



Ein Spezialschiff hat riesige Stahlmasten, so genannte Jackets, für die Windkraftanlagen des Offshore-Parks Wikinger in Mukran an Bord genommen, um sie zur Baustelle in der Ostsee vor Rügen zu bringen. Im Vordergrund wird gebaggert. Der Hafen wird für die Offshore-Industrie weiter ausgebaut. Fotos: Stefan Säuer

# Mukran: Offshore-Boom statt Fährverkehr

Fährhafen ging vor 30 Jahren in Betrieb / Mit Festveranstaltung wurde gestern an die wechselvolle Geschichte erinnert

Von Martina Rathke

**Mukran.** Es ist ruhig geworden an den Terminals des Fährhafens Sassnitz-Mukran, der vor drei Jahrzehnten in Betrieb genommen wurde. Nur einmal am Tag spuckt die Fähre „Sassnitz“, die zwischen Rügen und dem schwedischen Trelleborg pendelt, Passagiere und Fahrzeuge aus. Seit Mai firmiert der Fährhafen unter dem Namen Mukran Port. Der Name steht für eine Neuausrichtung des Hafens, der in den vergangenen 15 Jahren mehr und mehr an Fährgeschäft und Umschlag verlor, und nun in den Offshore-Projekten seine Zukunft sieht. An diese wechselvolle Geschichte wurde gestern bei einer Festveranstaltung zum 30. Hafengeburtstag erinnert, das 200 Gäste in Mukran feierten.

Am 2. Oktober 1986 ging der Hafen nach viereinhalb Jahren Bauzeit in Betrieb. Fünf Fährschiffe - mit einer Länge von 190 Metern die größten jemals in der DDR gebauten - pendelten von Sassnitz über die Ostsee. 2500 Menschen bot der Hafen Arbeit.

„Der Hafen war ein Prestigeprojekt“, sagt der Sassnitzer Hans-Dietmar Hoffmüller, der über Jahrzehnte Dokumente zum Bau und zur Entwicklung des Hafens sammelte. Der von 1982 an erbaute Fährhafen auf der Insel Rügen mit seinem fast 100 Kilometer langen Schienensystem ist Ausdruck des wachsenden Misstrauens unter den Ostblockstaaten in den 1980er Jahren. „Polen hatte seinerzeit angekündigt, die Transitgebühren für den Eisenbahnverkehr zwischen der Sowjetunion und der DDR um 400 Prozent zu erhöhen“, wie Hoffmüller berichtet. Zu den wirtschaftlichen Unwägbarkeiten kamen die politischen: In Polen erstarkte zu Beginn der 1980er Jahre die Solidarnosc-Bewegung.

Ab 1982 schufen auf Rügen dann rund 4000 Bauarbeiter sowie rund 200 Bausoldaten eine gigantische Infrastruktur auf fünf Kilometern Länge und einem Kilometer Breite. Rund zwei Milliarden Mark ließ die DDR sich den direkten Brückenkopf nach Russland kosten. „Mit der Wende brach der Umschlag völlig zusammen“, wie Hoffmüller berichtet. Aufschwung brachte der Abzug der sowjetischen Streitkräfte. Die letzte Fähre mit russischen Militärgütern legte im Juli 1994 ab. Ab 1998 wurde der Schwedenver-

●● Wir sind mittlerweile der wichtigste Standort für Offshore-Wind-Projekte in der Ostsee.“



Harm Sievers, Geschäftsführer Mukran Port

kehr vom Stadthafen Sassnitz nach Mukran verlegt.

Doch der Traum, sich als westlichster Ostseehafen mit russischem Breitspursystem und als kürzeste Verbindung nach Schweden und Russland zu profilieren, platzte. Die Fährten in das Baltikum und nach Russland litten unter einer ungleichen Auslastung auf den Hin- und Rücktouren, später kamen die Russland-Sanktionen hinzu. Vor zwei Jahren verlegte die Reederei Stena Line eine Schwedenfähre nach Rostock.

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes ist der Güterumschlag im Fährhafen seit Jahren rückläufig. Gingen dort im Jahr 2000 noch 2,9 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr über die Kaikante, waren es 2015 knapp 1,1 Millionen Tonnen. Auch die Fahrgastzahlen gingen laut Statistik-Amt zurück: Von rund 750 000 Passagieren im Jahr 2005 auf etwa 330 000 Fahrgäste im Jahr 2015. „Wir mussten uns in der Vergangenheit mit einer kontinuierlichen Verminderung im Fährgeschäft, mit Krisen und damit verbundenen Ladungsrückgängen auseinandersetzen“,



Hans-Dietmar Hoffmüller, Vorsitzender des Vereins 100 Jahre Königslinie Sassnitz - Trelleborg, zeigt Fotos, die die Entwicklung des Fährhafens in Mukran dokumentieren.

●● Die Landesregierung wird auch in Zukunft die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Mukran unterstützen.“



Christian Pegel, Infrastrukturminister MV

sagt Hafenchef Harm Sievers. Der Hafen profitiert seit einigen Jahren vom Offshore-Boom auf der Ostsee: Die Montage des EnBW-Windparks „Baltic 2“ wurde über den Hafen abgewickelt, auch der spanische Energiekonzern Iberdrola und der deutsche Energieerzeuger Eon nutzen Sassnitz als Drehscheibe für den Bau ihrer Offshore-Windparks „Wikinger“ und „Arkona“ - mit langfristigen Effekten über die Bauzeit hinaus. Beide Energiekonzerne wollen in den nächsten Jahrzehnten den Betrieb von Sassnitz aus steuern. Mit jeweils 100 direkten Arbeitskräften wird gerechnet. „Wir sind mittlerweile der wichtigste Standort für Offshore-Wind-Projekte in der Ostsee“, sagt Sievers.

Zudem will das Nord Stream-Konsortium für die zwei zusätzlich geplanten Stränge der Ostseepipeline die Rohre in Sassnitz mit Beton ummanteln lassen, was zeitlich befristet für 150 Arbeitsplätze sorgt. Hoffnung setzt der Mukran Port auch in den Getreideumschlag. Erst im August wurde eine entsprechende Schüttgutentladestelle in Betrieb genommen. Allein 2016 sollen mindestens eine Million Tonnen Getreide im Fährhafen Sassnitz über die Kaikante gehen.

„Es gab Höhen und Tiefen“, fasste Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung MV, in seiner Festrede drei Jahrzehnte Hafenenwicklung in Mukran zusammen. Die Landesregierung habe dabei stets an der Seite des Hafens gestanden. „Sie wird auch in Zukunft die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Mukran durch die Förderung der dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und beihilferechtlichen Vorgaben der EU unterstützen und die Umprofilierung von Mukran Port zu einem Hafen- und Wirtschaftsstandort aktiv begleiten“, versicherte Pegel.