

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Maritimer Standort Rostock

SEEKANALVERTIEFUNG Die Lotsen in Rostock begleiten künftig Schiffe bis zu 15 Meter Tiefgang in den Hafen ■ **SEITE 4**

INTERVIEW Die Chefs von Rostock Port Gernot Tesch und Jens A. Scharner über Umbruch und Transformation ■ **SEITE 10**

ANZEIGE

 **OWN THE FLOW**
AQUAMETRO

**GreenBLEND -
ONBOARD FUEL
BLENDING and
CHANGE-OVER
SYSTEM**



Visit us at SMM
Booth A1.333



Blending alternative fuels and conventional fuels is a cost-efficient and easy way to reduce CO₂ emissions. With Aquametro's

GreenBLEND you can blend two different kinds of liquid fuels while the vessel is in operation.

GreenBLEND is also the ideal solution for fast and safe automatic fuel change-over processes. It can be integrated into an existing fuel system with low technical effort and is fully type-approved by DNV.

www.aquametro-oil-marine.com



Praktizierte Arbeitsteilung im Überseehafen
Rostock: Schiffs- und Kaibetrieb greifen professionell ineinander

Foto: Arndt

Damit alles ineinandergreift

Maritimer Standort Rostock bleibt bärenstarker Jobmotor – Gelebte Arbeitsteilung

Seehafen und Arbeitsteilung. Das gehört zusammen, ganz gleich, wo er sich befindet.

Auch der maritime Standort Rostock wird geprägt durch das enge Zusammenspiel der unterschiedlichen Partner aus dem Kreis der maritimen Wirtschaft.

Vor wenigen Jahren hatte Rostock Port untersuchen lassen, welche Beschäftigungswirkung nur vom Seehafen

ausgeht. Damals kamen die Experten auf rund 20.000 Arbeitnehmer. Zudem wurde eine Wertschöpfung von über 1,6 Milliarden Euro errechnet. Rostock ist für das Küstenbundesland Mecklenburg-Vorpommern so etwas wie ein bärenstarker Wirtschaftsmotor. Und neue Aufgaben warten darauf, angepackt zu werden. So wird der Überseehafen zu einem modernen

Energiehafen weiterentwickelt. Die Offshore-Industrie wird vor Ort eine große Rolle spielen, ebenso die Marine, die seit dem Sommer 2022 an der Warnow über ein zweites Marinearsenal verfügt. Auf der diesjährigen Hanse Sail werden die Stärken des maritimen Clusters an der Warnow wieder für alle sichtbar und greifbar sein. Und das ist gut so. ■ **EHA**

Marinearsenal stärkt das Maritime Cluster

Technischer Großbetrieb für Deutsche Marine und Nato-Partner wichtig - Rostock bekennt sich zur Flotte

„Das Marinearsenal (Mars/Marinearsenal) hat den Auftrag, die Einsatzbereitschaft der Deutschen Marine sicherzustellen. Der Zuständigkeitsbereich umfasst neben Schiffen und Booten auch die Landanlagen und landgebundenen Einheiten der Marine wie Marineschulen, Funksendestationen, Munitionsdeposits etc.“

So nüchtern liest sich die offizielle Funktionsbeschreibung für ein zentrales Modul der Bundeswehr-Infrastruktur in einer Eintragung auf einer offiziellen Bundeswehr-Homepage.

Zwei Arsenalbetriebe hat die Deutsche Marine heute: Das eine befindet sich in Wilhelmshaven, zugleich der mit Abstand größte Stützpunkt der Flotte. Die zweite Anlage ist in Rostock anzutreffen. Bis 2015 hatte es noch einen Arsenalbetrieb in Kiel gegeben, der dann geschlossen wurde, weil er für überflüssig gehalten hatte.

Dass die Marine wieder zwei solche zentralen „Flotten-Werkstätten“ verfügbar hat, ist aus Sicht der Marine durchaus ein historischer Glücksfall. Die Schließung des Kieler Arsenalbetriebs erfolgte seinerzeit sehr zum Unbehagen der Flotte, die aufgrund von operativen Erwägungen schon immer eine maritime Wartungsstation sowohl an der Nordsee als auch im Ostseebereich für wünschenswert hielt.

Der Zusammenbruch der MV Werften in Mecklenburg-Vorpommern (MV) im Januar 2022 und der russische Überfall auf die Ukraine nur einen Monat später (24. Februar 2022, d. Red.) leiteten indes einen Prozess ein, den in dieser Form Monate zuvor keiner in Deutschland für möglich gehalten hätte. So führte der Versuch Russlands, territoriale Anpassungen mitten in Europa mit Waffengewalt herbeizuführen und damit die mühsam austarierte europäische Nachkriegs- und Friedensordnung brutal auszuhebeln, sehr schnell zu der Überzeugung, dass das, was dem Schwarzes-Meer-Anrainer Ukraine widerfahren war, sich durchaus auch in der Ostsee wiederholen könnte.

Schnell wurde auch in der Bundesregierung klar, die erst im Dezember 2021 an den



Foto: Bundeswehr

„Dicker Pott“ zu Besuch: der EGV „Bonn“ kam im Februar wegen eines technischen Defekts ins Rostocker Arsenal

Start gegangen war, dass für den Ostseebereich unbedingt klare Sicherheitsfakten zu schaffen waren. Dazu gehört in der Folge auch eine starke Präsenz von Marinestreitkräften aus dem Nato-Verteidigungsbündnis.

In der historischen Rückschau erscheint die Gründung eines zweiten Arsenalbetriebs für die Deutsche Marine in der Ostsee wie ein in Ruhe vorbereiteter „Geheimplan“. Doch das Gegenteil ist der Fall. Tatsache ist auch, dass an den entscheidenden Stellen, sowohl bei der Marine, aber auch in der Landes- und Bundespolitik, aber auch in der Hafen- und Werftstadt Rostock, schnell erkannt wurde,

welch großartige historische Chance sich mit dem ehemaligen, durch den MV-Werften-Kollaps nun verfügbaren Großwerft-Standort Rostock für die Bundeswehr als Ganzes bot.

Begünstigend dürfte dabei auch gewirkt haben, dass man sich in Rostock schon sehr früh nach der deutschen Wiedervereinigung des besonderen Wertes der Anwesenheit der Bundeswehr im Allgemeinen und der Teilstreitkraft Marine im Besonderen bewusst war und weiterhin ist.

