



Die größte Luxusyacht der Welt – die „Eclipse“.

Sicherheitstechnik für Luxusyachten

Auf Luxusyachten wird das Thema „Sicherheit“ besonders groß geschrieben. In vielen dieser edlen Schiffe kommen hochwertige patentierte Schließzylinder von CES zum Einsatz. Allein 150 Zylinder auf der „Eclipse“, der mit 170 m Länge größten Luxusyacht der Welt. Zu diesem Thema konnte der Security Point drei Experten für ein Gespräch gewinnen: Klaus-Peter Boock, Prokurist des Unternehmens Union Sicherheitstechnik / Eisen-Jäger Kiel GmbH, Marc Oliver Koch, Geschäftsführer Radio Koch Marine Elektronik GmbH, beide ausgewiesene Experten für die Ausstattung von Yachten und Kreuzfahrtschiffen mit Sicherheitstechnik sowie Eckhart Leptien, Geschäftsführer CES-Gruppe.

Wie und wo lassen Sie sich in den Komplex Yachten-Zutrittskontrolle einordnen?

Marc Oliver Koch: Wir planen und installieren maritime Sicherheitsanlagen, mit dem Schwerpunkt auf Mediensteuerungen und digitaler Videotechnik, sowie Satelliten Kommunikations-Systeme und IT-Netzwerke.

Klaus-Peter Boock: Unsere Firmen liefern und installieren auf modernen Schiffen alles, was unter den Aspekt Sicherheitstechnik fällt. Dazu gehören Schließanlagen, die gesamte „Sensorik“, wie zum Beispiel Trittsensoren, CCTV-Kameras inklusive Spezialvarianten wie der große Bereich der Zutrittskontrolle. Eisen-Jäger ist ein klassischer Dienstleister. Durch die Lage in Kiel war die Schiffsausstattung schon immer ein wichtiger Unternehmensbereich. Wir installieren aktuelle Sicherheitstechnik auf Kreuzfahrtschiffen, auf Flusskreuzfahrern und seit zehn, zwölf Jahren auf Superyachten. CES ist hier unser Systemlieferant für elektronische und mechanische Schließanlagen.

Eckhart Leptien: Zudem stellt CES mechanische und elektronische Schließanlagen her, die auf die besonderen Anforderungen beim Einsatz auf Schiffen und

Yachten abgestimmt sind und sich seit vielen Jahren im alltäglichen Einsatz bewähren.

Wie groß ist aus Ihrer Sicht der Markt für die Yachten?

Eckhart Leptien: Zu den Superyachten gab es kürzlich eine Studie. Bei Yachten größer als 50 m gibt es einen jährlichen Bedarf von 30 bis 40 - weltweit.

Welchen Anforderungen werden bei Yachten und Kreuzfahrtschiffen an das Zutrittskontrollsystem gestellt?

Klaus-Peter Boock: Das sind zwei völlig getrennte Welten. Bei Yachten setzen wir Transponder- oder Kartensysteme ein, mit zusätzlichen Zahlencodes oder Biometrie, die zum Einsatz kommen, wenn das Schiff im Hafen liegt. So wird verhindert, dass Unbefugte an Bord gelangen können, selbst wenn der Transponder oder die Karte entwendet oder verloren gehen würde. Das ist mittlerweile fast Standard. Bei den Kreuzfahrtschiffen ist es völlig anders. Wir haben gerade einen Flusskreuzfahrer ausgerüstet. Da gibt es eine „Gatewaycontrol“. Dafür bekommt der Gast eine Karte mit einem EAN-Code. Beim Einlesen poppt dann sofort

das Gesicht des Gastes auf dem Bildschirm auf und die Person kann mit dem Bild verglichen werden.

Welche besonderen Anforderungen werden an die Zylinder gestellt?

Eckhart Leptien: Die Schließzylinder müssen einerseits besondere technischen Anforderungen des Einsatzes auf hoher See erfüllen. So macht zum Beispiel eine spezielle Oberflächenveredelung CES-Zylinder seewasserbeständig. Andererseits werden aber insbesondere bei Luxusyachten hohe Ansprüche an ein individuelles und luxuriöses Design gestellt.

Eine weitere Besonderheit, die bei Schließanlagen auf Schiffen zu beachten ist: bei mechatronischen Zylindern müssen bei einem Stromausfall alle Türen in beide Richtungen begehbar sein. Hier liefern wir Produkte, die ruhestromgesteuert sind.

