleine Schiffe 67

Digitales

Sicherheit in der IT
Jeder Mitarbeiter muss mitdenken 68

Künstliche Intelligenz – was ist das?
Die KI im Schachcomputer 69

KI in der Anwendung
KI entwickelt sich zur Standardsoftware 71

Wandel in der Pandemie
Digitalisierung durch Corona 73

Wissenschaft

Wissenschaft und Wirtschaft
Ein maritimer Inkubator 74

Innovative Zusammenarbeit
Effektive Nachbarschaft 75

Hochschule und Forschung
Im Dienst der maritimen Wirtschaft 76

Die Marine in SH

Foto: ©Marine

Wir haben bei der Einsatzflottille 1 gefragt, was die Marine in SH so alles macht. Die Marine hat geliefert!

Von Schleswig-Holstein in die ganze Welt 80

Die erste Maritime Rede

Mit immer neuen Ideen

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Buchholz sieht alle Chancen für den Hochtechnologiestandort SH

Trotz der Covid-19-Pandemie herrschte in der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein kein Stillstand – im Gegenteil. Im Land zwischen den Meeren wird fleißig gebaut und geforscht. Die Bandbreite reicht dabei von der Aquakultur über Hafenwirtschaft und Schifffahrt bis hin zum innovativen Schiffbau und den Hightech-Unternehmen der Zuliefererbetriebe. Zu ihr gehören auch der moderne Küsten- und Umweltschutz, die Ozean- und Klimaforschung sowie Projekte gegen Müll im Meer oder zur Emissionsreduzierung in der Schifffahrt.
Es zeigt sich an vielen Ecken: Die maritime Wirtschaft hat hier eine stolze Tradition. Gerade die Küstenlinien sind geprägt von Werften. Die Schiffbauindustrie bildet nach wie vor den Kern der maritimen Wirtschaft und ist als leistungsstarker und international wettbewerbsfähiger Wirtschaftszweig für ein exportorientiertes Land wie Deutschland von großer Bedeutung.
Trotzdem hat Corona den Schiffbau massiv getroffen. Bestehende Aufträge wurden teilweise storniert und potentielle Besteller agieren extrem zurückhaltend. Die Verlängerung des Kurzarbeitergeldes war ein wichtiges Signal und dieses Instrument ist gerade im Schiffbau umfassend genutzt worden, um gutausgebildete Fachkräfte nicht zu verlieren.

Wir unterstützen die Werften mit Landesbürgschaften sowie Zuschüssen für innovative Schiffsneubauten

Um die Auswirkungen von Corona für die Werften auch langfristig abzumildern, befinden wir uns laufend in enger Abstimmung mit der Bundesregierung, so zum Beispiel zum Einsatz des Wirtschaftsstabilisierungsfonds. Wir als Landesregierung unterstützen die Werften mit Landesbürgschaften (seit 2013 über 300 Mio. €) sowie Zuschüssen für innovative Schiffsneubauten (über 10 Mio. € Landesmittel in den zurückliegenden fünf Jahren).
Auch darüber hinaus bringen die globalen Entwicklungen und Veränderungen neue Herausforderungen für die maritime Branche mit sich.
Die Werften in Schleswig-Holstein haben das sehr früh erkannt und sich daher konsequent auf den Spezialschiffbau konzentriert. Sie sind in der Lage, technologisch sehr anspruchsvolle und komplexe Schiffe zu entwickeln und zu bauen und sichern sich somit einen Platz im internationalen Wettbewerb.
Das ist für Schleswig-Holstein von immenser Bedeutung. Denn noch immer zählen unsere Werften zu den wichtigsten Arbeitgebern im Land. Sie beschäftigen aktuell rund 5.000 Mitarbeitende und erzielen Umsätze von rund 1,5 Mrd. €. Inklusive der Schiffbauzulieferindustrie sprechen wir heute über gut 20.000 Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner, die im Bereich Schiffbau tätig sind.

Ein Innovationsvorsprung wird zum Wettbewerbsvorsprung

Um weiterhin auch international mithalten zu können, gibt es meines Erachtens nur eine wirklich erfolgversprechende Lösung: Die deutschen Werften müssen mit Technologievorsprüngen und immer neuen Ideen die weltweit agierenden Reeder von einer Bestellung in Deutschland überzeugen. So wird ein Innovationsvorsprung zu einem Wettbewerbsvorsprung! Vor allem der Bereich der synthetischen Treibstoffe bietet einen vielversprechenden Weg, um die heimische Schiffbauindustrie zukunftsfähig zu machen. Smart und Green gehen dabei Hand in Hand.
Denn auch auf den Wasserstraßen ist der Klimaschutz angekommen. Der Nutzung von LNG und Landstrom kommt in Zukunft eine hohe Bedeutung zu. Beide Technologien ermöglichen eine deutlich emissionsärmere Energieversorgung und können so einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Schiffsverkehr liefern. Mit dem geplanten Bau des LNG-Terminals in Brunsbüttel soll der deutschlandweit erste Importterminal entstehen, der neben der Industrie auch die Schifffahrt mit LNG versorgen wird. Die Reeder investieren zunehmend in Schiffe mit LNG-Motoren, auch um dem zunehmenden Umweltbewusstsein der Kunden gerecht zu werden, sodass die Nachfrage nach dem zukunftsweisenden Kraftstoff steigt. Das Interesse an LNG aus Brunsbüttel reicht bis in die Kreuzfahrthäfen der Ostsee.
Während das LNG-Terminal noch Zukunftsmusik ist, sind die ersten Landstromanlagen schon im Einsatz. Insbesondere der Seehafen Kiel setzt mit der neuen Anlage zur Versorgung auch großer Kreuzfahrtschiffe und Fähren hohe Maßstäbe in Sachen Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Emissionsschutz. Landstromanlagen werden zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Mit fortschrittlicher Infrastruktur kann in den Häfen Schleswig-Holsteins der im Land erneuerbar erzeugte Strom direkt für den Klimaschutz in der Schifffahrt verfügbar gemacht werden.

Emissionsfreie Antriebe: Grüner Wasserstoff und Windenergie

Das Thema grüner Wasserstoff bietet ebenfalls große Chancen, die vorhandene Windenergie zu nutzen, um emissionsfreie Antriebe zu verwirklichen. In enger Kooperation mit den Forschungseinrichtungen im Land werden bereits alternative Antriebskonzepte, Energiespeichersysteme an Bord und Versorgungsinfrastrukturen an Land für wasserstoffbasierte Treibstoffe entwickelt und getestet. Ziel ist es, nicht nur technologische Lösungen zu etablieren, sondern international eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Die Hausaufgabe der Politik ist dabei klar. Die energierechtlichen Vorschriften müssen angepasst werden, damit die verschiedenen Kraftstoffe marktfähige Alternativen darstellen. Dafür setzen wir uns als Landesregierung weiterhin ein. Ein erster Erfolg ist die Befreiung von grünem Wasserstoff von der EEG-Umlage.

Foto: ©2018 Frank Peter

Das Thema Innovationsoffensive bleibt ein ganz zentraler Baustein für die Industrie. Auf den bisher erzielten Fortschritten müssen wir weiter aufbauen und die entsprechenden Maßnahmen ausbauen. Hier spielt auch die ausreichende Förderung von Innovationen eine gewichtige Rolle. Schleswig-Holstein hat als Standort der maritimen Industrie und Meeresforschung das Potenzial, sich als Hochtechnologiestandort zu etablieren und das Land in den internationalen Fokus zu heben.
Nur gemeinsam kann uns ein langfristiger Technologie- und Innovationstransfer zwischen den Unternehmen und den exzellenten wissenschaftlichen Einrichtungen, Hochschulen und Forschungsinstituten im Land gelingen und somit unserer Region einen Wettbewerbsvorteil in der maritimen Wirtschaft ermöglichen.
In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel unternehmerischen Erfolg sowie eine interessante und lehrreiche Lektüre.

Dr. Bernd Buchholz
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Die zweite Maritime Rede

Norddeutschland ist sich einig

Die Lage in Mecklenburg-Vorpommern und ein Appell an die maritime Nachbarschaft: Finanzminister Reinhard Meyer mit seinem Gruß aus Schwerin

Foto: ©Staatskanzlei MV

Es herrscht wieder ein buntes Treiben in den Innenstädten und an den Stränden von Nord- und Ostsee. Das ist ein gutes Zeichen. Der Deutschlandtourismus boomt. Und es sind keineswegs nur Einheimische, die bei uns im Norden ihren Urlaub verbringen. Immer mehr internationale Besucherinnen und Besucher zieht es an die Küste. Das freut natürlich die Tourismuswirtschaft, es ist aber auch ein wichtiges Signal für die maritime Wirtschaft. Denn für immer mehr Gäste sind die Häfen die Eingangstore nach Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein oder Hamburg. Mit der Corona-Pandemie waren diese Tore fast komplett geschlossen. Das brachte nicht nur den Tourismus in schwieriges Fahrwasser – allein in der Hansestadt Rostock ist (vor Corona) ein Umsatz von 14 Mio. Euro jährlich durch die Kreuzfahrtbranche ermittelt worden – auch für den Schiffbau war das Stop-Zeichen für die zuvor noch boomende Kreuzschifffahrt ein unvorhersehbarer Super-GAU.

3.700 Menschen, Kurzarbeit und die Zukunft auf den Werften

Unser Land traf dieser Einbruch bis ins Mark. Die maritime Industrie ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige und ein wesentlicher industrieller Kern unseres Landes. Die Werften mit ihrer langen Schiffbautradition in Mecklenburg-Vorpommern gehören mit ihrem technisch anspruchsvollen, innovativen Spezialschiffbau im Land zu den größten Arbeitgebern im verarbeitenden Gewerbe. Sie tragen entscheidend zur Stärkung des jeweiligen Industriestandortes und der gesamten Wirtschaft des Landes bei. In den vier größeren Schiffbauunternehmen, den MV Werften in Wismar, Rostock-Warnemünde und Stralsund, der zur Meyer-Gruppe gehörenden Neptun Werft in Rostock-Warnemünde, der Peene-Werft in Wolgast und Tamsen Maritim in Rostock sind ca. 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Die meisten davon (rund 75 Prozent) sind gegenwärtig in Kurzarbeit.

Die Sicherung möglichst vieler Arbeitsplätze auf den Werften und in den Zulieferbetrieben hat daher bei uns allerhöchste Priorität. Von allen Beschäftigten auf den Werften sind gegenwärtig rund 90 Prozent im Kreuzfahrtschiffbau tätig. Der Einbruch der Kreuzfahrtbranche hat uns daher schwer getroffen. Am stärksten betrifft dies den Passagierschiffbau, weniger stark beispielsweise die Werften und Zulieferer, die sich auf das Marktsegment der Behördenschiffe oder Marineschiffe konzentrieren. Die den hiesigen Schiffbau ergänzenden maritimen Zulieferer und Dienstleister sind ebenfalls sehr stark, teils direkt, teils indirekt von der Corona-Krise betroffen.

Es ist eine gesamtdeutsche Aufgabe, weil es ein deutschlandweites Problem ist

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Industrie ist aber kein Soloprojekt eines Bundeslandes, es sind auch nicht allein die Küstenländer, die hier gefragt sind, es ist eine gesamtdeutsche Aufgabe. Ein Großteil der Wertschöpfung findet nämlich außerhalb der Werften statt und das vor allem auch in Bundesländern abseits der deutschen Küstenländer. Die maritime Branche sorgt nicht allein im Norden für wirtschaftliches Wachstum. Es sind innovative Produkte und digitale Lösungen in allen Bereichen erforderlich. Hierzu zählen der Schiffbau, die Zulieferindustrie, Reeder und die Häfen. Wir können im überregionalen Austausch neue Technologien und Produkte entwickeln sowie Risiken gemeinsam minimieren.

Norddeutschland ist sich daher einig: Der deutsche Schiffbau und die dazugehörigen maritimen Zulieferer und Dienstleister müssen unbedingt erhalten werden. Vom Bund wünschen wir uns eine verbesserte und zumindest vorübergehend beschleunigte öffentliche Beschaffung, ausreichende Haushaltsmittel für die Erneuerung der Behördenflotte um innovative und klimafreundliche Schiffe, die vollständige Aufnahme des Schiffbaus in das Großbürgschaftsprogramm des Bundes sowie die Einrichtung eines möglichst europäischen Förderprogramms zur Flottenerneuerung. Die norddeutschen Länder ziehen dabei gemeinsam an einem Strang, um durch Unterstützung des Bundes die Folgen der COVID-19 Pandemie auf die deutsche Schiffbauindustrie bestmöglich zu begrenzen.

Neue Konzepte für die Schiffbaufinanzierung

Einzelne Punkte hat der Bund bereits aufgegriffen. So ist im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes das Vorziehen der Beauftragung öffentlicher Schiffe im Haushalt verankert. Unterstützung gibt es auch durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds. Aber die Finanzierung neuer Aufträge stellt die Branche insbesondere im Schiffbau noch vor große Herausforderungen. Die Finanzierungen der Projekte müssen gesichert werden. Doch Banken und auch Versicherer agieren aktuell sehr zurückhaltend bei der Finanzierung maritimer Projekte. Die Unternehmen sind nicht in der Lage, ihre im Schiffbau hohen und längerfristig laufenden Bauzeitfinanzierungsbedarfe ohne finanzielle Hilfen zu decken. Hier gilt es, neue Konzepte zwischen öffentlichen und privaten Kapitalgebern zu entwickeln, um auch in Zukunft die Realisierung von Schiffbauprojekten zu gewährleisten. An solchen Projekten hängen tausende Arbeitsplätze – nicht nur auf den Werften, sondern auch bei den Zulieferern. Es geht um eine Industriepolitik für ganz Deutschland.

Daher ist es auch so wichtig, dass wir Küstenländer mit einer Stimme sprechen und unsere Interessen mit Nachdruck vertreten. Wir sind bisweilen Konkurrenten, aber wir sitzen im wahrsten Sinne des Wortes auch alle in einem Boot. Und liebe Freundinnen und Freunde an der Küste, ob in Flensburg, Bremen, Emden, Hamburg oder Rostock, denken Sie daran: Der „echte Norden" ist grenzenlos.

Viel Spaß bei der Lektüre!

Reinhard Meyer
Finanzminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern

Foto: © Jürt Matzahn

Die dritte Maritime Rede

Moin.

Friederike Kühn, Präsidentin der IHK Schleswig-Holstein, hat ihren Text mit einem herzhaften „Moin" begonnen, das übernehmen wir hier natürlich gern. Dieser kurze, alles sagende norddeutsche Gruß, der den ganzen Tag benutzt wird, sagt an dieser Stelle das Gleiche wie im alltäglichen Gebrauch: „Wie geht´s? Kann es losgehen?" Lesen Sie Ihre Zeilen

Die maritime Branche ist eine der Schlüsselbranchen bei uns in Schleswig-Holstein. Sie ist essenziell für den Welthandel, sichert Lieferketten und beschäftigt hochqualifizierte Arbeitskräfte. Und wie alle anderen Branchen befindet sie sich mitten in der digitalen Transformation. Klassische Geschäftsmodelle, Prozesse und Strukturen stehen auf dem Prüfstand – in Schifffahrt und Schiffbau. Und auch maritime Dienstleistungen, Häfen und Verwaltung müssen sich der großen Aufgabe stellen.

Die digitale Transformation ist Herausforderung und große Chance

Doch diesen Herausforderungen stehen mindestens genauso große Chancen gegenüber: Digitalisierung und die intelligente Verknüpfung von Daten über Algorithmen eröffnen neue Geschäftsfelder, machen Prozesse besser planbar und führen zu mehr Optimierung, Koordinierung und Vernetzung. In der Hafenlogistik verkürzt die Digitalisierung Wartezeiten, macht Umschläge flexibler und verbessert die Kommunikation. Ich könnte viele weitere Beispiele nennen, mit welcher einmaligen Geschwindigkeit sich die maritime Branche verändert. Aber was braucht es dafür?
Eine wichtige Voraussetzung ist eine leistungsstarke digitale Infrastruktur. An Land braucht es den konsequenten Breitbandausbau, während auf See neue Technologien wie 5G, Sensoren und Satelliten in den Fokus rücken. Zusätzlich werden leistungsfähige Plattformen und internationale Standards benötigt, um die Möglichkeiten voll ausschöpfen zu können.

Die Branche hat erkannt: Das alles ist ein riesiges Arbeitspaket.

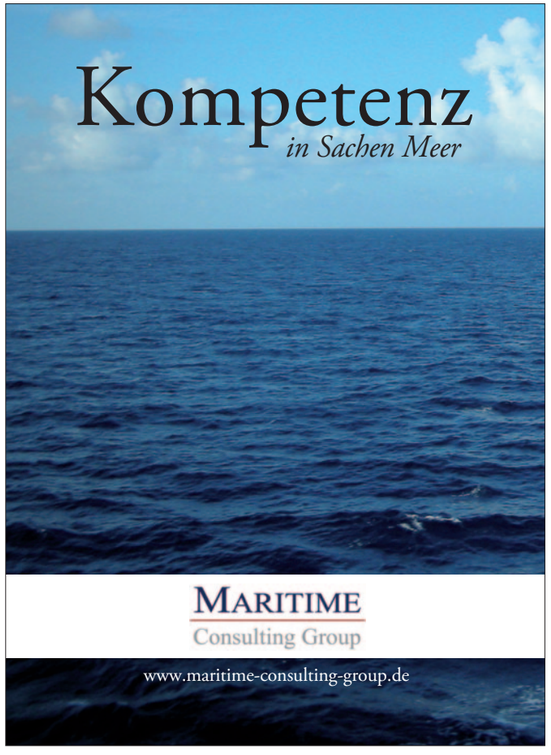
Veränderung macht auch vor den Menschen nicht Halt. Die digitale Transformation wird den Arbeitsalltag für viele Berufsgruppen verändern und erleichtern. So werden Arbeitsabläufe in Bereichen gesichert, in denen Fachkräfte zunehmend Mangelware sind. Um fit für die Zukunft zu sein und zu bleiben, müssen sich die berufliche Ausbildung und die betriebliche Weiterbildung in der maritimen Branche an den Anforderungen orientieren und sich stetig weiterentwickeln.
Dass das alles ein riesiges Arbeitspaket ist, hat die Branche längst erkannt. Unser Arbeitskreis „Maritime Wirtschaft" der IHK Schleswig-Holstein hat daher mit Hilfe von Unternehmen aus der Digitalwirtschaft ein Positions- und Forderungspapier erarbeitet und all die oben genannten Punkte adressiert – an Politik und Verwaltung, aber auch als „Hausaufgabe" an sich selbst. Trotz vieler Fragen und mancher Hindernisse ist die digitale Transformation eine große Chance für die Branche, die wir nutzen sollten.

Friederike C. Kühn,
Präsidentin der IHK Schleswig-Holstein

Maritime Consulting Group

So bunt wie die maritime Branche

Ingenieure und Techniker, Betriebswirte, Naturwissenschaftler und andere Experten sind in der MCG zusammengeschlossen. Ihre Beratungsthemen sind fast so vielfältig wie die maritime Branche



Diese höchst unterschiedlichen Kompetenzen machen die Stärke dieser Gemeinschaft von Beratern aus und die Mixtur der verschiedenen Disziplinen ist der größte Vorteil einer Mitgliedschaft. Da lernt der Kaufmann etwas über die Schwierigkeiten, wenn ein Arbeitsboot zu einem Bestattungsboot umgebaut werden soll, was ein wahres Abenteuer ist. Der Ozeanograph erfährt Wissenswertes über Personalentwicklung und der Marketingexperte bekommt etwas zu hören über Strand und Küstenschutz. Der so genannte Erfahrungsaustausch ist folgerichtig immer der wichtigste und am längsten dauernde Punkt auf der Tagesordnung bei den mehr oder weniger regelmäßigen Treffen der Partner.

Interdisziplinär besetzte Projekte

Mehr als 20 Büros und Einzelberater zählt die MCG zurzeit, mittlerweile als Verein organisiert. Neben der thematischen Breite, in der die Mitglieder aufgestellt sind, darf man eines nicht vergessen: Jedes Mitglied im dichten Netzwerk MCG hat auch sein eigenes Netzwerk – der Bündelung von Kompetenzen und dem Einbinden auch internationaler Kontakte sind fast keine Grenze gesetzt. Die MCG-Berater sind auf der ganzen Welt tätig, im wahrsten Sinne des Wortes vom Nord- bis zum Südpol.
Immer wieder finden sich einzelne Mitglieder zu speziellen Projekten zusammen. Und alle verbindet die Liebe zum Meer oder umfassender formuliert: zum Wasser. Denn „maritim" kommt vom lateinischen Mare, also Meer, aber die Kompetenzen der MCG-Partner machen vor Flüssen, Kanälen und Seen nicht halt.

Von Anfang an dabei

Die MCG wurde 2006 ins Leben gerufen, UBS war Gründungsmitglied. Und die MCG war von Anfang an beim Maritimen Sommertreff dabei, hat zusammen mit UBS an die Förde geladen. Die Partner waren anfangs doch ein wenig skeptisch. Ob es wohl gelänge, in Kiel mehr als 100 Menschen aus der maritimen Gemeinde Norddeutschlands zusammen zu bekommen? Und ob es gelang! Heute ist auch für die MCG-Mitglieder der Sommertreff ein Highlight im Jahreslauf. Und so soll es bleiben.

Partner
Nationalpark Wattenmeer

W.D.R.
WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH

Zu den Inseln und Halligen

inselgrafik.com

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

www.faehre.de

Wirtschaftsstandorte und Sehnsuchtsorte

Hafenportraits von B wie Brunsbüttel bis W wie Wyk auf Föhr

Wirtschaftlich betrachtet sind Häfen in erster Linie Umschlagplätze für Schiffe. Darüber hinaus sind es aber auch Sehnsuchtsorte, touristische Hot-Spots, Wahl-Zuhause für Freizeitsegler. Orte zum Träumen und Krabbenpulen. In den folgenden Hafenporträts geht es daher weniger um Umschlagzahlen und Tiefgang, sondern eher um Krabbenumsatz und die besten Kaimauern zum Beine baumeln lassen. Schleswig-Holstein hat als Land zwischen den Meeren und auch dem einen oder anderen Kanal und Fluss natürlich noch mehr Häfen, weitere 20 sind es wohl. Wir mussten eine Auswahl treffen und hoffen, sie gefällt. Und einen Blick in die Nachbarschaft wagen wir auch.

Fotos: ©Ralf Steinbock

Hafen Brunsbüttel

Hotspot für Technikfans und Ship-Spotter

Brunsbüttel: Schleusenpassage und Hafen

Foto: ©Beate Zoellner

Technikfans und Ship-Spotter kommen in Brunsbüttel voll auf ihre Kosten. Die einen stehen überwiegend am Elbeufer, die anderen sind mit Sicherheit rund um die Schleusenanlage anzutreffen. Hier muss jedes Schiff durch, das vom Nord-Ostsee-Kanal (NOK) aus in die Elbe möchte oder umgekehrt. Sie warten, fahren dann in eine der Schleusenkammern ein und warten wieder. Die Tore werden geschlossen. Über die Regulierung des Wasserstandes in der Schleusenkammer geht es dann nach oben oder unten – je nachdem, auf welcher Höhe das Ziel liegt. Die Tore öffnen sich, und die Fahrt kann weitergehen. Rund 25.000 Schiffe nutzten 2020 diesen „Wasserfahrstuhl".

Diese Technik ist schon faszinierend genug. Darüber hinaus ist die Schleusenanlage Brunsbüttel momentan auch noch die größte Wasserbaustelle Europas. Neben der kleinen und der großen Schleuse mit je zwei Schleusenkammern wird aktuell noch eine fünfte Schleusenkammer gebaut. Weil das mehr als nur eine Handvoll Menschen interessiert, wurde parallel zum Schleusenausbau gleich das Schleusen-InfoZentrum mitgebaut. Dort werden unter anderem Führungen zu dem gigantischen Wasserbauprojekt angeboten. Im Schleusenmuseum darf dann jeder Besucher einmal selbst per Knopfdruck die Schleusentore öffnen – natürlich nur bei einem Modell.

Wie die Schiffe geschleust werden, zeigt ein Blick auf die Schleusen-Webcam, die natürlich auch von jedem Rechner außerhalb Brunsbüttels angesteuert werden kann. Geschleust wird Tag und Nacht, 24 Stunden rund um die Uhr. Die Brunsbütteler Schleusen sind aber nicht nur dafür zuständig, die unterschiedlichen Wasserstände von Elbe und NOK auszugleichen. Im Mündungsbereich der Elbe übernehmen sie zum Beispiel auch die Funktion eines Deiches, der dafür sorgt, dass das Hinterland nicht überflutet wird.

Von den Technikfreaks zu den Ship-Spottern: Die kommen den großen Pötten und Kreuzfahrern in Brunsbüttel so nah, dass sie das Fernglas getrost zuhause lassen können. Nicht nur, wenn die Schiffe an der Schleuse warten, sondern auch bei ihrer Fahrt durch den NOK. Winken ist Pflicht. Die Kreuzfahrer winken dann auch meist zurück.

Ob es sich noch lohnt, ein Mittagessen zu bestellen oder das erwartete Schiff schon nach einer kurzen Eispause zu sehen sein wird – darüber gibt das Schleusenradar Auskunft. Auf dem großen Bildschirm, der direkt an der Promenade am Yachthafen platziert ist, lässt sich die Position der Schiffe in der Schleuse und auf dem NOK in Echtzeit verfolgen. Wer die Schiffe mal von der anderen Seite aus sehen möchte: Kein Problem. Die Brunsbütteler Kanalfähre verlässt ihren Hafen im Zehn-Minuten-Takt für eine Fahrt über den Kanal.

Mit seinen drei Industriehäfen ist Brunsbüttel aber nicht nur Passage, sondern auch Zielort für Frachtschiffe. Der Tiefwasser-Seehafen an der Elbe wirbt mit einem trimodalen Terminalanschluss: Lkw, Bahn und Schiff. Hier können Schiffe mit bis zu 350 Metern Länge und 55 Metern Breite festmachen. Der Ölhafen an der Nordwestseite bietet eine direkte Pipeline zur Raffinerie Heide GmbH. Über fünf Umschlagbrücken werden hier Raffinerieprodukte in flüssiger Form umgeschlagen. Der Hafen Ostermoor auf der Südostseite des NOK ist der Hafen der örtlich ansässigen Industrie, die mit den Chemiewerken der Bayer AG, der TOTAL Bitumen Deutschland GmbH und der Yara Brunsbüttel GmbH jede Menge Umschlagbedarf haben.

echt-dithmarschen.de

Hafen Büsum

Hier wird gepult!

Der „Krabbenhafen" Büsum

Foto: ©Beate Zoellner

Am Büsumer Hafen ist (fast) alles auf die Ladung ausgerichtet, die hier gelöscht wird. Über 3.000 Tonnen sind es durchschnittlich im Jahr. Die Rede ist von Nordseekrabben. Denn Büsum ist der größte Kutterhafen Deutschlands und neben Husum der letzte aktive Fischereihafen an der Westküste. Die Fischer der Büsumer Kutterflotte sorgen dafür, dass Einheimische und Büsum-Urlauber auch weiterhin in gut und fangfrisch belegte Krabbenbrötchen beißen können.

Die Verarbeitung der kleinen, rosafarbenen Krustentiere nehmen die Kunden allerdings auch gern mal selbst in die Hand. „Ist der Panzer auch schön knackig, wird die Krabbe ganz schnell nackig", weiß Momme Clausen, gelernter Kutterfischer und gekonnter Krabbenpuler. Er gibt sein Wissen gern an Besucher weiter, die am Ende ihrer ersten Puhl-Versuche meist mit sehr viel Schale und ebenso großem Hunger an der Kaimauer stehen.

Aber selbst, wenn frische Krabben zu dem Leckersten gehört, was der Büsumer Hafen zu bieten hat, ist es nicht das Einzige: Im Seglerhafen finden Freizeitskipper mit ihren Booten eine moderne Anlegestelle, und im Museumshafen sind restaurierte historische Schiffe zu sehen. Der Verein Museumshafen Büsum e. V. sieht seine Aufgabe darin, „Zeugnisse der Schifffahrtsgeschichte, die vor dem Verfall und der Abwrackwerft bewahrt wurden, als Gast und Dauerlieger einen Heimathafen zu bieten".

Seit 2008 ist auch die „Fahrewohl von Büsum" auf diesem „Gnadenhof" für Schiffe zuhause. Der schnieke Krabben- und Fischkutter aus Eiche wurde 1912 auf der Wewelsflether Werft gebaut.

Hafen Dagebüll

Hafen der Rollkoffer

Dagebüll ist das „Tor zu den Inseln"

Foto: ©Imke Voigtländer

Die meisten, die an den Hafen kommen, wollen nur eines: weg. Auf die Insel. In den wohlverdienten Urlaub. Denn Dagebüll ist das „Tor zu den Inseln". So steht es auch auf der Anlegebrücke an der Südmole. In der Hochsaison fahren die Fähren hier im Stundentakt nach Amrum und Wyk auf Föhr. Die Menschen, von denen viele mit dem Shuttlebus vom Inselparkplatz aus direkt zum Hafen gefahren werden, sind dort in einer Linie mit Warten beschäftigt. Mit Rollkoffer und Urlaubsträumen sitzen sie auf den Bänken am Terminal, im Restaurant im Servicegebäude oder steigern ihre Vorfreude auf der 15 Meter hohen Aussichtsplattform mit Weitblick auf ihr Urlaubsdomizil. Kaum an Bord einer der modernen Roll-On/Roll-Off-Fähren der W.D.R. Wyker Dampfschiff-Reederei, ist Dagebüll meist schon vergessen. Am Panoramafenster richtet sich der Blick klar in Fahrtrichtung Urlaub.