In der Hansestadt Rostock ist man sich des besonderen Wertes der Anwesenheit der Teilstreitkraft Marine sehr bewusst

Zum Rostocker Marine-Ensemble gehört der in den zurückliegenden rund 30 Jahren systematisch modernisierte und ausgebaute Marinestützpunkt „Hohe Düne“ in Warnemünde ebenso wie der sehr zentral gelegene Kasernenkomplex „Hanse Kaserne“. Hier befindet sich seit 2012 das Marinekommando Rostock, in das kräftig investiert wurde. Die Hansestadt Rostock ist stolz auf „ihre Marine“, die überdies eine starke Säule und damit ein verlässlicher Partner bei der Durchführung des maritimen Großevents „Hanse Sail“ ist.

Das „Marinearsenal Warnowwerft“, wie jetzt der Schriftzug am gigantischen, blau lackierten Portalkran ausweist, wird nicht nur für die Deutsche Marine von größtem Nutzen sein. Auch für die Seestreitkräfte aus dem Nato-Bündniskreis soll der schiffstechnische Großbetrieb im Bedarfsfall in Anspruch genommen werden können. Man könnte also vom potenziellen „Drittgeschäft“ sprechen. Das alles mit dem Ziel, gerade im Ostseebereich eine permanente, hohe Einsatzbereitschaft der Seestreitkräfte vorzuhalten.

Dass das keinesfalls „graue Theorie“ ist, konnte das Marinearsenal in Rostock zu Jahresbeginn eindrucksvoll unter

Beweis stellen, als der Einsatzgruppenversorger „Bonn“ (A 1413) aufgrund akuter technischer Probleme im Antriebsbereich kurzfristig aus einem wichtigen Nato-Einsatzverband herausgezogen werden musste, damit der Schaden in Rostock behoben werden konnte. Die Aktion wurde ein voller Erfolg. Bereits nach wenigen Tagen konnte das Schiff, das mit seinen beiden Schwesterschiffen „Berlin“ (A 1411) und „Frankfurt am Main“ (A 1412) zu den mit Abstand größten Einheiten der Flotte gehört, wieder ausgedockt werden, so dass es wieder Teil des Nato-Verbandes werden konnte.

Doch nicht nur diese Arbeiten wurden in der kurzen Zeit des Bestehens des Arsenal erfolgreich ausgeführt. Die Rostocker Einrichtung wird für technische Unterstützungsprozesse beim Bau neuer Schiffe für die Deutsche Marine mit genutzt. So konnte man in den vergangenen Wochen vor Ort den Kasako für einen der beiden neuen Marinetanker ebenso sehen wie die neue, in der Endausrüstung befindliche Korvette „Erfurt“ (F 262) des 2. Bauloses der Klasse K 130.

In Rostock ist man davon überzeugt, dass die Anwesenheit des neuen Arsenalbetriebes in Zukunft noch viele weitere Möglichkeiten bieten wird, um im Wortsinne „anzudocken“.

■ EHA

Für Seumschlagplätze gilt eine leistungsfähige Anbindung ans Schienennetz neben einer gut ausgebauten Hafeninfrastuktur als wesentliche Voraussetzung, um im Wettbewerb mit anderen Standorten bestehen zu können. Der Überseehafen Rostock verfügt über eine exzellente schienegebundene Hinterland-Anbindung. So ist dem Hafen ein Rangierbahnhof mit etwa 180 Kilometern Gleislänge unmittelbar vorgelagert. Auf dem Hafengelände ermöglichen 54 Kilometer Gleise den Gütertransport via Schiene bis an die Kaianlagen heran.

Hinzu kommt ein rund 80.000 Quadratmeter großes Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV). Über die fünf ganzzuglangen Gleise wurden 2023 rund 115.000 intermodale Ladeeinheiten abgefertigt. Der Anschluss ans Schienennetz ermöglicht es zudem der schwedischen Stena Line, auf der Route Rostock - Trelleborg auf ihren Eisenbahnfähren „Skane“ und „Mecklenburg-Vorpommern“ konventionelle Güterwaggons über die Ostsee zu transportieren. Im ersten Halbjahr 2024 waren es 10.000 Waggons, rund 3570 weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Der deutliche Rückgang bei den Waggons binnen eines Jahres um gut ein Drittel sowie auch ein Minus von zehn Prozent auf rund 54.000 Ladeeinheiten zur Halbzeit 2024 auf dem KV-Terminal veranschaulichen



Wöchentlich werden auf dem Rostocker KV-Terminal 43 Züge abgefertigt

Foto: Thomas Schwanndt

Schwache Wirtschaft bremst Bahntransporte

Sanierung und Ausbau des Gleisnetzes im Rostocker Überseehafen für mehr intermodale Verkehre

lichen aber auch, wie sehr die Güterverkehre auf dem Gleis abhängig sind vom reibungslosen Funktionieren der Bahninfrastruktur. So nennt denn auch Mikko Juulich, Trade Director und Geschäftsführer der Stena Line GmbH, „eine vierwöchige Trassenschließung im Hinterland“ als Grund für die deutlich verringerte Zahl an per Schiff transportierten Waggons. In der Zeit der Sperrung

seien die Güterzüge umgeroutet worden.

Der große Sanierungsbedarf von Bahntrassen in Deutschland wird in den nächsten Jahren ein „Störfaktor“ mit vielen Baustellen und Streckensperrungen bleiben. Bis 2030 sollen nach Angaben der Deutschen Bahn bundesweit pro Jahr 750 Kilometer Gleisstrecke generalsaniert werden. In Rostock ist der Bahnkonzern

aktuell dabei, den hafennahen Rangierbahnhof bis 2030 komplett zu sanieren und investiert dafür mehr als 300 Millionen Euro. Laut Gernot Tesch, Geschäftsführer von Rostock Port, soll die erste Sanierungsstufe 2025 abgeschlossen sein. Der Hafenmanager sieht neben den Baumaßnahmen im Schienennetz auch „das schwierige wirtschaftliche Umfeld und gestiegene Energie- und Trassenpreise“ ursächlich für den rückläufigen Umschlag auf dem KV-Terminal. Sein Verweis, dass die verbesserte Verfügbarkeit von Lkw-Fahrern aufgrund eines insgesamt geringeren Ladungsaufkommens ebenso ins Gewicht fällt, deuten auf einen unvermindert scharfen Wettbewerb zwischen Bahn und Straße hin. „Mittel- und langfristig sehen wir aber einen wachsenden Bedarf an Intermodallösungen und werden die Kapazitäten im Hafen entsprechend weiter ausbauen“, so Tesch.

