

## SONDERBEILAGE

# Maritimer Standort Rostock

**MUNITIONSRÄUMUNG** Mit Roboter-  
technik bergen die Baltic Taucher aus der  
Ostsee Kriegsaltslasten ■ SEITEN 6/7

**SICHERHEITSTRAINING** Die Firma ISC  
schuldt Mitarbeiter der Windenergiebranche  
in der Rettung Verletzter ■ SEITEN 10/11

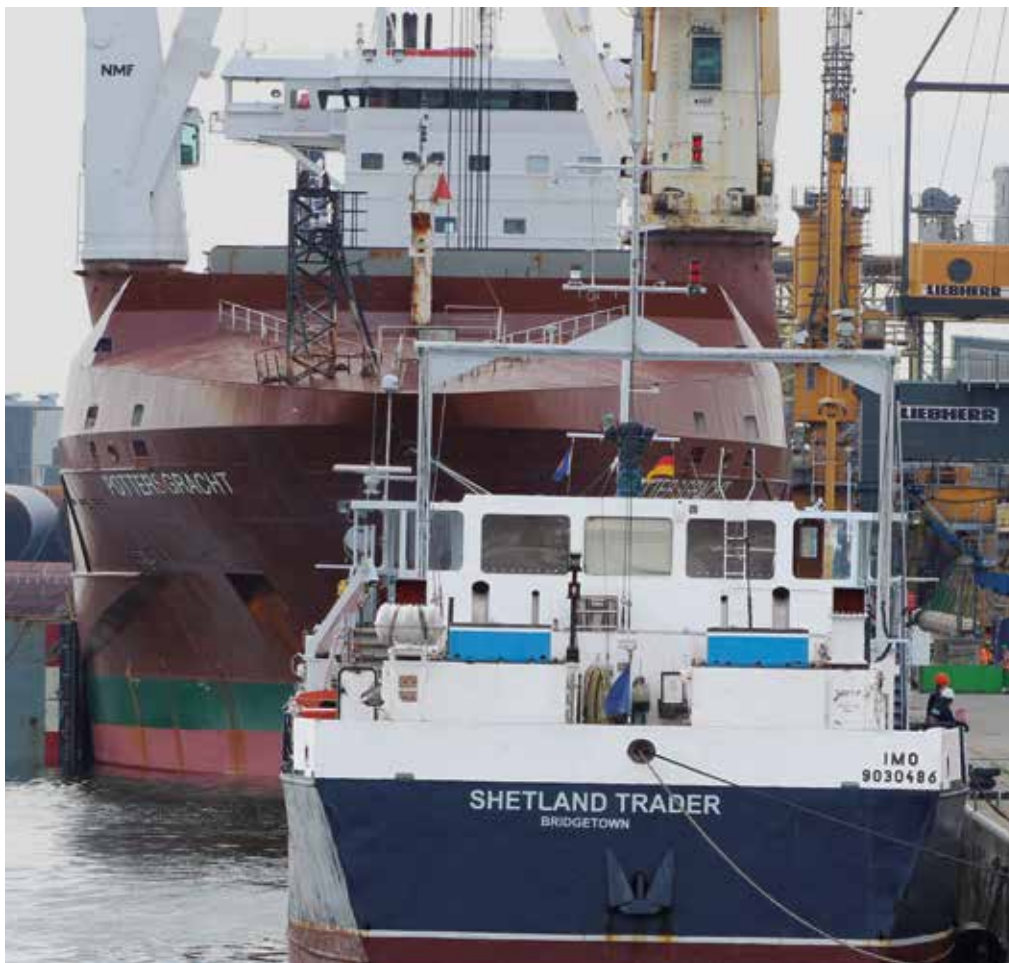


Foto: Arndt

Von Rostock in die Welt: der Kranhersteller Liebherr kann die Großgeräte optimal auf die Frachter verladen

## Maritime Bühne hat viel zu bieten

Hanse Sail ermöglicht einen guten Einblick in das Leistungsvermögen des Hafens

Es ist wieder soweit: Rostock, Deutschlands umschlagstärkster Universalhafen lädt zum großen maritimen Event, der „Hanse Sail“. In diesem Jahr findet die beliebte Großveranstaltung zum 32. Mal statt.

Das seit 1991 zelebrierte Event nutzt die facettenreiche maritime Verbundwirt-

schaft an der Warnow wieder dazu, um die Menschen in der alten Hafen- und Hansestadt, in der Region und darüber hinaus die Touristen aus dem In- und Ausland zu informieren, zu beeindrucken und zu begeistern.

Für die Betreiber der zahlreichen Hafentour-Anbieter verbindet sich mit

der alljährlichen „Hanse Sail“ so etwas wie eine maritime Sonderkonjunktur. Alles drängt an Bord. Denn eines der vielen Gastboote und -schiffe hautnah aus der Nähe zu erleben, das geht nun mal am besten von Bord eines Fahrgastschiffes

Fortsetzung Seite 3 ►

ANZEIGE



Reduce CO<sub>2</sub>  
emission by  
blending biofuel  
to fossil fuels



**Onboard Fuel  
Blending System  
Diesel Switch**

- » Add an adjustable percentage of liquid biofuels or additives to the main fuel flow
- » Can be integrated into an existing fuel system
- » Has full type approval by DNV

[www.aquametro-oil-marine.com](http://www.aquametro-oil-marine.com)

## ► Fortsetzung von Seite 1

aus. Es ermöglicht den Mitarbeitern zudem einen direkten Blick auf die Terminals in den verschiedenen Hafenbecken.

Und auf denen brummt es gerade. Dazu tragen auch die in den zurückliegenden Jahren erfolgreich angesiedelten Industrieunternehmen bei, allen voran der Großkranhersteller Liebherr und die Firma EEW Special Pipe Constructions, deren in Rostock gefertigte gigantischen Fundamente im Wortsinne die Grundlage für die Offshore-Windkraftanlagen sind.

Das maritime Schaufenster an der Warnow hat jedoch noch viel mehr zu bieten: Man denke an die zahlreichen Fähr- und Ro/Ro-Services, die so etwas wie das Brot- und Butter-Geschäft für den Hafenstandort Rostock darstellen und die praktisch rund um die Uhr laufen.

Auch die Kreuzfahrt-Branche ist zu einer wirtschaftlichen Größe aufgerückt, von der die Stadt, die Region und das Küstenbundesland Mecklenburg-Vorpommern profitieren. Die Hafenverwaltung, unterstützt vom Land und auch vom Bund, hat in den zurückliegenden Jahren sehr viel getan, um die Kreuzfahrt auf der Warnow noch sauberer zu machen. Einen wichtigen Beitrag dazu soll die Landstromanlage am Cruise-Terminal in Warnemünde leisten, die anlässlich der 12. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Rostock im Mai 2021 offiziell in Betrieb genommen wurde.

Auch dessen wird der Rostock-Besucher in diesen Tagen gewahr: die Hinwendung des Universalhafens zum großen Thema „Energie“. Der Warnow-Hafen entwickelt sich zu einem großen „Energie-Hub“ im Rahmen der maritimen Energiewende. Gewaltige Investitionen sind dabei in den kommenden Jahren geplant. Mit anderen Worten: Der maritime Standort Rostock ist und bleibt ein herausragender Wirtschaftsmotor von dessen Schwungkraft auch der Seehafenstandort Deutschland als Ganzes profitiert. Das zu erleben, dazu werden mit Sicherheit auch die künftigen „Hanse Sails“ in bewährter Manier beitragen. ■ EHA

# Marine in Rostock tief verankert

Kleinste Teilstreitkraft der Bundeswehr entwickelt leistungsstarken Arsenalbetrieb



Foto: Arndt

Kundschaft: das Taucherschulboot „Baltrum“ an der Kaifront des neuen Marinearsenals in Rostock

„Die Deutsche Marine ist fester Bestandteil unserer Stadtgesellschaft, sie bringt sich ein und ist der wichtigste Partner für gleiche Lebensverhältnisse in Ost und West.“ Keine Frage: Die Hafen- und Hansestadt Rostock bekennt sich klar zu „ihrer“ Marine, wie das Zitat aus einer offiziellen Broschüre zeigt.