Massengüter wie Baumaterialen werden an der Nordmole umgeschlagen. Von hier aus wurden zum Beispiel die bis zu 400 Tonnen schwere Teile für den Windpark der Insel verschifft, der seit 2013 Ökostrom produziert. Die Chancen stehen gut, dass so bei der Urlauberrückfahrt nicht nur die Erholungs-, sondern auch die Ökobilanz stimmt.

buesum.de

gemeinde-dagebuell.de

Foto: ©Beate Zoellner

Hafen Eckernförde

Graue Riesen als Strandkulisse

Von Touristen, Fischern und der Marine in Eckernförde

Der Stadthafen in Eckernförde liegt – wie der Name sagt – mitten in der Stadt. Vor dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals war er ein wichtiger Umschlagplatz für Rendsburger Kaufleute. Im 19. Jahrhundert hatten Fischfang und -verarbeitung ihre besten Zeiten. Wie in vielen Häfen ist diese Nutzung aber stark zurückgegangen. Anstelle der Fischerboote prägen heute auch hier Freizeitboote und einige Traditionsschiffe das Hafenbild. Die wenigen verbliebenen Fischerboote beliefern die Gastronomie vor Ort und stellen die Fischbrötchenversorgung sicher – eine wichtige Aufgabe angesichts der zahlreichen Urlauber.

Die Landumgebung hat sich der überwiegend touristischen Nutzung des Hafens angepasst, zuletzt mit dem Bau des „Quartiers Hafenspitze". 2011 wurden die Pläne vorgestellt. Inzwischen gucken die Urlauber längst von den Balkonen der neu entstandenen Ferienappartements und -wohnungen über die Eckernförder Bucht.

In der Ferne sehen sie dann meist auch etwas Großes, Graues am Wasser. Ein Blick durchs Fernglas zeigt: Hier setzt die Marine auf die Tarnfarbe bei typisch norddeutschem Schmuddelwetter. Allerdings lassen sich nicht alle Fahrzeuge so leicht ausmachen, denn in Eckernförde ist auch das 1. U-Boot-Geschwader beheimatet.

Eckernförde ist seit 1912 Garnisonsstadt, Marinestützpunkt und Sitz der Torpedoversuchsstation, heute „Wehrtechnische Dienststelle 71". Der Kranzfelder Hafen ist der einzige Tiefwasserhafen der Deutschen Marine an der Ostsee. Zusätzlich zu Stadthafen und Marinestützpunkt hat Eckernförde noch zwei Jachthäfen zu bieten.

ostseebad-eckernfoerde.de

Hafen Friedrichskoog

Der Hafen ist tot. Es lebe der Hafen!

Friedrichskoog: Auf das Aus für den Hafen folgt die Neuausrichtung

Foto: ©Beate Zoellner

Zu hohe Kosten, zu wenig Einnahmen" lautet zusammengefasst die Begründung des Landes Schleswig-Holstein für die Schließung des Hafens Friedrichskoog. Etliche Friedrichskooger hatten sich lange dagegen gewehrt. Immerhin war ihr Hafen in den 1950ern einmal der zweitgrößte Fischereihafen an Schleswig-Holsteins Westküste. Doch der Blick in die ruhmreiche Vergangenheit hilft nichts. Am 1. Juli 2015 ist der Hafen Geschichte.

Vier Jahre später werden in der Presse „Spektakuläre Pläne für stillgelegten Hafen" angekündigt. Unter dem Titel „Friedrichskoog auf neuen Wegen" soll nun ein Phönix aus der Asche aufsteigen. Der ehemalige Hafen soll ein attraktives Zentrum werden, u. a. mit einer Brücke von der Hafenseite zur Seehundstation – dem touristischen Highlight in Friedrichskoog.

In den Plänen sind auch Ferienwohnungen und Hausboote eingezeichnet. Statt der Kutter sollen neue Unterkünfte und Restaurants am Hafen „festmachen". Was den historischen Hafen ausmachte, könnte dann im geplanten Hafenmuseum zu sehen sein. Die verbliebenen Fischer haben in Büsum (s. S. 17) einen neuen Heimathafen gefunden.

friedrichskoog.de

Häfen Fehmarn

Hochprozentig und zuckersüß

Fehmarner Häfen locken mit Slik, Alkohol und TV-Kulissen

Wer Puttgarden sagt, muss auch Rødby sagen. Zumindest gehört der Hafen Puttgarden im Norden zu den bekannten Orten auf der Insel Fehmarn. Seinen Ursprung hat der Fährhafen in den 1960er Jahren, als die sogenannte Vogelfluglinie – eine direkte Route zwischen den Metropolregionen Kopenhagen und Hamburg – gebaut wurde. Auf dieser Route sind auch die beiden Frachtfähren KRONPRINS FREDERIK und HOLGER DANSKE unterwegs. Sie haben Lkw beziehungsweise Gefahrgüter an Bord. 2020 lag der Güterumschlag im Hafen von Puttgarden bei knapp 5,1 Millionen Tonnen.

Wesentlich bekannter dürfte der Fährhafen den meisten Menschen jedoch aus touristischen Gründen sein: Im 30 Minuten-Takt legen hier vier moderne Hybridfähren der Scandlines in das rund 19 Kilometer entfernte Rødby auf der dänischen Insel Lolland ab. 45 Minuten dauert die Fahrt. An Bord sind grenzüberschreitende Tagesausflügler, Dänemark-Urlauber und zum Shoppen aufgelegte Skandinavier.

Wem auffällt, dass einige der skandinavisch sprechenden Reisenden auf der Rückfahrt leichte Gleichgewichtsprobleme haben und von durch übermäßigen Zuckerkonsum aufgedrehten Kindern begleitet werden, findet den Grund dafür wahrscheinlich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Fähranleger, denn dort hat der BorderShop seinen Heimathafen. Mit seiner 6.000 Quadratmeter großen Verkaufsfläche, verteilt auf vier Etagen, ist er der einzige schwimmende Grenzhandel und dazu noch einer der weltweit größten.

Besonders beliebt ist die schwimmende Shopping-Mall bei den Skandinaviern, die hier zu deutlich günstigeren Preisen als in ihren Heimatländern Alkohol kaufen können. Allerdings haben sie die Qual der Wahl: Im BorderShop soll es allein rund 1.000 verschiedene Weine und über 250 unterschiedliche

Foto: ©Tourismus-Service-Fehmarn Michael Majewski

Der Yachthafen Burgtiefe auf Fehmarn

Whiskys geben. Der zweite Angebotsschwerpunkt ist Slik – Süßigkeiten in allen nur vorstellbaren Farben und Formen. Die genauen Umschlagzahlen für diese Güter liegen zwar nicht vor, dürften aber nicht gerade gering ausfallen, da sie gern gleich eimer- und palettenweise „gelöscht" werden. Außerdem beherbergt der schwimmende Shopping-„Traum" eine Cafeteria, ein Kinderspielareal – und eine Bar. Na dann Prost!

Doch nicht in jedem Hafen auf Fehmarn geht es so zuckersüß und hochprozentig zu wie in Puttgarden. Hochspannend allerdings schon, denn im Hafen Orth liegt das Hausboot von Tierarzt und Polizist Hauke Jacobs, der nicht nur Tiere rettet, sondern zusammen mit seiner Assistentin und der örtlichen Polizei einen Kriminalfall nach dem nächsten löst… Zumindest in der TV-Serie „Nord bei Nordwest", die sich den kleinen Hafen im Südwesten der Insel als Drehort für einige Szenen ausgesucht hat. Kein Wunder bei der Kulisse: 2019 wurde die gesamte Hafenanlage in die Liste der Kulturdenkmale Schleswig-Holsteins aufgenommen. Immer, wenn das Film-Hausboot anlegt, wird die Idylle zum Drehort.

Der echte Hafenmeister von Orth bietet rund 150 Liegeplätze für Yachten mit Tiefgang bis teilweise drei Meter Tiefgang. Weitere Liegeplätze für Freizeitboote gibt es in den Yachthäfen Burgtiefe, Lemkenhafen, Fehmarnsund und Burgstaaken. Letzterer ist unter anderem Umschlagplatz für Getreide sowie Heimathafen für die Fischfangflotte und Ausflugsschiffe.

fehmarn.de

Foto: Ulrike Voigtländer

Hafen Flensburg

Yachten, Jollen … und ein Dampfschiff

Hafengetümmel auf der Flensburger Förde

Von der Werft kurz vor dem Ostseebad auf der Westseite der Förde bis zum Industriehafen auf der Ostseite bis oder – je nach Definition – sogar bis Sonwik: Der Flensburger Hafen umfasst ein umfangreiches Areal. Dazu kommt der Seglerhafen bei Fahrensodde, der offiziell nicht zum Flensburger Hafen zählt. Dementsprechend groß ist die Bandbreite an Schiffen, die hier unterwegs sind. Zu den Frachtern, die ihre Ladung in den Industriehäfen am Kraftwerkkai (Westseite) und am Harniskai auf der Ostseite löschen, und den Kuttern mit den roten Reusenfahnen im kleinen Fischereihafen, gesellen sich die unterschiedlichsten Freizeitschiffe.

Freizeitsegler finden auf der Ostseite einen Liegeplatz. Touristisch hat jedoch die Westseite am meisten zu bieten. Hier sind die besten Bohlwerke zum Beine baumeln lassen. Zum Beispiel am Museumshafen, mit Blick auf die segelnden Berufsfahrzeuge, darunter der Dagmar Aaen, das Expeditionsschiff von Polarforscher Arved Fuchs. Direkt nebenan, im Lüttfischerhafen, liegt eine Flotte kleiner Fischerjollen. An der Steganlage für klassische Yachten wird die Geschichte des „Lustsegelns" präsentiert, und am Gästehafen, wo früher Frachtsegler Rum aus der Karibik anlandeten, geben heute auch mal Marine- und Kreuzfahrtschiffe gute Fotomotive ab.

Das beliebteste Fotomodell ist aber die Alexandra. Gebaut 1908 ist sie das letzte seegehende, kohlebefeuerte Passagierschiff Deutschlands. Sticht sie in See ist ihr Tuten weithin zu hören, und der Himmel wird vorübergehend kohleschwarz. An Bord der „Alex" verbrachten Ende des 19. Jahrhunderts die kultivierten Damen der Mittelschicht ihre Zeit und kreierten sogar eine Sprache: Petuh – eine Mischung aus Hoch- und Plattdeutsch, Dänisch und Sønderjysk". Kostprobe gefällig? „Ich bin ganz wild in die Seiten." Das heißt so viel wie „Ich bin ganz durcheinander." Kein Wunder angesichts dieser Hafenvielfalt.

Da hilft nur eines: Rein ins Getümmel, zum Beispiel bei einer Fahrt mit Kapitän Hansen auf der Flora II, einer Kaffeetour auf der MS Viking oder einer Zeitreise auf der „Alex". Landratten können das muntere Hafentreiben ja von der Hafenspitze aus verfolgen.

flensburger-foerde.de

For a better shipping –

Engine Performance Monitoring
Shaft Power | Thrust | Torque
Cylinder Pressure | Combustion

Emission Measurement
Portable equipment
Certified by class

TX Marine Messsysteme

Performance Software & Hardware
Special software solutions and data acquisation units

Service
Engine Diagnostics
Installation | Service | Training
Worldwide

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

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

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

CHD VERLAG CARL H. DIECKMANN
FACHVERLAG FÜR DEN AUSSENHANDEL

Ihr Fachverlag für den Außenhandel

Foto: René Menges

Verlag Carl H. Dieckmann · Fachverlag für den Außenhandel · Inh.: Jürgen René Hilscher e.K. · Oesterleystr. 16 · 22587 Hamburg
Telefon (040) 36 98 74 - 0 · Telefax (040) 36 98 74 - 30 · chd@dieckmann-verlag.de · www.dieckmann-verlag.de

Hafen Glückstadt

Im Takt der Tide

Hafeneinblicke aus der Matjesstadt

Foto: ©Beate Zoellner

Glückstadt – das ist Matjes. Seit 1968 darf ein auserwählter Prominenter – darunter Ministerinnen und Minister, Bürgermeister und andere Ehrengäste – jedes Jahr vor versammeltem Publikum in den ersten Matjes der Saison beißen. „Super lecker!“ lautete dieses Jahr das Urteil von Landwirtschaftsminister Jan Philipp Albrecht. Sein Biss in den Matjes wurde sogar per Livestream übertragen.

Ursprünglich wurde direkt am Hafen in den Fisch gebissen. Seit 1976 steht das Holzfass für den öffentlichen „Matjesanbiss“ jedoch auf dem historischen Markplatz. Der Grund: Mitte der 1970er legte der letzte Logger in Glückstadt zum Fischfang ab. Die Heringsfischerei im Binnenhafen schloss. Der Glückstädter Matjes wird zwar weiterhin in Glückstadt verarbeitet, stammt inzwischen aber meist aus Dänemark und Norwegen.

Statt der Logger finden heute segelnde Stadtbesucher einen ruhigen Liegeplatz im Binnenhafen, der sich in die kleine, 1617 vom dänischem König Christian IV gegründete Stadt erstreckt. Sie erreichen ihr Ziel über eine Schleuse, die den Binnen- mit dem deutlich größeren Außenhafen verbindet. Bei den Urlaubsplänen der Gastlieger gibt die Tide den Takt an, denn die Schleuse öffnet jeweils rund zwei Stunden vor Tidehochwasser ihre Tore.

Weitere – tideunabhängige – Liegeplätze, etwa für größere Yachten, gibt es im Außenhafen. Hier starten auch die Fahrgastschiffe zu ihren Touren auf der Elbe, zum Beispiel der quietschgrün gestrichene Tidenkieker, ein Flachbodenschiff, das wegen seiner Bauart sogar am Strand anlegen kann. Heimathafen Glückstadt – das gilt auch für die Rigmor von Glückstadt, mit über 150 Jahren das älteste noch fahrtüchtige Segelschiff Deutschlands.

Neben den Schlengeln für die Freizeitschifffahrt hat sich die Glückstadt Port GmbH und Co. KG einen Platz hier am Nordufer der Elbe gesichert. Stückgüter, Massengüter, Projektladungen sowie Schwergüter aller Art werden hier umgeschlagen – aufgrund der guten Lage gern direkt vom See- aufs Binnenschiff oder umgekehrt.

Die Fähre Glückstadt-Wischhafen, die den meisten zumindest durch die Wartezeitenmeldungen in den Verkehrsnachrichten bekannt sein dürfte, legt übrigens rund 10 Autominuten vom Außenhafen entfernt ab.

VORAUSSCHAUEND

Gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern entwickeln, konstruieren und bauen wir die ersten mit LNG angetriebenen Schiffe für den Einsatz in gefährlicher Atmosphäre.

Für mehr Sicherheit · Für die Zukunft · Für alle

ABEKING & RASMUSSEN
www.abeking.com

Hafen Heiligenhafen

Von Steinefischern und Hochseeanglern

Heiligenhafen: besondere Gäste und skurrile Geschichte

Foto: ©Beate Zoellner

Was ist am Hafen in Heiligenhafen eigentlich so heilig? So recht weiß niemand, was es mit der Herkunft des Stadtnamens auf sich hat. Zwar gibt das Historische Ortsnamenlexikon für Schleswig-Holstein (Wolfgang Laur, 1967) „Hilgenhaue, nd. tom hilligen Håben = zum heiligen Hafen“ als Ursprung an, bleibt aber weitere Erklärungen schuldig. Auf den Seiten der Stadt ist hingegen zu lesen, dass der erste Teil aus dem Wort „heilig“ oder dem Begriff „Hallig“ entstanden sein könne und der Teil „hafen“ wohl auf den Zweck der Gründung der Stadt als Hafenstadt hindeute. Diese Frage muss also unbeantwortet bleiben.

Klar ist jedoch: Der Hafen, zumindest ein sicherer Ankerplatz für Schiffe, spielte und spielt bis heute eine große Rolle in der Stadt. Als Heiligenhafen 2010 seine 660 Jahre Hafengeschichte feierte, soll Stadtarchivar Jörgen Heinritz berichtet haben, dass 450 Jahre überhaupt kein Hafen vorhanden gewesen sei. Es habe zunächst lediglich einen etwas geschützten Platz gegeben, zu dem sich Schiffe bei schwerem Wetter flüchten konnten.

In jüngerer Vergangenheit, ab 1960, waren es zunächst die Butterfahrten ins dänische Rødbyhavn, die die Menschen an den Hafen lockten. Wenig später wurde der Reeder Willy Freters mit dem Touristikzweig „Hochseeangeln“ zum Trendsetter. Bis heute ist Heiligenhafen ein Treffpunkt für die Szene und rühmt sich, die größte Hochseeanglerflotte Europas zu besitzen.

Die erwerbsmäßige Hochseefischerei hatten die zahlreichen Fischerfamilien mitgebracht, die nach 1945 mit ihren Kuttern aus Ostpreußen und Pommern in die Stadt geflohen waren. Wenige Jahre später entwickelte sich Heiligenhafen zum größten Fischanlandeplatz der westlichen Ostsee.

Die Heiligenhafener Fischer landeten übrigens nicht nur Fische an, sie fischten auch Steine. Mit einer speziellen Steinzange hatten sie es auf Granitfindlinge abgesehen, die an Land als Baumaterial eingesetzt wurden. Von 1920 bis Anfang der 70er Jahre sollen so jährlich rund 8.000 Tonnen Ostseefelsen angelandet worden sein – ein besonders skurriler Aspekt in der Geschichte Heiligenhafens, die es seit Mai 2021 auch als Comic zu kaufen gibt. Heute werden – deutlich kleinere – Steine vom Strand höchstens noch zum „Ditschen“ genutzt.

Der Tourismus-Service Heiligenhafen bezeichnet den Hafen selbst auch als „Das echte Herz unserer Stadt“, wo Fischbrötchen, Abenteuer, Geschichten und Geschichte aufeinandertreffen, wo gefeiert wird und bis heute Fischer ihrem Handwerk nachgehen. Darüber hinaus hält der Hafen einen Platz für Frachtschiffe bereit. 1976 wird hier mit 71.366 Tonnen Getreide die zu der Zeit zweitgrößte Umschlagsmenge in Schleswig-Holstein erreicht. Die Marina, die in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt ihr Quartier hat, bietet zudem fast 1.000 Liegeplätze für Motor- und Segelyachten.

Nicht übers Wasser, sondern per Hubschrauber landete 2017 ein besonderer Gast in Heiligenhafen: Angela Merkel besuchte die Stadt im Rahmen ihres Wahlkampfes und sorgte so zwei Stunden lang für einen Ausnahmezustand in dem Ostseeheilbad. Die Bundeskanzlerin nahm auch die Erlebnis-Seebrücke in Augenschein, die 2012 eröffnet wurde und Besucher über 435 Meter teilweise zweigeschossig zum Ausblick aufs Meer lockt.

Seite 22:
glueckstadt-tourismus.de

heiligenhafen-touristik.de

Foto: ©Helgoland Tourismus-Service

Hafen Helgoland

Hier werden Touristen ausgebootet

Ein Traum in Grün, Rot und Weiß – Helgoland

Wer mit einem Seebäderschiff nach Helgoland anreist, erlebt noch vor Betreten der Insel eine Besonderheit, denn auf Helgoland werden Touristen ausgebootet – allerdings keinesfalls in dem Sinn, dass sie übers Ohr gehauen werden. „Ausbooten", so heißt hier der Vorgang, bei dem die Passagiere von den großen Schiffen, die vor der Küste vor Anker gehen, in rund zehn Meter lange Börteboote „verladen" werden, die sie dann an Land bringen.

Wer nun Sorge hat, der Endspurt zur grünen Insel mit den berühmten roten Felsen könnte so doch recht wackelig ausfallen, der kann beruhigt sein: Die acht Tonnen schweren Eichenholzboote gelten als sicherste Verkehrsmittel Deutschlands und werden regelmäßig kontrolliert. Ohne Börteboote kommen Inselgäste zum Beispiel mit 35 Knoten (ca. 65 km/h) auf dem Katamaran „Halunder Jet" der FRS Helgoline an Land.

Ziel der genannten Wasserfahrzeuge ist der Südhafen. Erst 2019 wurde hier ein neuer multifunktionaler Hafenterminal in Betrieb genommen – inklusive wettergeschütztem Warteraum für Reisende, Café sowie einem neuen modernen Frachtzentrum für die Helgoländer Logistikwirtschaft und den Handel.

Mit der Verlagerung der Umschlagaktivitäten aus dem Binnenhafen heraus, wurde nun auch dieses Hafenareal grundlegend saniert und im August wieder voll in Betrieb genommen. Bekannt ist der Binnenhafen besonders durch seine farbenfrohe Kulisse an Land: In der Hafenstraße 1 bis 39 stehen die bunten, schmalen Hummerbuden eng an eng. Ehemals hatten hier die Helgoländer Fischer ihre Schuppen und Werkstätten. Heute sind hier unter anderem Kunst und Kultur zuhause. In zwei der nachgebauten Häuschen können Paare sich sogar das Ja-Wort geben.

helgoland.de

hoernum.de

Foto: ©Beate Zoellner

Hafen Hörnum

Ein Hafen mit Maskottchen

Hörnum auf Sylt – Heimat der Muschelfischer

Größere Frachtschiffe legen an der Kaikante an, ebenso wie Versorgungsschiffe für die Offshore-Windparks in der näheren Umgebung. Einige Ausflugsschiffe starten hier ihre Fahrten und steuern sowohl die benachbarten Inseln Amrum und Föhr als auch die Halligen Hooge, Gröde und Langeneß an. Freizeitskipper finden beim Sylter Yacht-Club eine passende Anlegestelle. Ein besonderes Motiv im Bild des Hafens an der Südspitze der Insel bieten aber die Muschelkutter.

Auf den mit moderner Fang- und Navigationstechnik ausgestatteten Arbeitsschiffen fahren die „Bauern der Nordsee" von Hörnum aus zu ihren nur wenige Kilometer entfernt liegenden Unterwasser-Weiden. Zwei Jahre dauert es, bis die Muscheln reif sind. In den Monaten mit „r" – also von September bis April – ist dann Erntezeit. Mehrmals täglich brechen die Fischer in dieser Zeit auf und holen täglich tonnenweise Sylter Miesmuscheln aus dem Meer, von denen einige direkt auf den Tellern der Restaurants vor Ort landen. Hörnum gilt als Miesmuschel-Umschlagplatz Nummer eins in Deutschland. Einige behaupten sogar, die Muscheln aus Sylt seien die besten in ganz Europa.

Ein Fischer ganz anderer Art ist zum Maskottchen des Hörnumer Hafens geworden: Willi. Willi war eine Kegelrobbe, die sich Hörnum als Heimathafen auserkoren hatte und immer mehr an die Menschen gewöhnte. Seit 1991 tummelte sich die ostatlantische Kegelrobbe mit den großen Knopfaugen, die sich später als Wilhelmine herausstellte, regelmäßig im Hafenbecken. 2017 kam eine weitere Kegelrobbe dazu. Sie wurde „Sylta" getauft und hat mit Willhelmines Tod 2020 deren Stelle als schwimmendes Hafenmaskottchen übernommen.

IHK Schleswig-Holstein
Flensburg·Kiel·Lübeck

Maritime Wirtschaft

Das Herz Schleswig-Holsteins

Hafen Husum

Hier die Arbeit – da das Vergnügen

Arbeitsteilung im Husumer Hafen

Foto: ©Beate Zoellner

Binnenhafen und Außenhafen – in Husum herrscht in Sachen Hafen eine klare Aufgabenteilung. Der Außenhafen ist der betriebsame Standort der maritimen Wirtschaft. Von den Frachtschiffen, die in Husum anlegen, werden hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte und Futtermittel umgeschlagen. Betrieben wird der Landeshafen vom Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH), der hier seinen Hauptsitz hat. An den Kais des Außenhafens sind neben den Frachtschiffen auch landeseigene Schiffe des Küstenschutzes, der Wasserschutzpolizei sowie die Husumer Fisch- und Krabbenkutterflotte „in Aktion" zu sehen.

Drumherum haben sich Gewerbegetriebe angesiedelt – allen voran die Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (HDR). Sie ist die einzige Reparaturwerft an der Westküste Schleswig-Holsteins und sorgt unter anderem dafür, dass die Flotten der Personenschifffahrt der Insel- und Halligreedereien stets gut in Schuss sind.

Hier die Arbeit – da das Vergnügen. „Eten, Drinken, Inkoopen" lautet das Motto des nur wenige Schritte entfernt liegenden Binnenhafens. Die Hafenstraße ist Fußgängerzone und das ganze Jahr über verkehrsberuhig. An der Kaikante haben die ansässigen Gastronomen ihre Tische und Stühle aufgebaut. Bei Brötchen – gut belegt mit im Außenhafen frisch angelandeten Krabben – und nordfriesischem Tee genießen Einheimische und Touristen hier den eher ruhigen und freizeitbetonten Teil des Husumer Hafens.

Auch Hildegard, Baujahr 1907, lässt es ruhig angehen. Das Museumsschiff, das an der alten Slipanlage am neuen Rathaus seinen Stammplatz hat, ist lange im Ruhestand. In ihrer aktiven Zeit war sie als Tonnenleger in Eidermündung und Wattenmeer im Einsatz. Damals noch unter dem Namen „Eider". Zu Hildegard gesellen sich im Binnenhafen weitere Traditionssegler sowie Sport- und Segelschiffe. Urlaubsentspannte Touristen im Fokus, legen hier auch die Ausflugsschiffe zu ihren Hafenrundfahrten ab.

Ab und zu schwimmen im Hafenbecken jedoch auch eher ungewöhnliche Gefährte herum. Tummeln sich etwa hunderte gelber Quietscheentchen fröhlich im Wasser oder liefern sich bunte, selbstgefaltete überdimensionierte Papierboote mit mindestens einer Einmannbesatzung an Bord ein verzweifeltes Rennen gegeneinander und meist auch gegen ihren erwartbaren Untergang, sind mit höchster Wahrscheinlichkeit Husumer Hafentage. Sie gelten als beliebtestes und größtes Volksfest an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste. Unter dem Motto „Mok fast in Husum" wollen die Hafentage Anfang August 2022 ihren 40. Geburtstag feiern.

Dass Husum überhaupt eine Hafenstadt ist, hat es einer Naturkatastrophe zu verdanken, der „Groten Mandränke". Während dieser verheerenden Sturmfluten von 1362 und 1634 gehen unter anderem die Siedlung Rungholt und weitere Gemeinden im nordfriesischen Wattenmeer unter. Eine ganz neue schleswig-holsteinische Küstenlinie entsteht, und Husum bekommt einen direkten Zugang zum Meer. Für die bis dahin eher unbedeutende Siedlung im Hinterland ist das der Startschuss, um sich zu einer lebendigen Hafenstadt zu entwickeln – mit Ebbe und Flut mitten in der Stadt.

husum-tourismus.de

Wasserbau ist unser Element.

Sustainable Engineering
Boarding - Deboarding
Baggergut Upcycling

Küstenschutz
Hafenbau
Marinas

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

Foto: ©Beate Zoellner

Hafen Kappeln

Ein Hafen zum Verfahren

Kappeln: „Blinde Heringe“ im Wasser und an Bord

Bei der Frage nach einem typischen Kappelner Hafen-Motiv kommt schnell die zweiflügelige Doppelklappbrücke ins Spiel, die die beiden Schleiufer miteinander verbindet. Oben die Autofahrer, Radler und Fußgänger, unten die Ausflugs- und Freizeitschiffe. Einer von beiden muss immer warten – und kann währenddessen den Blick über den Hafen schweifen lassen.

Von Mitte März bis Ende April sind dort unter anderem die Heringsangler zu sehen. Eng an eng, ausgestattet mit Ruten, Schnur, Eimern und Appetit auf frischen Fisch, stehen sie an der Kaikante. In den beiden Frühjahrsmonaten „läuft“ der beliebte Speisefisch von der Ostsee zum Laichen in die Schlei – wenn er Glück hat, vorbei an den zahlreich ausgeworfenen Verlockungen derer, die ihn lieber auf ihrem Teller sehen würden.

touristikverein-kappeln.de

Ohnehin muss der Hering im Kappelner Hafen stets auf der Hut sein. Grund ist ein weiteres Hafen-Motiv, das auf kaum einer Kappeln-Postkarte fehlt: der Heringszaun. Seit dem 15. Jahrhundert ist er unverwechselbares Merkmal des Hafens – allerdings in einer über die Jahre stark geschrumpften Variante.

Erst dieses Jahr wurde der Zaun wieder restauriert. 400 Pfähle aus Eukalyptusholz stecken nun im Boden der Schlei und bilden, verflochten mit Weidenruten, einen Trichter. Rund 30 Jahre soll der neue Zaun halten. 30 Jahre, in denen im Kappelner Hafen etliche Fische schwimmen, das Radar blindlings auf ihren Laichgrund in der Schlei eingestellt. Geraten sie in das Zaunsystem, endet ihre Reise im Netz – und doch noch auf den Tellern der Kappelner und ihrer Gäste. Auch wenn er wirtschaftlich für die Fischer kaum noch eine Rolle spielt: Der Heringszaun gehört zu Kappeln – und hat allein schon als Letzter seiner Art in ganz Europa eine Daseinsberechtigung.