Marc Oliver Koch: Es gibt außerdem eine Vielzahl von Systemabhängigkeiten. Nehmen wir zum Beispiel die Schließanlage und deren Zusammenspiel mit der Brandmeldeanlage. Im Brandfall muss geregelt sein, wie sich die Türen verhalten. Fluchrichtungen müssen eingehalten werden, eventuell müssen Türen, die normalerweise nicht begehbar sind, bei einem Feueralarm geöffnet werden.

Gibt es gesetzliche oder versicherungstechnische Anforderungen an die Sicherheitstechnik, die Sie beachten müssen?

Klaus-Peter Boock: Es gibt Anforderungen gemäß ISPS Code, basierend auf SOLAS (Safety Of Life At Sea). Das sind Mindestanforderungen, nach denen sich praktisch jede Werft und jeder Ausstatter richtet. In dieser internationalen Norm wird definiert, dass zum Beispiel der Hilfsdieselraum, der Maschinenkontrollraum sowie die Brücke zusätzlich gesichert sein sollen. Dabei sind diese Räume nicht nur mit einem Schlüssel begehbar, sondern es kommt zusätzlich ein Transponder mit einem Zahlencode oder ähnlichem zum Einsatz.

Das gilt auch für Yachtbereiche, wenn Klasse-Anforderungen bestehen. Hier ist es aber zusätzlich noch die Entscheidung des Eigners, in Abhängigkeit des Fahrtgebietes und des persönlichen Sicherheitsbedürfnisses zusätzliche Anforderungen zu definieren. Ansonsten müssen die grundsätzlich notwendigen Hafenstandards erfüllt werden, damit das Schiff überhaupt anlegen darf.

Welche Rolle spielt die „Leitstandtechnik“?

Marc Oliver Koch: Es ist eine Hauptanforderung, dass man ein System im Hintergrund hat, von dem aus man das gesamte Schließsystem quasi visualisieren kann. Damit ist eine intuitive Bedienung auch komplexerer Systeme möglich. Wir setzen diese Technik auf Yachten sowie in der Berufsschiffahrt ein.

Was passiert, wenn das Zutrittskontrollsystem einer Yacht oder eines Kreuzfahrtschiffes ausfällt und administriert/repariert werden muss?

Marc Oliver Koch: Bei den Schiffen sind die Zutrittskontrollsysteme in der Regel netzwerkbasierend ausgelegt. Heutzutage stehen auf den Schiffen breitbandige Internetanbindungen via Satellit zur Verfügung. Über diesen Weg können wir auch – über „Remote Access“ – aus der Ferne die Systeme administrieren um beispielsweise eine Fehleranalyse durchführen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit der Crew und muss via Pinfreigabe durch die Besatzung autorisiert werden. Viele Probleme können bereits auf diese Weise gelöst werden.

Klaus-Peter Boock: Ansonsten fliegen wir im Bedarfsfall rund um die Welt. Wir sind im Support mehr im Hardwarebereich unterwegs, Herr Koch im elektronischen Bereich.

Die Kardinalfrage: Wodurch unterscheiden Sie sich von Ihren Wettbewerbern?

Klaus-Peter Boock: Es ist die Summe an Erfahrungen und Know-How. Ich glaube, dass wir besser sind, weil wir zum einen schon eine Menge Objekte abgewickelt, viele Kreuzfahrtschiffe und Luxusyachten gesichert haben. Zum anderen sind wir in der Lage, Dinge zusammen zu bringen. Zum Beispiel Mechanik und Elektronik. Durch die Kooperation mit Marc Oliver Koch und unserem Systemlieferanten CES sind wir in der Lage, wesentlich weiter zu denken und tiefer einzusteigen.

Marc Oliver Koch: Wir setzen ebenfalls auf diese Symbiose und ergänzen uns hervorragend. Wir sind im Elektronikbereich sehr stark aufgestellt und haben das Gespür für den richtigen Mittelweg zwischen innovativer Technik und Zuverlässigkeit entwickelt. Eine umfassende Sicherheitslösung besteht allerdings nicht nur aus elektronischen Komponenten. Union-Sicherheitstechnik/Eisen-Jäger komplettiert alles, was mechanische Schließlösungen betrifft. Denn nicht jede Tür auf so einem Schiff ist elektronisch gesichert. Gemeinsam mit CES haben wir bisher alle Anforderungen erfüllen können – und die sind manchmal im Yachtbereich sehr speziell...