Die Stadt zieht seit Jahr und Tag einen besonderen wirtschaftlichen Nutzen aus der tiefen Verankerung der kleinsten Teilstreitkraft der Bundeswehr innerhalb seiner Stadtgrenzen. Dazu gehört der in den zurückliegenden 30 Jahren grundlegend renovierte und ausgebauten Stützpunkthafen „Hohe Düne“, zu dessen „schwimmender Hausmacht“ im Wesentlichen die fünf Korvetten des 1. Korvettengeschwaders gehören.

Mitten in Rostock befindet sich die Hanse-Kaserne, deren Anfänge sind bis in die 1930er Jahre zurückverfolgen lassen. Auch in diese Anlage flossen in den zurückliegenden drei Jahrzehnten seit der Wende erhebliche Geldmittel. Die Hanse-Kaserne beherbergt zudem das Marinekommando, für das in der jüngeren Vergangenheit verschiedene neue Gebäude entstanden sind. In dieser Kommandobehörde laufen im Wortsinne „alle Fäden zur Führung der deutschen Seestreitkräfte zusammen“, wie es die Bundeswehr selbst formuliert.

Rostocks Rolle als „Marinestadt“ wird in den kommenden Jahren jedoch noch weiter gestärkt. Denn an der Warnow wird ein neues Marinearsenal entwickelt,

das in Zukunft nicht nur für die verschiedenen Einheiten der Deutschen Marine als zentrale Wartungs- und Instandsetzungseinrichtung zuständig sein wird, sondern im Bedarfsfall auch für Marineschiffe befreundeter Nato-Staaten.

Dass sich die Gelegenheit zur Eröffnung eines Arsenalbetriebs an der Warnow für den Bund ergab, dafür sorgte der Zusammenbruch der MV Werften-Gruppe, die bis zu ihrem „Aus“ im Januar 2022 immerhin fast 3.000 Beschäftigte an ihren drei Standorten Rostock, Wismar und Stralsund gezählt hatte.

Nach intensiven Verhandlungen konnte der Bund im Sommer 2022, den in technischer Hinsicht sehr gut ausgestatteten Standortbetrieb in Rostock für rund 87 Millionen Euro erwerben. Seitdem ist das Arsenal dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) zugeordnet.

Und auch das gehörte zur potenzielle „Erbmasse“ der MV Werften: Mehrere hundert gut ausgebildete, versierte, ehemalige Werftmitarbeiter, denen die Möglichkeit offeriert wurde, fortan Beschäftigte des Marinearsenalbetriebes zu werden. Perspektivisch bis zu 800 Mitarbeiter will das Arsenal einmal auf den Lohn- und Gehaltslisten stehen haben. Denn es gibt mehr als reichlich Arbeit.

Der Arsenalbetrieb Rostock, der am 11. Januar 2023 mit einem kleinen Festakt offiziell eingeweiht wurde,

wird nämlich in Zukunft vor allem für die Ostsee zuständig sein, während das Marinearsenal in Wilhelmshaven, der Hauptstützpunkt der Deutschen Marine, primär der Nordsee zugewandt sein wird. Hinzu kommt eine Arsenal-Nebenstelle in Kiel.

Noch beansprucht der Bund das gesamte Areal der ehemaligen MV-Werften in Rostock für sich - vor allem aus Sicherheitsgründen. Auf der anderen Seite gibt es etwa aus dem Bundeswirtschaftsministerium den Wunsch, einen Teil der Liegenschaften auch für die boomende Offshore-Branche zu nutzen. Allen voran geht es um den Bau von sogenannten Konverter-Plattformen für Offshore-Windparks. Seit vielen Monaten währt die Auseinandersetzung darüber. Wie die unterschiedlichen Interessenlagen zusammengeführt werden können, ist derzeit noch unklar. Deutlich ist in jedem Fall, dass die Anwesenheit eines Marinearsenalbetriebs in Rostock eine ideale Grundlage für weitere „strategische Partnerschaften“ mit anderen Unternehmen der maritimen Verbundwirtschaft in Rostock bietet. Man denke etwa an die Tamsen Werft oder auch die zur Meyer-Werft gehörende Neptun Werft. Gleiches gilt für maritime Dienstleister aus anderen Bereichen im Warnowhafen. Eine erste Orientierung bot sich für Wirtschaftsvertreter im Herbst 2022, als Rostock Business auf dem Arsenal-Gelände einen „Supplier Day“ ausrichtete. Das Event war ein voller Erfolg. ■ EHA



# Dunkle Wolken über dem Frachtgeschäft

Fährreedereien ziehen eine gemischte Halbjahresbilanz auf den Routen nach Skandinavien

Auf die Skandinavien-Urlauber ist Verlass. Zur diesjährigen Hauptsaison berichten die Fährreedereien, die vom Überseehafen Rostock aus die Destinationen Dänemark und Schweden bedienen, unisono von einer guten Auslastung. So heißt es bei Stena Line, dass „viele Abfahrten auf der Route nach Trelleborg ausgebucht sind“. Das Reiseland Schweden sei auch in diesem Sommer insbesondere bei Camping- und Wohnmobilstäten beliebt, sagt Mikko Juelich, Trade Director und Geschäftsführer der Stena Line GmbH. Auch bei TT-Line, die auf der gleichen Strecke verkehrt, seien die „Passagierzahlen erfreulich“, resümiert Andreas Schaepli, Chief Operating Officer (COO) der Lübecker Reederei. Die Reisedestination liege „voll im Trend“. Bereits im ersten Halbjahr 2023 habe sich der Personenreiseverkehr auf der Dänemark-Linie nach Gedser laut Scandlines-Geschäftsführer Heiko Kähler „sehr gut entwickelt“ und erfährt mit „vielen Vorbuchungen“ jetzt in der Ferienzeit einen zusätzlichen Schub.

Das Passagieraufkommen ist jedoch nur ein Teil des Fährgeschäfts in der Ostsee. Der andere und größere entfällt auf den Frachtbereich. Hier sind im Gegensatz zu den sonnigen Aussichten bei den Passagieren in diesem Jahr dunkle Wolken aufgezo-gen. Ebenso im Gleichklang müssen die Reedereien rückläufige Zahlen beim Transport von begleiteten und unbegleiteten Frachteinheiten (Lkw bzw. Trailer) konstatieren. Scandlines verzeichnete laut Geschäftsführer Kähler bis Jahresmitte „ein Minus von zwölf Prozent“ gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022. Bei Stena Line ist die Rede von einem „schwächeren Frachtmarkt als zuletzt“. Als Gründe gibt Manager Juelich „die hohe Inflation und eine entsprechend geringere Nachfrage nach Konsumgütern“ an. Außerdem befinde sich die Bauindustrie in Schweden in einer Flaute. Von einem „schwierigen Marktumfeld“ spricht COO Andreas Schaepli von TT-Line.