Beim „Hafenkino“ von der Klappbrücke aus lässt sich noch ein weiterer Blick in die Fischerei-Vergangenheit werfen: Im Museumshafen Kappeln liegen nach alten Plänen neu gebaute Schiffe. Wer schon immer wissen wollte, wie ein See-Ewer, eine Schokker-Jacht, eine Slup oder eine Gaffel-Ketsch aussehen, ist hier genau richtig.

Außerdem richtet der Verein regelmäßig die Heringsregatta aus. Seit 2011 wird dort ein neuer Wanderpokal vergeben: der „Blinde Hering“. „Sturköpfe, Besserwisser, Drängler und sonstige eigenartige Erscheinungen stehen auf der Vergabeliste ganz oben“, heißt es in der Erklärung. Ein „Blinder Hering“ hat die Zieltonne auf der falschen Seite passiert, ein anderer noch vor Regattastart den falschen Kurs eingeschlagen und die Segel in Richtung Sonderburg in Dänemark gesetzt, ein dritter ist kurz nach der Brücke auf Grund gelaufen. Ganz klar: Nicht nur die Heringe nehmen im Kappelner Hafen öfter mal die falsche Richtung.

Rund 10 Autominuten von der Kappelner Innenstadt entfernt, ist ein ganz anderes Hafen-Bild zu sehen: Im Stadtteil Olpenitz, der seit der Gebietsreform 1970 zu Kappeln gehört, wächst auf dem über 150 Hektar großen Gelände des ehemaligen Marinestützpunktes das Ostseeresort Olpenitz mit über 1.000 neuen Ferienwohnungen und -häusern und einem kleinen Jachthafen. Der ebenfalls auf dem Gelände liegende Hafen soll in den kommenden Jahren auf 1.000 Plätze für Gast- und Dauerlieger ausgebaut werden.

ANZEIGE

Elektromobilität in Deutschland auf dem Vormarsch

Mit dem Kauf eines Elektroautos ist der erste Schritt in die emissionsfreie Fortbewegung getan. Jetzt fehlt noch die passende Ladestation. Hier hat der E-Mobilist mehrere Möglichkeiten: Entweder installiert der Hersteller des Elektroautos eine Ladestation oder wir übernehmen dies als Ihr Elektrofachbetrieb vor Ort. „Bedenken Sie, dass unser Service als Elektrofachbetrieb für die E-Mobilität weit über die Installation der Ladestation hinausgeht!“

Wir als Ihr Elektrofachbetrieb kümmern uns um die Installation der Ladestation nämlich auch, um damit in Verbindung stehende Faktoren wie die vorhandene Hausinstallation und prüfen, ob die erhöhten Belastungen durch die Ladestation ein Problem darstellen.

„Geprüfte Sicherheit für Ihre Ladestation”

Viele Hauseigentümer kennen den E-CHECK von der Hausinstallation her. So soll in Zukunft auch in Sachen E-Mobilität die größtmögliche Sicherheit gewährleistet werden. Die komplette E-Mobilitäts-Infrastruktur wird von uns somit auf einwandfreie Funktion und Sicherheit geprüft. Bestätigt wird diese Prüfung mit der gut sichtbaren E-CHECK Prüfplakette und einem Prüfprotokoll von uns. „Auch beim Thema E-Mobilität steht die Sicherheit unserer Kunden an erster Stelle”.

Für ausreichende Sicherheit, was das Laden angeht, ist also gesorgt. Wie geht es nun weiter? Vereinbaren Sie mit uns einen Beratungstermin per Telefon oder mit einer E-Mail. Es freut sich das Team E-Mobilität der Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH auf Ihre Kontaktaufnahme.

Das Team von Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH:
Marc André Armbrecht-Meyer, Sven Andresen, Christian Bauer, Fabio Sobanski und Volker Trute (von links).

Wir sind Fachpartner von „The Mobility House” www.mobilityhouse.com

Elektrobau Henry Kaulfuß GmbH

Elektroinstallation - E-Mobilität
Krantechnische Dienste

Scholtzstraße 8 - 21465 Reinbek
Telefon 040 / 728 169 30

www.kaulfuss-elektrobau.de
e-mobility@kaulfuss-elektrobau.de

Foto: ©Landeshauptstadt Kiel – Barbara Westendorf

Hafen Kiel

Wind in den Segeln der Stadtentwicklung

Die vielen Häfen der Landeshauptstadt Kiel

Die Terminals der Sehnsucht, wo die großen Kreuzfahrtschiffe ablegen. Der Seehafen Kiel, in dem 2020 fast sieben Millionen Tonnen Fracht über die Kaikanten gingen. Der Marinestützpunkt Kiel mit dem bekannten Segelschulschiff GORCH FOCK, nach dem sogar eine der Molen (ehemals Tripitzmole) benannt wurde. Die zahlreichen Marinas für Freizeitboote, Anlegestellen für Ausflugsschiffe und Steganlagen für Fischereifahrzeuge… Wo anfangen, wenn es um die Hafenstadt Kiel geht? Die Häfen haben die Entwicklung der Stadt immer wieder entscheidend vorangetrieben haben. Zum Beispiel, als die preußische Kriegsmarine Kiel ab 1865 zu ihrem Heimathafen erklärte und entsprechend ausbaute.

Ab Ende der 1960er hat ein weiterer Hafen, der in der oben genannten Aufzählung noch fehlt, der Infrastruktur in der Landeshauptstadt einen sportlich-kraftvollen Schub verpasst: der Olympiahafen Schilksee. Als die Entscheidung fällt, dass die Olympischen Spiele 1972 in München und die Segelwettbewerbe in Kiel – und nicht beim Mitbewerber Lübeck-Travemünde (s. S. 32) – ausgetragen werden, steht fest: Jetzt wird gebaut. Und zwar nicht nur im Sporthafen Schilksee, der in seiner Größe verdoppelt wird, um den Anforderungen einer Olympia-Wettkampfstätte gerecht werden zu können.

Der Zusage für die Olympischen Spiele hat Kiel unter anderem auch eine neue Brücke über den NOK zu verdanken. Ebenso fällt die Anbindung an die Autobahn nach Hamburg in diese Zeit. „Das war die Anbindung an die Welt!", soll Werner Istel, Pressechef des damaligen Kieler Oberbürgermeister Günther Bantzer, gesagt haben. Bis heute ist das Olympiazentrum Kiel-Schilksee Austragungsort für zahlreiche Sportwettbewerbe. Auch für einige der hochkarätig besetzten Regatten der Kieler Woche fällt hier der Startschuss.

Die „Anbindung an die Welt" verorten die meisten Besucher von Kiel heute jedoch wohl eher am Ostseekai. Hier legen die großen Kreuzfahrtschiffe ab – beladen mit urlaubsreifen Passagieren und der Sehnsucht nach einer komfortablen Abenteuerreise durch die Weltmeere. Eröffnet wurde der Kai – damals noch unter dem Namen Oslokai – am 24. April 1961. Es war der Startschuss für die Fährlinie Kiel-Oslo – und der Beginn einer der zahlreichen Hafen-Erfolgsgeschichten, die Kiel zu einem der wichtigsten Fährhäfen an der Ostsee machte. Bereits sechs Jahre nach der Eröffnung legte vom Oslokai auch die erste Fähre der Stena Line von Kiel nach Göteborg ab. 1982 bekam die schwedische Linie mit dem Schwedenkai ihren eigenen Anlegeplatz. 1997 kamen die Schiffe der Color Line dazu, die vom Norwegenkai am gegenüberliegenden Ufer der Kieler Förde ablegten – heute die Drehscheibe für den Handel mit Skandinavien.

Natürlich ist Kiel nicht nur ein „Umschlaghafen" für Urlauberträume. Der Port of Kiel ist westlichster europäischer Ostseehafen und als solcher auch der „Logistik-Hub in die Ostsee" – nach Skandinavien und zu den Baltischen Staaten.

Wer in Kiel für alles gerüstet sein möchte, wählt also am besten Fischerhose, Segelschuhe, Sportshirt und den Hoodie mit dem Aufdruck „Hafenstadt Kiel" aus dem Souvenirladen. Diese Kombi ist zugegeben etwas ungewöhnlich, aber in Kiel gibt es ja auch nicht nur den einen Hafen.

kiel-sailing-city.de

Seite 31:
list-sylt.de

Hafen List

Nördlicher geht nicht

Im Hafen List auf Sylt trifft man sich

An Land tummeln sich angeblich überwiegend die Reichen und Schönen, zu Wasser dümpelt hingegen eine bunte Vielfalt an Wasserfahrzeugen: Vom nördlichsten Hafen Deutschlands bricht die Autofähre nach Rømø auf, der südlichsten dänischen Wattenmeerinsel. Der Lister Hafen ist Heimathafen des Forschungsschiffs Mya II, von dem aus Forscher dem Meer wortwörtlich auf den Grund gehen. Die Yachten der Freizeitskipper schaukeln an den Anlegestellen des Lister Yacht-Club Sylt von 1967 im Wind. Muschel- und Krabbenfischer versorgen die Sylter Gastronomen mit den frischen Grundlagen für ihre kulinarischen Kreationen.

Das Gewimmel hat Tradition: Schon im Mittelalter war List sehr belebt, denn der Hafen war ein internationaler Handelsplatz auf der Route vom dänischen Ribe nach England. Ende des 17. Jahrhunderts wurde es erst einmal ruhiger – bis Anfang des 20. Jahrhunderts die Kaiserliche Marine den Hafen für sich entdeckte. Noch bis 2006 stand mit der Marineversorgungsschule die zentrale Ausbildungsstäte für Logistik der Deutschen Marine in List. Auf dem Gelände soll nun das Projekt „Dünenpark" unter anderem dafür sorgen, dass auch die Insulaner selbst wieder Wohnraum auf „ihrer" Insel finden.

Der Hafen ist heute das touristische Zentrum der Gemeinde – mit der „Alten Tonnenhalle" mittenmang. Das Backsteingebäude mit Geschäften und Gastronomie steht da, wo früher Seezeichen (Tonnen) gelagert wurden.

Foto: ©Beate Zoellner

Häfen Lübeck

Lebensader Trave

Die Lübecker Häfen erschlossen sich durch die Lage an der Trave die Ostsee und die ganze Welt

Foto: ©LTM / Olaf Malzahn

Traditionssegler an der Untertrave

Lübeck liegt an der Trave – und an der Ostsee. Ausreichend Platz und beste Voraussetzungen, um als Hafenstadt zu punkten. 1,6 Mio. Quadratmeter Fläche nehmen allein die öffentlichen Hafenflächen ein. Betreiberin ist die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) – und die sammelt Superlative. So spielt der Lübecker Hafen in der Liga der größten deutschen Ostseehäfen ganz oben mit.
Mit ihren Terminals Nordland-, Skandinavien- und Seelandkai sowie Schlutup hat die LHG die Wasserstraßen fest im Griff. Auch hier setzen sich die Superlative fort: Schlutup gilt als eines der europaweit größten Distributionszentren der schwedischen Papierindustrie. Der Skandinavienkai ist einer der größten RoRo- und Fährhäfen Europas. Ihre Ziele Helsinki und Malmö erreichen die Schiffe in 29 beziehungsweise neun Stunden.
Wesentlich kürzer ist der Weg der „kleinen Schwestern". Mit den Priwallfähren der Stadtwerke Lübeck dauert die Fahrt über die Trave zum Priwall gerade einmal ein paar Minuten. Angekommen auf der Halbinsel an der Travemündung, landen die Passagiere mitten in einem touristischen Großprojekt. Unter dem Titel BeachBay (vorher Waterfront) wird mit BeachClub, BayCenter, ShoppingBay, Campus-Hafen und Co. das Urlaubs-Rundum-Sorglos-Paket geboten.
Vor diesem modern-kompakten Ferienareal sorgt die PASSAT für etwas historischen Charme. Die Viermastbark hat ihren Liegeplatz in unmittelbarer Nähe des Fähranlegers. Ehemals auf den Weltmeeren unterwegs, hat sich der Frachtsegler den modernen maritimen Anfordernissen touristischer Natur angepasst und verbringt seinen Ruhestand als „Eventlocation" für Hochzeiten und andere Veranstaltungen.
Erinnerungen an die Zeit, als die Hansekoggen mit Waren aus dem Orient, Venedig und Russland in Lübeck anlegten, werden auch im alten Lübecker Handelshafen wachgehalten – zwischen Einsiedelfähre und Holstenbrücke. Direkt neben dem Holstentor stehen die Salzspeicher – eine Reihe von Speicherhäusern aus Backsteinrenaissance und -barock, die eine charmante maritim-historische Kulisse abgeben. Tatsächlich wurde hier schon einmal gedreht: einige Szenen aus dem Film „Nosferatu – Eine Symphonie des Grauens" (1921). So mimte der alte Salzspeicher die zerfallenen Lagerhäuser, in denen Graf Orlok seinen Unterschlupf hatte. Die meisten anderen Drehorte des Films liegen allerdings in Wismar.
Mehr historische Atmosphäre gibt es unter anderem im Museumshafen am Wenditzufer am Rand der Altstadt. Hier haben über 20 Traditionssegler und historische Wasserfahrzeuge ihren Heimathafen, darunter mit der HANSINE einer der ältesten und größten noch existierenden Haikutter.
Und damit ist Lübeck mit seinen Häfen noch immer nicht am Ende. Da wären zum Beispiel noch der Burgtorkai, an dem unter anderem Ostseefähren und Kreuzfahrtschiffe festmachen, die Marinas für die Freizeitskipper…
Den Ostsee-Zugang haben die Lübecker übrigens ihren vorausschauenden Vorfahren zu verdanken. Die kauften 1329 Travemünde. Das Ostseeheilbad ist heute der östlichste Stadtteil der Hansestadt, und eines ist klar: Die Ostsee ist Pulsgeber für Lübeck - für die maritime Wirtschaft ebenso wie für den touristischen „Umschlag".

luebeck-tourismus.de

Hafen Neustadt in Holstein

Die Dosenmilch-Geschichte

Glücksklee, TV-Kulisse, Fischer und neue Pläne: Neustadt in Holstein

Was haben der Hamburger Modeschöpfer Karl Lagerfeld, die Glücksmarken-Dosenmilch und der Fanclub der ZDF-Serie „Küstenwache" miteinander gemeinsam? Sie alle haben eine zumindest indirekte Beziehung zum Hafen von Neustadt in Holstein. Genau genommen lässt sich ihre Verbindung sogar auf ein Gebäude am Hafen eingrenzen: das Haus der Manufakturen in der Werftstraße.
Die Verbindung zu den Dosen mit dem grünen vierblättrigen Kleeblatt auf weiß-rotem Grund ist einfach: Von 1926 bis 1987 produzierte die Glücksklee Milchgesellschaft mbH in dem roten Backsteingebäude, in dem heute unter anderem Kulturschaffende und Gastronomen ansässig sind.
Eine der früheren Nachnutzerinnen des Glücksklee-Hauses am Hafen war die Opal Filmproduktion. Von Mitte der 1990 Jahre bis zur Einstellung der Serie hatten sie hier ein Studio aufgebaut, in dem die Innenaufnahmen zu der ZDF-Serie „Küstenwache" gedreht wurde – ein Mekka für Fans von Kapitän Holger Ehlers (gespielt von Rüdiger Joswig) und seiner Crew an Bord der ALBATROS.
Dann wäre da noch die Verbindung zum 2019 gestorbenen Grandseigneur der Modewelt. Die ist einfacher als vielleicht vermutet: Sein Vater, Otto Lagerfeld, gründete 1919 erst die Firma Lagerfeld & Co, die Dosenmilch aus den USA importierte und führte dann vier Jahre später seine eigene Marke ein: Glücksklee.
Natürlich hat der Neustädter Hafen mehr Geschichte zu bieten als sein „Glücksklee-Haus". Dass Hafen und Fischerei für Neustadt in Holstein eine besonders wichtige Rolle spielten, wird schon beim Blick auf das Wappen klar: Ein gelbgoldenes Boot mit hochgezogenen Steven auf blauen Wellen, darüber das holsteinische Nesselblatt. Tatsächlich soll die Grundlage für den ersten Hafen bereits im 13. Jahrhundert gelegt worden sein.

Foto: ©Beate Zoellner

Schon früh sollen in Neustadt in Holstein auch erste große Werften entstanden sein. Ein frühes Zeugnis der Bootsbaukunst – vermutlich gefertigt in Neustadt – kam 1894 bei Baggerarbeiten ans Licht: ein Einbaum. Heute ist das Fahrzeug unbekannten Alters, das vermutlich zum Fischen genutzt wurde, im Stadtmuseum Zeittor ausgestellt. Zwar ist die Fischerei heute nicht mehr die wirtschaftliche Lebensader der Stadt, aber Fischkutter gehören noch heute zum Hafenbild.
Ein neuer Superlativ hat mit der ancora Marina den Hafen als Standort gewählt: Der private Yachthafen mit 1.400 Liegeplätzen soll der größte an der Ostsee sein. Zusammen mit drei weiteren Yachthäfen gilt Neustadt heute als eines der bedeutendsten Segelsportzentren Schleswig-Holsteins.
Aktuell verändert sich das Bild des Hafens noch einmal deutlich. Zwar wird der Kommunalhafen Neustadts weiterhin für den Güterumschlag genutzt, der Hafenmeister hat auf den Betreiberseiten rechtzeitig folgenden Hinweis platziert: „Vorsorglich möchten wir heute schon darauf hinweisen, dass aufgrund der Umgestaltung der Hafenwestseite ab 2021 mit Baulärm und Staub zu rechnen ist." Der Grund: Neustadts Hafenwestseite soll in den kommenden Jahren grundlegend um- und neugestaltet werden. „Alter Hafen, neue Impulse" heißt das Motto des Entwurfs, der den städtebaulichen Realisierungswettbewerb gewonnen hat. Die Rede ist von einem Hostel im ehemaligen Getreidespeicher, von Gastronomie, Parkhäusern und einer Sky-Bar.

stadt-neustadt.de

Hafen Rendsburg

Staubfrei und blütenbunt

Die beiden Big Player im Hafen Rendsburg

Foto: ©WFG Infrastruktur GmbH

Der Hafenstandort Rendsburg wird in erster Linie von einem gut abgestimmten Duo bespielt: der Rendsburg Port GmbH und dem Kreishafen. Die Rendsburg Port betreibt den Schwerlasthafen in Rendsburg/Osterrönfeld. Vor rund zehn Jahren fertiggestellt, gilt er als eines der modernsten und leistungsfähigsten Zentren für Schwerlastlogistik in Nordeuropa. Der Schwerpunkt liegt auf der Lagerung von Stückgut, Schwergut, Projektladung und Containern. In den vergangenen Jahren hat sich Rendsburg Port außerdem zu einem wichtigen norddeutschen Umschlagplatz im Bereich erneuerbare Energien entwickelt, genau genommen für Komponenten von Onshore-Windkrafträdern.

Aber Rendsburg Port unterstützt auch nachhaltige Projekte, die mit der Hafenwirtschaft auf den ersten Blick erst einmal gar nichts zu tun haben: Auf ihrem Gelände in Osterrönfeld haben sie eine über 7.000 Quadratmeter große Fläche für das Verbundprojekt „Blütenbunt-Insektenreich“ im Bundesprogramm Biologische Vielfalt zur Verfügung gestellt. In Nachbarschaft zu den großen Pötten soll hier bis 2026 eine insektenfreundliche Blumenwiese dafür sorgen, dass es auch künftig in der Region krabbelt, brummt und summt. Die ersten Säcke mit der passenden regionalen Saatmischung wurden schon im Herbst 2020 eingesät.

Zweiter großer Hafenstandort ist der Kreishafen. Er hat in erster Linie eine Versorgungsfunktion für die regionale Wirtschaft. Die Eckdaten sind 1.000 Meter Kailänge, neun Meter maximale Wassertiefe, 560.000 Tonnen Umschlag im Jahr 2020 und eine Besonderheit, die den Hafen in Deutschland bisher einzigartig macht: Im Kreishafen Rendsburg können Düngemittel staubfrei verladen werden. In der entsprechenden Anlage sorgen eine komplette Ummantelung sowie Lüftungssäulen dafür, dass der Staub abgesaugt wird. Durch diesen „Staubsaugereinsatz“ werden nicht nur die Verluste minimiert. Auch die Staubbelastung der benachbarten Industrieanlagen wird so verhindert – und das bereits seit Ende der 1980er Jahre. Die Agrarprodukte machen das Gros des Umschlags aus. In 2020 stieg zudem der Anteil im Bereich Energie – hauptsächlich verursacht durch den neuen Umschlag von Hackschnitzeln.

Neben den beiden Big Playern im Bereich Wirtschaftshafen gibt es natürlich auch Orte in der Hafenstadt Rendsburg, an denen Sportboote bestens aufgehoben sind. Sturm- und eisgeschützt liegt zum Beispiel der Yachthafen des Regatta-Vereins Rendsburg von 1888 am Nord-Ostsee-Kanal. Weitere Yachtclubs haben ihre Anlegestellen an der Obereider.

Eine andere Anlegestelle, die für viele Touristen, aber auch für Rendsburg-Pendler von großer Bedeutung ist, war zwischenzeitlich verwaist: die der Rendsburger Schwebefähre. Nach einer schweren Havarie der historischen Fähre mit einem Frachter Anfang 2016 soll es aber auch hier in absehbarer Zeit Ersatz geben. „Rendsburger Schwebefähre ist fast fertig“, meldete die Presse im Juli. Bis dahin müssen Touristen und Pendler zwischen Osterrönfeld und Rendsburg weiterhin einen Umweg in Kauf nehmen: Sie können den Nord-Ostsee-Kanal entweder mit der Fähre von Nobiskrug nach Schacht-Audorf überqueren, über die Rader Hochbrücke obendrüber oder im Kanaltunnel untendurch fahren.

mittelholstein.de

Lufthansa Industry Solutions

Ihr Wegbereiter und Wegbegleiter in die digitale Zukunft

Von AI, Smart Data, Cloud und IT-Security bis hin zu SAP – wir bieten Ihnen innovative und individuelle Lösungen für die Logistik und die maritime Wirtschaft. Damit stärken Sie die Zukunftsfähigkeit Ihres Unternehmens nachhaltig.

LHIND.de

Hafen Wittdün / Amrum

Busfahrer im Wattenmeer

Reges Treiben am Fähranleger in Wittdün/Amrum

Foto: Sövom Iehrens

Willkommen auf Amrum“ und „Auf Wiedersehen auf Amrum“ steht auf den beiden Seiten der Brücke am Fährhafen in Wittdün. Der Fährhafen im Süden der Insel wird sowohl von den Fähren der W.D.R. Wyker Dampfschiffs-Reederei als auch von den Schiffen der Sylter Reederei Adler-Schiffe angesteuert.

Von morgens in aller Frühe bis spät in den Abend bringen sie Fracht und Urlauber auf die Insel und bieten Letzteren etliche Möglichkeiten, zu Wasser die Umgebung zu erkunden. Am Fähranleger Wittdün geht es daher zu wie auf einem Busbahnhof. Und die Kapitäne sind die Busfahrer im Wattenmeer.

Die W.D.R.-Fähren pendeln im Dreieck Dagebüll, Föhr und Amrum. Auf direkten Fahrten haben die Passagiere rund 90 Minuten Zeit für kulinarische Fährklassiker wie Bockwurst oder Fischbrötchen. Mit Zwischenstopp auf Föhr werden es sogar zwei Stunden – genug Zeit, auch noch Kaffee und Kuchen zu ordern.

Die Adler-Schiffe haben sich den Ausflugsfahrten verschrieben. Regelmäßig steuern sie Sylt, Föhr, Helgoland und Hallig Hooge an und haben darüber hinaus – je nach Tide – Fahrten auf die Halligen Langeneß und Gröde auf dem Fahrplan. Außerdem fährt der Adler-Express auf seiner „Großen Kreuzfahrt“ fünf Stunden lang kreuz und quer durchs Wattenmeer.

Von Wittdün aus startet auch Kapitän Bandix Tadsen mit seinem Tagesausflugsschiff EILUN – zum Beispiel zu den Sandbänken zwischen Amrum und Föhr, wo die „Haustiere“ der Insulaner, die Seehunde, jedes Jahr ihre Jungen großziehen.

Der Hafenort Wittdün selbst bietet über den Fährhafen hinaus eine kleine Einkaufsmeile, und jede Menge Sand in einer kleinen Sandbucht – ein perfektes Revier für Wattgucker. Und wer an Bord der Schiffe noch nicht satt geworden ist, kann es ja bei den lokalen Gastronomen an Land versuchen.

amrum.de

foehr.de

Foto: ©Imke Vogtländer

Hafen Wyk / Föhr

Kaum Fischer, dafür viel Kultur

Der Hafen von Wyk auf Föhr beweist einen hohen Freizeitwert

Die Hafenanlagen von Wyk sind das erste, was Urlauber sehen, die mit einer der Fähren auf der Insel ankommen: Rechts der Sportboothafen, links der Binnenhafen, dazwischen die Anlegeplätze des Fischereihafens. Die Freizeitskipper dominieren das Bild. Die Masten ihrer Schiffe schaukeln nicht nur im Sportboothafen mit seinen rund 250 Plätzen im Wind, sondern geben auch im Binnenhafen das vertraute „Klonkklonk“ von sich. Längst liegen im Hafenamt der Insel mehr Anfragen vor als Anlegeplätze vorhanden sind.

Der Binnenhafen ist auch Station für die Sandshörn und die Catjan. Die beiden Frachtschiffe stellen – zusammen mit den Lkw, die die Fähre nehmen – unter anderem sicher, dass auf der Insel weiter gebaut werden kann: Sie bringen Sand, Kies und andere Baumaterialien vom Festland.

Was im Hafenbild fehlt, sind die Fischereifahrzeuge. Noch vor zehn Jahren lagen an den Stegen zwischen Binnen- und Sportboothafen mehrere Muschelfangfahrzeuge, Krabben- und Fischkutter. Die haben inzwischen in Sylt oder auf der dänische Insel Rømø Quartier bezogen, weil sie so näher an ihren Fanggründen liegen. An der Bezeichnung „Fischereihafen“ halten die Föhrer trotzdem fest. Allein schon, weil die Fischerei einen festen Platz in der Inselkultur hat.

Die meisten Föhrer und Föhr-Urlauber schätzen den Hafen zudem als Eventmeile. Auf dem Programm stehen Fischmarkt, Hafenfest und Live-Konzerte. Außerdem steht – oder besser liegt – im Hafen der einzige schwimmende Konzertsaal des Schleswig-Holstein Musik Festivals (SHMF): Das Autodeck einer der Fähren der Wyker Dampfschiffs-Reederei wird dazu vorübergehend entfremdet und mit Bühne und Zuschauerraum ausgestattet – inklusive Teppich und Beleuchtung.

Der GvSH

Vielfältig. Innovativ. Zukunftsorientiert.

Im einzigen Bundesland mit Zugang zu zwei Meeren kommt den Häfen eine besondere Bedeutung zu

GvSH
GESAMTVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER HÄFEN E.V.

Die Schleswig-Holsteinischen Häfen unterscheiden sich in ihren Funktionen und Ausrichtungen sehr stark. Dadurch ist eine große Diversität der Umschlagsgüter gegeben. Die vielfältige Hafenlandschaft Schleswig-Holsteins ist u.a. von Fähr- und RoRo-Häfen, Industrie-, Stück- und Massengut-Häfen, Kreuzfahrt-, Fischerei-, Insel- und Kanalhäfen geprägt. Die Häfen nehmen dadurch eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion für Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa wahr. Die hohe Bedeutung der schleswig-holsteinischen Häfen wird auch durch die Tatsache unterstrichen, dass der Hafenstandort Schleswig-Holstein mit 50,2 Millionen Tonnen Ladung nach den Stadtstaaten Hamburg und Bremen derzeit drittgrößter Hafenstandort Deutschlands. Im Vergleich der Flächenbundesländer ist er gar größter Hafenstandort. Im Passagierverkehr lag die Anzahl der abgefertigten Passagiere in den schleswig-holsteinischen Häfen vor Corona jährlich bei mehr als 13 Millionen Personen.

Verbesserung der Umweltbilanz

Ein Schwerpunkt in den schleswig-holsteinischen Häfen wird derzeit auf die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz in der Schifffahrt gelegt. Zur Reduzierung der Schiffsemissionen ergreifen die Häfen unterschiedliche Maßnahmen. Beispielsweise ist die Versorgung der Schiffe mit Landstrom während der Hafenliegezeiten schon heute in vielen Häfen möglich und die Anzahl der Landstromanlagen wird weiter ausgebaut. Neben der Emissionsreduzierung während der Liegezeiten steht auch die Emissionsreduzierung der fahrenden Schiffe auf der Agenda. Auf dem noch langen Weg zur emissionsfreien Schifffahrt mit zum Beispiel Wasserstoff ist die Nutzung von heute verfügbaren emissionsärmeren Treibstoffen wie LNG oder Methanol als Brückentechnologie alternativlos. In den schleswig-holsteinischen Häfen werden daher die Voraussetzungen zur Versorgung der Schifffahrt mit alternativen Treibstoffen geschaffen.

GvSH Gesamtverband
Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.
Frank Schnabel, Vorsitzender

Foto: ©HHM / Christian Bruch

Das Kreuzfahrtschiff "AIDA Sun" am Stromkabel der Landstromanlage Altona

hafen-hamburg.de

Nachbarn: Hafen Hamburg

Wasserstoff, Landstrom und mehr

Gemeinsam zum klimaneutralen Hafen

Um die Zukunft klimaneutral zu gestalten, haben sich viele Akteure aus der Metropolregion Hamburg dazu entschieden, an vielen Schnittpunkten zusammenzuarbeiten. Gute Beispiele dafür sind Landstromanlagen und eine enge Abstimmung für die Gestaltung einer Wasserstoffstrategie.