Abgeschlossen wurden derweil die Planungen von Rostock Port, das Areal des KV-Terminals so weit auszubauen, dass künftig pro Jahr bis zu 180.000 Ladeeinheiten umgeschlagen werden können. Die fünf Gleise, über denen zwei Portalkrane die Schnittstelle zwischen Schiene und rollender Ladung bilden, sollen von je 600 Meter auf 680 Meter verlängert werden. Als Zeitfenster für das Vorhaben gibt Rostock Port die Jahre 2024 und 2025 an. ■ schw

ANZEIGE

EUROPORTS

Bringing essential goods to the world. Together.



Handling

www.euroports.com



Logistics



Storage



Transport

VAS

www.euroports.de

Größere Schiffe auf engerem Raum

Vertiefung des Rostocker Seekanals auf 16,5 Meter
verändert auch die Arbeit der Lotsen



Die nautische Erreichbarkeit des Überseehafens Rostock verändert sich. Kürzlich wurde die Vertiefung des Rostocker Seekanals von 14,5 Meter auf 16,5 Meter abgeschlossen. Die Baggerarbeiten waren im November 2022 gestartet worden. Damit ist der Seekanal jetzt für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 15 Metern

Mit der Ausbaggerung des Seekanals auf 16,5 Meter schließt Rostock auf den in Ostseehäfen für Schiffe maximalen Tiefgang von 15 Metern auf

befahrbar. Frachter, Fähr- und RoRo-Schiffe sowie Tanker und Kreuzfahrtschiffe steuern regelmäßig den größten Universalhafen an der deutschen Ostseeküste über den 7,6 Seemeilen langen Seeweg an. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres gab es im Überseehafen insgesamt 3697 Schiffsanläufe.

Die Passage des viel befahrenen Wasserweges erfordert ortsspezifische nautische Kenntnisse. Über diese verfügen die aktuell 31 Lotsen der Lotsenbrüderschaft Wismar-Rostock-Stralsund. Die erfahrenen Nautiker stehen den Kapitänen der ein- und auslaufenden Schiffen beratend zur Seite, um eine

ANZEIGE

Out now: New Leadership training for managers!

HORIZONS
MARITIME SERVICES

Our experience – your success!

Worldwide available:

- Leadership and safety management training and coaching
- Onboard navigation assessments
- Assessment of nautical competence of Masters and Officers
- Safety management and crisis management consultancy for shipping companies

HORIZONS – MARITIME SERVICES

Hermannstraße 15, D-18106 Rostock

Tel. +49 (0) 381 3756985 / +49 (0) 171 9600806

mail: b.mueller@explore-horizons.de • www.explore-horizons.de



Foto: Eckhard Arndt

ders zu beachten. Hatte die Kanalsohle auf 14,5 Metern Tiefe bisher eine Breite von 120 Metern, so sind es bei den 16,5 Metern lediglich noch 100 Meter. „Das heißt, wir manövrieren mit größeren Schiffen auf engerem Raum.“

Das wirke sich konkret auf die Arbeit der Lotsen aus, sagt der Lotsenältermann. „Bisher waren bei Tankern vier Schlepper an der Revierfahrt beteiligt, bei Getreide-Bulkern waren es drei“, so Krüger. „Bei den künftig größeren Einheiten werden es generell vier Schlepper sein, wobei diese jeweils auch über einen stärkeren Pfahlzug verfügen müssen.“ Auch wenn pro Schiff dann mehr Ladung transportiert werden kann, mit weniger Anläufen rechnen die Lotsen nicht. Der Rostocker Überseehafen schöpfe mit 15 Metern Tiefgang den Maximalwert im Ostseeraum aus und gewinne dadurch an Attraktivität, ist Krüger überzeugt. Die Ladekapazitäten können besser ausgelastet werden. Vor dem Anlauf in Rostock gehören Leichtern in anderen Häfen beziehungsweise weniger Zuladung vor Ort bisher zum Hafenalldag.

Bis jedoch vollbeladene Baltmax-Tanker und -Bulker den Seekanal passieren, wird noch einige Zeit verstreichen. Erst wenn die Liegeplätze im Überseehafen an den neuen Tiefgang angepasst worden sind, können die wirtschaftlichen und logistischen Vorteile der jetzt abgeschlossenen Seekanal-Vertiefung zum Tragen kommen.

Unabhängig davon hält jeder Tag für Lotsenältermann Andreas Krüger und seine Kollegen spezifische Herausforderungen parat. Von den Lotsenstationen in Warnemünde und in den anderen Revieren zwischen Wismar und Stralsund fahren die Lotsen rund um die Uhr zu den Schiffen. Bei fast jedem Wind und Wetter sind die Nautiker im Einsatz und tragen mit ihrer maritimen Dienstleistung zu einem reibungslosen Hafenbetrieb bei. Doch dem Wirken jedes einzelnen Lotsen sind altersbedingt Grenzen gesetzt, betont Krüger. „Vorgeschrieben ist, dass Lotsen in dem Monat, in dem sie das 65. Lebensjahr

sichere Revierfahrt zu gewährleisten. In Rostock unterliegen alle Tanker sowie Schiffe ab 100 Metern Länge beziehungsweise 15 Metern Breite oder mit Tiefgang von mehr als 7,5 Metern der Lotsenpflicht.

Auf die Möglichkeit, dass in Zukunft größere Frachter als bisher im Rostocker Revier unterwegs sind, stellen sich die Lotsen bereits seit längerem ein. „Wie sich zum Beispiel ein beladener 100.000-Tonnen-Tanker bei verschiedenen Strömungs- und Windverhältnissen im Seekanal verhält, haben wir bereits in der Planungsphase der Vertiefung am Simulator durchprobiert“, erklärt Lotsenältermann Andreas Krüger. Bei der neuen Tiefe ist eine wesentliche geo-maritime Veränderung beson-

15

Meter Tiefgang ist der Maximalwert in Ostseehäfen

100

Meter breit wird die Kanalsohle nach der Vertiefung sein

3697

Schiffsanläufe gab es im ersten Halbjahr im Überseehafen Rostock

vollenden, aus dem Dienst ausscheiden müssen.“ In den zurückliegenden sieben Jahren ergab sich aus der Altersstruktur in der Lotsenbrüderschaft Wismar-Rostock-Stralsund kein Bedarf an Neueinstellungen.