Das neue Fährschiff „Nils Holgersson“ von TT-Line in der Hafeneinfahrt von Rostock-Warnemünde

Foto: TT-Line

Die eingetrübte Bilanz bei rollender Ladung spiegelt sich auch deutlich im Halbjahresergebnis des Rostocker Überseehafens. Auf allen drei Fähr- sowie drei RoRo-Verbindungen von und nach Dänemark, Schweden und Finnland wurden 192.000 Lkw transportiert. Das waren zwölf Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2022. Bei Trailern und sonstigen Ladungsträgern betrug das Defizit 15 Prozent. 75.000 Ladeeinheiten rollten auf die beziehungsweise von den Schiffen. Angesichts dieser Zahlen bleibt Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer der Rostock Port GmbH, dennoch gelassen. „Der Fährverkehr ist immer ein Frühindikator, wenn die konjunkturelle Entwicklung ins Stocken gerät.“ Der Manager zeigte sich überzeugt, dass

der Hafen „eventuell schon bis Ende dieses Jahres aus der Delle herauskommt“.

Zuversichtlich zeigten sich auch die Reedereivertreter. Ihre optimistische Prognose gründet sich unter anderem darauf, dass das aktuelle Niveau noch immer über dem des Pandemie-Vorjahres 2019 liege. So bezifferte Scandlines-Manager Kähler in diesem Vergleich das Plus bei Fracht mit 2,3 Prozent. Die „Hoffnung auf bessere wirtschaftliche Zeiten“ (TT-Manager Schaepli) soll mit eigenen zusätzlichen Aktivitäten und Angeboten untermauert werden. TT-Line bietet mit den neuen Großfähren „Nils Holgersson“ und „Peter Pan“ zusätzliche Kapazitäten. Im April dieses Jahres verdichtete die Reederei das eigene Liniennetz in der Ost-

see mit dem schwedischen Hafen Karlshamn und verbesserte so auch für Kunden über Rostock die Anbindung an den litauischen Hafen Klaipeda.

Ausgeweitet werden soll zudem der intermodale Verkehr. Hier sieht Stena Line ebenfalls zusätzliches Potenzial. Es ist geplant, die Verbindung Rostock-Bettembourg (Luxemburg) noch 2023 auszubauen.

In der nachhaltigen Strategie für mehr Güterverkehre auf der Schiene setzt Stena auch künftig auf den Waggontransport mit den Eisenbahnfähren „Mecklenburg-Vorpommern“ und „Skane“ auf der Route Rostock - Trelleborg. Hier gab es bis Ende Juni im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 einen Zuwachs von 25 Prozent auf 13.570 traktionierte Waggons. ■ schw

ANZEIGE



BUNKERING & TRADING

**YOUR GLOBAL  
BUNKER SUPPLIER  
SINCE 1976**

Get more infos at:  
[ibtbunker.com](http://ibtbunker.com)  
[bunker@ibtbunker.com](mailto:bunker@ibtbunker.com)

Das Attribut, Deutschlands größter Universalhafen an der Ostseeküste zu sein, birgt für den Überseehafen Rostock erhebliche Vorteile und zugleich besondere Herausforderungen. Durch einen breiten Mix, von rollender Ladung über Massen- und Flüssiggut bis zu Schwerlast- und Projektladung, ist der Hafen zum einen in der Lage, flexibel und schnell auf sich verändernde Rahmen- und Marktbedingungen zu reagieren. Zum anderen sieht sich das Management der Rostock Port GmbH permanent vor der Aufgabe, alle Facetten des Hafengeschäfts kurz- und langfristig im Blick zu behalten und zu entwickeln.

Für Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer von Rostock Port, bedeutet die strategische Hafenplanung die „Kernfrage wirtschaftlicher Entwicklung an der Wasserkante“ schlechthin. „In der Perspektive denken wir in Zeiträumen von 50 Jahren, wir bereiten jetzt den Boden, auf dem die nächste Generation morgen wirtschaften kann.“ Dieser Grundsatz sei in den zurückliegenden Jahrzehnten stets beachtet worden und habe dazu beigetragen, den Überseehafen als wirtschaftliches Zentrum Mecklenburg-Vorpommerns kontinuierlich auszubauen. So hat sich laut Tesch nach dem Wendeknick 1989/90 und dem bis 1998 anhaltenden Arbeitsplatzabbau die Zahl der hafenabhängigen Jobs bis zum Jahr 2019 mehr als verdreifacht. Gleichzeitig ist in den Jahren 2005 bis 2019 das hafenbezogene Steueraufkommen um das Vierfache gewachsen.

Entscheidende Weichenstellungen für die Erfolgsgeschichte liegen Jahrzehnte zurück. So haben die Planer des Überseehafens bereits mit seiner Gründung vor mehr als 60 Jahren künftige Bedarfe an Flächen und Gütern bedacht und entsprechende Vorsorge betrieben. Ohne diese wären beispielsweise die Ansiedlungen des Kranbauers Liebherr und des Großrohrherstellers EEW Special Pipe Constructions im Hafen vor rund 20 Jahren nicht möglich gewesen. Beide Firmen prägen heute mit zusammen mehr als 2600 Beschäftigten das maritime Gewerbegebiet.

Zeitgleich mit der wirtschaftlichen Nutzung weiterer

# Hafenentwicklung ein Langzeitprojekt

Überseehafen plant über Jahrzehnte im Voraus und benötigt vor allem mehr Fläche



Foto: Autolink Germany

Der Ex- und Import von Kraftfahrzeugen ergänzt seit Kurzem den Gütermix im Überseehafen. Betrieben wird der neue Auto-Terminal von der Firma Autolink Germany

verfügbarer Areale war damals damit begonnen worden, die zukünftige Entwicklung des Hafens zu skizzieren und zu planen, die Erschließung neuer Flächen inbegriffen. Dies sei ein „sehr komplexer Prozess“, wendet Ralph Müller, Leiter des Rostocker Amtes für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Wirtschaft,

ein. In der regionalen Flächenplanung seien die Belange von Wohnen und Freizeit auf der einen Seite und die Bedingungen für Produktion und Logistik auf der anderen Seite abzuwägen und zu vereinbaren. Zudem gilt für den Überseehafen an der städtischen Peripherie, dass bei einer Flächenerweiterung auch

## SEEKANALVERTIEFUNG BIS 2025

Das aktuell größte maritime Infrastrukturprojekt in der Rostocker Hafenlandschaft ist die Vertiefung des Seekanals. Die 16 Kilometer lange Bundeswasserstraße verbindet den Überseehafen mit der Ostsee. Sie wird von 14,5 Meter auf 16,5 Meter vertieft, um die nautische Erreichbarkeit des größten Universalhafens an der deutschen Ostseeküste zu verbessern. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankert. „Durch den Ausbau des Seekanals können zukünftig Schiffe den Rostocker Hafen optimal ausgelastet erreichen. Das spart Transportkosten und reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen“, sagte Prof. Hans-Heinrich Witte, Präsident der zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, anlässlich des Starts der Ausbaggerung im November 2022. Bisher können größere Massengutfrachter und Tanker den Hafen nicht voll beladen anlaufen oder

verlassen. Die Abfertigung von Schiffen mit bis zu 120.000 Tonnen Ladekapazität und einem Tiefgang bis maximal 15 Meter wird nach Aussage von Gernot Tesch, Geschäftsführer der Rostock Port GmbH, „die Leistungsfähigkeit des Überseehafens entscheidend erhöhen“. Die Ausbaggerungsarbeiten liegen laut Tesch voll im Zeitplan. Der Hafen indes muss aufgrund zusätzlicher Versorgungsaufgaben im Energiesektor die Vertiefung betreffender Liegeplätze kurzfristig umplanen. Vorrangig wird jetzt die Wassertiefe im Ölhafen angepasst. Ursprünglich war dies zuerst am Getreideterminal vorgesehen. Der Bund investiert über 100 Millionen Euro in das Seekanal-Projekt, bei dem rund fünf Millionen Kubikmeter Sand, Mergel und Schlick bewegt werden müssen. Die Arbeiten sollen Mitte 2025 abgeschlossen sein.