Das Geräusch von schweren Dieselaggregaten in den Häfen wird mehr und mehr verebben. Sie können während eines Schiffsaufenthaltes nach und nach abgeschaltet werden. Eine alternative Energiequelle dafür ist mit Landstrom gefunden worden und wird immer weiter ausgebaut. Mittlerweile profitieren Kreuzfahrtschiffe und Fähren in Hamburg und auch Kiel von dieser sauberen Energieversorgung. Erst im Frühsommer weihte der Port of Kiel seine zweite Landstromanlage ein, die zwei Schiffe parallel mit Strom versorgen kann.

Doch den Anfang machte im Hamburger Hafen die Hamburg Port Authority (HPA). Als Pionier weihte sie vor fünf Jahren die erste Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Europa ein. Das Pilotprojekt lief zwei Jahre, bevor es in den Regelbetrieb ging. Am Cruise Center Altona werden seitdem einige Schiffe der Aida Cruises mit Landstrom versorgt. Es sind weitere Landstromanlagen geplant. Bereits vor zwei Jahren beschloss der Hamburger Senat ab 2022 sowohl für Kreuzfahrt- als auch für große Containerschiffe Landstromversorgung anzubieten. An insgesamt acht Anschlusspunkten soll Landstrom für Containerschiffe am Burchardkai, Europakai und Predöhlkai verfügbar sein. Je eine Landstromanlage wird an den Kreuzfahrtterminals HafenCity und Steinwerder gebaut.

Die Unternehmen der Hafenwirtschaft in der Metropolregion und auch die Hamburg Port Authority (HPA) arbeiten an vielen Maßnahmen zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes. Dabei setzen sie sowohl auf alternative Antriebe für alle Verkehrsträger als auch auf eine zunehmende Digitalisierung zur Optimierung der Verkehre.

Foto: ©HHM / Michael Lindner

In den Fokus rückt dabei zunehmend grüner Wasserstoff. Hamburg und die gesamte Metropolregion wollen vom neuen Boom auch im Hafen profitieren. Der Hafen ist einerseits Testfeld für Wasserstofftechnologien zum Beispiel in der Schifffahrt. Die HPA möchte als nächsten Schritt einige Schiffe der Flotte Hamburg mit Brennstoffzellentechnik ausrüsten. Andererseits bieten die vielen Industrieanlagen genügend Potenzial, um in großem Umfang CO_2 einzusparen, indem man auf Wasserstofftechnologie umstellt. Das zeigen Beispiele aus der Aluminium- oder Stahlproduktion.

Dass Wasserstoff auch gut in der Chemieindustrie eingesetzt werden kann, beweist H&R Ölwerke Schindler (H&R). Das Unternehmen hatte bereits im November 2017 an ihrem Raffineriestandort in Hamburg die damals weltgrößte regelflexible Wasserstoff-Elektrolyseanlage in Betrieb genommen. Sie kann beispielsweise bei überschüssigem Windstrom sehr schnell hochfahren und bei Flaute für eine Stunde abschalten.

Ein willkommenes Projekt ist auch das stillgelegte Kohlekraftwerk Moorburg. Die Unternehmen Shell, Mitsubishi Heavy Industries, Vattenfall und die kommunale Wärme Hamburg planen, wie sie dort künftig gemeinsam Wasserstoff aus Wind- und Solarkraft gewinnen könnten. Die Voraussetzungen dafür sehen gut aus. Das Kraftwerk ist an das nationale 380.000-Volt-Übertragungsnetz als auch an das 110.000-Volt-Netz der Stadt Hamburg angeschlossen. Zudem können Schiffe hier direkt anlegen. So planen die vier Akteure einen Green Energy Hub. Er soll einen Elektrolyseur mit einer noch skalierbaren Leistung von 100 Megawatt erhalten. Zudem soll untersucht werden, ob das Gelände für eine Energieerzeugung auf Basis erneuerbarer Energien genutzt werden kann. Auch über Speichermöglichkeiten und künftige Logistikketten wollen die Unternehmen nachdenken. Wenn alles gut läuft, wäre der Start 2025. Dann könnte die gesamte Wasserstoff-Wertschöpfungskette von der Erzeugung über die Speicherung und den Transport abgebildet werden. Hiervon wird nicht nur der Hamburger Hafen profitieren, sondern die ganze Metropolregion rund um Hamburg.

Axel Mattern, Ingo Egloff
Vorstand Hamburg Hafen Marketing e. V.

Nordische Städte – klimafreundlich und lebenswert

Ramboll unterstützt Städte auf ihrem Weg in eine nachhaltige Zukunft.

Mehr dazu auf ramboll.de/lebenswerteorte

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Nachbarn: Hafen Rostock

Kreuzfahrer-Hotspot und Universal-Hafen

So vielfältig wie seine Geschichte ist der Hafen an der Ostsee heute aufgestellt und bietet der Wirtschaft und dem Tourismus ein großartiges Angebot

Rostocks Hafen hat eine wechselvolle Gesichter: Zu Zeiten der Hanse galt er als wichtiges Drehkreuz für den Handel mit Skandinavien und dem Baltikum. Mit dem Niedergang der Hanse und der Orientierung hin nach Amerika war der Hafen an der Warnow schließlich nur noch von lokaler Bedeutung. Nach dem zweiten Weltkrieg entwickelte er sich – vielfach ausgebaut – zum wichtigsten Hochseeumschlagsplatz der DDR.

Heute glänzt er vor allem im Fähr- und Kreuzfahrt-Business und ist auf jeden Fall eine waschechte Hafenstadt. Schiffe aller Art prägen das Stadtbild. Von Containerschiffen über Segelboote bis hin zum riesigen Kreuzfahrtpott ist täglich fast alles dabei. Gelegen an dem Flusslauf der Warnow erstreckt sich die Hansestadt auf 16 Kilometern bis zur Ostsee. Die Kombination aus dem geschützten Hafengebiet in der Mündung der Warnow mit dem direkten Anschluss an die Ostsee machte den Standort schon im Mittelalter attraktiv. Von dem Namen Warnow leitet sich auch „Warnemünde" ab, der nördliche Stadtteil von Rostock. Zu Zeiten der Hanse betrieb die Flotte mit dem Greif am Bug regen Handel mit Skandinavien, dem Baltikum und West- und Südeuropa. Mit dem Erstarken des Handels über den Atlantik verlor der Standort an der Ostsee immer mehr an Bedeutung. Erst zu Zeiten der DDR wurde in Rostock wieder Geld in den Ausbau des Hafens investiert. 1960 nahm der Hochseehafen seinen Betrieb auf, der bis 1989 hauptsächlich für Massenschüttgüter fortlaufend weiterentwickelt wurde.

Ein wahrer Tausendsassa

Heute ist der Hafen Rostock der größte Hafen an der deutschen Ostseeküste und ein wahrer Tausendsassa: Mit einem modernen Ölhafen, mit Anlagen für den Umschlag von Getreide, Kohle, Düngemittel, Zement und Stückgütern sowie einem Chemiehafen ist er ein universaler Umschlagplatz. 2020 wurden hier über alle Anlagen hinweg 26,7 Millionen Tonnen umgeschlagen, davon das allermeiste im Überseehafen.

Seit 1990 liegt ein weiterer Schwerpunkt des Rostocker Hafens auf dem Passagierverkehr gen Skandinavien, Russland und dem Baltikum. Und natürlich auf der glamourösen Kreuzschifffahrt (der Begriff Kreuzfahrt stammt übrigens von dem niederländischen Wort „kruiser", das ein hin und her fahrendes, eben kreuzendes Schiff bezeichnete). 2005 wurde das Kreuzfahrtterminal „Warnemünde Cruise Center" eröffnet und im letzten Jahr erweitert. Bis zu acht Riesen der Meere können am Passagierkai gleichzeitig liegen. Vor der Corona-Pandemie wuchs die Anzahl der Schiffe kontinuierlich und erreichte 2018 mit 206 Anläufen ihren vorläufigen Höhepunkt. Touristen vor allem aus Übersee kommen mit den großen Kreuzfahrtschiffen nach Mecklenburg-Vorpommern und kurbeln die Wirtschaft an. Zwischen 43 und 58 Euro geben die Passagiere bei Landausflügen oder An- und Abreise pro Kopf aus. Da kommen einige Millionen für Stadt und Land zusammen. Aber die Kreuzfahrtindustrie treibt auch Innovationen voran. So wurde jüngst eine Landstromanlage in Betrieb genommen, die künftig zwei Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig mit Strom versorgen kann. Damit hat Rostock die aktuell größte Landstromanlage Europas.

Foto: HRO Rostock Port / Nordlicht

Maritime Großveranstaltungen

Ein großer Hafen ist immer Anziehungspunkt vieler Touristen. Und Rostock versteht es mit Großveranstaltungen verschiedenster Couleur, diese Attraktivität noch zu steigern. So können Besucher bei der „Hanse Sail" am zweiten Augustwochenende viele Traditionssegler mit wunderschöner Takellage bewundern. Eher sportlich geht es immer im Juli bei der „Warnemünder Woche" zu, wo sich viele Segler bei Wettkämpfen messen. 2022 soll das „Rostock Cruise Festival" unter dem Motto „Wo Schiffe begeistern, geht die Welt an Bord" an einem Wochenende die Kreuzfahrtschiffe in den Mittelpunkt stellen.

Gemeinsam stark

Die Beziehung von Rostock zu den Häfen in Schleswig-Holstein ist entspannt und geprägt von der Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene: „Der Rostocker Hafen pflegt ein nachbarschaftlich gutes Verhältnis zu den Häfen in Schleswig-Holstein, insbesondere zu den Ostseehäfen Lübeck und Kiel", so Jens A. Scharner, Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH. „Gemeinsam geben wir den deutschen Ostseehäfen im Zentralverband der deutschen Seehäfen eine starke Stimme. Lübeck und Rostock engagieren sich auch international gemeinsam in der `Baltic Ports Organization´ und `Cruise Baltic, einem Marketingverbund von 32 Ostseehäfen." So ist man sich bei allem Wettbewerb auch der gemeinsamen Stärke bewusst.

rostock.de

Foto: ©Beate Zoellner

Der Alte Hafen mit Blick auf die Altstadt

Nachbarn: Hafen Wismar

Seeräubernest und UNESCO-Welterbe

Mittelalterliche Backsteinbauten, große Kirchen und ein betriebsamer Hafen mit privaten Jachten, Ausflugsbooten, Fischkuttern und ab und zu einem Kreuzfahrtschiff – so erleben Besucher die Hansestadt Wismar

Mit knapp 43.000 Einwohnern liegt Wismar am südlichen Ende der durch die Insel Poel geschützten Wismarer Bucht und ist die sechstgrößte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern. Die Hansestadt ist umgeben von großen Schwestern: Im Westen liegt Lübeck, im Osten Rostock und im Süden die Landeshauptstadt Schwerin. Schon zu Zeiten der Hanse wurde Wismar so zu einem wichtigen Drehkreuz der Handelskette im Ostseeraum.

Moderne Hafenwirtschaft

Heute ist der Seehafen Wismar ein florierender Industrie- und Logistikstandort, der sich durch seine gute Anbindung an Schiene und Straße auszeichnet. Insgesamt umfasst das Hafengebiet rund 70 Hektar mit 15 Liegeplätzen, 2.300 Metern Kailänge und zwei Dalbenplätzen.

In dem Universalhafen werden unterschiedlichste Waren wie Schütt- und Massengüter, Stückgut, Flüssiggüter oder RoRo-Güter gelagert und umgeschlagen. Ein Schwerpunkt liegt in Wismar von jeher auf der Holzindustrie. Mit dem Holzcluster Nord, einem Zusammenschluss von holzverarbeitenden Industrien, hat sich ein großes Holzverarbeitungszentrum im Wismarer Stadtteil Haffeld angesiedelt. Durch das Umschlagen und Lagern der Hölzer im rohen und später im verarbeiteten Zustand profitiert der Seehafen mehrfach. Zudem nutzen Sägewerke im gesamten europäischen Raum die Hafenlogistik mit der guten Anbindung an die Autobahnen A 20 und A 14 sowie dem hafeneigenen Gleisnetz, das bis an die Schiffsliegeplätze reicht.

Ein neueres Standbein ist in Wismar der Kreuzfahrttourismus. Das 2013 eröffnete Columbus Cruise Center bietet Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe in direkter Nähe zum Alten Hafen. Künftig sollen hier bis zu 30 Kreuzfahrtschiffe pro Saison festmachen, so zumindest der Plan vor der Corona-Pandemie.

Im Hafen und von der Stadt aus weithin sichtbar ist eine der größten Dockhallen Europas. Der blau getönte Gigant ist im Besitz der MV Werften, deren Zentrale in Wismar beheimatet ist. Seit 2016 gehört die Werft zum malaysisch-chinesischen Konzern Genting Hong Kong und sollte vor allem mit dem Kreuzschifffahrtbau wachsen. Aktuell bekommt die Werft mit voller Wucht die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu spüren und kämpft um ihr Weiterbestehen.

wismar.de

Foto: ©Beate Zoellner

Das Baumhaus

Lebendige Geschichte

Neben dem modernen Hafen ist die Hansestadt Wismar vor allem geprägt von ihrer mittelalterlichen Geschichte. 2002 hat die UNESCO die Altstädte von Wismar und Stralsund als besonders schützenswert anerkannt. In beiden Seestädten sind die mittelalterlichen Grundrissstrukturen und Straßennetze weitestgehend erhalten. So können Besucher hier heute noch die Blütezeit der Hanse atmen. Anhand der Straßen lässt sich ablesen, dass Wismar schon im Mittelalter als West-Ost-Achse mit Anbindung an den Hafen gesehen wurde. Der Export stand im Zentrum der Aktivitäten in der Hansestadt. Die typischen Speicher und Verladeanlagen formen heute noch das Gesicht des Hafens und sogar das mittelalterliche Hafenbecken ist noch weitgehend erhalten. Im Alten Hafen spürt man besonders viel historisches Flair – er gilt als einer der sehenswertesten Orte in der Hansestadt. Am Ende des Alten Hafens steht das sogenannte Baumhaus. Von hier wurde der Hafen nachts oder bei drohender Gefahr mit Baumstämmen oder Ketten abgesperrt. So erhielt das sehenswerte Backsteingebäude seinen Namen.

Klaus Störtebeker stammte aus Wismar – so will es zumindest eine der Legenden um den berüchtigten Piratenkapitän. Ein Eintrag im Verfestungsbuch der Stadt aus dem Jahr 1380 belegt, dass ein Mann namens„nicolao stortebeker“ wegen einer Prügelei aus der Stadt gewiesen wurde. Das Verfestungsbuch notierte in Wismar und auch in Stralsund vor allem die Personen, die trotz Ladung nicht vor Gericht erschienen waren. Aus Nikolaus Störtebeker wurde wohl später Klaus Störtebeker, der vier Liter Bier oder Wein in einem Zug ausgetrunken haben soll – Störtebeker wird auch mit„Stürzt den Becher“ übersetzt.

Von 1648 an gehörte Wismar rund 155 Jahre zu Schweden. In dieser Zeit wurde der Hafen eine der größten Seefestungen in Nordeuropa. Die sogenannten "Schwedenköpfe" erinnern an diese Zeit. Diese Büsten auf den Duckdalben in der Hafeneinfahrt begrüßen heute noch die einlaufenden Schiffe.

Herausforderungen

Logistik am Limit

Stärken und Schwächen des Logistikstandortes Schleswig-Holstein: Zusammenarbeit aller Verantwortlichen ist gefragt, sagt die Logistik Initiative SH

LOGISTIK INITIATIVE
Schleswig–Holstein

Schleswig-Holstein, meerumschlungen" – so kennzeichnet die inoffizielle Landeshymne treffend unseren Logistikstandort: eingebettet zwischen Nord- und Ostsee, die Meere verbunden durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Die „Brücke" Schleswig-Holstein verbindet insbesondere die Metropolregion Hamburg mit fünf Millionen Einwohnern, die grenznahen Regionen Syddanmark/Midtjylland mit mehr als 2,5 Mio. Einwohnern und die Öresundregion mit etwa vier Millionen Einwohnern: Sie ist sowohl Tor nach Skandinavien und ins Baltikum als auch Passage nach Mittel- und Westeuropa für unsere nördlichen Nachbarn. Über die Häfen des Landes läuft ein großer Teil des deutschen Im- und Exports mit dem Norden und Russland.

Diese Lage und die Aktivitäten im Land sollten eigentlich ausreichen, um als ein bedeutender Logistikstandort in Deutschland wahrgenommen und weiter entwickelt zu werden.

Doch schauen wir dann auf das Tragwerk dieser Brücke Schleswig-Holstein, stellen wir einen deutlichen Reparatur- und Erneuerungsstau fest – wie seinerzeit unter der Rader Hochbrücke. So weist der NOK, immer noch eine der bedeutendsten künstlichen Wasserstraßen der Welt rückläufige Zahlen aus: 18,5 % Ladungsmengenrückgang seit 2015. Natürlich spielen dabei seit einem Jahr auch Pandemie-Auswirkungen eine Rolle, doch die Tendenz ist auch ohne Corona eindeutig. Denn Ausbaumaßnahmen verzögern sich, Alternativrouten bahnen sich ihren Weg. Das kann nicht im Interesse unseres Standortes sein, denn es beraubt uns der Möglichkeit, aus den Verkehren weitere Wertschöpfung zu generieren.

Fehmarnbelt und Nord-Ostseekanal stehen im überregionalen Kontext

Bei den Planungen der deutschen Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ), immerhin Teil der Transeuropäischen-Netze-Projekte (TEN) der EU, ist man zuletzt ein gutes Stück vorangekommen. Es drohte auch wirklich ein Gesichtsverlust für die Bundesrepublik, wenn ein fertiger Tunnel auf deutscher Seite in einen Verkehrsengpass führt.

NOK und FBQ sind vom Kern her zwar in Schleswig-Holstein angesiedelt und stützen unseren Logistikstandort, sind aber Vorhaben mit einem klaren überregionalen Kontext. Dennoch entsteht mancherorts der Eindruck, dass sich der Bund damit schon genügend für unser Land engagiert. Dem ist jedoch nicht so, blicken wir zum Beispiel auf die Ahrensburger Liste.

Straße und Schiene und der Kampf um ihre Kapazitäten und Umweltauswirkungen spielen eine immer größer und wichtiger werdende Rolle, hier im Norden erst recht für die Anbindung der Häfen an das Hinterland. Die Straße behauptet mit einem stetigen Wachstum ihre Poleposition bei den Verkehrsträgern. Die Schiene soll helfen, den Verkehr zukünftig nachhaltiger zu gestalten, indem das Transportaufkommen auf ihr wachsen soll. Doch wie wollen wir diese Herausforderungen in Schleswig-Holstein und für die bundesweite Logistik bewältigen? Zum Beispiel durch:

- den Ausbau der A20, die ihren Nutzen für die internationale Logistik erst nach Fertigstellung bringen kann;
- die Elektrifizierung von Bahnstrecken wie der Marschbahn, um endlich die rote Laterne für nicht umweltgerechte Strecken abgeben zu können;
- den Ausbau von Schienenanbindungen für Wirtschaftsstandorte wie den ChemCoast Park Brunsbüttel,
- den dreigleisigen Ausbau des Schienenengpasses in Pinneberg und Elmshorn,

- den zweigleisigen Ausbau (einschließlich Elektrifizierung) der Bahnstrecke Bad Oldesloe – Neumünster als Bypass für die Verbindung Hamburg – Neumünster und
- die Verbesserungen von Angeboten der Bahn wie beispielsweise die Möglichkeit, Stückgut ohne signifikant längere Laufzeiten aufzugeben.

Aber es geht um mehr als die Verbesserung von Infrastruktur, um den Logistikstandort Schleswig-Holstein fit für die Zukunft zu machen. Denn Logistik lebt vom Engagement der Menschen, immer wieder neue Herausforderungen zu meistern!

Trotz und gerade durch Corona-Schutz-Maßnahmen boomt die Logistik im Land. Die Nachfrage kann kaum bewältigt werden und Fachkräfte fehlen in allen Bereichen. Eine Trendumkehr ist nicht zu erwarten. Dabei könnten Menschen aus anderen, stark vom Wandel betroffenen Wirtschaftsbereichen bei entsprechender Unterstützung in der Logistik eine neue Perspektive finden!

Erste Schritte mit LNG und Wasserstoff

Auch im Umweltschutz sind wir Vorreiter, z. B. bei alternativen Antrieben. Oberleitungs-Lkw könnten zwischen HUBs wie Lübeck und Hamburg einen erheblichen Beitrag leisten. Bereits im Projekt eHighway arbeitet die Logistik Initiative SH deshalb aktiv mit im Beirat und gibt wichtige Impulse an das Verkehrsministerium. Auf längeren Strecken kann bereits heute LNG (Liquid Natural Gas) und später Wasserstoff den Diesel ersetzen, erste Schritte sind in SH bereits getan. So gibt es mittlerweile mehrere LNG-Tankstellen im Land, z. B. mit unserer Unterstützung aktuell in Neumünster. Ein Netzwerk von H2-Tankstellen mit Standorten u. a. an der Westküste, in Neumünster und Lübeck ist in Planung. Dabei aktivieren wir als Partner die Nutzerseite. Aus unserer Initiative sind zwei Mitglieder direkte Projektpartner mit dem Ziel, Ende 2022 die ersten Brennstoffzellen-Lkw im Schwerverkehr im Land einzusetzen. Für weitere Entwicklungen bedarf es jedoch geeigneter Unterstützung, denn der Logistiksektor als Dienstleister kann nur bedingt im Voraus investieren.

Wir stehen vor großen Herausforderungen, die nur im Zusammenspiel aller Verantwortlichen gemeistert werden können. Denn als nördlichster Logistikstandort wollen wir auch zukünftig eine aktive Logistikfunktion übernehmen und nicht eine Einbahnstraße verwalten.

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V.
Der Vorstand

Die Logistik Initiative SH wurde auf Initiative der Wirtschaft und des Landes gegründet und vereint zurzeit ungefähr 60 Akteure der Logistik aus Industrie, Handel und Dienstleistung entlang der Supply-Chain, der Lieferkette von Produkten von Anfang bis Ende.

logistik-sh.de

Der Nord-Ostsee-Kanal

Von Meer zu Meer

Der Nord-Ostsee-Kanal trägt entscheidend zur Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Norddeutschland bei

Foto: ©WSA NOK

NOK-Fähre Sehestedt

Panamakanal, Suezkanal – wer kennt sie nicht, die weltberühmten künstlichen Wasserstraßen. Mit dem Namen „kiel canal" werden hingegen die meisten Menschen auf diesem Planeten nicht viel anfangen können. Umso mehr würden die Unwissenden vermutlich staunen, wenn man ihnen erklärt, dass dieser 98,6 Kilometer lange Kanal gemessen an den Schiffspassagen die meistbefahrene künstliche Wasserstraße auf der Welt ist. Auf ihm sind ungefähr so viele Schiffe unterwegs wie auf dem Suezkanal und dem Panamakanal zusammen (annähernd 30.000 im Jahr). Sein den Norddeutschen vertrauter Name: Nord-Ostsee-Kanal, kurz NOK.

Der Kanal, für dessen Bau Teile seines Vorgängers Eider-Kanal verwendet wurden und der von seiner Eröffnung 1895 bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal hieß, verbindet die Ostsee mit der Nordsee zwischen Kiel-Holtenau und Brunsbüttel an der Elbmündung. Sinn und Zweck der Wasserstraße: erhebliche Zeit- und Kostenersparnisse für die maritime Wirtschaft. Als eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas verbindet der NOK europäische Häfen und Wirtschaftsräume – etwa die der skandinavischen und baltischen Staaten im Osten mit denen in Belgien und den Niederlanden.

Ein Kanal, der den Schiffen mühselige Umwege erspart

Aus norddeutscher Perspektive betrachtet, profitieren insbesondere die Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven vom NOK, macht er doch das Umfahren Dänemarks überflüssig. Im Schnitt spart ein Schiff dadurch 440 Kilometer bzw. 260 Seemeilen und die Reederei auf jeden Fall Treibstoff und Zeit.

Der NOK beim WSA

Foto: ©WSA NOK

Rendsburger Hochbrücke

„Große" Begegnungen erfordern Weichen

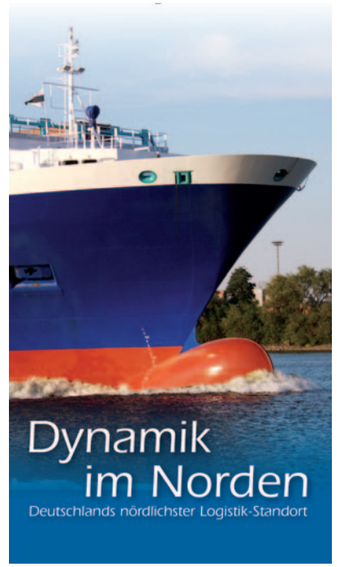
Unkompliziert ist die kurze Fahrt von einem schleswig-holsteinischen Meer zum anderen aber nicht. Insbesondere nicht für große Schiffe, denen andere große Schiffe entgegenkommen, denn der Kanal ist keine Einbahnwasserstraße. Trotz einer stolzen Wasserspiegelbreite von teilweise 162 Metern mussten 12 sogenannte Weichen (Verbreiterungen) eingerichtet werden, damit die großen Pötte aneinander vorbeikommen. Auf der Etappe von Königsförde bis zur Kieler Förde hat sich in Sachen Ausbau seit 1914 nichts getan; die Kurven sind eng und der Kanal mit 102 Metern Wasserspiegelbreite relativ schmal. In der Weiche „parken" Kapitäne ihre Schiffe, bis der Gegenverkehr „durch" ist. Das Wasserstandschwankungen durch Wind und Tide eine zu starke Strömung verursachen würde, wusste man natürlich auch schon 1895 und installierte daher vier Schleusenkammern, zwei in Brunsbüttel und zwei in Kiel-Holtenau. 1914 wurden beide Standorte um jeweils zwei größere Schleusenkammern erweitert.

Ohne Lotsen und Kanalsteurer geht nichts

Unverzichtbar für einen sicheren und reibungslosen Schiffsverkehr auf dem Kanal sind die Lotsen. Das leuchtet einem spätestens ein, wenn man sich vor Augen führt, dass auf vielen größeren Schiffen von der Brücke aus gar kein Wasser zu sehen ist. Zusätzlich übernimmt ein Kanalsteurer das Ruder. Nur kleineren Schiffen wie Motor- oder Segeljachten ist diese Pflicht erlassen.

Brücken, Tunnel und Fähren

Weil der NOK das Bundesland Schleswig-Holstein durchschneidet, muss dafür gesorgt werden, dass Menschen und Güter ihn auch über- bzw. unterque-



Die Initiative
der Wirtschaft und des Landes

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

zur Stärkung des Logistikstandortes Schleswig-Holstein

www.logistik-sh.de

LOGISTIK INITIATIVE
Schleswig–Holstein

Foto: ©WSA NOK

Hochbrücke bei Levensau

ren können. Dies gewährleisten Fähren, Brücken und Tunnel. Insgesamt 14 Fähren, allesamt Binnenschiffe, bringen Mensch und Fahrzeug kostenlos von einem Ufer an das andere. Zwischen den Kieler Stadtteilen Holtenau und Wik pendelt eine Personenfähre. In Rendsburg unterqueren zwei Tunnel den Nord-Ostsee-Kanal, einer für motorisierte Verkehrsteilnehmer, einer für Fußgänger. Schließlich machen auch acht mächtige Brückenkonstruktionen den Weg über den NOK frei, die längste in Brunsbüttel (2.831 Meter), die spektakulärste in Rendsburg. Die stählerne Eisenbahn-Hochbrücke, Wahrzeichen der Stadt und Touristenmagnet, wurde 1911 bis 1913 gebaut und gehört zu den bedeutenden Technik-Denkmälern in Deutschland. Beliebte Ziele sind auch die historischen Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel. Und an den Ufern des Kanals wird nicht nur fleißig geangelt, gejoggt, gewandert und geradelt, sondern auch viel beobachtet. Im Visier der Menschen: die großen Pötte, die scheinbar zum Greifen nah auf dieser wichtigen Transitstrecke für die internationale Schifffahrt von Meer zu Meer fahren.