Das ändert sich zwangsläufig, und daher wird vorgesorgt. Bis Ende Juli dieses Jahres absolvierten zwei Aspiranten ihre Lotsenausbildung im Team an der ostdeutschen Küste. Ab 1. September 2024 beginnen vier weitere Kandidaten die Ausbildung. Es zeichnet sich allerdings ab: Perspektivisch schwindet die Zahl der Bewerber mit Kapitänspatent aus der aktiven Seefahrt. Krüger begrüßt es deshalb, dass ab dem kommenden Wintersemester an der Hochschule Wismar im Bereich Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik in Warnemünde zum ersten Mal der Master-Studiengang Seelotswesen startet. Der neue Ausbildungsweg ermöglicht es, auch ohne Kapitänspatent in den Lotsendienst übernommen zu werden. ■ schw

ANZEIGE

Kloska Group

EVERYTHING A SHIP NEEDS

SYSTEMLIEFERANT & SERVICEPARTNER
für Schifffahrt und Werften, On-/Offshore,
Industrie, Baugewerbe und Handwerk

WEITERE INFOS

WWW.KLOSKA.COM

BESUCHEN SIE UNS!

IMPA LONDON 2024
Maritime Procurement Event

SMM

Die staatliche Ausbildung von nautischem und technischem Nachwuchs in Rostock reicht bis in das Jahr 1846 zurück. Im Herbst jenes Jahres nahm im nahen Wustrow auf dem Fischland die erste „Großherzogliche Navigationsschule“ in Mecklenburg den Schulbetrieb auf. Mit 19 Schülern. Seefahrendes Fachpersonal war damals wie heute in der Küstenregion gefragt. Der Handelsaustausch über den Seeweg und damit verbundene andere maritime Bereiche, vom Hafenbetrieb über den Lotsendienst bis hin zur Seenotrettung, gewannen im Zuge der Industrialisierung und wachsender Warenproduktion stetig an gesellschaftlicher Relevanz. Durch die geschichtlichen Stürme und Katastrophen der zurückliegenden zwei Jahrhunderte hindurch ist die Schulung von Seefahrern eine Konstante in der beruflichen und wissenschaftlichen Ausbildungslandschaft am Standort Rostock geblieben.

„Nautiker und Techniker werden von den Reedereien weiterhin stark nachgefragt“, sagt Prof. Jürgen Siegl, Leiter des in Warnemünde ansässigen Bereiches Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik (SAL) an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Hochschule Wismar. Wie zum Beleg führt er an, dass alle Absolventen problemlos einen Job in der Schifffahrt finden würden. 50 Bachelor-Studenten im Fach Nautik, zehn in der Schiffsbetriebstechnik und vier in der Schiffselektronik zählt in der Regel ein Studienjahrgang. Insgesamt seien durchschnittlich rund 500 Studenten im Bereich SAL eingetragen. Sie kommen aus ganz Deutschland sowie aus Österreich und der Schweiz. Aber auch aus Indonesien. Diese Studenten absolvieren in ihrer Heimat ein duales Studium im Rahmen einer Kooperation der Hochschule Wismar mit zwei indonesi-



Im Maschinenlabor des AFZ Rostock lernen angehende Schiffsmechaniker die Antriebstechnik praxisnah kennen

Nautischer und technischer Nachwuchs stark nachgefragt

Traditionelle seemännische Ausbildung in Rostock passt sich dem stetigen Wandel an

schen maritimen Bildungseinrichtungen.

Zur Spezifik maritimer Berufskarrieren gehört, dass die Verweildauer in der aktiven Seefahrt von qualifizierten Schiffsoffizieren im Durchschnitt nur fünf Jahre beträgt. „Wenn die Absolventen die 24 Monate für das Kapitänspatent ausgefahren haben, dann rü-

cken häufig Familienplanung und andere Jobs in den Vordergrund, entweder ganz und gar an Land oder mit geregelten kurzen Fahrzeiten zum Beispiel in der Fährschifffahrt oder im Lotsendienst“, weiß Prof. Siegl unter anderem aus fundierten Befragungen von ehemaligen Studenten, die der Bereich SAL regelmäßig durchführt. Die

Erkenntnisse daraus dienen dazu, „das Ausbildungsportfolio stetig anzupassen“.

So gehört etwa zum Bachelor-Studiengang Schiffsbetriebstechnik auch die Studienrichtung Maritimes Ingenieurwesen. Diese stellt auf das landseitige Umfeld der Schifffahrt ab. Absolventen finden ihre künftige berufliche Betätigung unter anderem in der maritimen und Zulieferindustrie, in Unternehmen, die mit Dienstleistungen rund um die Seefahrt befasst sind, oder im Flottenmanagement.

Ebenso stellt der technologische Fortschritt die maritime Ausbildung vor immer neue Herausforderungen. „Viel deutet darauf hin, dass es in bestimmten Bereichen der Schifffahrt den autonomen Fahrbetrieb geben wird“, blickt Prof. Siegl voraus. „Auch wenn dies nicht gleich morgen

ANZEIGE



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

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

www.maritimes-cluster.de | mv@maritimes-cluster.de (Geschäftsstelle Mecklenburg-Vorpommern)

maritimes cluster
norddeutschland

der Fall sein wird, richten wir uns darauf ein. Denn exzellente nautische Kenntnisse sind weiterhin unabdingbar, auch wenn Schiffe künftig von Land aus durch die See gesteuert werden.“ Wissen, das auch für den Lotsendienst absolut vorausgesetzt ist. Da es hier absehbar nicht mehr genügend Bewerber aus der Praxis geben wird, startet im kommenden Wintersemester zum ersten Mal der neu eingerichtete Master-Studiengang Seelotswesen. Mit diesem Abschluss ist es möglich, Lotse auch ohne Kapitänspatent zu werden.

Auf dem Campus in Warnemünde wird die universitäre maritime Ausbildung ergänzt durch die Fachschule Seefahrt, die zu den berufsbildenden Schulen in der Hanse- und Universitätsstadt zählt. Die Auszubildenden dieser Lehrstätte können unter anderem die Labore des Bereiches SAL und auch das Maritime Simulationszentrum Warnemünde (MSCW) mitnutzen, das sich technisch auf modernstem Stand befindet. Die Fachschule bietet Interessenten die Möglichkeit, binnen zwei Jahren das Befähigungszeugnis als nautischer beziehungsweise technischer Wachoffizier zu erwerben. Zum Portfolio der Fachschule gehört außerdem die Ausbildung zum Schiffsoffizier auf Grundlage der international genormten Vorschriften zur Erlangung von Befähigungszeugnissen in der Seeschifffahrt (STCW).