Interessen des benachbarten Landkreises Rostock berührt werden. Aktuell schätzen alle Beteiligten, dass frühestens 2026/27 rechtlich fundamentierte Klarheit darüber herrschen werde, auf welche zusätzlichen Flächen der Hafen zugreifen kann.

Tesch und sein Geschäftsführer-Kollege bei Rostock Port, Jens A. Scharner, sehen derzeit den Überseehafen erheblichem Zeitdruck ausgesetzt. Unisono plädieren sie dafür, die Planungs- und Genehmigungsverfahren möglichst zu beschleunigen. Bereits heute sei Rostock Port bei größeren Flächen „nur begrenzt angebotsfähig“, so Scharner. Zwei Flächen von insgesamt 70 Hektar werden derzeit noch im aktuellen Flächennutzungsplan von Rostock vorgehalten, um dort insbesondere auch „grüne Energieprojekte“ wie Import, Lagerung und Produktion von grüner Energie realisieren zu können. Für die Zukunft hat ein von der Regionalplanung, der Stadtplanung und Rostock Port erarbeitetes Gutachten einen Flächenerweiterungsbedarf von bis zu 660 Hektar festgestellt. In der jetzigen Situation komme es vor allem darauf an, mögliche Erweiterungsflächen im Ost- und Westteil des Hafens planerisch zu fixieren und mit dem Stempel „Hafenbelange vorrangig“ zu versehen. Auf dieser gesicherten Basis könne später



Foto: Thomas Schwandt

Monopiles für Offshore-Windparks werden im Überseehafen verladen

„unter Abwägung aller Interessen in der Region“ darüber entschieden werden, wie diese Flächen konkret genutzt werden sollen, beschreibt Scharner das strategische Nahziel.

Unterstützt wird die Entwicklung durch die kurzfristige „Übernahme von Aufgaben zur Sicherung der Energieversorgung, die im nationalen In-

teresse sind“, ergänzt Scharner. Als Energiehafen müsse Rostock jetzt die Situation bewältigen, statt vom Umschlag fossiler Energieträger wie Kohle und Rohöl wegzukommen, diesen vorerst wieder hochzufahren - unter anderem, um über die bestehende Pipeline nach Schwedt (Brandenburg) das Erdölverarbeitungsunternehmen PCK zuverlässig mit

Rohöl zu versorgen. Parallel dazu wird indes der Energie-Transformationsprozess weiterverfolgt. Zum Beispiel ist geplant, grünen Wasserstoff am Standort herzustellen. Bis 2026 soll auf dem Gelände des nahen Steinkohlekraftwerks eine solche Produktionsstätte errichtet werden.

Um als Universalhafen ein „Klumpenrisiko“ zu vermeiden, sondiert Rostock Port auch neue Geschäftsfelder und macht in puncto Flächenbewirtschaftung aus der Not eine Tugend, indem vorhandene Areale für andere Nutzungen umgewandelt werden. So wurde in den vergangenen zwei Jahren beidseitig der Hafenzufahrt ein sieben Hektar großes Gebiet baureif erschlossen, das seither als Auto-Terminal von der Firma Autolink Germany für den Ex- und Import von Kraftfahrzeugen betrieben wird. Ende Juni dieses Jahres erfolgte die Grundsteinlegung für ein sechsgeschossiges Bürohaus an zentralem Platz im Hafen. Rostock Port investiert mehrere Millionen Euro in das Objekt. Ab 2026 sind dort Firmen und Behörden untergebracht, die bisher in unterschiedlichen Büroimmobilien im Hafen angesiedelt sind. Die freigezogenen alten Gebäude werden hinterher abgerissen und die Flächen künftig hafengewerblich genutzt, begründet Tesch den Immobilien-Neubau. ■schw

ANZEIGE



Opening new horizons

Heimathafen

54°09'N / 12°06'E



www.rostock-port.de



# Innovative Robotertechnik zur Munitionsräumung

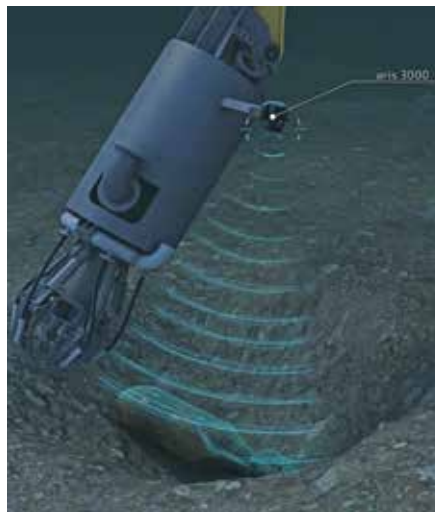
Rostocker Baltic Taucher mit viel Erfahrung bei Bergungsarbeiten am Meeresgrund



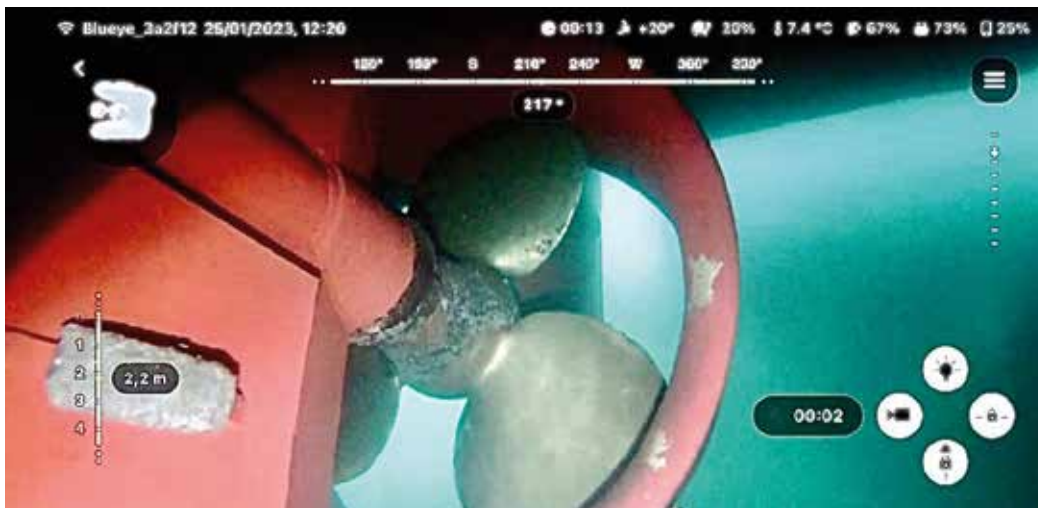
Ein Unterwasserroboter von Baltic Taucher wird in der Ostsee auf einen Einsatz vorbereitet



Inspektion am Fundament einer Offshore-Windkraftanlage



Am Grund geortet und freigespült: Altmunition



Ein mobiles Robotersystem liefert Bilder eines Schiffspropellers von unter Wasser auf den PC-Monitor im Büro

Auf seiner jüngsten Tagung Anfang Juni in Wismar hat der Ostseerat - seit Mai 2022 ohne Mitgliedschaft Russlands - die Beseitigung von Munitionsaltlasten aus der Ostsee auf den internationalen Schild gehoben. Es wurde eine engere Kooperation beschlossen, um die nach Schätzungen des Fraunhofer-Instituts auf dem baltischen Meeresboden liegenden mindestens 400.000 Tonnen konventioneller Munition und etwa 40.000 Tonnen chemischer Kampfstoffe sicher zu bergen und zu entsorgen. Auch ist beabsichtigt, die Wirtschaft, vor allem Investoren von Offshore-Windparks und Leitungstrassen, bei der Munitionsräumung finanziell in die Pflicht zu nehmen.