Milliarden für die Zukunft

Nie zuvor wurde so kräftig in die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals investiert: Etwa 2,6 Milliarden Euro stehen in den kommenden Jahren zur Verfügung, um an, auf und unter dem Kanal zu bauen, zu erweitern und zu restaurieren. Zur Realisierung des Investitionsprogramms wurde das von Dipl.-Ing. Sönke Meesenburg geleitete Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Nord-Ostsee-Kanal mit Standorten in Kiel und Brunsbüttel eingerichtet.
Spektakulärstes Projekt dürfte der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel sein. Hintergrund: Der ununterbrochene Betrieb der beiden großen Kammern seit 1914 hat Spuren hinterlassen – sie müssen dringend saniert werden. Der einzige Weg, die Arbeiten ohne Einschränkungen für den Schiffsverkehr auszuführen, ist der Bau einer zusätzlichen Schleusenkammer, die sozusagen als Umleitung dient. Vermutlich 2026 wird die fünfte Kammer in Betrieb gehen.
Auch die Schleusenanlage in Kiel, bestehend aus einer kleinen und einer großen Schleuse, muss nach mehr als 100 Jahren Betrieb saniert werden. Erste Maßnahme wird ein Ersatzneubau der kleinen Schleuse sein. Diese wurde bereits 2014 aufgrund zahlreicher Risse im tragenden Mauerwerk vorübergehend stillgelegt. Seither wird der gesamte Schiffsverkehr über die große Schleuse abgewickelt. Wenn der Ersatz fertig ist, können 70 Prozent des Berufsschiffsverkehrs über ihn abgewickelt werden. Dann soll die Sanierung zunächst der ersten, später der zweiten Kammer der großen Schleuse beginnen.
Studien haben ergeben, dass es wirtschaftlich günstiger ist, die 1894 erbaute Fußgänger-, Straßen- und Eisenbahnhochbrücke Levensau durch einen Neubau zu ersetzen, als sie zu sanieren. Abriss der alten und Bau der neuen Brücke folgen nach Abschluss aller notwendigen Vorarbeiten (2022).
Um den NOK auf den Schiffsverkehr der Zukunft vorzubereiten, wird die 18 Kilometer lange Oststrecke zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau in mehreren Bereichen ausgebaut. Vorgesehen sind die Verbreiterung des Kanals auf eine Mindestsohlbreite von 70 Metern und die Vergrößerung der Radien enger Kurven. Der erste Bauabschnitt startete im Januar 2020 im Bereich zwischen Großkönigsförde und Schinkel. Im Anschluss an den Ausbau der Oststrecke ist eine Vertiefung auf der gesamten Länge des Kanals geplant.

Endspurt: Die neue Schwebefähre kommt

Eine Fahrt mit der Schwebefähre unter der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke galt lange Zeit als die spektakulärste Art und Weise, den Nord-Ostsee-Kanal zu überqueren. Bis Anfang 2016 transportierte die 45 Tonnen schwere, 14 Meter lange und sechs Meter breite „Gondel", die mit 12 Seilen an einer mobilen Konstruktion unter der Brücke befestigt war, Personen und Fahrzeuge über den Kanal. Am 8. Januar 2016 war Schluss damit: Nach einer Kollision mit einem Frachtschiff war die Fähre irreparabel beschädigt.
In der ersten Septemberwoche wird – im laufenden Betrieb – mit der Montage der neuen Fähre begonnen. Anfang November, mehr als fünf Jahre nach der Kollision, wird dann der Probebetrieb starten.

Kanalzahlen

Länge: 98,6 Kilometer
Breite (Wasserspiegel): 102 bis 162 Meter
Brücken: 10
Tunnel: 2
Fähren: 14
„Weichen" (Stellen, an denen sich große Schiffe begegnen können): 12

Historisches

Bau: 1887 bis 1895
Baukosten: 156 Millionen Reichsmark
Eröffnung: 21. Juni 1895 als Kaiser-Wilhelm-Kanal
Erweiterung: 1907 bis 1914
Umbenennung in Nord-Ostsee-Kanal: 1948
Zweite Erweiterung: 1965 bis 2002

Elbe-Lübeck-Kanal

Der kleine NOK

Wenn vorhandene Pläne realisiert werden, kann ein ausgebauter ELK die Güter von bis zu 200.000 Lkw von der Straße auf das Wasser bringen. Eigentlich sind alle dafür…

Foto: ©Martin Krause

Am 16. Juni 1900, nahezu auf den Tag genau fünf Jahre nach dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK), wurde der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) dem Verkehr übergeben. Er verbindet seitdem Lübeck mit der Elbe bei Lauenburg und wie sein großer Bruder also Ost- und Nordsee – mit Hilfe der Elbe. Der Seehafen Lübeck erhielt mit dem „kleinen NOK" erstmals einen leistungsfähigen Wasserstraßenanschluss, freilich nicht für die See-, sondern vielmehr für die Binnenschifffahrt. Für die damals noch Freie und Hansestadt Lübeck war der Kanalbau eine enorme finanzielle Kraftanstrengung, die sich jedoch als zukunftsweisend für Hafen und Wirtschaft erweisen sollte.

Der ELK bietet der Logistikwirtschaft bis heute gute Möglichkeiten für Transporte per Binnenschiff bis zum Ostseehafen Lübeck bzw. in der Gegenrichtung über die Elbe bis zum Hamburger Hafen und weiter nach Berlin und Tschechien, sowie über den Elbe-Seiten-Kanal in das gesamte westdeutsche Binnenwasserstraßennetz.

Der Kanal, vor 120 Jahren die modernste Binnenwasserstraße Europas, ist mittlerweile trotz laufender Instandhaltungsmaßnahmen in die Jahre gekommen und braucht dringend eine Anpassung an die modernere Binnenschiffsflotte. Schiffbar ist der Kanal heute für das sogenannte Europaschiff bis 80m Länge, abgeladen auf 1.000 t bei 2,0 m (im Ausnahmefall 2,1 m) Tiefgang. Er stellt damit weiterhin eine wichtige Verbindung für die Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Ostsee dar, droht aber in Anbetracht größer werdender Binnenschiffe an Bedeutung zu verlieren. Da immer weniger Schiffe der 80-Meter-Klasse zur Verfügung stehen, sind bereits erhebliche Transportmengen auf andere Verkehrsmittel und Verkehrswege abgewandert. Diese auch unter ökologischen Gesichtspunkten negative Entwicklung gilt es für die Zukunft zu verhindern.

Auf dem ELK werden hauptsächlich Massengüter bewegt, insbesondere Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, Forstprodukte, Düngemittel und Metalle. Die Jahrestonnage bewegt sich aktuell zwischen 560.000 und 600.000 t. Hauptumschlagsstationen sind die Lübecker Hafenterminals, Mölln und Lauenburg/Elbe.

In der Region und bei vielen Akteuren der Logistik ist der Ausbaubedarf unbestritten. Mit der Unterzeichnung der „Lauenburger Erklärung" haben zahlreiche Repräsentanten die Notwendigkeit des Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals bekräftigt. Mitglieder des Deutschen Bundestages und des schleswig-holsteinischen Landtages, Vertreter des Kreises Herzogtum Lauenburg und viele Bürgermeister der anliegenden Gemeinden und Städte sowie Vertreter von maritimen und logistischen Organisationen unterzeichneten die Erklärung. Zuvor hatten schon mehr als 50 namhafte Unternehmen aus dem In- und Ausland einen „Letter of Intent" der IHK zu Lübeck unterschrieben und bestätigt, den Kanal für ihre Transporte langfristig nutzen zu wollen, sofern er für moderne Binnenschiffe befahrbar sei.

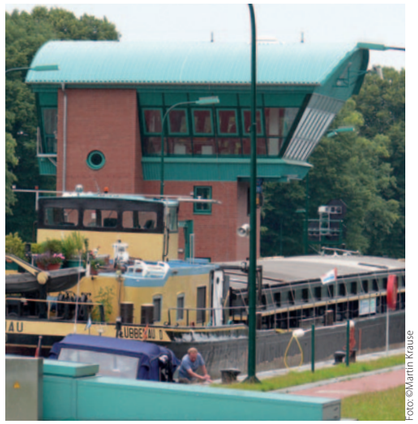


Foto: ©Martin Krause

Schleuse Lauenburg

Der ELK ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden und Gegenstand der entsprechenden Ausbaugesetze. Der Kanal ist zudem Bestandteil des Trans-European Transport Network (TEN-T) der EU und gehört dort zum EastOrientMed-Korridor. Die EU anerkennt damit die Bedeutung dieser Verbindung zwischen der Ostsee und dem europäischen Binnenwasserstraßennetz in besonderer Weise.

Für die Durchführung von wirtschaftlichen Transporten mit dem 110 m langen Großmotorgüterschiff müssen noch sechs der insgesamt sieben Schleusen auf 115 m verlängert werden, das Kanalbett auf 2,80 m Tauchtiefe und einige Brücken auf 5,25 m Durchfahrtshöhe gebracht werden. Um dieses Ziel zu realisieren, hat der Bund eine über 20-köpfige Arbeitsgruppe beim Neubauamt Hannover mit Sitz in Geesthacht eingesetzt.

Mit einem Ausbau der Infrastruktur kommt man dem erforderlichen Erhalt der Netzfunktion des Elbe-Lübeck-Kanals als einzige Binnenwasserstraße vom Mittelland-Kanal/Elbe-Seitenkanal zur Ostsee entgegen. Ziel ist es, die Schifffahrtswege vom Rheinland und Tschechien bis zur Ostsee durchgängig für moderne Binnenschiffe schiffbar zu machen. Eine Vernachlässigung des Elbe-Lübeck-Kanals als wichtiges Bindeglied zwischen Mitteldeutschland und Ostsee würde auch dazu führen, dass die Potenziale für die Binnenschifffahrt in Hamburg, auf der Elbe und dem Elbe-Seitenkanal letztlich wesentlicher geringer genutzt würden.

Berechnungen von Hanseatic Transport Consultancy (HTC) im Auftrag der IHK zu Lübeck haben vor dem Hintergrund des vorhandenen Ladungspotenzials des ELK ergeben, dass im Vergleich zu den Annahmen im Bundesverkehrswegeplan zusätzliche Verlagerungseffekte und damit positive Umwelteffekte als Folge des Ausbaus anfallen können und die Wasserstraße damit noch attraktiver für die Region und die verkehrlichen Ziele des Bundes ist. Der ELK ist eine Binnenwasserstraße mit Chancen auf eine positive Entwicklung. Er erlaubt umweltfreundliche Transporte und ist eine wertvolle Hinterlandanbindung für den Lübecker Hafen. Berechnungen von HTC und der Lübecker Hafenwirtschaft attestieren ihm ein Potenzial von rund 3 Mio. t bei Umsetzung der Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Foto: ©Martin Krause

Insgesamt gesehen ist der Elbe-Lübeck-Kanal ein Garant für die Trimodalität im Lübecker Hafen. Mit ihm verfügt Lübeck als einziger Ostseehafen über eine direkte Verbindung in das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Der Kanal hält Optionen offen, wenn man an die Zukunft der Binnenschifffahrt denkt: Verlagerungsmöglichkeiten, Einsatz von alternativen Antrieben und Logistiklösungen der Zukunft. Diese Trümpfe hat die Wirtschaft der Region in der Hand. Sie ist aber angewiesen auf eine visionäre und begleitende Infrastrukturpolitik des Bundes, wie im Masterplan Binnenschifffahrt dargelegt.

Rüdiger Schacht, Martin Krause
IHK zu Lübeck

kurs-elbe.de

Wasserstoff

Gemeinsam nach vorne

Hypion GmbH baut integrierte Wasserstoffwirtschaft auf

Die Welt verändert sich ständig. Die Bedeutung des Klimawandels ist und wird in dieser Dekade im Mittelpunkt stehen, für die Bürgerinnen und Bürger, für die Gesellschaft und damit die Politik ebenso wie für Wirtschaft und Wissenschaft. Es sind jetzt neue Lösungen gefragt, die Klimaherausforderungen adressieren und gleichzeitig anschlussfähig sind im Hinblick auf bestehende Anforderungen und technologische Möglichkeiten.
Saubere Energie ist dabei ein wesentlicher Schlüssel, ein zukunftsfähiges Leben auf diesem Planeten zu gestalten. Erneuerbarer Strom ist verfügbar, technisch und wirtschaftlich. Aber Wind- oder Sonnenenergie fluktuiert, muss gespeichert und transportiert werden und soll in vielfältigen Anwendungen genutzt werden. Hier tuen sich unter anderem physikalische Grenzen in einer „all-electric" Welt auf, die über einen molekularen Energieträger überwunden werden können: Grüner Wasserstoff.

Wasserstoff muss grün sein!

Was ist grüner Wasserstoff? Das eigentlich farblose Gas erhält je nach Herstellungsart eine Farbbezeichnung. Als grün bezeichnet man Wasserstoff, der mit erneuerbarem Strom im Elektrolyseverfahren erzeugt wurde. In Norddeutschland hauptsächlich aus Windenergie, in anderen Regionen über Photovoltaik-Anlagen, Wasserkraftwerke, Strömungs- und Gezeitenkraftwerke. Sinnvoll ergänzt wird diese Form der Wasserstoffproduktion z. B. durch Energierückgewinnung aus Abfällen, bei der nicht nur klimaneutral, sondern gar mit negativer CO_2-Bilanz nachhaltig Wasserstoff produziert werden kann.
Mit der nachhaltigen Produktion von Wasserstoff sind zeitgleich aber auch Abnahmepfade zu definieren, in denen Wasserstoff als Rohstoff zum Einsatz kommt oder die direktelektrische Energieversorgung über Stromkabel oder Batterie nicht den Anforderungen genügt. Zu nennen sind beispielhaft Leistungsanforderungen von schweren Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen. Sie nutzen den Energieträger Wasserstoff über eine Brennstoffzelle direkt elektrisch oder auch als synthetischen Flüssigtreibstoff (grünes Methanol, grünes Kerosin) in einem konventionellen Verbrennungsmotor. Dieser wird auf Basis von grünem Wasserstoff über spezifische Syntheseprozesse hergestellt. Die auch als e-Fuels bezeichneten Kraftstoffe weisen im Handling oder mit ihrer höheren Energiedichte Vorteile auf. Gleichzeitig reduzieren die zusätzlichen Syntheseprozesse die Energieeffizienz in Bezug auf die eingesetzte erneuerbare Primärenergie und sie sind entsprechend teuer.

Lösungen sind kooperativ

Wenn klimaneutraler Wasserstoff existiert und Abnahme möglich ist, besteht die große Herausforderung, eine Marktaktivierung anzustoßen. Gelingen kann diese über ein integriertes Konzept und Kooperation über Grenzen hinweg. Interessenten mag es viele geben, doch jeder allein stößt schnell auf die Henne-Ei Problematik. Niemand kauft ein Wasserstoff-Fahrzeug, wenn es keine Tankstelle gibt und niemand geht das Risiko ein, eine Tankstelle zu bauen, wenn es keine H_2-Abnehmer gibt.
Die Hypion GmbH löst als Projektentwickler und Investor diese Hemmnisse auf, indem sie integrierte Wasserstoffwirtschaften in funktionalen Räumen aktiv gestaltet. Im ersten Schritt ist es vielfach die Mobilität mit schweren Nutzfahrzeugen, aber auch Schiffe oder Züge ergänzen Standorte in Schleswig-Holstein und Norddeutschland, so dass wirtschaftlich tragfähige Systeme entstehen.
Heutige Aktivitäten in Neumünster, Lübeck oder Brunsbüttel / Itzehoe / Heide sind nur einige der Standorte, die entwickelt werden. Potentiale, gerade in Norddeutschland und Schleswig-Holstein, sind vorhanden und sind gemeinschaftlich zu heben. Unterschiedliche Sektoren, Branchen und Kompetenzen finden sich zusammen, um heute mehr als Pilot- und Demonstrationsprojekte durchzuführen. Die maritime Branche kann mit sauberen Treibstoffen einen Beitrag zum Umweltschutz, zur Marktaktivierung, sowie als Innovationstreiber leisten. Saubere Verkehre an Land, auf dem Wasser und in der Luft sind eines der großen Ziele, die es gilt, konkret und mit voller Kraft im Alltag zu etablieren.

Dr. Stefan Rehm, Development Director

Unter dem Motto **»Pioneer for Integrated Hydrogen Economies«** haben die Entwicklungsagentur Region Heide AöR, die IPP Projects GmbH, die EDF Deutschland GmbH und die HanseWerk AG ihre Expertise in einer gemeinsamen Gesellschaft gebündelt, der hypion GmbH.

hypion.eu

Vom Norden in die Welt

Vor mehr als 150 Jahren in Hamburg gegründet, stehen wir nicht nur in Norddeutschland, sondern weltweit für Sicherheit und Vertrauen. Wir sind da, wo unsere Kundinnen und Kunden sind: überall und zu jeder Zeit. Wir sind Ingenieurinnen und Ingenieure, IT-Security-Consultants oder Mobilitäts-Experten und erbringen Bestleistungen rund um Testen, Inspizieren, Zertifizieren, Consulting, Engineering.

Unter der Erde

Auf der Erde

Über der Erde

Diese Themen und viele weitere in unserem Online-Magazin und Podcast **www.explore-magazin.de**

TÜV NORD GROUP

TÜV®

TÜV NORD

Zusammen wird es besser

Lokaler Küstenschutz funktioniert meistens schlecht.
Regionales Denken und Planen ist viel effektiver

Die Ostseeküstengemeinden haben schon lange das Problem, ihre Küste so zu sichern, dass diese sich einerseits naturnah entwickeln, aber auch wirtschaftlich genutzt werden kann. Neben finanziellen Anstrengungen sind auch planerische Herausforderungen zu meistern, die die Küstengemeinden oft überfordern. Das wurde z. B. im Januar 2019 deutlich, als es mehrere aufeinander folgende Stürme gab. Jede Gemeinde erstellte ein eigenes Schadensregister, ohne die Nachbargemeinden mit einzubeziehen. Jede Gemeinde versuchte dabei, Gelder vom Land für die Wiederherstellung der Infrastruktur an der Küste zu bekommen. Der zukünftig verstärkte Druck auf die Küste infolge des Klimawandels wurde bei den Instandsetzungsplanungen nicht berücksichtigt. Diese reine Schadensbegrenzung reicht nicht für die Anpassung an den Klimawandel.

Alleine mit zusätzlichen klassischen Küstenschutzmaßnahmen (Buhnen, Wellenbrecher, Deckwerke, Deicherhöhungen etc.) ist eine Erhöhung einer nachhaltigen Adaptionsfähigkeit nicht zu erreichen. Allgemeingültig angesehene Ansätze der Vergangenheit sind überholt und heutiges Wissen sowie das Verständnis naturräumlicher Zusammenhänge gehen über die einfache Anordnung von Buhnen hinaus.

Nach heutigen Maßstäben sind Küsten hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Einwirkungsfaktoren zu klassifizieren. Auf Basis einer solchen Eingruppierung lassen sich dann aus einer Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten, die mit weltweiten Fallbeispielen belegt sind, die sinnvollsten und vielversprechendsten Ansätze auswählen. Eine anschauliche Eingliederung unterschiedlicher Küstenformen ist in Abb. 1 gegeben (Mangor et al., 2017).

Zusätzlich müssen lokales und regionales Handeln in einem innovativen Anpassungskonzept integriert werden. Das Ziel muss sein, die Robustheit und die Zukunftsfähigkeit von existierenden Küstenmanagementsystemen zu erhöhen. Sie müssen flexibler, naturnaher und klimafester angelegt werden. Ein aktuelles Beispiel dafür ist das Projekt „KOMMRÜBER" an der Ostseeküste, das sich mit Anpassungsstrategien über kommunale Grenzen hinweg beschäftigt. Gleichzeitig gilt es, kommunale Akteure über notwendige Anpassungen zu informieren. Der Blick muss über die täglichen Arbeitsroutinen in engen

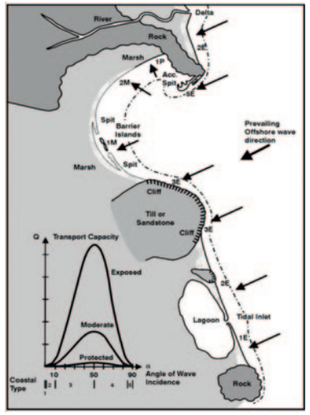
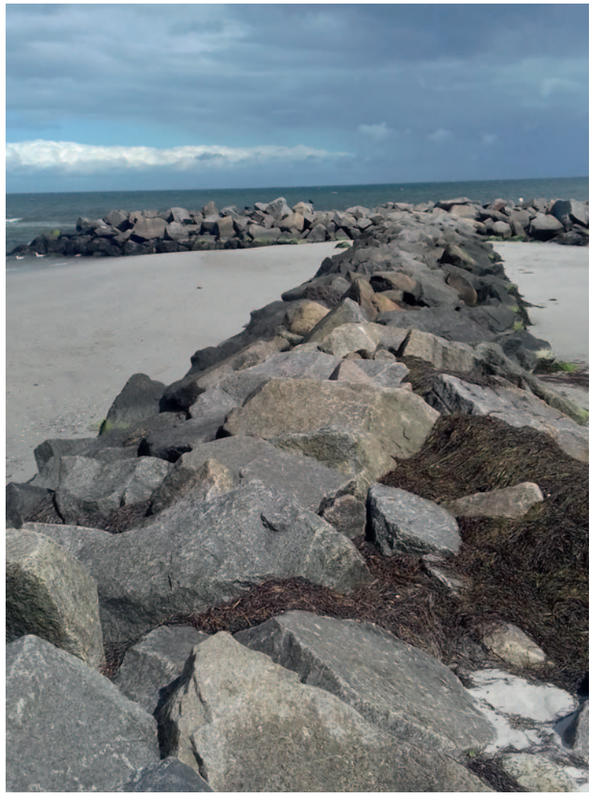


Abb. 1: Küstenformen und ihre unterschiedlichen Charaktere (Quelle: Mangor et al., 2017)

räumlichen Grenzen hinausgehen und den Verantwortlichen innovative Alternativen aufzeigen.

Vielen Stakeholdern ist klar, dass einige Küstenbereiche in Zukunft nicht mehr genutzt werden können. Ein steigender Meeresspiegel führt zwangsläufig zu verstärktem Küstenschutz. Klassische harte Maßnahmen stehen dabei naturnahen Maßnahmen gegenüber. Naturbasierte Maßnahmen lassen sich besser an den Meeresspiegelanstieg anpassen, ohne starke negative Auswirkungen auf die Nachbarbereiche auszuüben. Zu den naturnahen Maßnahmen gehören z. B. Treibseldünen, Bodenverfestigung, Bodenschwellen im Küstenvorfeld, Seegrasmatten, künstliche Unterwasserriffe, Palisaden etc.

Lokale klassische Küstenschutzmaßnahmen sind häufig nicht nachhaltig, da sie einerseits vor allem nur lokal wirken und andererseits nicht immer an den Klimawandel angepasst werden können. Naturnahe und Gemeinde-übergreifende Maßnahmen haben hingegen das Potential, als Verbund nachhaltig zu sein: Nachbarbereiche werden nicht gefährdet und die Maßnahmen können so erweitert werden, dass sie sich an den Klimawandel anpassen können. Als Beispiel aus der Praxis für den Küstenschutz der Vergangenheit können die T-Buhnen in der Probstei in der Kieler Bucht angesehen werden. Sie sind nur bedingt an den Klimawandel anpassbar. Und sie verhindern den küstenparallelen Sedimenttransport im



T-Buhnen in der Probstei

direkten Strand- und Vorstrandbereich. Durch eine Manipulation der Strömung findet der Sedimenttransport mehr oder weniger senkrecht zur Küste statt und räumt dabei die Buhnenfelder aus. Dies kann sogar als Auslöser für die Probleme der Stranderosion angesehen werden. Eine regional angepasste Strategie zum Umgang mit dem Sedimentregime im Sinne der Seebäder und gleichzeitig eine Anpassung hin zum adaptiven Küstenschutz mit Weitblick auf die kommenden Aufgaben für den Hochwasserschutz wären hier die nötigen nächsten Schritte.

Dr. Kai Ahrendt, Büro für Umwelt und Küste, Kiel
Tim Neumann, ITT Port-Consult GmbH, Laboe
Mitglieder der MCG

Foto: ©INASEA

Fahrten ins Eis – nachhaltig

Dr. Michaela Mayer leitet und begleitet seit Jahren Kreuzfahrten in das gar nicht so ewige Eis der Polarregionen. Ihre Mission sind möglichst umweltschonende Besuche in der so beeindruckenden Natur der Arktis und Antarktis

In diesem Jahr sieht man sie in den Norddeutschen Häfen, die kleinen Expeditionsschiffe mit nur 200 Passagieren an Bord. In Zeiten ohne Pandemie-Vorschriften fahren die Schiffe um diese Zeit im Sommer an der Eisgrenze nördlich von Spitzbergen, bei Grönland oder an den Küsten der kanadischen oder russischen Arktis. In wenigen Wochen werden sie hoffentlich den Kurs südlich drehen, um am anderen Ende der Welt die Antarktis zu erkunden.

Der Polartourismus ist in den letzten Jahren zu einem wichtigen Wirtschaftszweig innerhalb der Kreuzfahrtbranche geworden und unterscheidet sich von großen Kreuzfahrten doch stark in der Philosophie. Im Vordergrund steht die intensive Naturerfahrung, die an Bord durch Vorträge vertieft wird. Reiseveranstalter und die Gäste an Bord möchten die sie so faszinierenden Polarregionen durch ihren Besuch nicht negativ beeinflussen, doch die Überfrequentierung birgt ein großes Konfliktpotenzial. Außer den Landausflügen erhöht der zunehmende Schiffsverkehr in den sensiblen Polarregionen das Risiko für Verschmutzungen aus dem Schiffsbetrieb, was in der Arktis durch die Handelsschifffahrt noch verstärkt wird.

Die Vision von INASEA ist Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit auf See zu gestalten und zu fördern. Mit wissenschaftlicher Expertise werden die potentiellen negativen Folgen der jeweilige Aktivitäten in Einzelauswirkungen „zerlegt" und mit Maßnahmen zur Minimierung des Umwelteinflusses belegt.

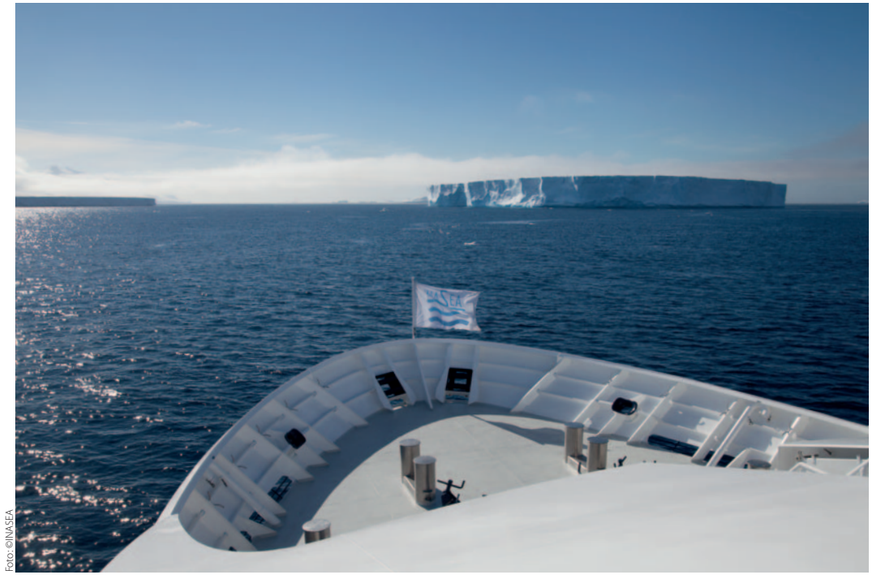


Foto: ©INASEA

Besucher der Polarregionen möchten und sollen Tierkolonien besuchen, durch die Natur wandern, mit Schlauchbooten um Eisberge fahren und die Polarregionen intensiv erleben. Aber wo hinterlassen sie zu viele Fußspuren? Welche Tierkolonien sind zu häufig besucht? Wann stören Schlauchboote möglicherweise das Sozialverhalten in einer Walgruppe? Durchdachtes Monitoring kann da helfen, die besten Lösungen zu finden. Ortspezifisches Besuchermanagement, optimierte Fahrpläne, Citizen Science Einbindung der Gäste, Schulung der Crew sind Beispiele für Maßnahmen, die die touristische Expeditionsreise vor Ort möglichst nachhaltig gestaltet. Eine Umweltverträglichkeitsstudie mit Vorschlägen zur Vermeidung von Umweltschäden hilft dann dem Reiseveranstalter, die notwendigen Genehmigungen zu erhalten. Ein von INASEA entwickeltes Bewertungssystem zur Einstufung von Umweltschäden und Vorschlägen für Verminderungsmaßnahmen wird inzwischen von Genehmigungsbehörden angewendet.

Zur Nachhaltigkeit gehören auch wirtschaftliche Aspekte. Für eine Polarreise wird ein Schiff benötigt, Abwasser aus dem Schiffbetrieb wird auch in den Polarmeeren betriebsbedingt und international geregelt in die Meere abgegeben. Aber was bewirken die dort? Welche Meeresorganismen sind genau in dem Fahrtgebiet betroffen? Durch angewandte

Foto: ©INASEA

Forschung zusammen mit Herstellern von Schiffsabwasserreingungsanlagen werden Möglichkeiten gesucht, durch technische oder organisatorische Veränderungen potenzielle negative Auswirkung zu minimieren.

Die Sehnsucht nach dem Meer konnte der Covid-19-Virus nicht brechen, jedoch ist der Grat schmal für nachhaltigen Tourismus auf dem Meer und an dessen Küsten – weltweit.

Das INASEA – Institut für nachhaltige Aktivitäten auf See wurde 2006 von Dr. Michaela Mayer in Bremen gegründet. Die Wissenschaftlerin hat in Kiel an der Christian-Albrechts-Universität Polarökologie studiert und promoviert. Sie hat beide Polarregionen sowohl als Wissenschaftlerin als auch als Expeditionsleiterin mit den kleinen, eisverstärkten Kreuzfahrtschiffen viele Male besucht. Die Autorin ist Mitglied der MCG.

Foto: ©Beate Zoellner

Maritimer Sommertreff

Was waren wir aufgeregt!