Letzteres setzt eine vorherige Ausbildung zum Schiffsmechaniker voraus.

Für den Beruf des Schiffsmechanikers bietet der Bildungsstandort Rostock ebenfalls entsprechende Lernangebote. Eine Besonderheit dieser Ausbildung ist, dass die Lehre theoretisch an einem x-beliebigen Tag im Jahr begonnen werden kann. Entscheidend ist ein Ausbildungsvertrag mit einem Reeder. Dieser Kontrakt unterliegt der Aufsicht der Berufsbildungsstelle Bremen für die Seeschifffahrt. Neben den praktischen Lehrinhalten, die an Bord vermittelt werden, ist in der dreijährigen Ausbildung pro Lehrjahr ein zwölfwöchiger Block theoretischer Unterricht zu absolvieren. In Rostock wird dieser in der Berufsschule Technik in Kooperation mit dem Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ) angeboten.

Im AFZ werden die Azubis im ersten Lehrjahr mehrere Wochen in der Metallbe- und -verarbeitung unterwiesen und durchlaufen eine Sicherheitsausbildung in der Rettungs- und Brandabwehr. Diese ist zwingend erforderlich für den professionellen Einsatz an Bord eines Schiffes. „Darüber hinaus stellen wir für Prüfungen durch die Berufsbildungsstelle Bremen unsere Werkstätten, das Maschinenlabor und Boote bereit, so dass die Azubis die Prüfungen praxisnah absolvieren können“, betont Stephan Szancsik, Leiter



Fotos: Hochschule Wismar, AFZ

Das Maritime Simulationszentrum Warnemünde ist bestens ausgerüstet

Hochschul-Absolventen des Bereiches Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik in Warnemünde finden problemlos einen Job in der Schifffahrt

der Schifffahrtsschule im AFZ. So wurden im Frühjahr dieses Jahres erstmals angehenden Schiffsmechanikern die Zwischen- und Abschlussprüfungen zur Wachbefähigung im Brücken- und Maschinendienst auf dem Ölauffangschiff „Vilm“ abgenommen. Das Spezialschiff ist im Alten Fischereihafen in unmittelbarer Nähe zum AFZ stationiert. ■ schw

ANZEIGE



Opening new horizons

Heimathafen

54°09'N / 12°06'E



www.rostock-port.de

Weniger Schadstoff-Emissionen auf kurzen Skandinavien-Routen

Mit Millionen-Investitionen nähern sich Fährreedereien eigenen Öko-Zielmarken



Foto: Scandlines

Neben den harten ökonomischen Fakten haben die Betreiber der Ostsee-Fährlinien von und nach Rostock seit Jahren auch sehr konkrete ökologische Kennzahlen fest im Blick. Zusätzlich zu den klaren Vorgaben der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO mit dem 0,1-Prozent-Limit für den Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff haben sich die Fährreedereien eigeninitiativ Öko-Zielmarken gesetzt, die mittelfristig erreicht werden sollen. Millionen-Investitionen in neue Schiffe und Technologien sollen den Weg ebnen, vornehmlich die Schadstoff-Emissionen auf den Kurzstrecken zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien entscheidend zu senken. Entsprechend fiel das vorläufige Resümee aus, das Vertreter der von Rostock aus operierenden Fährgesellschaften jüngst auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem Hafentreiber Rostock Port gegen.

Markanter Blickfang: Die mit einem Rotorsegel ausgerüstete Scandlines-Fähre „Berlin“ verlässt die Rostocker Hafenausfahrt mit Kurs Gedser in Dänemark

400

Mio. Euro hat Scandlines seit 2013 in das Projekt „Zero Emission“ investiert

Die Reederei TT-Line, die insgesamt neun Schiffe in der Ostsee im Einsatz hat, darunter auf der Linie Rostock - Trelleborg, will nach Angaben von Andreas Schaerli, Chief Operator Officer (COO) der Lübecker Reederei, „den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2035 um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 reduzieren“. Dabei habe das Unternehmen jetzt schon das Ziel „fast erreicht“, was durchaus Anlass geben könnte, so Schaerli, die gesetzte Marke zu revidieren.

Einen Beitrag zu weniger Schadstoffausstoß leisten unter anderem die 2022 und 2023 von TT-Line in Dienst gestellten neuen Green Ships „Nils Holgersson“ und „Peter Pan“. Beide Schiffe werden mit flüssigem Erdgas (LNG) betrieben, was unter anderem die Emissionen von CO₂ um rund 60 Prozent und von Feinstaub um rund 90 Prozent senkt. Seit erstem Quartal 2024 bindet die Reederei zudem die Passagiere auf freiwilliger

Basis in die Umsetzung der selbstgesteckten Öko-Vorgaben ein. Den Kunden wird die Möglichkeit offeriert, beim Ticketerwerb zusätzlich eine bestimmte Menge verflüssigtes Biogas (LBG) zu kaufen, welches in den Treibstoffmix der TT-Flotte integriert wird. Damit kann der einzelne Reisende den auf ihn zufallenden individuellen Kraftstoffverbrauch pro Überfahrt umweltfreundlich kompensieren.

Als nächsten Schritt auf dem Öko-Pfad kündigte Schaerli an, dass bis Ende 2024 die ersten vier TT-Schiffe technisch aufgerüstet werden, um während der Liegezeiten Landstrom nehmen zu können. Hafenseitig sollen die nötigen technischen Systeme ab 2025 zunächst in Lübeck und Trelleborg bereitstehen. Am TT-Anleger in Rostock indes gibt es laut Reederei „bis dato keine Möglichkeit, Landstrom zu beziehen“.