Das Rostocker Spezialunternehmen Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH ist bereits seit drei Jahrzehnten gewerblich damit beschäftigt, alte Munition im Meer aufzuspüren und zu beseitigen. „Je länger jedoch dieser militärische Müll im Wasser verrottet, desto gefährlicher wird es für die Umwelt“, sagt Baltic-Taucher-Geschäftsführer Eyk-Uwe Pap. „Die Korrosion der Metallhülle ist so weit vorangeschritten, dass der giftige Sprengstoff TNT freigesetzt wird und Flora und Fauna unter Wasser verseucht werden.“ Pap spricht von einer „tickenden Zeitbombe“ und begrüßt daher eine international stärkere Zusammenarbeit, und dass die notwendigen technologischen Kapazitäten zur Kampfmittelbeseitigung ausgebaut werden sollen.

Um den gewaltigen Mengen an Munitionsaltlasten in einem überschaubaren Zeitraum Herr werden zu können, setzt die Firma Baltic Taucher auf innovative Robotertechnik. „Wie inzwischen in allen Bereichen der Wirtschaft sind auch im Tauchergeschäft qualifizierte Fachkräfte immer schwieriger zu bekommen. Mit modernen Unterwasserrobotern lässt sich diese Lücke schließen und obendrein die Arbeit kostengünstiger und ohne Gefahren für den Menschen erledigen“, beschreibt Pap, worauf Baltic Taucher in diesem Geschäftsfeld aktuell den Fokus richtet.

In Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut arbeitet das Unternehmen daran, eine



Ein Mitarbeiter von Baltic Taucher mit einer sicher aus dem Meer geborgenen Weltkriegsbombe

neue Generation von Unterwasserrobotern für die Munitionserkundung und -bergung zu entwickeln und zu spezifizieren - in praktischen Tests. Seit einem Jahr existiert unweit der Küste vor dem Ostseebad Nienhagen unter Wasser ein experimenteller Munitionsgarten. Er ist Teil des Digital Ocean Lab (DOL) des in Rostock ansässigen Ocean Technology Campus (OTC). In diesem Sommer ist auf dem Areal in bis zu 20 Meter Tiefe damit begonnen worden, originale Weltkriegsmunition wie Minen und Wasserbomben in den Meeresgrund einzubringen. „Das realistische Szenario unterstützt uns, künftig ferngesteuerte Robotersysteme und Multitools einzusetzen, mit denen wir in der Lage sind, die äußerst komplexen Aufgaben am Meeresboden sicher zu bewältigen“, so Pap.

Von der Suche über die Identifizierung und Klassifizierung der Munition bis zur Freilegung und Räumung erstreckt sich das Funktionsprofil der neuen Technik. Da diese dennoch nicht ohne fachkundiges Personal betrieben und gesteuert werden kann, plant Baltic Taucher, eine eigene Akademie zu gründen, in der Roboter-Piloten ausgebildet werden sollen. Bereits jetzt gibt es eine enge Kooperation mit einem schottischen Unternehmen, um einheitliche Ausbildungsstandards zu setzen. Auch mit Partnern in Litauen ist Pap dazu im Gespräch.

Die Firma Baltic Taucher ist neben der diffizilen Munitionsbergung unter anderem darauf spezialisiert, Unterwasserinspektionen in Häfen und Offshore-Windparks durchzuführen. Sie bietet aber auch Dienstleistungen beim Bau von Pipelines im Meer und bei der Verlegung von Seekabeln an. Zudem ist sie im Auftrag des Havariekommandos in Cuxhaven rund um die Uhr einsatzbereit für die Ölkämpfung an der Küste. Auch in diesen Bereichen kommt zunehmend Robotertechnik zu Anwendung. So laufen aktuell bei Baltic Taucher, wo 40 Mitarbeiter fest angestellt sind, Planungen für einen neuen Servicestützpunkt am alten Warnemünder Werftbecken. Hier sollen in Zukunft unter anderem die Rumpfe von Frachtschiffen und anderen Seefahrzeugen vollau-

ser gereinigt werden dürfen. Sie verhindern, dass freigesetzte Schadstoffe das Wasser verschmutzen. Zudem ermöglichen saubere Rumpfe einen energie- und umweltschonenden Schiffsbetrieb.

„Die Arbeiten werden ebenfalls von ferngesteuerten Robotersystemen ausgeführt“, sagt Pap. Ein 10.000-Tonnen-Frachter könne binnen sechs bis acht Stunden rundum von Bewuchs befreit werden. Zugleich soll der neue Standort als Testfeld für neue autarke Arbeitssysteme dienen. Jüngster Coup des Unternehmens ist ein mobiles Robotersystem, das von einem norwegischen Hersteller stammt. Lediglich ein Mitarbeiter macht sich damit von Rostock aus auf den Weg zu den Kunden, um vor Ort beispielsweise eine sofortige Unterwasser-Schadensanalyse an einem Schiffspropeller vorzunehmen. Das Gerät liefert in Echtzeit hochaufgelöste aussagekräftige Bilder in eine Videokonferenz beteiligter Reeder, Versicherer und Dienstleister. ■ schw

**IMPRESSUM**

**Sonderbeilage N° 9**  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 153 vom 10. August 2023  
**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:** Thomas Schwandt (schw), Thorsten Breuer (bre)  
**Layout:** Andreas Gothsch; 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 un-erlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

ANZEIGE



www.kloska.com

Supplier and service partner for shipping and shipyards, on-/offshore, industry, handicraft and construction industry

Everything a ship needs!

- Technical Ship Supply**  
Cabin · Deck · Engine · Galley
- Provisions Supply**
- Catering** (Provisions & Stores)
- Spare Parts & Repair Service**  
for Ship Engines  
Governors & Pump Technology
- On-/Offshore**  
Equipment & Service
- New Build Supply**
- Mooring Ropes & Special Wire Ropes**
- Maritime Environment Protection Systems**  
Biological Sewage Treatment  
Ballast Water Treatment Systems  
Oily Water Separator
- Manufacturing of Nets**  
Safety Nets · Fishing Nets
- Airfreight & Logistics**

VISIT US!







Please contact:  
Martin Wirz · Phone: +49 172 4270298 · m.wirz@kloska.com



Auf dem General Cargo Terminal auf Pier II im Rostocker Überseehafen ist die Energiewende tonnenschwer zu greifen. Rotorblätter von Windkraftanlagen lagern gestapelt in speziellen Haltegerüsten, riesige Maschinenhäuser, stehen aneinandergereiht neben sperrigen Turmsegmenten. Bewegt werden die Objekte mit leistungsstarken Hafemobilkränen und Reachstackern von Euroports Germany, dem größten Umschlagunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern. Der politisch forcierte Bau von On- und Offshore-Windkraftanlagen führte im Überseehafen im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zu einem kräftigen Plus beim Umschlag von Komponenten für die Windenergie.