Vor elf Jahren fand zum ersten Mal der Maritime Sommertreff im Hotel Kieler Yacht Club statt, mit Blick auf die Förde und gutem Wetter

ubs-gmbh.de

Nein, eine „Schnaps-Idee" war es nicht, aber die Augenbrauen gingen schon etwas in die Höhe, als Hans-Georg Schümann, der Senior bei UBS, 2010 mit der Idee eines Treffens der norddeutschen maritimen Welt kam. Keine Konferenz, keine Podiums-Diskussion, sondern der lockere Austausch, das Gespräch über den Tellerrand hinweg.
Mit dem Hotel Kieler Yachtclub (KYC) wurde eine traditionsreiche und maritime Location gefunden, die Einladungen konnten verschickt werden. Peter-Harry Carstensen, damaliger Ministerpräsident Schleswig-Holsteins sagte zu, die erste maritime Rede zu halten. Vorausschauend sprach er davon, dass er hoffe, mit dem maritimen Sommertreff sei eine Tradition geboren worden.
Natürlich brachte der MP Personenschützer mit. Und nicht nur er reiste mit einem Fahrer an. Spontan wurde deswegen am Hotel ein „Fahrerlager" eingerichtet, um die Fahrer (und es waren wirklich immer nur Männer) mit Kaffee und belegten Brötchen zu versorgen. Personenschützer brauchen übrigens Langmut – dem MP gefiel es auf dem ersten Sommertreff am 28. August 2010 richtig gut!

Foto: ©Beate Zoellner

Foto: ©Beate Zoellner

Verleihung des KOMPASS

Foto: ©Beate Zoellner

Foto: ©Beate Zoellner

Foto: ©Beate Zoellner

Begleitet wurden alle Feste mit besonderen Aktionen. Wir hatten schon Eisskulpturen, einen Naschkarren oder Karikaturisten, die unsere Gäste verewigten. Eiskugeln waren auf der Terrasse des Hotels zu bekommen oder man nahm Platz in einem überdimensionierten Liegestuhl und genoss den „Unser Norden Cocktail" (Rezept auf S. 60).
2013 wurde der „KOMPASS" ins Leben gerufen, der jährliche Preis für innovative, maritime, wissenschaftliche Arbeiten aus Schleswig-Holstein. Zur Bewerbung aufgerufen sind dann Lehrende, Studierende und Mitarbeitende von Hochschule und Forschungseinrichtungen aus Schleswig-Holstein. Eine kompetent besetzte Jury entscheidet über die drei Platzierungen, die insgesamt mit 6.000 Euro dotiert sind. Nach der Preisverleihung im Rahmen des Sommertreffs – die meist schon aufregend genug für die Ausgezeichneten ist – ist jede Menge Gelegenheit, mit Praktikern ins lockere Gespräch zu kommen. Und das wird in jedem Jahr aus ausgiebig genutzt.

All dies geht selbstverständlich nicht ohne Werbepartner. Ein „Wiederholungstäter" der ersten Stunde ist Holsten – oder besser: Carlsberg Deutschland. Auch von der ersten Stunde an dabei, „unsere" Seenotretter. Sie gehören ebenso zur Veranstaltung, wie die Tombola zu ihren Gunsten. Und die „BERLIN", der Rettungskreuzer, der zur Besichtigung gegenüber dem Hotel einlädt.
Trotz der weit mehr als 500 Gäste, die der Sommertreff mittlerweile hat, ist die Atmosphäre immer familiär geblieben. Sicher liegt das am Personal des KYC, aber vermutlich auch an unseren eigenen Helfern. Das sind Mitarbeiter von UBS, deren Freundin, die dann wiederum ihre Töchter mitbringt und so weiter. Schließlich ist auch die gastgebende UBS aus der Schümann-Gruppe ein (fast) reiner Familienbetrieb.

Foto: ©Beate Zoellner

Foto: ©Beate Zoellner

Foto: ©Beate Zoellner

Mitternachts-Snack für's UBS-Personal
Foto: ©Privat

Foto: ©Beate Zoellner

Cocktail „Der echte Norden"

Zutaten:

8 cl	naturtrüber Apfelsaft
3 cl	Sanddorn-Nektar
10	frische Minzeblätter mit Stängel
2 cl	Chilisirup
1 cl	Vanillesirup
4 cl	Lemon Squash
	Crushed ice

Deko:

2	frische Minzestängel

Zubereitung im Shaker:
Minze und Nektar im Shaker mörsern. Saft, Lemon Squash, Vanille- und Chilisirup dazu, mit 2 Eis-Schaufeln crushed ice im Shaker kurz kräftig schütteln. Ein „Orkan-Glas" füllen, dekorieren - Prost!

Rezeptur:
Bernd Duncker, Cocktail Company, Friedrichskoog

HOTEL KYC

Irrungen, Wirrungen

Es ist nicht wie bei Theodor Fontane eine unbotmäßige Liebe, die ich hier beschreibe. Aber eine Liebe zu dem Hotel Kieler Yacht Club dürfen Sie unserem gesamten Team unterstellen. Die Wirrungen um das Haus, in der Vergangenheit und jetzt ganz aktuell, sind allerdings kompliziert wie in dem Roman. Es gibt hoffentlich auch jetzt keinen Irrweg

Foto: ©Beate Zoellner

Das „Alfred Krupp Haus", wie das Hotel über dem Eingang seit langer Zeit bezeichnet ist, hat seit März 2020 geschlossen. Es hat weder im letzten noch in diesem Jahr zu Zeiten der gelockerten Pandemie-Maßnahmen seine Türen geöffnet. Vor Wochen wandte ich mich an den Hoteldirektor Eggert Harms, um etwas über Pläne und Absichten zu erfahren. Die Antworten waren verwirrend. Buchungen für 2021 könne er zurzeit nicht annehmen und Reservierungen für 2022 nur mit dem Vorbehalt, der sich in den Angeboten wie folgt liest:
Bitte beachten Sie §5.3 der AGB: „… Ferner ist das Hotel berechtigt, aus wichtigem Grund vom Vertrag zurückzutreten."
Die ATLANTIC Hotels Betriebsgesellschaft Kieler Yacht-Club mbH kann den Betrieb des Hotels und der Gastronomie zum oben genannten Termin aus aktueller Sicht nicht garantieren. Sollte der Betrieb weiterhin eingestellt bleiben oder vollständig aufgegeben werden, würde der §5.3 in Kraft treten, ggf. zusammenhängend mit einer Übergabe an einen nachfolgenden Betreiber des Hotels.
Das war eine schlechte Nachricht. Der erste Gedanke: Was verbirgt sich dahinter? Direktor Harms konnte dazu nichts sagen. Der Vertriebsleiter der Atlantic-Gruppe für Schleswig-Holstein auch nicht und der Pressesprecher konnte zum Redaktionsschluss am 13. August nur mitteilen, dass für eine Pressemitteilungen leider noch nicht alle Einzelheiten geregelt wären. Einzig der Vorsitzende des Kieler Yacht-Club e. V., der im Hotel Räume hat und an der Immobilie mit einem kleinen Anteil beteiligt ist, äußerte Beruhigung. Dr. Carsten Krage sagte mir, dass es keinen Grund für dramatische Befürchtungen gäbe.

Die Gerüchteküche brodelt

Schon seit Wochen wird gemunkelt, dass mit dem KYC etwas los sei. Böse Gerüchte gab es schon 2018 vor dem Verkauf des Hauses von Thyssen Krupp an die Zech Group, der Muttergesellschaft der jetzigen Betriebsgesellschaft. Die schlimmste Variante, die auch jetzt zu hören ist: Mit Eigentumswohnungen kann man in der Lage mehr Geld verdienen!

Die Hoffnung besteht

Wir hoffen sehr, dass an der Kiellinie 70 demnächst wieder der Hotel- und Restaurantbetrieb startet. Dieses alte, sehr gut sanierte Haus mit seiner modernen Einrichtung und der maritimen Ausstattung ist ein Glanzlicht unter den norddeutschen Hotels. Dies könnte mit einem neuen Betreiber oder auch Eigentümer gut weitergehen. Auch wenn zu befürchten ist, dass nicht viele ehemalige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen noch verfügbar wären. Denn diese dienstbaren Geister im Service, der Küche, der Verwaltung waren einmalig gut.

Dirk Schümann

Jesper Hinrichsen

Arbeitsplatz mit bester Aussicht

Steuermann bei der W.D.R.
Wyker Dampfschiff-Reederei

Foto: ©Imke Voigtländer

Fahrzeug-Tetris auf 300 Spurmetern – so könnte man einen Teil des Arbeitsalltags von Jesper Hinrichsen beschreiben. Der 33-Jährige ist Steuermann bei der W.D.R. Wyker Dampfschiffs-Reederei. Zwischen Dagebüll und Föhr/Amrum ist er unter anderem dafür zuständig, dass die Ladefläche der Fähren optimal genutzt wird und alle einen passenden und sicheren Platz finden. Als „Upgrade" dieses täglich neuen Fahrzeug-Puzzles sorgt er dafür, dass am Ende das Gewicht der „rollenden Ladung" – so der Begriff für Pkws, Lkws oder Rollwagen mit Waren – gut über die Gesamtfläche verteilt ist.
Für diesen Aufgabenbereich arbeitet der Steuermann eng mit dem W.D.R.-Personal an Land zusammen: „Sie sortieren nach Zielhafen und Größe der Fahrzeuge vor." Vier Fähren sind auf den Strecken der Föhr-Amrum Linie im Einsatz: Die „Schleswig-Holstein", die „Norderaue" und die „Uthlande" sind die moderneren Schiffe der Flotte. Dazu kommt die "Nordfriesland", die seit 1995 zuverlässig im Einsatz ist.
„Transport und Logistik hat mich immer schon interessiert", sagt Jesper Hinrichsen. Nach dem Abi hat er Seeverkehr, Nautik und Logistik an der Hochschule Flensburg studiert und war anschließend vier Jahre auf Containerschiffen auf großer Fahrt. Der Arbeitsrhythmus: Vier Monate auf den Weltmeeren arbeiten, dann zwei Monate Pause.

Auf Föhr aufgewachsen

Seit drei Jahren sind die Fahrt- und Dienstzeiten deutlich übersichtlicher geworden: Eine Woche bis zu zehn Fahrten täglich zwischen Dagebüll und Föhr/Amrum, eine Woche Überstundenabbau. In den Dienstwochen schläft der Steuermann meist an Bord – immer dann, wenn die letzte Fahrt des Tages in Dagebüll endet und es von dort aus auch am nächsten Morgen wieder losgeht. Er hat seine eigene Kabine, seinen Rückzugsort. Gegessen wird mit den anderen Mannschaftmitgliedern in der Messe – einem kleinen Aufenthaltsraum auf dem ersten Deck. Meist sind sieben Kollegen von der Besatzung und vier Stewards der verpachteten Bordgastronomie mit auf dem Schiff.
Seinen Arbeitsplatz zwischen Dagebüll und den Inseln kennt Jesper Hinrichsen von klein auf: „Ich bin auf Föhr aufgewachsen. Da sind wir für Freizeitaktivitäten oft auch ans Festland gefahren." Vor zwei Jahren ist er mit seiner Frau und den beiden Söhnen auf seine Heimatinsel zurückgezogen. Der Ältere darf manchmal mit an Bord – ein Erlebnis für den Vierjährigen. Jesper Hinrichsen schmunzelt. „Er zieht dann seine Arbeitshose und Arbeitshandschuhe an und guckt im Maschinenraum oder auf der Brücke‚nach dem Rechten'".

Stellvertreter des Kapitäns

Nach dem Rechten gucken – das ist eine weitere Aufgabe seines Vaters. Denn Jesper Hinrichsen ist auch Sicherheitsoffizier und als solcher unter anderem für die Rettungsmittel an Bord und die Einhaltung der Umweltrichtlinien verantwortlich. Um sich in medizinischen Notfällen um die Sicherheit von Besatzung und Passagieren kümmern zu können, nimmt er regelmäßig an Erste-Hilfe-Lehrgängen teil. Nicht zuletzt ist der Steuermann Stellvertreter des Kapitäns. Von den je nach Fahrtrichtung ausgerichteten, großen Stühlen auf der Brücke aus, haben beide nicht nur die Geräte, sondern auch das Fahrwasser bestens im Blick. Jesper Hinrichsen: „Ich wollte nie einen typischen Büroarbeitsplatz." Einen solchen Ausblick würde auch kaum ein Büro bieten.

Matthias Hagena

Leidenschaft für ein besonderes Revier

Kanallotse und 2. Ältermann der
Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-
Kanal I, Brunsbüttel

Foto: ©NOK I

Ich wusste schon früh, dass ich Lotse werden möchte." Matthias Hagena ist Kanallotse. Sein Einsatzgebiet ist die westliche Hälfte des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) – ein besonderes Revier. „Es ist sehr eng hier." Da ist hohe Konzentration gefragt – Erleichterung und Dankbarkeit der Kapitäne sind nach einem gelungenen Lotseneinsatz oft groß.
„Lotsen kommen immer da an Bord, wo es navigatorisch und seemännisch besonders anspruchsvoll wird. Ohne sie würde es in dieser Wasserstraße an allen Ecken und Enden knartschen und knirschen."
Der 44-Jährige schätzt diese Herausforderung. Und ihm gefällt die Schiffsvielfalt in seinem Revier, denn die Lotspflicht greift am NOK schon bei relativ kleinen Schiffen. Hagena war unter anderem schon auf Tankern, Kreuzfahrtschiffen, Fregatten, Hochseeschleppern und luxuriösen Privatjachten im Einsatz – sogar auf einem U-Boot „und die sind nicht unbedingt dafür gemacht, dass da noch ein Mann mehr an Bord ist."
Nach Brunsbüttel hat es den gebürtigen Hamburger allerdings aus anderen Gründen verschlagen. Auf das Abitur und eine zweijährige Ausbildung zum Schiffsoffiziersassistenten folgte das Studium zum Diplom-Ingenieur für Schiffsbetrieb in Hamburg. Im Anschluss war Matthias Hagena sechs Jahre auf See, davon fünf Jahre auf Großcontainerschiffen der Reederei Hapag Lloyd. Spätestens als seine Frau das zweite Kind erwartete, wuchs jedoch der Wunsch nach mehr Familienzeit. Allerdings hatte er noch nicht die komplette Zeit „erfahren", die normalerweise für einen Wechsel zum Lotsenjob erforderlich war. Außer in Brunsbüttel. Dort konnte er die fehlende „Erfahrungszeit" mit einer sechsmonatigen Grundausbildung kompensieren, die der üblichen achtmonatigen Aspirantur vorangestellt war. Matthias Hagena bewarb sich, wurde „bestallt" – und lernte sein neues Revier schätzen. Nicht nur aus beruflicher Sicht. „Fernab der Großstadt lebt es sich deutlich weniger hektisch. Das kommt mir und der Familie zugute, wir schätzen den verfügbaren Freiraum."
Vor einem halben Jahr hat sich sein Arbeitsrhythmus noch einmal verändert. Denn mit seiner Wahl zum 2. Ältermann wechselt er für seine Amtszeit vom Schiff ins Büro. Seine Aufgabe ist es nun, die Lotsenbrüderschaft zu vertreten. In seiner aktiven Lotsenzeit war er immer verfügbar für den nächsten Einsatz – sieben Tage die Woche, 24 Stunden am Tag. „Das ist schon auf Dauer nicht so gesund für den Schlaf."
Zwischen den einzelnen Einsätzen, die bis zu 14 Stunden dauern können, liegen 16 bis 36 Stunden Pause. Wenn dann der nächste Anruf kommt, heißt es: „Sie sind abgeteilt. Ihr Schiff heißt..." Trotzdem sagt Matthias Hagena: „Ich vermisse das Schifffahren. Die Abwechslung, die Herausforderung und nicht zuletzt ein gewisser Spaßfaktor, machen diesen Beruf einzigartig." Um „drinzubleiben", gehen daher auch Ältermänner immer mal an Bord, wenn sich in der Selbstverwaltung der Lotsenbrüderschaft Freiräume auftun.
Auch in seiner Freizeit ist der Hamburger gern auf dem Wasser. Seine bevorzugten Wasserfahrzeuge sind jedoch deutlich kleiner als die, die er berufsmäßig manövriert: Wake-Board, Kanu und Surf-Brett. „Und beim Wasserskifahren sind meine Kinder inzwischen auch schon mit Begeisterung dabei."

Jörn Ross

„Den Fischern geht das Wasser aus.“

Fischer in der Schlei und auf der Ostsee

Jörn Ross ist Fischer. Zusammen mit seinen Söhnen Nils und Christian geht er in der Schlei und auf der Ostsee auf Fang. Sie fischen mit Schleppnetzen, Stellnetzen, Reusen und Zugnetzen, sogenannten Waden – je nach Jahreszeit, Fisch und Fanggrund. Zehn Kutter haben sie wechselnd im Einsatz.„Die Ersatzteile sind manchmal schwer zu besorgen. Da kann ein Kutter schon mal länger ausfallen, und wir brauchen Ersatz.“ Um die Fahrtzeiten zu verkürzen, ankern einige Boote der Familienflotte zudem an unterschiedlichen Stellen der Schlei. „Manchmal ist es schneller, ein Stück mit dem Auto zu fahren.“

Foto: ©Holger Rudel

Die Fischerei hat Tradition in Jörn Ross Familie und das seit 300 Jahren. Er ist da reingewachsen, aber ob er selbst immer schon Fischer werden wollte? „Da gab`s keine zwei Meinungen.“ Der 57-Jährige ist gern Fischer – auch wenn ihm und den anderen Fischern die wachsende Population der Robben in der Ostsee und die große Zahl eingewanderter Kormorane an der Schlei inzwischen einen Großteil des Fanges streitig machen. Außerdem verstopfen immer wieder ebenfalls invasive Rippenquallen die Netze. „Die kriegt man manchmal kaum noch an Bord gezogen, so schwer sind die.“

Dazu komme, dass die für die regionale Erwerbsfischerei ausgewiesenen Gebiete immer kleiner würden: Zusätzlich zu den Schongebieten beanspruchen Windparks und die großen Schiffe mehr Raum. „Uns geht langsam das Wasser aus.“ Schon jetzt gebe es viel weniger Fischer als noch zu seinen Anfangszeiten als Erwerbsfischer Ende der 1970er Jahre.

Etwa seit den 1990er Jahren ist er von April bis November nur nachts unterwegs – auch das eine Folge der wachsenden Konkurrenz durch den Kormoran.„Wenn wir den Vogel nicht hätten, hätten wir Absatzprobleme.“ Den Aal bekommen die Fischer erst ab zehn Uhr abends zu Gesicht. „Der versteckt sich tagsüber.“ Früher hätten sie ihn im Juni und Juli auch tagsüber fischen können. Eine Patentlösung für das Kormoranproblem hat Jörn Ross nicht. Seine Kollegen aus der Binnenfischerei bekämen inzwischen eine Entschädigung. Für Fischer wie ihn gelte das noch nicht. „Ich möchte auch gar keine Entschädigung. Ich möchte Fische.“

Was Jörn Ross und seine Söhne in der Schlei fangen, vermarkten sie direkt. Den Ostseefang ihrer Mitglieder vermarktet die Küstenfischer Nord eG, eine Genossenschaft. Im Winter geht ein Teil des Fanges außerdem als Besatzware nach ganz Europa. Es ist ein aufwendiger Transport in Wasserbassins, denn die Tiere müssen absolut unbeschädigt bleiben. „Da darf keine Schuppe verloren gehen.“

Die Zukunftsaussichten für die Berufsfischerei seien „nicht rosig“. Trotzdem oder gerade deswegen ist es Jörn Ross wichtig, über die aktuelle Situation der Fischer aufzuklären. Auch Umweltminister Jan Philipp Albrecht war schon bei ihm mit an Bord. Dann spricht der Fischer seine Themen an. Aktuell unter anderem das Verbot von Plastiktüten. „Versuchen Sie mal, fünf Kilo nassen Fisch in Papier einzuwickeln. Oder in Tüten aus Mais. Das klappt nicht besonders gut.“

Manches klappt aber auch ganz gut. „Der Aalbesatz“, sagt Ross, „das ist ein Erfolgsmodell.“ Da würden Vertreter aus ganz unterschiedlichen Gruppen Hand in Hand zusammenarbeiten, um gemeinsam einen Beitrag zur Artenvielfalt zu leisten. „Geht doch!“

Lissie Müller

Die Planerin im Hintergrund

Wasserschutzpolizistin der Landeshauptstadt Kiel

Foto: ©LPA

Wie viele Schlauchboote müssen vor Ort sein? Wo werden sie eingesetzt, um im Notfall schnell eingreifen zu können? Wo ist welches Personal an Bord? Wie werden die Kollegen vor Ort verpflegt? Die Kieler Woche ist eine der der größten Veranstaltungen für Lissie Müller. Dazu kommt die Unterstützung für Bundesland übergreifende Einsätze, zum Beispiel auf den Maritimen Tagen 2021 in Bremerhaven. Die 33-Jährige arbeitet als Sachbearbeiter für Organisation und Einsatz der Wasserschutzpolizei in Kiel und sorgt im Hintergrund dafür, dass vor Ort alles klappt. „Ich telefoniere sehr viel, plane nicht nur für die Teams aus Kiel, sondern hole auch die Mannschaften aus Brunsbüttel und Lübeck mit ins Boot. Und wir arbeiten eng mit der Schutzpolizei an Land zusammen.“

Neben den planbaren Sondereinsätzen begleitet die Wasserschutzpolizei ebenfalls Demonstrationen auf oder nah am Wasser. „Gerade in Kiel, wo viele große Schiffe unterwegs sind, ist das Gefahrenpotential hoch.“ Auch über diesen Bereich hinaus ist das Aufgabenspektrum bei der Wasserschutzpolizei vielfältig: Fischerei- und Ladungskontrollen, ISPS-Kontrollen, Umweltschutzkontrollen – all das fällt in den Zuständigkeitsbereich.

Vor ihrer Ausbildung war die gebürtige Brandenburgerin als Soldatin im Sanitätsdienst in Nordfriesland stationiert und hat sich dann bewusst für den Norden als Lebensmittelpunkt entschieden. Vor fünf Jahren sind auch ihre Eltern in die Nähe gezogen. „Schleswig-Holstein ist ein sehr schönes Bundesland. Die Nähe zum Meer, die Menschen, die Regatten, einfach die ganze Atmosphäre.“ Daher wollte sie im Anschluss an ihre Zeit bei der Bundeswehr auch gern zur Wasserschutzpolizei.

Gerade als sie sich bewarb, änderten sich die Voraussetzungen für einen Direkteinstieg. Maritime Erfahrungen, zum Beispiel bei der Marine oder als Kapitän, waren nicht mehr erforderlich. „Das hat auch dazu geführt, dass sich mehr Frauen für diesen Bereich entscheiden“, sagt Lissie Müller. In Brunsbüttel, wo sie bis zu ihrem Wechsel nach Kiel im Juni dieses Jahres gearbeitet hat, gehörten immerhin schon acht Frauen zum Team. In Kiel sind es fünf – jeweils von über 70. Aber es werden mehr. „Wir machen verstärkt Werbung. Wir brauchen immer neue Kolleginnen und Kollegen.“

Das für den Arbeitsplatz erforderliche maritime Wissen eignen sich die zukünftigen Beamten auf speziellen Lehrgängen an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg an. Seemannschaftslehrgang, Radarlehrgang, Funklehrgang für Binnen- und Seefahrt sind nur einige der Fortbildungen, die Lissie Müller erfolgreich absolviert hat. Eine Schwimmprüfung muss ohnehin jeder machen, der zur Polizei geht. Die war für die Wasserschutzpolizistin ein Leichtes. Immerhin ist sie Rettungsschwimmerin und hat mehrere Jahre nebenberuflich – zusammen mit ihrem Mann – als Lehrerin in einer Schwimmschule gearbeitet.

Wenn die Mutter von zwei Söhnen in ihrer Freizeit auf dem Wasser ist, dann am liebsten im Motorboot – und mit einer Angel. In Schleswig-Holstein ist sie allerdings noch nie dazu gekommen. Dafür holt sie dieses Hobby in den Urlauben nach: beim Angeln mit ihrem Vater in Norwegen.

Nadine Paschen

Es hat sich nicht genug verändert!

Warum gibt es nicht 50 % Führungskräfte und Expertinnen in der maritimen Welt? Wir fragten Nadine Paschen, 42, Geschäftsführerin bei TX Marine Messsysteme GmbH

Nadine Paschen im jetzigen Büroalltag mit Sohn Johannes, 8 Monate

Frau Paschen, Sie sind Mutter eines kleinen Kindes und erfolgreiche Geschäftsfrau in einem internationalen Markt. Habe ich die Reihenfolge der Wertigkeit getroffen?

Ja, haben Sie.

Wir wollen über Frauen in der maritimen Wirtschaft reden. Genaue Zahlen gibt es nicht, aber die Quote scheint sehr niedrig zu sein. Warum gibt es so wenig weibliche Führungskräfte und Expertinnen?

Ich bin nun seit mehreren Jahren bei WISTA, einem Netzwerk für Frauen in der Schifffahrt und habe da durchaus einige Frauen aus der Managementposition bzw. Expertinnen kennengelernt, allerdings auch größtenteils im Ausland und nicht in Deutschland. Ich denke daher, es ist immer noch ein nationales Problem, denn auch in anderen Branchen ist dies der Fall. Eine Antwort mit wenigen Worten ist nicht möglich.

Haben wir in Deutschland ein kulturelles Problem? Ist bei uns das Prinzip „Kinder und Küche" immer noch tief verwurzelt?

Ich glaube ja. Ich kenne aus meinem privaten wie geschäftlichen Umfeld genug „kulturelle" Beispiele. Auf jeden Fall zwei Stunden pro Tag im Büro sein, weil der Arbeitgeber es so will. Die Elternzeit-Beratung, in der sehr erstaunt gefragt wird: Ihr Mann will in Elternzeit, wirklich?

Am Arbeitsplatz gibt es viel zu wenig Flexibilität und das gilt auch für die Kinderbetreuung. Plätze sind eh knapp, ich habe für meinen Sohn auch noch keine Zusage. Die meisten Plätze gibt es dann bis in die Mittagszeit, da ist es natürlich auch schwierig mit dem Wiedereinstieg gerade als Führungskraft.

Bund, Länder und vor allem die Kommunen haben in den letzten Jahren eifrig in die Kinderbetreuung investiert…

…aber es reicht immer noch nicht aus, es gibt noch die langen Wartelisten. Ich komme auch auf Ihre Frage nach der Kultur zurück: Alle Anstrengungen bisher haben nicht erreicht, dass sich dort wirklich etwas Grundlegendes in der Haltung der Menschen geändert hat. Aber etwas hat sich kulturell sehr geändert: Die Großfamilie zur Unterstützung berufstätiger Frauen ist selten geworden.

Aber es gibt auch gute, kleine Veränderungen. Ich kenne Beispiele aus der Branche, da ist das Kind mit an Bord oder beim Mann – normal ist das aber leider noch lange nicht. Und es gibt für die Eltern nicht selten doppelten Druck: vom Arbeitgeber und auch von der Familie. `Die Mutter gehört doch nach Hause zum Kind´, hört man immer noch.

Thema Gehalt. Trotz mangelhafter Statistiken, die veröffentlicht werden, kennen wir beide genug Beispiele, in denen Frauen für die gleiche Tätigkeit weniger Geld bekommen als Männern. Sind die Frauen sind zu leise?

Ja. Und zu vorsichtig. Männer fordern in Einstellungsgesprächen mehr, sprechen den Chef einfach mal auf eine Gehaltserhöhung an – Frauen kommen gar nicht auf die Idee.

Ist eine Arbeitgeberin bei den Verhandlungen fairer?

Ich weiß es ehrlich gesagt nicht… vielleicht gibt sie sich mehr Mühe, die Mitte zu treffen, die Bewerberin und den Bewerber gleich zu behandeln.

Bei UBS erleben wir beim Thema Personalentwicklung öfter, dass Frauen vor einer in Aussicht gestellten Führungsposition zurück zucken, es wäre zu riskant! Kein Abenteuer für Frauen?

Ich glaube, Frauen sind sich zwar fachlich sicher, tragen aber immer Bedenken mit sich rum, ob es wirklich reicht. Vielleicht ist es `das Frauen-Gen?´ Und der Mann sagt einfach: Ja, machen wir so.

Haben Sie Hoffnung, wird es besser werden?

Ja ich bin da immer positiv eingestellt und sehe durchaus Veränderungen. Hier sind es insbesondere die vielen Frauennetzwerke, die dazu einladen, sich zu engagieren und sich zu vernetzen und dementsprechend zu unterstützen. Wichtig ist, der jüngsten Generation ein anderes Rollenbild vorzuleben.

Vielen Dank, Frau Paschen.

Volker Engler

Großer Einsatz für kleine Schiffe

Modellbauer und Vorsitzender des Schiffmodellbauclubs Elmshorn

Foto: ©SMC

Flugzeugträger USS Nimitz auf dem See im Steindammpark in Elmshorn

„Ich habe einen Bausatz noch nie so gebaut, wie er aus dem Karton kommt." Als echter Modellbauer modifiziert Volker Engler hier noch etwas, ergänzt da. Er selbst arbeitet meist mit Glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), andere mit Holz oder Karton. Einige Kleinteile fertigt er inzwischen auch per 3D-Druck. Handwerkliche Fähigkeiten müsse man mitbringen, sagt der 71-Jährige. Und Geduld. Drei bis fünf Jahre arbeitet er an einem Modell. Vier hat er aktuell „im Dock" – also in seiner Werkstatt. „Ich brauche immer ein Ersatzmodell, wenn mir eines mal zu langweilig wird." Das kann zum Beispiel bei Schiffen aus der grauen Flotte der Marine passieren. „Da gibt es Zeiten, da kann ich einfach kein Grau mehr sehen."