Eine stringente „grüne Strategie“ verfolge auch die

Reederei Finnlines, wie Benoit Surin, Passenger Services Manager, auf der Pressekonferenz verdeutlichte. Zum einen wird in zahlreiche Schiffe investiert, die mit neuester umweltfreundlicher Technik ausgestattet sind. Dazu zählen jüngst drei neue Hybrid-RoRo-Fähren der FinnEco-Klasse und die seit Ende 2023 in der nördlichen Ostsee verkehrenden neuen Superstar-Hybridfahrzeuge „Finn Sirius“ und „Finn Canopus“. Der Einsatz von Scrubbern zur Abgas-Entschwefelung sowie von Landstromsystemen und von Batteriepacks an Bord sind ebenfalls Teil der „grünen Strategie“. Wie auch die Routenoptimierung. Im Liniendienst verbindet Finnlines den Rostocker Überseehafen jeweils zweimal pro Woche mit den finnischen Häfen Hanko und Helsinki sowie dem dänischen Aarhus. „Finnlines hat sich ausgehend vom Jahr 2008 auf die Fahne geschrieben, die CO2-Emissionen bis 2030 um 40 Prozent zu senken“, sagte Manager Surin. Bis Ende 2023 seien bereits 32 Prozent davon realisiert worden.

Mit den beiden Eisenbahnfähren „Mecklenburg-Vorpommern“ und „Skane“ auf der Route Rostock - Trelleborg verbindet die Reederei Stena Line den Vorsatz, mehr nachhaltige Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Reederei arbeitet nach Aussage von Mikko Juelich, Trade Director und Geschäftsführer der Stena Line GmbH, intensiv „an weiteren Direktzugprodukten“. Zudem haben Frachtkunden die Option, ihre beim Transport mit Stena Line anfallenden CO2-Emissionen durch extra Gebühren zu kompensieren. Diese verwendet die schwedische Reederei unter anderem für biobasierte Treibstoffe.

Auch moderne Technologien auf Basis von künstlicher Intelligenz (KI) sollen helfen, das Ziel von Stena Line zu



Foto: TT-Line



Foto: Thomas Schwandt

In jüngster Zeit kamen in der Ostsee moderne Neubauten mit alternativen Antriebstechnologien in Fahrt. So die mit LNG betriebene TT-Fähre „Nils Holgersson“ (oben) und die Hybrid-RoRo-Fähre „Finneco 1“ von Finnlines, die beide auch den Hafen Rostock anlaufen

„Finnlines hat sich auf die Fahne geschrieben, die CO2-Emissionen bis 2030 um 40 Prozent zu senken.“

Benoit Surin
Reederei Finnlines

erreichen, den Emissionsausstoß bis 2030 um 30 Prozent zu verringern. So setzt die Reederei auf den Rostocker Fähren das KI-gestützte Voyage Optimisation System (VOS) ein. Durch die Erfassung und Analyse von Daten in Echtzeit beispielsweise zu Windstärke, Wellen und Wassertiefe lassen sich der Treibstoffverbrauch senken und die Überfahrt energieeffizienter gestalten.

Seit 2013 hat die deutsch-dänische Reederei Scandlines, die die Kurzstrecken Rostock-Gedser und Puttgarden-Rødby betreibt, insgesamt 400 Millionen Euro in Maßnahmen investiert, um schrittweise dem strategischen Ziel „eines Fährbetriebs ohne direkte Emissionen“ näherzukommen. Auf der „Vogelfluglinie“ Puttgarden - Rødby soll der Nullemissionsbetrieb bis

2030 Realität sein, kündigte Heiko Kähler, Geschäftsführer der Scandlines Deutschland GmbH, an. Noch 2024 werde auf dieser Route die neu gebaute vollelektrische Frachtfähre „Futura“ in Fahrt gehen. Die in Rostock eingesetzten Hybridfähren „Berlin“ und „Copenhagen“ waren zuletzt mit Rotorsegeln nachgerüstet und die Schiffspropeller optimiert worden. „Bei uns gehen die wirtschaftlichen Interessen und die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsziele Hand in Hand“, fügte Kähler hinzu. „Nur auf Grundlage stabiler Ergebnisse und positiver Geschäftsentwicklungen können wir unsere Grüne Agenda umsetzen.“

Dieser Zusammenhang gerät mit dem seit Jahresbeginn 2024 auf die Schifffahrt ausgeweiteten europäischen Emissionshandel (EU ETS) noch schärfer in den Fokus und forciert die Einführung umweltschonender Technologien. Neben dem Emissions-Monitoring für jedes Schiff ab 5000 BRZ verlangt der EU ETS, dass spätestens ab 2026 die Emissionen bei Fahrten innerhalb der EU-Gewässer zu 100 Prozent und auf Routen zwischen EU- und Nicht-EU-Häfen zu 50 Prozent durch entsprechende ETS-Zertifikate gedeckt sein müssen. ■ **schw**

IMPRESSUM

Sonderbeilage N°10
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 152 vom 08. August 2024
DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0
Chefredakteur:
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)
Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)
Redaktion: Behrend Oldenburg (bo), Thomas Schwandt (schw)
Layout: Björn Jagdmann; Andreas Voltmer (LtG)
Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com
Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG
Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

ANZEIGE



- Befrachtung
- Reederei
- Klarierung (europaweites Netzwerk)
- Zolldienstleistungen
- Umschlag & Lager

Schifffahrt und Logistik von A - Z

AHLMANN-ZERSSSEN GMBH
18147 Rostock • Germany • www.ahlmann-zerssen.com

- Rostock • Wismar • Kiel • Rendsburg • Hamburg • Brunsbüttel • Bremen
Stralsund • Wolgast • Mukran • Riga • Liepaja • Ventspils

Neue Adresse: Ost-West-Straße 12





Umbruch und Transformation bieten Chancen

THB Im Überseehafen entfallen über 50 Prozent des Gesamtumschlags auf die rollende Ladung. Nach rückläufigem Aufkommen in diesem Frachtbereich im Vorjahr verharrten auch in den ersten sechs Monaten 2024 die Bilanzzahlen unter anderem bei Lkw und unbegleiteten Einheiten im Minus. Wie sehr zeigt dies, dass sich der Hafen nach Ukraine-Krieg und Energiekrise mit der Wirtschaftslaute auf eine weitere, länger währende Krise einstellen muss?

Dr. Gernot Tesch Nach einigen sehr starken Wachstumsjahren im Fährverkehr erleben wir seit gut eineinhalb Jahren eine konjunkturelle Delle mit einer vor allem in Deutschland schwächelnden Wirtschaft. Rückläufige Tendenzen zum Beispiel in der Bauwirtschaft führen sofort zu einem Einbruch bei der Nachfrage nach hochwertigen Gütern, die üblicherweise im Fährverkehr transportiert werden. Wann es wieder aufwärts geht, lässt sich schwer prognostizieren. Zumal wir auch unerwartete und abrupte Einschnitte hinnehmen mussten. So ist der

Doppel-Interview mit den beiden Geschäftsführern der Rostock Port GmbH Jens A. Scharner und Dr. Gernot Tesch



Geschäftsführer Jens A. Scharner



Geschäftsführer Dr. Gernot Tesch

Containerumschlag des Hafens als Teil der Logistikkette ‚Neue Seidenstraße‘ komplett weggebrochen infolge des russischen Angriffs auf die Ukraine. Positiv ist festzuhalten, dass das Niveau des Transports im Fährverkehr heute wesentlich höher liegt als vor der Corona-Krise.