„Das Geschäft in dem Bereich hat in den zurückliegenden zwölf Monaten in ganzer Breite zugelegt“, sagt Karsten Lentz, Geschäftsführer von Euroports Germany. Einschlägige Branchenfirmen wie Nordex, eno energy, Enercon und Siemens Gamesa nutzen den Rostocker Hafen für den Ex- beziehungsweise Import schwerlastiger Windkraft-Komponenten. Deutlich erhöhte sich die Taktung bei der Ladungsabwicklung. Für die Zwischenlagerung im Hafen wurden neue Rahmenverträge abgeschlossen. Nach Angaben von Lentz konnte Euroports Germany kurzfristig entsprechende Angebote machen, weil der vor wenigen Jahren im Hafen etablierte Container-Umschlag infolge des Krieges in der Ukraine komplett weggebrochen ist. Innerhalb des Logistikprojektes „Neue Seidenstraße“ zwischen Europa und China waren jährlich bis zu 30.000 TEU-Standardcontainer ver- und entladen worden. Der seeseitige Brückenschlag zum russischen Kaliningrad verband Rostock mit der Region der Millionenmetropole Xi'an.



## Maschinenhäuser, Turmsegmente und Schiffspropeller

Euroports Germany positioniert sich verstärkt im Schwerlast- und Projektgeschäft

Euroports verlädt seit Kurzem auch Schiffspropeller vom Hersteller MMG

In jüngster Vergangenheit hat Euroports Germany umfangreich in neues Be- und Entladungsgerät investiert, um die Umschlagprozesse zu beschleunigen und effizienter zu gestalten. So wurden zwei neue Hafemobilkrane angeschafft, die jeweils bis zu 144 Tonnen heben und im Tandem arbeiten können. Hinzu kam im vorigen Jahr ein Reachstacker, der für Lasten bis 110 Tonnen Gewicht ausgelegt ist. Das moderne Equipment versetzt das Unternehmen in die Lage, neben gewichtigen Gütern im Windenergiesektor auch andere Schwerlastladungen zu bewältigen. In diesem Frühjahr gelang es

erstmals, einen Kontrakt mit dem Schiffspropeller-Hersteller Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG) aus Waren (Müritze) abzuschließen. Er sieht vor, 2023 insgesamt zwölf Propeller mit einem Durchmesser von bis zu zehn Metern und einem Gewicht von bis zu 117 Tonnen über Rostock zu verschiffen. „Wir organisieren für MMG die gesamte Logistikkette bis zum Bestimmungsort“, betont Lentz. Das Geschäft soll möglichst ausgebaut werden.

Um sich im Schwergutbereich europaweit weiteren Kunden zu empfehlen, arbeitet Euroports Germany seit 2018 mit anderen Partnern in der lokalen Arbeitsgrup-

pe „Rostock High & Heavy“ zusammen. Darunter mit Rostock Port und Liebherr-MCCTec Rostock sowie dem Wirtschaftsförderer Rostock Business. Ziel sei es, den Überseehafen durch gemeinsame Vermarktungsaktivitäten stärker in den Fokus der internationalen Schwerlastlogistik zu rücken. Der Kranhersteller Liebherr zum Beispiel verfügt im Hafen über einen schienegebundenen Portalkran, der Lasten bis zu 1.600 Tonnen bewältigen kann.

Im weiten Energiesektor war das Umschlagunternehmen, das in Rostock mit neun Tochtergesellschaften tätig ist und insgesamt 350 Mitarbeiter beschäftigt, im vorigen Jahr auch bei Flüssiggut besonders gefordert. Über den firmeneigenen Ölhafen wurden aufgrund des veränderten deutschen Importmodells für Rohöl sprunghaft mehr Mengen per Tanker angelandet, um vor allem die Versorgung der PCK-Raffinerie in Schwedt zu gewährleisten. Die bestehende Pipeline zwischen Rostock und dem ostbrandenburgischen Ölverarbeiter sowie der konzentrierte Einsatz der vorhandenen Ladesysteme, Tanks und des Fachpersonals ermöglichten einen Anstieg des Ölumschlags auf 2,8 Millionen Tonnen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres (1. Halbjahr 2022: 285.000). Seit Jahresbeginn wurden insgesamt 36 Tanker abgefertigt.

Mit der bisherigen 2023er-Bilanz zeigt sich Geschäftsführer Lentz zufrieden. Durch die gestiegenen Ölimporte zeichnete das Unternehmen per 30. Juni einen Güterumschlag von insgesamt neun Millionen Tonnen. Nicht in allen Sparten lief es gleich gut. Das schnelllebige Hafengeschäft sei von zahlreichen Einflussfaktoren abhängig. So gab es konjunkturelle Schwankungen bei Kohle und Baustoffen, das Getreidegeschäft ist stark ernteabhängig. ■ *schw*

Foto: Euroports Germany

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](http://www.maritimes-cluster.de) | [mv@maritimes-cluster.de](mailto:mv@maritimes-cluster.de) (Geschäftsstelle Mecklenburg-Vorpommern)





# Kombinierter Verkehr bis auf die Iberische Halbinsel

Terminal im Überseehafen rüstet sich für wachsende Herausforderungen



Das KV-Terminal in Rostock peilt in diesem Jahr den Umschlag von bis zu 125.000 Ladeeinheiten an

Nach einem kräftigen Anstieg der Umschlagzahlen von fast 50 Prozent über den Zeitraum der letzten fünf Jahre hat es im ersten Halbjahr 2023 auf dem Terminal für den kombinierten Verkehr (KV) im Überseehafen eine leichte Bremsspur gegeben. Die Rostock Trimodal GmbH (RTM), eine Tochterfirma von Euroports Germany, verzeichnete zur Jahreshälfte einen Rückgang von 7,6 Prozent auf 60.120 Ladeeinheiten (Units). Im vergangenen Jahr waren am Standort mehr als 130.000 Einheiten von der Straße auf die Schiene und umgekehrt verladen worden. Martin Rotbarth, Commercial Manager von Euroports Germany, sieht in dem Minus eine „temporäre Delle“. Alle Informationen und Signale aus dem Markt würden zwar „eine gewisse Verunsicherung aufgrund

gedämpfter konjunktureller Aussichten“ anzeigen, aber der Trend, Güterverkehre verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sei in der Branche ungebrochen. Für das Gesamtjahr 2023 rechnet RTM denn auch mit einem Ergebnis von 120.000 bis 125.000 Ladeeinheiten.

Damit liegt der Terminalbetreiber auf Schlagdistanz zum derzeitigen Kapazitätslimit von 150.000 Units. Globale Indikatoren, wie die Rückverlagerung von Produktion nach Europa, wirtschaftliches Wachstum in Ost- und Südosteuropa und eine erhöhte Nachfrage nach zuverlässigen und nachhaltigen Transportketten erfordern es, die Leistungsfähigkeit des KV-Terminals den künftigen Anforderungen des Marktes anzupassen, so Rotbarth. Gegenwärtig laufen daher Pla-

nungen von Rostock Port, das Areal zwischen der Autobahn A19 und dem Warnow-Ufer so weit auszubauen, dass künftig pro Jahr bis zu 180.000 Ladeeinheiten über den KV-Terminal gezogen werden können. Beispielsweise sollen die fünf Gleise, über denen zwei je 27,5 Meter hohe Portalkrane die Schnittstelle zwischen Schiene und rollender Schiffsladung bilden, von derzeit je 600 Meter auf mindestens 680 Meter verlängert werden.