Volker Engler ist Vorsitzender des Schiffsmodellbauclubs Elmshorn e. V. (smc) mit aktuell 26 Mitgliedern. Die werden oft angefragt, besonders mit ihrer Kinderflotte. „Immer wieder wollten Kinder unsere Modelle ausprobieren. Aber die sind einfach zu wertvoll." Würde man Materialkosten und Arbeitszeit berechnen, käme man etwa bei der Titanic, die Vereinskollege Wolfgang Gretemeier gebaut hat, auf rund 25.000 Euro. Also haben die Vereinsmitglieder eine robustere Flotte gebaut. Seitdem sind die zwölf rund 50 cm großen Boote der Renner auf Familienfesten.

Die Modelle von Volker Engler sind aber selten kleiner als ein Meter. Er hat unter anderem den Flugzeugträger USS Nimitz, die drei größten Schlachtschiffe aus dem 2. Weltkrieg und das Feuerlöschboot Düsseldorf 4 gebaut. Auf bestimmte Modelle legt er sich nicht fest. „Wenn ich etwas sehe, worauf ich Lust habe, dann baue ich das." Bevor das erste Werkzeug angesetzt wird, steht aber die Recherche an. Die allein kann mehrere Jahre dauern und auch mal einen Anruf bei der australischen Küstenwache einschließen. „Die Geschichte und die Geschichten rund um die Schiffe – das ist doch spannend!"

Seit über 40 Jahren ist Volker Engler Schiffsmodellbauer – mit Pausen. Er hat eine Stewardausbildung, war Tauchlehrer, hatte ein Tauchsportgeschäft und war in einer Anwaltskanzlei für die Büroorganisation zuständig. Seit er in Rente ist, baut er wieder mehr. Acht seiner Modelle stehen noch bei ihm zuhause. Immer wieder verkauft er auch welche. Eines steht sogar in den USA. Ein Interessent aus New York wollte das Modell eines Coast-Guard-Bootes aus persönlichen Gründen als Erinnerungsstück haben.

Vor zwei Jahren hat er angefangen, sich mehr mit U-Booten zu beschäftigen. „Mein Vater ist während des Zweiten Weltkrieges auf verschiedenen Typen gefahren und zweimal damit abgesoffen." Unterwasserfahrzeuge sind eine besondere Herausforderung: die dreidimensionale Fahrtechnik, die Wasserdichte, der geringe Platz... Schließlich sollen die Schiffe den Stapellauf unbeschadet überstehen. Einmal die Woche treffen sich die Mitglieder des smc zur großen Fahrt mit kleinen Schiffen am See in den Steindammwiesen.

Wenn Volker Engler ein Modell gebaut hat, baut er es nie wieder – auch nicht die MISSOURI, die ihm nach fünfjährige Bauzeit wegen eines fehlerhaften Akkus zuhause abgebrannt ist. Nur eine Ausnahme gab es: „Einmal ist mir ein Boot kaputtgegangen, zu dem mir meine Mutter den Bausatz der BISMARCK geschenkt hatte. Ich wollte nicht, dass sie das mitkriegt. Da habe ich es nochmal gebaut."

Sicherheit in der IT

Jeder Mitarbeitende muss mitdenken

Foto: ©Adobe Stock - Harmestock

Nach wie vor ist der Mensch vor den Gefahren der Technik zu schützen. Aber die Systeme müssen auch vor Menschen geschützt werden

Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung bietet auch an Bord von Schiffen immer mehr Einfallstore für Hacker. Cyberattacken bedrohen Daten, Systeme und Anwendungen. 2017 legte die Schadsoftware NotPetya zehn Tage lang den Betrieb der weltgrößten Containerschiffsreederei Maersk nahezu lahm. Schiffe konnten teilweise weder gelöscht noch beladen werden. Medienberichten zufolge verursachte dieser Hackerangriff einen Schaden von mehreren Hundert Millionen US-Dollar.

Nur ein konkretes Beispiel, wie Cyberattacken das Kerngeschäft von Unternehmen nachhaltig beeinträchtigen können. Früher galt es, den Menschen vor möglichen Konsequenzen der Technik zu bewahren. Im Zeitalter von Konnektivität von Produkten und Maschinen ist es anders herum: Unbefugte Eingriffe von außen in die Systeme müssen vermieden werden.

Trotz spektakulärer Fälle und intensiver Berichterstattung haben insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) immer noch wenig Problembewusstsein für das Thema. Es gibt einen großen Nachholbedarf bei der Umsetzung erforderlicher IT-Sicherheitsmaßnahmen an Bord wie an Land. Oftmals scheuen Firmen noch notwendige Investitionen in IT-Sicherheit und Datenschutz. Dabei geht es nicht nur um sichere Server, Firewall-Systeme und Antiviren-Lösungen. Manchmal helfen bereits organisatorische Maßnahmen und Regelungen.

tuev-nord.de/de/unternehmen/it

ISMS – Es geht um Technik und Organisation

Ein gut organisierter Informationssicherheitsprozess begrenzt beispielsweise die Risiken, die für Unternehmen in der digital vernetzten Welt entstehen. Dreh- und Angelpunkt einer IT-Sicherheitsarchitektur ist ein sogenanntes Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS). Dabei geht es zum Beispiel um die Implementierung von Verschlüsselungsverfahren oder um spezielle Tests, die Schwachstellen in der eigenen IT-Infrastruktur aufdecken. Das Management sollte zudem ein Bewusstsein dafür schaffen, dass jeder einzelne Beschäftigte an der IT-Sicherheit mitwirkt und sich mit der Absicherung der Daten, Systeme und Informationen befassen muss. Ein ISMS umfasst also nicht nur die technischen, sondern auch die organisatorischen Aspekte. Das Kernelement ist dabei eine Analyse, die individuelle Risiken aufdecken soll, um sie später mit geeigneten und angemessenen Sicherheitsmaßnahmen zu minimieren. Ein ISMS kann nach den Standards ISO 27001 oder nach IT-Grundschutz des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) aufgebaut werden.

Im Hinblick auf zunehmende Cyberattacken in der See-Schifffahrt hat das BSI zwei Grundschutzprofile für Reedereien (Landbetrieb und Schiffsbetrieb) entwickelt. Auch aufgrund der Auswirkungen der Cyberattacke von 2017 verpflichtet die UN-Schifffahrtsorganisation IMO seit Anfang 2021 alle Reedereien, ihre IT-Systeme und Geschäftsprozesse durch technische und organisatorische Maßnahmen ausreichend vor Cyber-Risiken zu schützen. Die Grundlage bildet das internationale Regelwerk „International Safety Management (ISM)-Code", das die Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes festschreibt. Für die nationale Umsetzung in Deutschland wird in diesem Rahmen der IT-Grundschutz des BSI als ISMS-Standard empfohlen. Mit den beiden Grundschutzprofilen wird der Einstieg in den IT-Sicherheitsprozess erleichtert, vor allem da der Land- und Schiffsbetrieb individuelle Anforderungen an die IT-Sicherheitsarchitektur stellt. In diesem Rahmen können auch Auditierungen für eine Zertifizierung durch das BSI durchgeführt werden. Maßnahmen mit dem Ziel, die globale Seeschifffahrt nachhaltig (IT-)sicherer zu machen.

Künstliche Intelligenz – was ist das?

Die KI im Schachcomputer

Künstliche Intelligenz (KI) steckt fast überall – vom Smartphone bis hin zur Waschmaschine – und macht unsere Leben leichter. Dennoch wirkt KI häufig noch mysteriös, obwohl sie eigentlich recht leicht zu verstehen ist

Foto: ©Adobe Stock - Alexander Limbach

In der Vergangenheit wurden Innovationen als KI bezeichnet, an die der Begriff heutzutage kaum mehr erinnert, etwa Schachcomputer oder Industrieroboter. Wenn man heutzutage KI sagt, meint man fast ausschließlich die Nutzung des so genannten Machine Learning, um digitale Werkzeuge zu betreiben. Dabei wird ein Paradigma der Softwareentwicklung umgedreht: Herkömmliche digitale Systeme befolgen von Menschen geschriebene Regeln im Programmcode, um aus Daten die gewünschten Resultate zu erzeugen. Beim Machine Learning werden diese Regeln durch den Einsatz spezieller Algorithmen von den Systemen selbst gefunden.

Künstliche Intelligenz heißt nur in Präsentationen so – in Wirklichkeit handelt es sich um Machine Learning

Dazu benötigt man sehr große und häufig von menschlichen Expertinnen und Experten annotierte Datensätze. Diese Daten werden den Machine-Learning-Systemen wieder und wieder vorgelegt, bis die Systeme selbständig in der Lage sind, die Zusammenhänge zwischen den Daten zu erkennen und zu reproduzieren. Diesen Prozess nennt man „Training". In der Praxis haben sich einige Aufgaben herauskristallisiert, die besonders gut mit Methoden der KI gelöst werden können: insbesondere Erkennung von Objekten auf Bildern, Vorhersagen von komplexen zeitlichen Abläufen und immer mehr auch die Verarbeitung natürlicher Sprache – man denke an die Assistenzsysteme auf unseren Smartphones, wie etwa Apples Siri.

KI leistet einen Beitrag auf dem Weg hin zu lebenswerteren Städten und Regionen

Besonders lohnend ist der Einsatz von KI, um einen spürbaren Beitrag zu Lebensqualität oder Nachhaltigkeit zu leisten. Die internationale Architektur-, Ingenieur- und Managementberatung Ramboll hat z. B. die KI-Software „opseyes" entwickelt. Die Software ermöglicht, bakterielle Filamente auf Mikroskopaufnahmen von Abwasserproben zu erkennen. Das hilft Abwasserbetrieben, in Minutenschnelle ihr Abwasser mikrobiologisch zu testen und Handlungsempfehlungen abzuleiten - vollständig automatisiert. Somit kann schnell sichergestellt werden, dass die Abwasserbehandlung korrekt durchgeführt wird.

ramboll.de/hackathon

Künstliche Intelligenz ist ein Zukunftsthema – auf das man sich schon heute vorbereiten kann

Damit eine Organisation KI zum Einsatz bringen kann, benötigt sie große Mengen an Daten für das Training und muss passend aufgestellt sein. Die größte Hürde für künstliche Intelligenz in Deutschland liegt in den Strukturen und Prozessen der Organisationen. Daten sind vielerorts ein diffuser Begriff für auf der Festplatte verstreute Excel-Tabellen oder eingescannte Dokumente. Sie werden noch nicht überall konzentriert gesammelt, technisch lesbar gemacht, und strukturiert zur Verfügung gestellt. Innerhalb von Organisationen findet wenig Austausch über die Daten und deren Potenziale statt. Doch ohne diese Grundlagen kann an künstliche Intelligenz nicht gedacht werden.

Büro für Umwelt & Küste

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

Dr. Kai Ahrendt

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

www.iczm.de

Robin Schlenga - analog

Hier sollten Organisationen also ansetzen. Die Bereitstellung eines sog. „Data Warehouse" ist häufig die erste technische Komponente, die eine modernere Nutzung von Daten ermöglicht. Aber auch eine veränderte Fehler- und Experimentierkultur müssen Organisationen erlernen, denn nur mit Transparenz und Objektivität kann datenbasiertes Arbeiten zum Erfolg führen. Der Fokus der Aufmerksamkeit sollte dabei auf den Menschen in der Organisation liegen. Eine rein technische Lösung ohne Beteiligung und Befähigung der Mitarbeitenden wird niemals Erfolg haben. Hackathons sind hier niedrigschwellige Möglichkeiten, einen ersten Schritt zu gehen.

Erste Erfolge mit wenig Aufwand

Wenn notwendige Strukturen und Prozesse etabliert sind, lassen sich erste Erfolge auch mit wenig Aufwand erzielen. Einem kommunalen Wasserversorgungsunternehmen konnte Ramboll schnell dabei helfen, eine robuste KI-gestützte Prognose für den Trinkwasserverbrauch zu entwickeln. Dadurch kann das Wasser gezielter in das System gepumpt werden und Wartungsarbeiten werden deutlich vereinfacht. So wird Energie für die Pumpen gespart, ohne die Versorgung zu gefährden.
In einigen Szenarien wird künstliche Intelligenz eine Vision bleiben. Die dafür notwendigen Grundlagen zu schaffen lohnt sich aber, auch weil Organisationen und ihre Mitarbeitenden von den veränderten Prozessen unmittelbar profitieren, ebenso von der notwendigen Digitalisierungsarbeit.
Und wenn KI bald wieder eher an Schachcomputer erinnert, ist sie wahrscheinlich erst wirklich in den Organisationen angekommen.

Robin Schlenga
Leiter „Data Science & Digital Innovation"
bei Ramboll

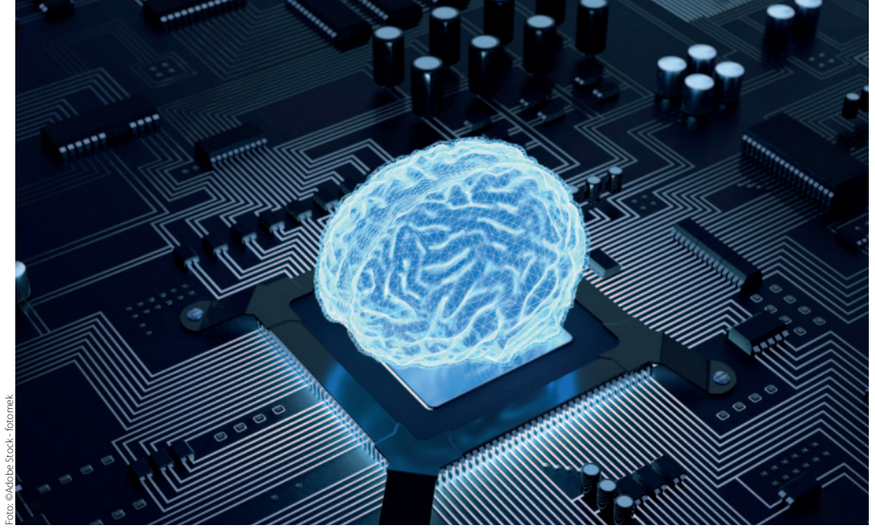


Foto: ©Adobe Stock - fotomek

Künstliche Intelligenz in der Anwendung

KI entwickelt sich (fast) zur Standardsoftware

Geht die Einführung von KI im Unternehmen auch etwas einfacher? Lufthansa Industry Solutions (LHIND) sagt ja und berichtet von neuen Möglichkeiten

Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung hat der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) branchenübergreifend in den unterschiedlichsten geschäftlichen Aktivitäten sein hohes Potenzial bewiesen und bereits eine Vielzahl an Anwendungsfeldern erschlossen. Dabei setzen auch immer mehr Unternehmen der Logistik und Maritimen Wirtschaft KI-Methoden erfolgreich ein und verschaffen sich damit Leistungs- und Kostenvorteile in ihren Marktsegmenten.
In erster Linie lassen sich mit KI wiederkehrende Aufgaben automatisieren, die ansonsten manuell von Mitarbeiter:innen abgearbeitet werden müssten. Neben einer höheren Qualität ist der Einsatz von KI-Methoden auch zumeist deutlich effizienter. Beispielsweise kann eine KI in wenigen Sekunden Hunderttausende von Dokumenten lesen, deren Inhalte auswerten und Schlüsse daraus ziehen. Die Anwender:innen werden so von Routineaufgaben entlastet und können sich auf anspruchsvollere oder dringendere Tätigkeiten konzentrieren.
Trotzdem sind in der Praxis häufig große Herausforderungen zu bewältigen, damit der Einstieg in die KI gelingt. Da ist zuerst die Schaffung und Bereitstellung einer geeigneten und konsolidierten Datenbasis und es ist oft nicht einfach, Herr der Datenflut in einem Unternehmen zu werden. Darüber hinaus gilt die Nutzung von KI-Methoden in den meisten Unternehmen als flexibles Werkzeug, was aber zu Beginn schwierig einzusetzen ist. KI-Anwendungen individuell zu entwickeln, ist auch mit externer Hilfe kein leichtes Unterfangen.

In der Cloud ist alles Notwendige vorhanden, Experten stehen auch zur Verfügung

Neben anderen Anbietern hat LHIND ein Verfahren entwickelt, mit dem gerade dem Mittelstand der Zugang zu KI-Anwendungen erleichtert wird. Durch den Einsatz von „Artificial Intelligence as a Service" (AIaaS) können Unternehmen aller Branchen merklich entlastet werden: Die Anwender:innen greifen auf vorkonfigurierte und sofort nutzbare KI-Tools zu. Dieses Angebot der „Künstlichen Intelligenz als

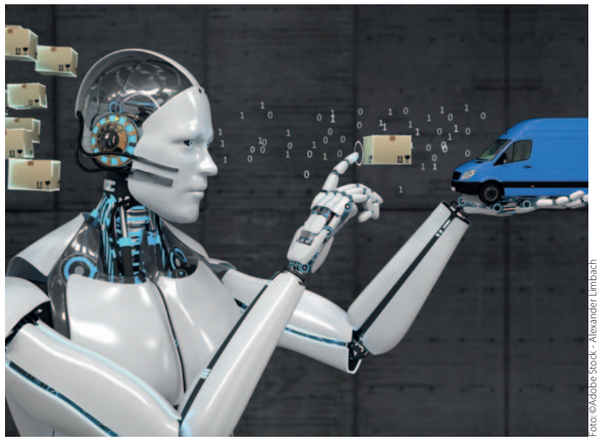


Foto: ©Adobe Stock - Alexander Limbach

Dienstleistung“ macht so die Nutzung von KI deutlich einfacher und effizienter.
Mit diesen Cloud-Services werden sowohl die benötigte Infrastruktur als auch KI-Expert:innen zur Unterstützung bereitgestellt. Teillösungen, die sich in verschiedenen Fällen wiederholen (wie z. B. die Verarbeitung natürlicher Sprache oder automatisierte Text- und Bilderkennung), stehen betriebsfertig mit vortrainierten Modellen zur Verfügung. Sie können direkt angewendet werden. Mit entsprechendem Feintuning können diese Modelle dann in wenigen Tagen an die individuellen Geschäftsanforderungen angepasst werden. Mit AIaaS profitieren die Unternehmen damit deutlich schneller von den KI-Services.
Durch die Bereitstellung der Modelle in der Cloud ist die Infrastruktur automatisch skalierbar. Die benötigte Leistung passt sich stets dem Bedarf und dem Wachstum des Unternehmens an. Eine transaktionsbasierte Abrechnung ermöglicht den Kunden eine volle Kostentransparenz und Planbarkeit, da sie nur für das zahlen, was sie auch tatsächlich nutzen.

E-Mails beantworten, Rechnungen prüfen, Lkws zählen

Mittlerweile hat LHIND eine Reihe von Leistungen für AIaaS etabliert. Hier einige Beispiele für das permanent wachsende Angebot:

- Die EmailReply AI hilft, eingehende Kundenanfragen effizient zu priorisieren. Zudem kann die KI einfache Anfragen – auch außerhalb der Servicezeiten – selbst beantworten, etwa zum Transportstatus einer Lieferung oder zu den aktuellen Preisen. Dadurch haben die Mitarbeiter:innen mehr Zeit, komplexe Anfragen zu beantworten.
- Die CashOffice AI prüft vollautomatisch eingehende Rechnungen auf Plausibilität. Die Rechnungsposten können direkt mit internen Konten verknüpft und verbucht werden. Die manuelle Verarbeitung und Überprüfung der Rechnungen wird stark reduziert und der Prozess zudem beschleunigt. Durch die sich daraus ergebende bessere Nutzung von Skontooptionen kann zusätzlich Geld gespart werden.
- Die VisitorPrediction AI zählt Personen auf Bildern oder Videos und ist auch in der Lage, Prognosen zu erstellen. Die KI berechnet, wie viele Menschen sich aktuell an einem Ort befinden und gibt eine Prognose für die weitere Entwicklung ab. Dies kann zur intelligenten Steuerung von Besucherströmen, zum Beispiel an Kreuzfahrtterminals oder auf Eventflächen genutzt werden. Die KI eröffnet aber auch neue Möglichkeiten wie beispielsweise bei der Vermarktung von Werbeflächen. Weiterhin kann der Algorithmus in abgewandelter Form auch auf Fahrzeuge angewendet werden und so etwa ankommende Lkws in einem Zentrallager oder auf einem Containerterminal intelligent steuern.

Für Anwender:innen von AIaaS steht somit die Entwicklung von KI-Algorithmen nicht länger im Vordergrund. Sie werden im eigentlichen Sinne des Wortes zu „Nutzern“. Der Einsatz von KI-Methoden wandelt sich also mehr und mehr von der individuellen Lösung in Richtung von Standardsoftware.
Dennoch ist die erfolgreiche Nutzung von KI-Methoden keine Selbstverständlichkeit. Für die praktische Anwendung ist entscheidend, dass ein grundlegendes Verständnis für die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen der KI im Unternehmen etabliert wird. Zudem sollte frühzeitig und kritisch die verfügbare Datenbasis hinterfragt und ggf. notwendige Schritte zur Verbesserung der Datenqualität und -verfügbarkeit eingeleitet werden. Wenn dies geschieht können im Zusammenspiel zwischen Unternehmen und Anbietern kurzfristig maßgeschneiderte Lösungen entstehen, bei denen KI an den richtigen Stellen eingesetzt und ein entsprechender Mehrwert generiert wird.

Dennis Büchner
Business Director Maritime Economy,
Lufthansa Industry Solutions

Lufthansa Industry Solutions, Transport & Logistik

Wandel in der Pandemie

Digitalisierung durch Corona – eine Bilanz

Das Ingenieurbüro S.M.I.L.E. Engineering zu den digitalen Änderungen im Geschäftsleben

Die Jahre 2020 und 2021 haben durch die Pandemieschutzmaßnahmen zahlreiche Veränderungen in den Geschäftsabläufen bewirkt. Die Welt ist sprunghaft digitaler geworden. Für uns als Ingenieurbüro bedeutete es zunächst keine große Veränderung. Die durchgängige Digitalisierung der Arbeitsabläufe in der Konstruktion und Entwicklung hat in den 1980er Jahren begonnen und uns wurde spätestens für die Jahrhundertwende das papierlose Büro versprochen. Eingetreten war es nicht.
Die Mobilfunknetze und das mobile Internet waren dann zu Beginn dieses Jahrhunderts eine weitere neue Errungenschaft, die die Digitalisierung in den technischen Berufen stark beeinflussen sollte und konnte. Die Videotelefonie ist seit vielen Jahren bis hin zum mobilen Bereich verfügbar gewesen, bevor sie nun im vergangenen Jahr plötzlich eine große Bedeutung bekam und explosionsartig von allen angewendet wurde. Die durchgängig digitale Erstellung von Unterlagen in einem Ingenieurbüro findet seit etwa 25 Jahren statt, abgeliefert wurden jedoch bis noch kurz vor der Pandemie häufig Papierunterlagen.

Nun gibt es auch weniger Lieferungen in Papier

Das hat sich jetzt grundlegend geändert. Für unsere technische Ausstattung hatte das aber keinen gravierenden Einfluss, außer dass wir jetzt fast kein Papier, keine Patronen, keinen Toner mehr einkaufen. Ersetzt haben wir es durch mehr elektronische Datenträger und mehr elektronische Kommunikationswege. Die Änderungen in unseren produktiven Abläufen halten sich damit in Grenzen.

Sehr viel mehr änderte sich der Ablauf beim Kundenkontakt, dem Marketing und der Akquisition. Hier war der persönliche Besuch, die Messeteilnahme oder auch der Maritime Sommertreff immer eine wichtige, weil auch emotionale Begegnung. Die digitale Welt kennt mit der binären Grundausrichtung (1 und 0) zunächst keine Emotionen. Selbst eine Videokonferenz lässt sich nur mit viel emotionsloser Disziplin der Teilnehmer gut und effektiv durchführen. Abhilfe schaffen dann soziale Medien. Das ist aber eine ganz andere Form der Emotionalität. Komplett öffentlich und, wenn sie denn gut gemacht ist, auch komplett kopfgesteuert. Die Reaktionen kommen verspätet oder verschwinden in der Anonymität. Um bei digitalen sozialen Kanälen eine gute Position und damit Werbewirksamkeit zu haben, muss man ständig neue Inhalte liefern, sonst fällt man im Ranking und in die Bedeutungslosigkeit.

Marketing fällt digital schwer. Und ein Onlineshop ist keine Lösung für Dienstleister

Was soll man aber als kleines Unternehmen ständig abliefern? Für fast alle unsere Aufträge unterschreiben wir Vertraulichkeitserklärungen. Täglich mit der Videokamera durch das Büro streifen geht nicht. Täglich posten, was ein Mitarbeiter macht, geht auch nicht. Es ergibt sich damit für uns eine Zwickmühle in der neuen digitalen Welt, aus der wir nicht leicht herauskommen. Die Ergänzung durch einen Onlineshop ist für uns auch nicht möglich, da wir keine online bestellbaren Leistungen anbieten.
Der digitale Wandel, so wie er sich jetzt in der Pandemiezeit ganz besonders weiterentwickelt hat, zeigt neue Risiken für die Geschäftsentwicklung.
Aber es ist nicht alles nur schlecht. Wenn an einem Tag drei Videokonferenzen stattfinden, eine mit einem Kunden in Bremen, eine mit einem Geschäftspartner in Hannover und dann noch eine Kundenpräsentation in Rostock – ist das selbst ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen mit persönlicher Anwesenheit nicht zu schaffen.

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

Foto: ©MediaserverHamburg / Alla Limont

Wissenschaft und Wirtschaft

Ein maritimer Inkubator

Die im vergangenen Herbst in Kiel gegründete Gesellschaft TransMarTech bringt Wissenschaft und Wirtschaft zusammen

Werden in der Zukunft nur noch unbemannte Containerschiffe fahren? Wird es im Meer eine neuartige Infrastruktur mit Unterwasser-Datenzentren geben, die zugleich als künstliches Riff für mehr Artenvielfalt sorgen? Diesen und ähnlichen Fragen widmete sich TransMarTech kürzlich gemeinsam mit Vertretern aus Wissenschaft und Wirtschaft in seiner Workshop-Reihe „Zukunft Meer – Die maritime Land- und Seekarte in 2050". Zukunftsszenarien für die maritime Wirtschaft zu entwickeln, sei es auf oder unter der Wasseroberfläche, an der Küste oder sonst wo im Land der Horizonte, ist eine zentrale Aufgabe der auf dem Kieler Seefischmarkt ansässigen Gesellschaft. „Wir wollen den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft stärken, vor allem dabei helfen, dass aus dem Input der Forscher und Wissenschaftler ein wirtschaftlicher Mehrwert für Schleswig-Holstein generiert werden kann", sagt Geschäftsführerin Nele Dageförde.

Großer Bedarf an innovativen Geschäftsmodellen

Genau daran habe es in der Vergangenheit gemangelt, weiß die gebürtige Kielerin, die nach zwei Jahren als Unternehmensleiterin in der Schweiz zurück in ihre Heimatstadt gekehrt ist. Viel zu wenig Geschäftsmodelle für die Wirtschaft seien aus der Wissenschaft heraus entstanden, Ausgründungen aus den schleswig-holsteinischen Forschungsinstituten habe es in den letzten 10, 20 Jahren kaum geben, obwohl hier ein größer Bedarf bestünde. TransMarTech will dies ändern – Workshops wie „Zukunft Meer" sollen dabei helfen, gemeinsam mit Unternehmen der maritimen Wirtschaft förderfähige Projekte zu realisieren.

transmartech.sh

Foto: ©Joseph Hecks

Das Team im TransMarTech von links nach rechts: Julia Plath (Projekte, Marketing), Marius Hölter (Projekte, Technologie), Nele Dageförde (Geschäftsführung)

Auch Ideen, die in der freien Wirtschaft entstehen, finden ihren Weg in die Räume des maritimen Inkubators aus Kiel – und werden von dort aus mitunter sogar in die Wissenschaft transferiert. So hatte ein Hamburger Start-up eine GPS-gesteuerte Regattaboje entwickelt, die sich per Knopfdruck vom Ufer aus in Position bringen lässt. Dank ihres Einsatzes entfallen das mühselige händische Ausmessen, Umsetzen und Fixieren der farbigen Schwimmkörper, etwa beim Setzen von Regatta-Kursen. Eine innovative Idee, fanden auch potenzielle Investoren, stiegen aber mit Hinweis auf die Überschaubarkeit des Marktes Segelsport nicht ein. Mit Hilfe von Nele Dageförde und ihrem Team wurde schließlich eine Anwendung gefunden – auf dem Ocean Technology Campus (OTC) in Rostock. Dort nutzt man die mit smarter Technik, Sensoren und Kameras ausgestatteten Bojen seither für Vermessungen in der Ostsee.

Ohne Meeres- und Klimaschutz keine wirtschaftliche Zukunft

Über allen innovativen Aktivitäten bei TransMarTech schweben die Themen Nachhaltigkeit, Meeres- und Klimaschutz. „Sie gehören immer elementar dazu, ohne sie lassen sich heute keine Ideen zu maritimen Technologien mehr entwickeln", betont die Geschäftsführerin.
Dazu passt das Selbstverständnis, auf das sich das TransMarTech-Team geeinigt hat und das Grundlage aller seiner Handlungen ist. Die Kieler Einrichtung ist nicht nur Schnittstelle zwischen wissenschaftlichen Einrichtungen, Unternehmen, Start-ups, Technologie- und Gründerzentren sowie Kapitalgebern, sondern versteht sich auch als Motor für die wirtschaftliche und nachhaltige Revitalisierung der Meere. Dabei müsse man aber bedenken, dass maritime Wirtschaft viel mehr ist als Schiffbau und Mobilität auf dem Wasser. Die maritime Landkarte reiche viel weiter, so Nele Dageförde.