Jens A. Scharner Häfen sind Seismografen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, entsprechend abhängig davon fallen die Umschlagergebnisse aus. Aktuell bremsen die Konjunkturlaute den Umschlag im Hafen. Zudem ist der Hafenstandort Rostock mit herausfordernden Situationen im Hinterland konfrontiert, unter anderem mit Teilsperren von Bahnstrecken von und nach Rostock.

Welche strategischen Ansätze gibt es, um das Frachtgeschäft anzukurbeln? Zumal sich die zuletzt stark angewachsenen Einfuhren von Flüssiggut nicht unbegrenzt steigern lassen. Wo zeichnen sich neue Wachstumschancen ab?

Tesch Festzuhalten bleibt, der Gesamtumschlag bewegt sich weiterhin auf einem

hohen Niveau. Trotz aktueller Einbußen in allen vier Gutarten-Bereichen ist der Überseehafen in dem Korridor geblieben, der seit zehn Jahren von einem überaus starken Wachstum mit einem Plus von zehn Millionen Tonnen auf fast 31 Millionen Tonnen gekennzeichnet ist. Hierbei profitiert der Hafen von seinem universellen Charakter. Er kann flexibel und kurzfristig auf Schwankungen reagieren. Neue Impulse erwarten wir aus der nordeuropäischen Industrie. In Schweden und Finnland entstehen neue Kapazitäten, die auf grüne Erzeugnisse, etwa in der Stahl- und Elektroproduktion, ausgerichtet und exportorientiert sind.

Scharner Nach Jahren einer stabilen Entwicklung befinden wir uns aktuell in einer Umbruchphase. Die Rahmenbedingungen und Herausforderungen für Unternehmen und Partner im Hafen ändern sich schnell. Rostock ist es mit vielen Akteuren gelungen, die Ölversorgung binnen kurzer Zeit sicherzustellen. Auch erfährt der Hafen mit seinen vielfältigen Fähigkeiten und geografischen Vortei-



Mit dem Ausbau der Hafeninfrastruktur rüstet sich der Überseehafen Rostock für die Zukunft

Hafen noch mehr Wertschöpfung generiert werden soll, muss das Hafensondergebiet erweitert werden.

Scharner Wir sind überzeugt, dass mit einer gut begründeten Maßnahme, mit der Einbeziehung aller Stakeholder sowie sachlichen und ausbalancierten Abwägungen ein beschleunigtes Ergebnis erreichbar ist.

Der jetzt abgeschlossenen Vertiefung des Rostocker Seekanals auf 16,5 Meter gingen auch aufwändige Genehmigungsverfahren voraus. Die wirtschaftlichen und logistischen Effekte der verbesserten nautischen Erreichbarkeit des Hafens greifen aber erst, wenn die Tiefe an den Liegeplätzen angepasst worden ist. Wie weit sind dafür die Planungen?

Scharner Die Energietransformation, die Entwicklung der Schiffsgrößen und der notwendige Import von Energieträgern bedingen es, die Hafeninfrastruktur stetig an die Bedürfnisse unserer Partner und Kunden anzupassen. In der Konsequenz bedeutet das auch, dass wir unsere Ausbauplanungen neu priorisiert haben. Vorrangig sind Liegeplätze im Ölhafen, die multifunktional und auf 16,5 Meter Wassertiefe ausgebaut werden können. Das Genehmigungsverfahren für einen dieser Liegeplätze werden wir noch 2024 einleiten. Die Planungen zur Vertiefung der Liegeplätze im trockenen Massengutbereich wurden daher zunächst zurückgestellt.

Tesch Im Übrigen sehen wir es wie auch die anderen deutschen Hafenbetreiber als sehr dringlich an, die finanzielle Unterstützung des Bundes für den Ausbau der Hafeninfrastruktur deutlich zu erhöhen. Nur mit einer gesicherten Bundesfinanzierung können auch in Rostock die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Häfen die nationalen Aufgaben für die Versorgung und die Verteidigung des Landes erfüllen können. ■ schw

für neue Geschäftsmodelle

len eine erhöhte Nachfrage als Logistikkreuzung für Militärtransporte. Dass diese beiden jüngsten Herausforderungen so professionell gelöst wurden, verdanken wir den engagierten Partnern und Unternehmen am Standort und es unterstreicht, welches ein großes Potenzial der Überseehafen hat. Dies ist Ansporn, unser Geschäftsmodell weiter zu diversifizieren und auszubauen.

In welche Richtung gehen die Überlegungen zur weiteren Diversifizierung?

Scharner Kurz- und mittelfristig wollen wir zum Beispiel den Schienengüterverkehr ausweiten. Der Überseehafen Rostock wurde einst als Eisenbahnhafen konzipiert und besitzt nach wie vor einen hohen Schienengüteranteil. Die vorhandene und derzeit von der Deutschen Bahn ausgebaute Schieneninfrastruktur im vorgelagerten Rangierbahnhof ist zusammen mit der schienengebundenen Hinterlandanbindung eine der großen Stärken des Hafens. Dabei profitieren wir von dem Ergebnis, dass in den letzten Jahren Bund und

Land umfangreiche Modernisierungen in unserem Hinterland durchgeführt haben und der Hafen entsprechende Gleiskapazitäten für mehr intermodale Verbindungen bereitgestellt hat. Wir sind überzeugt, auch mit neuen Angeboten zum Beispiel die Binnenschifffahrt an den Hafen anbinden zu können. Das wäre besonders für Schwerlast- und Projektladungen interessant.

Bei Planungs- und Genehmigungsverfahren herrschen zwischen Wirtschaft und Gesetzgeber oft unterschiedliche Ansichten zu den Bearbeitungsfristen. Auch die Hafenbetreiber fordern

beschleunigte Verfahren. Wie könnte das gelingen?