Aktuell fertigt RTM wöchentlich 43 KV-Züge von und nach Verona (18) in Italien, Bratislava (6) in der Slowakei, Oradea (2) in Rumänien, Dresden (6), Herne (7) und Halle (1) in Deutschland sowie Bettembourg (3) in Luxemburg ab. Die Destination ins Großherzogtum, eine Kooperation des luxemburgischen Eisen-

bahnunternehmens CFL Multimodal und der Fähreederei Stena Line, verbindet weiterführend Rostock mit Lyon in Südfrankreich und Barcelona in Spanien. Ladeeinheiten ab Trelleborg in Schweden können auf diesem Weg in vier Tagen die Iberische Halbinsel erreichen. Die beteiligten Partner haben angekündigt, noch in diesem Jahr die trans-europäische Logistikkette zwischen Südeuropa und Schweden bis nach Finnland zu verlängern. Möglich wird dies durch die Einbindung der Ostsee-Fährlinie zwischen Umea (Schweden) und Vaasa (Finnland), die von der Reederei Wasaline bedient wird. Manager Rotbarth geht zudem davon aus, dass sich die derzeitige Marktlage positiv entwickelt und in der zweiten Jahreshälfte weiteres Wachstum zu erwarten ist.

Wesentliche Voraussetzung für möglichst reibungslose und pünktliche Zugumläufe ist ein funktionierendes Schienennetz. Doch der Sanierungsbedarf von Bahntrassen in Deutschland ist hoch, so dass in den kommenden Jahren auch der Kombinierte Verkehr mit zahlreichen Baustellen und Streckensperrungen konfrontiert sein wird. Bis zum Jahr 2030 sollen nach Angaben der Deutschen Bahn pro Jahr 750 Kilometer Gleisstrecke general saniert werden. Das erfordert große Flexibilität von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Fahrpläne eng abgestimmt sind mit den hochfrequenten Fähr- und RoRo-Liniendiensten im Rostocker Überseehafen. Die 26 Mitarbeiter von Rostock Trimodal setzen täglich alles daran, die Wartezeiten für die umzuschlagenden Ladeeinheiten gering zu halten. Die meisten Units werden von den Wagons direkt auf die Schiffe und umgekehrt befördert. In der Spitze sind es auf dem Rostocker KV-Terminal mehr als 400 Ladeeinheiten pro Tag. ■ *schw*

Foto: Thomas Schwandt

ANZEIGE

**AHLMANN  
ZERSSSEN**

- Befrachtung (Binnen-/Küsten-/Tank-/See-/Großschifffahrt) & Reederei
- Klärung (Hafenagentur)
- Umschlag & Lager
- Zolldienstleistung
- Schwerlast- & Projektlogistik
- Laderaum- & Ladungskontrolle

**Schifffahrt und Logistik von A – Z**

Bremen · Hamburg · Brunsbüttel · Rendsburg · Kiel · Wismar · Rostock  
Stralsund · Wolgast · Mukran · Löcknitz · Riga · Liepaja · Ventspils **Jetzt auch in Lettland**

AHLMANN-ZERSSSEN GMBH · Ost-West-Str. 5 · 18147 Rostock / Germany  
Telefon: +49(0)381-67333-33 · rostock@ahlmann-zerssen.de · www.ahlmann-zerssen.com





# Gefahrenpotenzial in 150 Meter Höhe

Spezialfirma ISC Training & Assembly schult Mitarbeiter der Windenergiebranche im Überlebenstraining

Im Sommer geht es eher ruhig zu in der hellen, rund 1200 Quadratmeter großen Trainingshalle der ISC Training & Assembly GmbH in Rostock-Marienehe, unweit des Fracht- und Fischereihafens. Denn es ist Hochzeit für den Aufbau und die Wartung von Windkraftanlagen an Land und auf See, jede Fachkraft wird vor Ort gebraucht. „Dafür herrscht in den Wintermonaten bei uns besonders reges Treiben“, sagt ISC-Geschäftsführer Heiko Seefeldt. Dann üben in der im Jahr 2021 fertiggestellten Halle Monteure, Wartungstechniker und sonstige Mitarbeiter der Windenergiebranche, die in sicherheitsrelevanten Bereichen agieren, unter anderem an haushohen Gerüsten, wie beispielsweise verletzte Personen aus luftiger Höhe abgeseilt werden. Auch wird praktisch trainiert, wie Menschen aus einer beengten Maschinengondel einer Windkraftanlage zu evakuieren sind. Eine originale Gondel steht in einer Ecke der ISC-Halle eigens dafür zur Verfügung.

„Ein Arbeitsplatz in 150 Meter Höhe auf einer Offshore-Windkraftanlage weit draußen vor der Küste birgt erhebliches Gefahrenpotenzial. Daher ist es zum Teil überlebenswichtig, dass bestehende Sicherheitsvorschriften eingehalten und vor allem Verhaltensregeln in extremen Situationen wiederholt trainiert und befolgt werden“, umreißt Geschäftsführer Seefeldt das Aufgabenfeld von ISC. Die Firma gehört in Deutschland zu mehr als zwei Dutzend Dienstleistern, die speziell auf die Erfordernisse in der Windenergiebranche zugeschnittene Ausbildungskurse anbieten. Grundlage hierfür bilden international verbindliche Standards der Global Wind Organisation (GWO) und im nationalen Rahmen die Vorgaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Die inhaltlichen Schwerpunkte der zertifizierten Ausbildung konzentrieren sich auf das Überleben auf See, die Brandbekämpfung, die Evakuierung aus einem ins



In haushohen Gerüsten in der ISC-Trainingshalle üben vorwiegend Mitarbeiter der Windenergiebranche das sichere Bergen verletzter Personen aus luftiger Höhe

Wasser gestürzten Helikopter, das Klettern und Sichern auf Windrädern und die Erste Hilfe. „Anliegen der verschiedenen Trainings ist es, zum einen das Bewusstsein für Gefahren zu schärfen und zum anderen Handlungsautomatismen zu erlernen, die es dem Personal ermöglichen, sich selbst zu retten“, so der ISC-Chef.

Durchschnittlich zählt ISC pro Jahr rund 3.200 Trainings, wobei die Teilnehmer und Teilnehmerinnen während der drei- bis fünftägigen Lehrgänge in der Regel drei bis vier verschiedene Trainings absolvieren. Bestimmte Basis-Kurse wie das Arbeiten in der Höhe und Erste Hilfe sind alle zwei Jahre aufzufrischen. Die spezielle Ausbil-





Das Überleben auf See wird bei ISC in Rostock in der nahen Warnow unter realitätsnahen Bedingungen geübt

dung zur Evakuierung aus einem verunglückten Helikopter wird in Kooperation von einer Partnerfirma übernommen. In der Brandbekämpfung nutzt ISC mitunter zusätzlich die Brandcontainer im benachbarten Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ). Bis vor drei Jahren war das AFZ einer der Mitgesellschafter der 2008 gegründeten Firma ISC. Seit 1. Juli 2023 ist die ebenfalls in Rostock ansässige OIS Offshore Industrie Service GmbH alleiniger Inhaber.