Innovative Zusammenarbeit

Effektive Nachbarschaft

Das Maritimen Cluster Norddeutschland arbeitet in fünf Bundesländern, über Ländergrenzen hinweg verbindet es die maritime Branche im Norden

Ein besonderes Merkmal des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) ist die länderübergreifende Struktur, von der alle Mitglieder profitieren können: Die Vernetzung der maritimen Branche endet nicht an den Landesgrenzen. Gleichzeitig unterstützt das MCN durch seine regionalen Geschäftsstellen auch länderspezifische maritime Schwerpunktthemen und organisiert Veranstaltungen in verschiedenen Regionen, verteilt über ganz Norddeutschland. Am Beispiel von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern kann diese Zusammenarbeit verdeutlicht werden. So arbeiten die beiden Geschäftsstellen in Themenfeldern zusammen, die die Interessen der Mitgliedsunternehmen in beiden Ländern repräsentieren. Hierzu gehören Projekte wie emissionsarme Antriebstechnologien und Treibstoffe wie „Grünes Methanol", die – nicht zuletzt durch den Green Deal der EU – in der Schifffahrt zunehmend an Bedeutung gewinnen. Es sind aber auch Themen wie die Detektion und Entsorgung von Munition in der Ostsee – ein Problem, welches in den Gewässern beider Bundesländer gelöst werden muss. Der Tourismus an der Ostseeküste sowie der Wassersport haben für beide Bundesländer eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. Seitens der Wissenschaft befinden sich wichtige maritime Forschungsinstitute in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Das MCN arbeitet eng mit diesen Instituten zusammen.
Wie intensiv die Zusammenarbeit zwischen den Geschäftsstellen ist, wird auch durch die gemeinsame Koordinierung der vereinseigenen Fachgruppe Schiffseffizienz deutlich. Beide Geschäftsstellen unterstützen die Fachgruppe organisatorisch. Darüber hinaus hat die enge Zusammenarbeit der beiden Geschäftsstellen in der Fachgruppe den Vorteil, dass Informationen aus beiden Ländern hinzugezogen werden können, um die Arbeit der Fachgruppe inhaltlich zu stärken. Und nicht zuletzt unterstützen beide Länder gemeinsam Projektvorhaben, sowohl von Mitgliedern als auch von externen Konsortien.

Oliver Bretag, stv. Geschäftsstellenleiter Mecklenburg-Vorpommern
Peter Moller, Geschäftsstellenleiter Schleswig-Holstein

Foto: ©Frank Dudek

Die Messe „MEER KONTAKTE" des MCN im Jahr 2019 – ein Paradebeispiel für das Netzwerk

maritimes-cluster.de

maritimes cluster norddeutschland

Seit 2011 fördert und stärkt das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) die Zusammenarbeit in der maritimen Branche im Norden. Hierzu initiiert und unterstützt es bundesland- und sektorenübergreifend Kooperationen und Innovationen. Das MCN hilft unter anderem bei der Suche nach Innovationspartner*innen, berät zu Förderprogrammen und vermittelt Kontakte in die maritime Branche.
Das MCN ist ein maritimes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Mit Geschäftsstellen in Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein ist das MCN vor Ort und kann fortwährend mit allen regionalen Akteur*innen in den Dialog treten. Auf diese Weise ist das MCN nicht nur örtlich, sondern auch inhaltlich dicht bei seinen Mitgliedern und kann Bedarfe, Interessen und Herausforderungen eruieren.
In 2005 gründete sich das Maritime Cluster Schleswig-Holstein, seit 2011 arbeiteten die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in dem länderübergreifenden Maritimen Cluster Norddeutschland zusammen. Im September 2014 kamen auch Bremen und Mecklenburg-Vorpommern hinzu; seit Anfang 2017 agiert das MCN als Verein mit Sitz in Hamburg.

Im Dienst der maritimen Wirtschaft

Im Spannungsfeld von Meer und Klima, Digitalisierung, KI und Technologietransfer: Die Forschungseinrichtungen in Schleswig-Holstein suchen verstärkt nach Wegen, Umweltschutz und Wertschöpfung in Einklang zu bringen

Die Vereinten Nationen haben die Jahre 2021 bis 2030 zur „Internationalen Dekade der Meeresforschung für nachhaltige Entwicklung“ ausgerufen, in denen die Grundlagen zu einem weitreichenden Schutz der Ozeane erarbeitet werden sollen. Die Initiative der UN will die internationale Zusammenarbeit in der wissenschaftlichen Erforschung der Ozeane stärken. Das Ziel: Die großen, aber auch die kleineren Meere, die bekanntermaßen einen erheblichen Einfluss auf das globale Klima und die Artenvielfalt auf der Erde haben, sollen ganz im Sinne der Agenda 2030 erhalten und genutzt werden, also vor allem: nachhaltig.
In Deutschland sind es insbesondere die Akteure der maritimen Wirtschaft und die Forscher und Wissenschaftler Schleswig-Holsteins, die in diesen Prozess involviert sind. So auch das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel. Das Institut, das zu den führenden Einrichtungen auf dem Gebiet der Meeresforschung in Europa gehört, wird von Prof. Dr. Martin Visbeck im deutschen Ozeandekadenkomitee (ODK) vertreten.

Der neue Slogan des GEOMAR: Unsere Welt ist der Ozean

Die wachsende Bedeutung der Meere für unser aller Leben wurde auch in den Worten von Prof. Dr. Katja Matthes bei ihrem Amtsantritt im letzten Jahr deutlich: „Im Kern unserer Forschung stehen der Ozean und seine vielschichtige Wechselbeziehung zu uns Menschen. Deshalb haben wir auch den zentralen Slogan für das GEOMAR angepasst: Unsere Welt ist der Ozean. Darunter werden wir künftig unsere Forschung und ihre Ergebnisse einordnen“, so die Klimaforscherin und Direktorin des GEOMAR.

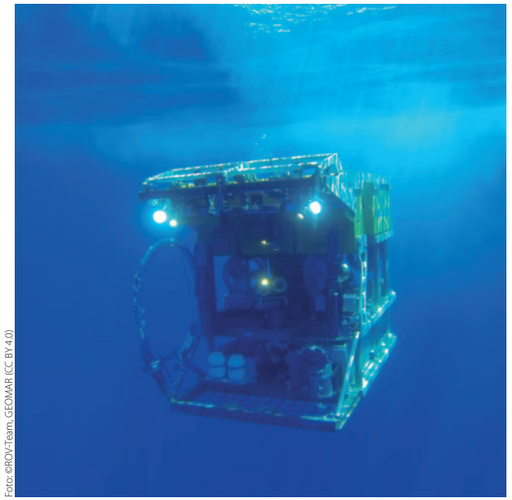


Foto: ©ROV-Team GEOMAR (CC BY 4.0)

Im Einsatz für das GEOMAR: Das ROV KIEL 6000 ist ein für wissenschaftliche Untersuchungen in der Tiefsee konzipiertes und über ein Tiefsee-Glasfaserkabel ferngesteuertes System

Weil der Ozean auch die Welt der Schifffahrt ist und diese zu den Hauptemittenten von CO_2 gehört, wollen die Kieler Forscher in einem aktuellen, auf zwei Jahre angelegten Projekt dazu beitragen, dessen Ausstoß zu reduzieren. RASMUS (oder, wenn man sich das zumuten will: „Real-time Analyse und Optimierung von Schiffsrouten durch Verknüpfung von KI und ozeanographischen Modellen“) heißt das hochspannende Projekt, das im Frühjahr unter Leitung des GEOMAR und der Kieler Firma TrueOcean GmbH gestartet ist. Bei dem durch das Land Schleswig-Holstein geförderte Vorhaben geht es um die Optimierung von Schiffsrouten durch Verknüpfung von künstlicher Intelligenz und ozeanografischen Strömungsmodellen.

Foto: ©Jan Steffen/GEOMAR (CC BY 4.0)

Der GEOMAR Standort Ost vom nördlichen Schwentineufer aus gesehen

RASMUS: Optimierte Schiffsrouten, weniger CO_2-Ausstoß

Dadurch könnte sich einiges von den fast 800 Millionen Tonnen Kohlendioxid einsparen lassen, die jährlich durch den Schiffsverkehr in die Atmosphäre freigesetzt werden. „Wir wissen schon lange, wie großräumige Meeresströmungen den Transport von Energie und Wassermassen in den Weltmeeren bestimmen“, sagte Projektleiter Prof. Dr. Arne Biastoch vom GEOMAR. Diese komplexen und variablen Strömungen, die sich mit hochauflösenden ozeanografischen Modellen inzwischen sehr gut berechnen lassen, wolle man in RASMUS in Kombination mit dem Echtzeitaustausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten nutzen, um die Fahrtrouten von Frachtschiffen zu verbessern. Neben den eindeutigen Vorteilen für die Umwelt, spart RASMUS den Schiffsbetreibern auch Zeit und damit Geld.

Intensive Meeresforschung in Kiel

Auch an der Fachhochschule (FH) Kiel – Hochschule für Angewandte Wissenschaften und an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) wird schwerpunktmäßig an maritimen Systemen geforscht. So verfügt die FH über besondere Expertisen u. a. in den Bereichen Schiffskonstruktion, Submarine-Roboter, Wasserbau und Küstenschutz, Maritime Technik und Umweltschutz sowie Offshore-Anlagentechnik. An der CAU widmet sich beispielsweise das Zentrum für interdisziplinäre Meereswissenschaften (Kiel Marine Science) den Ozeanen und ihrem Einfluss auf den Menschen. Beteiligt sind Disziplinen wie Klimaforschung, Küstenforschung und Botanik, aber auch Rechts- und Wirtschaftswissenschaften.
FH Kiel und CAU arbeiten gemeinsam in einer Initiative, die ein exzellentes Beispiel für eine effiziente Kooperation von Forschung und Wirtschaft in Schleswig-Holstein ist. „Clean Autonomous Public Transport Network“, kurz CAPTN, initiiert von der CAU, vereint seit 2018 diverse Partner aus Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung. Gemeinsames Ziel ist die Etablierung einer integrierten, innerstädtischen Mobilitätskette autonomer, sauberer Verkehrsträger zu Wasser und zu Land für den öffentlichen Personennahverkehr.
Gespannt blickt man in Kiel derzeit auf das CAPTN-Projekt „Förde Areal“, denn dafür hat das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur im Frühjahr eine Fördersumme in Höhe von 6,1 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Kooperationspartner sind die neben der CAU, und der FH Kiel die Unternehmen ADDIX GmbH, Raytheon Anschütz GmbH und das Wissenschaftszentrum Kiel.

Autonome Personenfähren in der Kieler Förde

Herzstück des Projekts sind autonome und emissionsarme Personenfähren, die zwischen dem Ost- und Westufer der Förde pendeln. Für eine praxisnahe

Foto: ©FH Kiel

Erste Entwürfe eines Versuchsträgers für den autonomen Fährverkehr in der Kieler Förde: Konzept der FH Kiel

Es begann 1697
Meeresforschung hat ihn Kiel eine lange Tradition. Das erste belegte meereswissenschaftliche Experiment führte Samuel Reyher (1635-1724) im Jahr 1697 durch. Mit seinem sogenannten „Experimentum Novum“ bestimmte der Mathematiker und Physiker der 1665 gegründeten Christian-Albrechts-Universität (CAU) den Salzgehalt des Wassers in der Kieler Förde.

9,2 Milliarden Euro
Rund 1.800 Unternehmen, etwa 42.000 Beschäftigte und ein jährlicher Umsatz von circa 9,2 Milliarden Euro: Die maritime Wirtschaft spielt für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein eine bedeutende Rolle.
Trotz eines schwierigen globalen Umfelds bleiben Seeschifffahrt, Häfen, Schiffbau und Zulieferindustrie, Meerestechnik, Offshore-Windenergie sowie maritime Forschung und Entwicklung Zukunftsbranchen.

Erprobung dieses künftigen Schiffsverkehrs wird derzeit die notwendige Infrastruktur entwickelt. Das Ausweichmanöver eines 18 Meter langen und mit umfangreicher optischer Sensorik ausgestatteten Versuchsträgers wird in Ufernähe erforscht. „Das Thema ist anspruchsvoll, da wir auf Basis der optischen Daten zu jedem Zeitpunkt, also bei Wind und Wetter, eine zuverlässige Erkennung von anderen Schiffen, Schwimmern, Uferstrukturen und Ähnliches erreichen müssen", erklärt Prof. Schramm (FH Kiel), einer der Protagonisten des Projekts. Um später autonom agieren zu können, müsse das System mittels Künstlicher Intelligenz (KI) lernen, die Daten auszuwerten, zu interpretieren und an die Basisstation an Land zu senden. Damit bei einer Havarie die Fähre auch mit Fernsteuerung lenkbar bleibt.

Das Kooperationsprojekt hat eine Leuchtturmfunktion, die nationale und internationale Aufmerksamkeit erregen wird. Nebeneffekt: „Der Showcase auf der Kieler Förde wird sowohl der Innovationskraft der maritimen Wirtschaft als auch der Forschung am Standort Kiel einen starken Push geben", ist sich Dr. Wiebke Müller-Lupp, Koordinatorin des CAPTN-Netzwerkes, sicher.

Wo Wissenschaft und maritime Wirtschaft zusammenkommen

Wichtige Nahtstellen beim wechselseitigen Wissens- und Technologietransfer zwischen den Forschungseinrichtungen und den Wirtschaftsunternehmen im Land sind die IHK Schleswig-Holstein (IHK Kiel, IHK Lübeck, IHK Flensburg), das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN, siehe Seite 75) und das TransMarTech (siehe Seite 74), welches eng mit dem MCN zusammen arbeitet. Im Arbeitskreis Maritime Wirtschaft der IHK SH kommen Unternehmer, Wissenschaftler und Akteure der Verwaltung regelmäßig zusammen. Ihr neuestes Arbeitspapier zum Thema Digitalisierung wird diese Tage der Politik und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Erneuerbare Energien lückenlos nutzen

Ein weiteres CAPTN-Projekt nennt sich schlicht Energie. Entstanden ist dieses Innovationsbündnis im Rahmen der Förderlinie „WIR! Wandel durch Innovation in der Region" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Ziel ist es, Umwandlung und Speicherung sowie Transport und Nutzung von erneuerbaren Energien für maritime Anwendungen im Raum der Kieler Förde und des Nord-Ostsee-Kanals zu etablieren. Im Kern geht es also um die Frage: Wie lässt sich die bestehende Lücke zwischen Erzeugung und Nutzung von erneuerbaren Energien für den maritimen Bereich schließen?

In einem ersten Schritt haben die Projektpartner FH Kiel, CAU und thyssenkrupp Marine Systems im Frühjahr 250.000 Euro für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes bis Ende November dieses Jahres erhalten. Mit diesen Geldern soll die hochinnovative Projektidee konkretisiert und sich damit dann auf Bundesfördermittel in Höhe von 15 Millionen Euro beworben werden. Die Umsetzung des Projektes wäre eine große Chance für die Region und die hiesigen ausgezeichneten Akteure in Energie- und Verkehrswirtschaft. „Denn", so Prof. Frank Meisel, Projektleiter und Professor an der CAU, „in Schleswig-Holstein wird heute schon mehr Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt als verbraucht werden kann. Diesen überschüssigen Strom sollten wir intelligent speichern und nachhaltig nutzen. Im Idealfall werden die Produkte und Dienstleistungen, die wir entwickeln wollen, eine Blaupause für maritime Mobilitätsanwendungen weltweit."

13-Tonnen-Gasmotor im Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg

Die maritime Wirtschaft im Land zwischen den Meeren profitiert auch von den Forschenden der Hochschule Flensburg, die sich unter anderem der Windenergie, nachhaltigen Energiesystemen und maritimen Technologien widmen. Ein Highlight auf dem Campus ist zweifellos das Institut für Nautik und Maritime Technologien (IMMT), denn das dort angesiedelte Maritime Zentrum verfügt über einen der größten Schiffssimulatoren in Europa. Auf einer Gesamtfläche von 1.200 Quadratmetern lernen die Studierenden in insgesamt sechs Simulatoren, wie man

Foto: ©Gatermann

Im Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg: Schiffstechniker Jan E. Wilhelm (hinten) und Projektleiter Prof. Dr. Michael Thiemke neben dem 13 Tonnen schweren Gasmotor

Foto: ©Heinyn / NLWKN

Seegraswiesen sind ein Schlüssellebensraum in Meeresgebieten. Sie bilden auf dem Meeresboden ein eigenes Habitat, das Schutz und Nahrung für Jungfische und Kleinlebewesen bietet, Sediment stabilisiert sowie CO_2 bindet

Schiffe durch unterschiedliche Gewässer und bei variierenden Wetterbedingungen steuert. Neu im Maritimen Zentrum ist ein 13 Tonnen schwerer Gasmotor, der bei künftigen Forschungen zu umweltschonenden Schiffsbetrieben mitwirken soll. Mit ihm werden zum einen eine Windkraftanlage und deren Schwankungen bei der Netzeinspeisung simuliert. Da mit dem 13-Tonnen-Giganten aber auch die Fahrprofile (Windbedingungen) von Schiffen simuliert werden können, werden zum anderen auch Abgasuntersuchungen durchgeführt.

Das Projekt „Grenzland Innovativ Schleswig-Holstein", kurz GrinSH, mit Leiter Prof. Dr. Michael Thiemke an der Spitze, ist aber nicht nur für die Wissenschaft von Interesse: „Wir haben viele Partner in der Wirtschaft, Unternehmen, die unser Labor für Testungen nutzen", erklärt Prof. Thiemke. „So wird beispielsweise eine Firma am Gasmotor ihre Sensoren erproben, die etwa den Wasseranteil im Öl messen sollen".

Fachgruppe Wasserwirtschaft in Lübeck

An der Technischen Hochschule Lübeck forscht man auch, aber in geringerem Umfang im Dienst der maritimen Wirtschaft. Hier arbeitet die Fachgruppe Wasserwirtschaft und Wasserbau (FGWW) daran, strukturierte Verbindungen in Lehre und Forschung zwischen den Fachgebieten Hydrologie und Internationale Wasserwirtschaft sowie Wasserbau zu schaffen, um eine Verbesserung der Forschungs- und Transferaktivitäten in diesem Bereich zu erreichen. Insbesondere der Transfer in die Institutionen und Firmen der Wasserwirtschaft soll regional und international weiterentwickelt werden. Im Zentrum der wissenschaftlichen Arbeit steht die Entwicklung von technischen und wasserbaulichen Anwendungen für den Hochwasserschutz, für die Renaturierung von Gewässern und für die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie.

Foto: ©Bundeswehr / Kröncke

Die Marine in Schleswig-Holstein

Von Schleswig-Holstein in die ganze Welt

Die Einsatzflottille 1, der Kompetenzträger der Deutschen Marine für küstennahe Operationen, ist auf drei Stützpunkte entlang der deutschen Ostseeküste verteilt: Kiel, Eckernförde und Rostock

Vielfalt und Innovationsfreude prägen die Einsatzflottille 1. Sie besteht aus vier Geschwadern mit 37 schwimmenden Einheiten, zwei landgestützten Verbänden und den drei Marinestützpunktkommandos mit insgesamt rund 4.500 Soldaten und zivilen Mitarbeitern. Die Einsatzflottille 1 zeichnet sich durch ihre Zusammensetzung aus Verbänden mit unterschiedlichen Fähigkeiten aus. So sind in Kiel sowohl der Stab der Flottille als auch das 3. Minensuch- und das Unterstützungsgeschwader beheimatet. In Eckernförde sind das 1. U-Bootgeschwader, das Seebataillon sowie das Kommando Spezialkräfte der Marine angesiedelt. In Rostock-Warnemünde hat das 1. Korvettengeschwader seinen Heimathafen. Die Marinestützpunktkommandos in Kiel, Eckernförde und Warnemünde bilden die logistische Drehscheibe für die Flottille in der Heimat. Sie unterstützen aber auch Schiffe und Boote fremder Nationen mit Versorgungsgütern und Dienstleistungen.

1.U-BOOTGESCHWADER - INNOVATIV DURCH LANGE TRADITION

U-Boote haben in Deutschen Marinen eine lange Tradition. In mehr als hundert Jahren ihres Einsatzes wurden Taktik und Einsatzverfahren optimiert. Das trifft auch auf die Technik zu: die Deutsche Marine verfügt nur noch über U-Boote der Klasse 212 A, die modernsten konventionellen U-Boote weltweit. Die Heimat der deutschen U-Boote ist der Marinestützpunkt Eckernförde. Hier sind das 1. U-Bootgeschwader, bestehend aus sechs U-Booten, einem Tender der „Elbe"-Klasse sowie drei Flottendienstbooten der „Oste"-Klasse sowie das Ausbildungszentrum U-Boote stationiert.

3. MINENSUCHGESCHWADER - HOHE KOMPETENZ

Die Minenstreitkräfte der Deutschen Marine genießen international hohes Ansehen. Ihre Expertise und Leistungsfähigkeit haben sie über viele Jahre hinweg auch bei der Räumung von Seeminen aus dem 2. Weltkrieg unter Beweis gestellt. Alle deutschen Minenabwehreinheiten sind im 3. Minensuchgeschwader am Marinestützpunkt in Kiel zusammengefasst. Zu ihm gehören acht Minenjagdbooten der „Frankenthal"-Klasse, zwei Minentauchereinsatzboote und zwei Boote der „Ensdorf"-Klasse. Sie können alle Arten von Seeminen bekämpfen und selbst Minen legen. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Seeverbindungen und Küstengewässer.

SEEBATAILLON - ANERKANNTE SPEZIALISTEN

Dem Seebataillon gehören Marieninfanteristen, Minentaucher, Boardingsoldaten und Aufklärungskräfte der Marine an. Die gut 800 Soldaten in Eckernförde stationierten Soldaten decken ein breites Aufgabenspektrum ab: Geräumt werden Kampfmittel an Land und im Wasser, die Küsteneinsatzkompanie sichert Häfen oder Strände, die Aufklärungskompanie sucht mit ihren Unterwasser- und Flugdrohnen Küstenabschnitte ab. Soldaten der Bordeinsatzkompanie durchsuchen verdächtige Schiffe oder schützen Schiffe vor terroristischen Angriffen.

KOMMANDO SPEZIALKRÄFTE DER MARINE

Die Kampfschwimmer bilden das Kommando Spezialkräfte der Marine, die älteste Spezialeinheit der Bundeswehr. Sie werden für Sonderunternehmen und Einsätze zu Wasser, in der Luft und an Land eingesetzt. Zu ihrem Auftrag gehört unter anderem der Kampf gegen den internationalen Terrorismus und die Teilnahme an bewaffneten Evakuierungsoperationen. Aber auch der Schutz von eigenen Schiffen und Marineanlagen im In- und Ausland sowie Einsätze zur Rettung deutscher Staatsangehöriger sind Aufgaben der Kampfschwimmer.

Foto: ©Bundeswehr/Andrea Bienert

UNTERSTÜTZUNGSGESCHWADER

Im Unterstützungsgeschwader sind die Versorgungseinheiten der Einsatzflottille 1 zusammengefasst. Es besteht aus fünf Tendern der „Elbe"-Klasse. Die nach Handelsschiffstandard gebauten „Allzweckwaffen" versorgen Einheiten in See mit allem, was gebraucht wird: Kraftstoff, Wasser, Proviant und mehr. Und sogar ein Flugdeck für Hubschrauber ist an Bord, so dass die Tender auch als Führungsplattform für multinationale Bootsverbände mit den unterschiedlichsten Aufgaben betraut werden können.

AUSBILDUNG

All diese Einheiten benötigen qualifizierte Ausbildung. Daher sind auch die Marineoffiziersschule in Flensburg/Mürwik (MSM), die Marineunteroffiziersschule(MUS) in Plön sowie das Einsatzausbildungszentrum Schadenabwehr (EAZSM) fester Bestandteil der Marine in Schleswig-Holstein. Das Schifffahrtmedizinische Institut der Marine (SchiffMedInstM) ist die zentrale fachliche Einrichtung für alle Sanitätsoffiziere der deutschen Seestreitkräfte. Die Marineoffiziersschule, die „Alma Mater" von Offizieren und Offiziersanwärtern, liegt direkt an der Flensburger Förde, im „Roten Schloss am Meer". Kadetten erhalten hier ihre militärische Grundausbildung, aber auch Vorgesetztenausbildung, Nautik, Seemannschaft und Recht gehören zu den traditionellen Lehrbereichen, die mit modernen Lehrmethoden vermittelt werden. Ergänzt wird das Angebot der MSM durch Offiziers- und Fachlehrgänge bis hin zur spezialisierten Ausbildung der Flotte.

Foto: ©Bundeswehr/Björn Wilke

Maate und Bootsmänner erhalten in Plön ihren letzten Schliff: Das Motto „train the trainer" steht im Mittelpunkt aller Lehrgänge. Die theoretische und praktische Qualifizierung zum militärischen Vorgesetzten ist das Ziel der Ausbildung. Die für die Schulung zuständige Lehrgruppe A der MUS bietet zudem Sonderlehrgänge wie Handlungstraining für Bootsmänner (und –Frauen) an.

Aber nicht nur der „Kampf" mit Regeln und Vorschriften will trainiert sein, auch der Kampf mit den

bundeswehr.de/marine

Dank an Fregattenkapitän Tim Gabrys, Pressestelle Einsatzflottille 1

Foto: ©Bundeswehr/Steve Back

Elementen gehört in der Ausbildung der angehenden Marinesoldatinnen und –Soldaten dazu. Im Einsatzausbildungszentrum Schadenabwehr Marine (EAZSM) in Neustadt/Holstein wird das Bekämpfen von Wassereinbrüchen und Feuer an Bord intensiv geschult. Dazu liegt vor der Tür die ehemalige Fregatte „Köln", um unter realistischen Bedingungen zu lernen, den eigenen Fähigkeiten zu vertrauen und die Angst einzeln oder im Team zu beherrschen.

Seine Kompetenz in Sachen Schifffahrtsmedizin stellt das Schifffahrtmedizinische Institut in erster Linie der Flotte zur Verfügung. Die Tauchmediziner arbeiten darüber hinaus für die gesamte Bundeswehr. Das Institut befindet sich gemeinsam mit Dienststellen des Zentralen Sanitätsdienstes der Bundeswehr in Kronshagen bei Kiel. Die Forschungs- und Ausbildungsschwerpunkte liegen in der maritimen, sowie der Tauch- und Überdruckmedizin. Daraus resultiert eine intensive Zusammenarbeit sowohl mit militärischen als auch zivilen Einrichtungen im In- und Ausland.

NATO KOMPETENZZENTRUM

Im Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters bündelt die Marine ihre Expertise für Einsätze im küstennahen Bereich. Das Kompetenzzentrum genießt international hohes Ansehen.

Das Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters („Kompetenzzentrum für die Operationsführung in Randmeeren") ist eine „Ideenschmiede" der NATO. Kernauftrag des COE CSW ist es, neue operative Ansätze zu entwickeln, bestehende Konzepte schnell und flexibel anzupassen und im engen Verbund mit Forschung, Entwicklung und Industrie Impulse für neue Technologien und Systeme zu geben. Darüber hinaus hat das COE CSW mit der Konzeption und Ausrichtung zahlreicher internationaler Konferenzen und Veranstaltungen zur maritimen Sicherheit ein herausragendes Ansehen erworben. Synergetisch arbeitet die Einsatzflottille 1 mit dem COE CSW am Marinestützpunkt in Kiel zusammen. Zur „Crew" des COE CSW in Kiel gehören unter anderem auch ausländische Offiziere beispielsweise aus Estland, Litauen, Italien, den Niederlanden und den USA.

UND SONST?

Schauen Sie doch einmal beim Truppenbesuchszentrum der Marine am Tirpitzhafen in Kiel vorbei. Hier besteht für beruflich Interessierte die Chance, die Seestreitkräfte persönlich zu erleben, sei es bei einem dreitätigen Truppenbesuch „Marine Live", über die Teilnahme an Themenwochen oder auch bei einem gezielten mehrwöchigen Praktikum. Zielgerichtet informiert das Zentrum über die Berufswege in der Marine, aber auch den Beförderungsdienst der Bundeswehr. Und dass nicht von ungefähr, stellt doch die Marine – immer noch – mehr als 6.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze für Menschen in Schleswig-Holstein.

hypion hy

Eine Unternehmung für die grüne Wasserstoffwirtschaft

/ Beziehungen.
/ Lösungen.
/ Projekte.
/ Wertschöpfung.

hypion.eu

Atelier Schümann stellt fest:

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

Haben wir ...

FOTO: SWEASY_ADOBESTOCK

... denn wir lieben Erfolge. Als mittelständische Agentur begegnen wir den gestellten Aufgaben mit kreativer Neugier und professioneller Gelassenheit. Wir verhelfen Ihrer Unternehmensdarstellung zu einem neuen Erscheinungsbild und präsentieren Ihr Unternehmen auf Papier und im Netz. Und weil Ihre Erfolge dann auch unsere Erfolge sind, haben wir viel Spaß an dem, was wir tun. Vielleicht auch für Sie.

Atelier Schümann – der Blankeneser Unternehmensausstatter.

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

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

#echteAussichten

Aus Windenergie produziert Schleswig-Holstein Wasserstoff für CO_2-freie Mobilität.

Mehr unter **der-echte-norden.info**

SH

Schleswig-Holstein
Der echte Norden