Tesch Die Genehmigungsverfahren sind in den zurückliegenden Jahren bürokratisch überfrachtet worden. Waren zum Beispiel früher fünf Träger öffentlicher Belange in einen solchen Prozess eingebunden, so sind es heute oft einige Dutzend, die gehört werden müssen. Wir verstehen uns als Dialogpartner für Lösungen und möglichst schnelle Entscheidungen. So machen wir kontinuierlich auf den Mangel an Flächen für weitere Firmenansiedlungen nahe der Kaikante aufmerksam. Wir wollen Politik und Planungsbehörden dafür sensibilisieren, denn wenn im



Bulker nehmen an den Massengut-Terminals in Rostock Getreide auf

Foto: Rostock Port/nordlicht

Foto: Thomas Schwarndt

Kreuzfahrt an der Warnow unter Druck

Krieg in der Ukraine lässt Reedereien die Destinationen in der östlichen Ostsee weitgehend meiden

Die Kreuzschiffahrt boomt. Darin sind sich alle Beteiligten am Markt einig. Im Jahr 2024 liegen die Buchungszahlen auf dem hohen Niveau von 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie. Im Vorblick auf 2025 zeigt sich eine weiter steigende Tendenz. Das löst auf den Chefetagen der Kreuzfahrtreedereien viel Euphorie aus und es erleichtert die Entscheidung, in neue Schiffe zu investieren. Erst kürzlich erhielt die Papenburger Meyer Werft einen Neubauftrag von einem japanischen Seereisen-Veranstalter. In der speziellen Schiffbau-Sparte erfreuen sich aber auch die Werften vor allem in Italien und Frankreich gut gefüllter Auftragsbücher. Und die deutschen Kreuzfahrthäfen erwarten in dieser Saison rund drei Millionen maritime Touristen.

„Ja, die Kreuzschiffahrt boomt“, bestätigt Jens A. Scharner, Geschäftsführer von Rostock Port, und fügt hinzu: „Rostock-Warnemünde partizipiert daran jedoch nicht so sehr wie die anderen Häfen.“ Eine Einschätzung, die auf den ersten Blick die aktuellen Fakten zum Kreuzfahrtgeschäft an der Warnow zu konterkarieren scheint. So registrierte Rostock Port im vorigen Jahr bei 130 Schiffsanläufen insgesamt 410.000 Seereisende, was gegenüber 2022 mit 294.000 Gästen ein Plus bedeutet. In diesem Jahr haben 23 Kreuzfahrtreedereien insgesamt 148 Anläufe von 37 Cruise Linern angemeldet. Eine Zahl, die sich dem Niveau der Jahre vor der Pandemie annähert. Den Grund

für Scharners dennoch gedämpften Situationsbefund liefert die geografische Lage des größten ostdeutschen Hafens. „Die Ostsee, insbesondere der östliche Teil jenseits der Linie Stockholm-Gdansk, ist nicht mehr so attraktiv. Das Fahrtgebiet wird vor allem von US-amerikanischen Seereisenden wegen des Krieges in der Ukraine gemieden.“ Mit St. Petersburg ist eine der attraktivsten Destinationen in der Ostsee aus den Reiseplänen der Reedereien gefallen.

aus dem deutschsprachigen Raum das sogenannte Home-Porting bevorzugen. Das heißt, die Anreise aus dem Inland ist per Bahn oder mit dem eigenen Auto möglich und weniger zeitaufwändig. Zu Buche schlägt zudem, dass Hamburg verkehrstechnisch besser angebunden ist und dies auch viele Gäste mit Zielhafen Kiel nutzen.

Um die Akzeptanz der Kreuzschiffahrt mit immer größeren Cruise Linern und zum Teil Drei- und Vierfachanläufen in Warnemünde zu

Seit geraumer Zeit erhöht sich die Zahl der Kreuzfahrtschiffe stetig, die technisch darauf vorbereitet sind, im Hafen von Land aus mit Strom versorgt zu werden. Anfang Juli dieses Jahres hat beispielsweise die „Caribbean Princess“ der Reederei Princess Cruises bei ihrem Premierenanlauf in Warnemünde erfolgreich einen Anpassungstest absolviert. Scharner geht davon aus, dass in der laufenden Saison mehr als die Hälfte aller Schiffe, die den Passagierterminal an der Warnow ansteuern, das Landstrom-Angebot wahrnehmen könnten.

Die zuletzt auch in Rostock gestiegenen Passagierzahlen sind unter anderem dadurch bedingt, dass die Kreuzfahrtschiffe besser ausgelastet sind und die deutschen Ostseehäfen von immer größeren Schiffen angelaufen werden. Nachdem in der jüngsten Branchenkrise die weltweite Flotte weißer Schiffe durch die Verschrottung von alter Tonnage auf deutlich unter 400 Schiffe geschrumpft war, kamen in den zurückliegenden Monaten einige Mega-Neubauten in Fahrt. Darunter das von der Meyer Werft im finnischen Turku abgelieferte weltgrößte Kreuzfahrtschiff „Icon of the Seas“ von Royal Caribbean (250.800 BRZ) und die in Größe und Ausstattung dem Primus nur wenig nachstehende „Carnival Jubilee“ (183.200 BRZ) von Carnival Cruise Line, die bei Meyer in Papenburg gebaut wurde. ■ schw



Landstrom in Warnemünde wird auch von AIDA-Schiffen genutzt

Schiffe der großen US-Kreuzschiffahrtsunternehmen laufen dafür verstärkt den weiter westlich gelegenen Seehafen Kiel an, darunter die Holland America Line, Norwegian Cruise Line und Disney Cruise Line. Neben kürzeren Ostsee-Törns ist der Förde-Hafen vor allem in Nordeuropa-Rundreisen eingebunden. Kiel und ebenso Hamburg sind Rostock bei den Anläufen (2024: 173 bzw. 272) und Passagierzahlen aber auch ein Stück weit enteilt, weil Seetouristen

bewahren, hat sich Rostock zu den nur wenig mehr als zwei Dutzend Kreuzfahrthäfen weltweit gesellt, die aktuell über eine Landstrom-Infrastruktur verfügen. Diese soll dazu beitragen, die Lärm- und Schadstoffemissionen komplett zu vermeiden, die bislang während der Liegezeiten im Hafen durch den Betrieb der bordeigenen Stromgeneratoren erzeugt wurden. In Warnemünde wurde 2023 bei 42 Anläufen der Landstromanschluss genutzt.

Doppelanlauf in Warnemünde von „Rotterdam“ (l.) und „Costa Favolosa“