Der politisch forcierte und bis 2030 fixierte Ausbau der Windenergie in Deutschland bringt es mit sich, dass der Bedarf an Sicherheitsausbildung wächst. Zu den Kunden gehören renommierte Betreiber von Windparks wie EnBW, RWE und Iberdrola sowie Hersteller von Windkraftanlagen, unter anderem Siemens Gamesa. Die Ausbildung von Montage- und Wartungspersonal wird gleichermaßen für den On- wie auch den Offshore-Bereich durchgeführt. Die meis-

ten Teilnehmer und Teilnehmerinnen sind im Alter von 25 bis 40 Jahren. Ihre Tauglichkeit für einen Job hoch oben über dem Meer beziehungsweise dem Land wird durch eine betriebliche Vorsorgeuntersuchung attestiert.

Neben körperlicher Fitness sei es aber auch entscheidend, in den Trainings das psychische Moment zu schulen, sagt Seefeldt. „Die Kollegen steigen in die Anlagen stets mindestens zu zweit und in der Gewissheit, dass der Partner die

gleiche Ausbildung absolviert hat.“ Das heißt, neben der gegenseitigen Kontrolle, ob zum Beispiel alle Sicherheitsgurte am Körper geschlossen und die Haltehaken angeschlagen sind, können sich die Monteure und Wartungstechniker gegenseitig darauf verlassen, im Falle des Falles unmittelbare Hilfe zu erfahren.

ISC beschäftigt insgesamt zehn Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, darunter sind sechs Trainer. Zudem besteht ein Pool von freien Lehrkräften, die für spezielle Themen wie das Klettern und Sichern in der Höhe hinzugezogen werden. Um mit dem Unternehmen auf der Höhe der Zeit zu bleiben, würden auch die Trainer regelmäßig weitergebildet. Zumal auch die Rettungssysteme von den Herstellern permanent verbessert und optimiert werden. Die Rostocker Firma hat sich längst einen guten Ruf über die nationalen Grenzen hinaus erworben. Infolgedessen hat ISC vor zwei Jahren eine Tochterfirma in Österreich gegründet. Auch werden die Dienste von „noch höherer Stelle“ in Anspruch genommen. So weilte im Juli dieses Jahres die jüngste Generation von ESA-Astronauten in Rostock, um an drei Tagen das Überleben auf See und die Brandbekämpfung zu trainieren. Von den sieben potenziellen Raumfahrern soll die beziehungsweise der erste im nächsten Jahr in den Orbit starten. ■ *schw*

ANZEIGE

**EUROPORTS**

EUROPORTS GERMANY — DELIVERING MARITIME SUPPLY-CHAIN SOLUTIONS



HAFENUMSCHLAG ▪ TRANSPORT ▪ LAGERUNG ▪ LOGISTIK ▪ VAS

[www.euroports.de](http://www.euroports.de)

[info@euroports.de](mailto:info@euroports.de)

# Maritime Kunst sail away

Feliks Büttners „Kussmund und Wellen“ verschwinden von verkauften Aida-Schiffen



Fotos: Thomas Schwandt, AIDA

Deutschlands größte Kreuzfahrtreederei Aida Cruises, ansässig in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, reduziert seit geraumer Zeit die eigene Flotte. Nach dem bisherigen Verkauf der „Aidacara“, der „Aidamira“ und zuletzt der „Aidavita“ im ersten Halbjahr dieses Jahres soll im kommenden September auch die „Aidaaura“ veräußert werden. Beide zuletzt genannten Cruise Liner waren zu Beginn der Nullerjahre auf der Werft in Wismar gebaut worden. Die Schiffverkäufe von Aida sind für den Rostocker Künstler Feliks Büttner mehr als nur eine Nachricht von einem Eigentümerwechsel, wie ein solcher in der internationalen Seeschifffahrt nahezu täglich vollzogen wird. Denn mit jedem abgängigen Kreuzfahrtschiff von Aida Cruises verschwindet auch ein unikates Kunstwerk des 83-jährigen Malers und Grafikers. Büttner hat die für die Rostocker Reederei-Flotte

typische Schiffsrumpfbemalung mit Kussmund, Augen und Wellen kreiert und dabei jedes Schiff im Bestand individuell gestaltet. Als erster Kreuzliner war die „Aida“ (später „Aidacara“) ab 1996 mit den markanten Grafikelementen an Bug und Längsseiten in See gestochen.

Sail away - „Sie sind dann halt weg“. In seiner sarkastisch-trockenen Redensart quitiert Büttner in seinem Rostocker Atelier das unausweichliche Ende seiner überdimensionalen Arbeiten an den Aida-Bordwänden. Speziell für den hellblauen Wellenlauf vom Bug nach achtern setzte er für jedes Schiff eine spezielle Abfolge der Schwünge. Keine Rumpfvorzierung gleicht einer anderen in der Aida-Schiffsfamilie. Dieser Umstand macht die Gewissheit, dass die Büttnerische Bemalung der Schiffe in neuen Diensten übertüncht wird, umso betrüblicher. Der

Feliks Büttner schuf auch Werke für den Innenbereich der AIDA-Schiffe. In seinem Rostocker Atelier steht der Künstler vor einem 2,30 Meter mal 2,70 Meter großen Wandbild, das er für die „Aidaprima“ angefertigt hat

*„Sie sind dann halt weg. Es fühlt sich an, als würde ein geschätztes Gemälde einfach mal überpinselt.“*

**Feliks Büttner**  
Rostocker Maler und Grafiker

Rostocker Maler und Grafiker verhehlt denn auch nicht eine „Träne im Knopfloch“. Fühlt es sich für ihn doch so an, als würde ein geschätztes Gemälde einfach mal überpinselt.

Im Schaffen und Wirken von Büttner nehmen die Kussmund-Kunstwerke einen besonderen Stellenwert ein. Sie sorgten zum einen für viel Furore in der Kreuzfahrt-Branche, wo eine derartige Schiffsrumpfgestaltung bis dato unbekannt war. Zum anderen kündigen die AIDA-Schiffe auf den Meeren und in den Häfen der Welt vom Schöpfer dieses eigenwilligen maritimen Looks. Selten ist es zudem einem Künstler vergönnt, Bilder in derartiger Größe zu schaffen, die außerdem an permanent wechselnden „Ausstellungsorten“ zu bewundern sind.

In der Zwischenzeit hat die Rumpfbemalung zahlreiche Nachahmer unter den Kreuzfahrtreedereien gefunden. Auch dieser und jener Künstler-Kollege von Büttner konnte sich nicht dem Reiz entziehen, durch eigenen Strich das Design eines Schiffes zu prägen. So entdeckte Feliks Büttner vor Jahren in Warnemünde einen Kreuzliner, auf dem ihm die künstlerische Handschrift bekannt vorkam. Es handelte sich um die „Norwegian Breakaway“, deren Rumpf vom renommierten und von Büttner verehrten US-amerikanischen Pop-Art-Künstler Peter Max gestaltet worden ist. Mit einer Hommage an die Stadt New York.

Beide Vertreter der kreativen Zunft vereint das Schicksal, dass Kreuzfahrtschiffen ein begrenztes Schiffsleben beschieden ist, und damit auch den Rumpfbemalungen. Durchschnittlich nach 30 bis 40 Jahren werden die Schiffe verschrottet. Da eignen sich andere Formate eher dazu, vielleicht länger das Zeitliche zu überdauern. So finden sich Aquarelle, Collagen und Zeichnungen von Feliks Büttner in Sammlungen unter anderem in New York, in Mexiko City, in Paris und London. In der Rostocker Region waren ausgewählte Werke von ihm vor wenigen Wochen in Bad Doberan in einer Ausstellung anlässlich seines 83. Geburtstages unter dem Titel „Erotica, der Lenz ist da“ zu sehen. ■ *schw*