



Entwicklung des Schienenverkehrs im Überseehafen Rostock

M.Sc. Hannes Mielke

Beauftragter Hafenbahn Rostock Port GmbH

Norddeutsches Eisenbahnforum am 15.11.2025



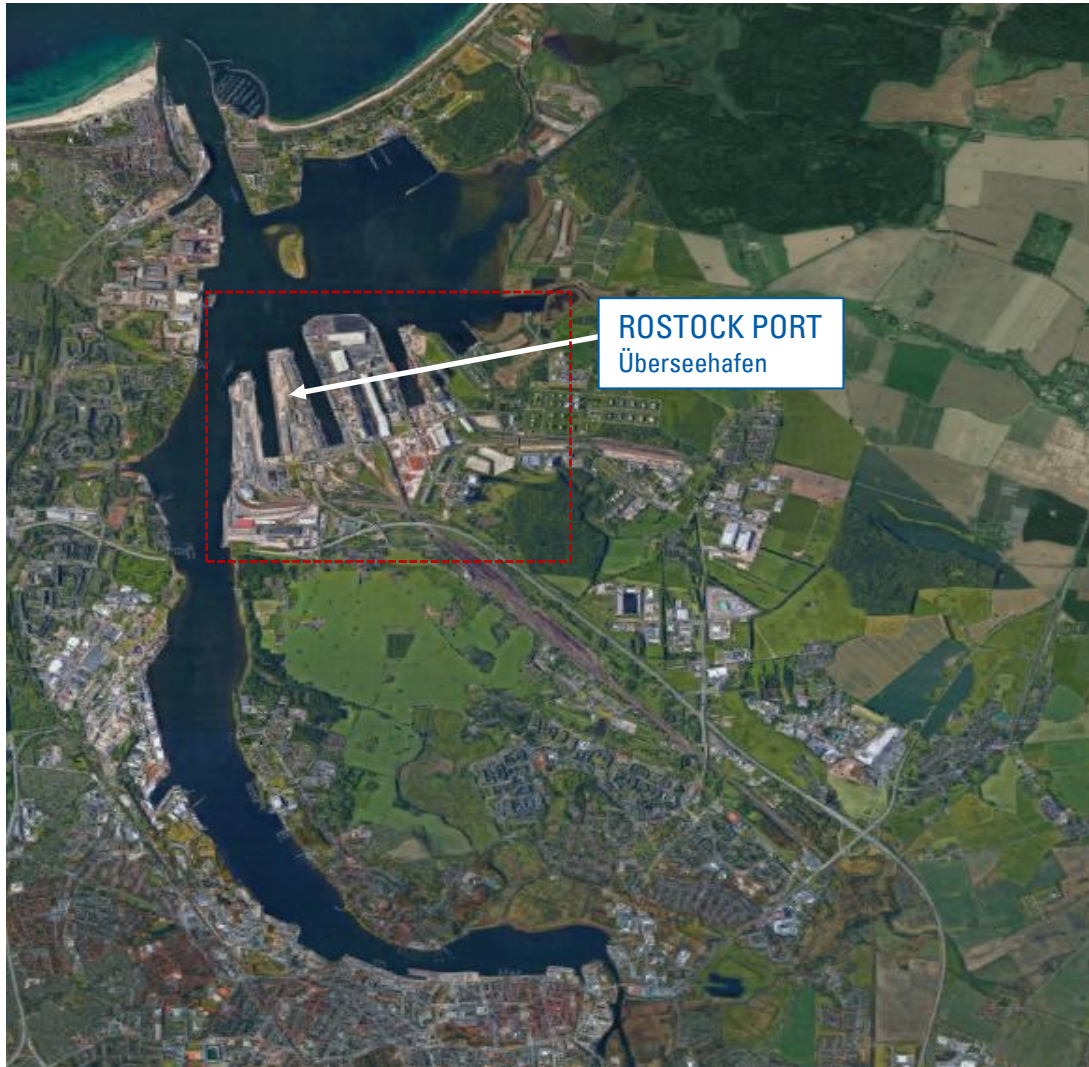
ROSTOCK PORT

Opening new horizons



www.rostock-port.de

Rostock Port GmbH



- Hafenbetreiber
- Eigentümer der Infrastruktur
- Vertritt Interessen der Gesellschafter
 - Hansestadt Rostock (74,9%)
 - Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (25,1%)
- Ca. 180 Mitarbeiter
- Ziel: Hafenstandort so zu entwickeln, „dass er den ständig steigenden Anforderungen der verladenden Wirtschaft und des Tourismus gerecht wird“
- Kernaufgaben:
 - Vorausschauender Ausbau der Infrastruktur
 - Instandhaltung
 - Ansiedlung, Flächenentwicklung, Verpachtung/Vermietung
 - Hafennahe Dienstleistungen





Geschichte des Überseehafens und dessen Eisenbahn



45 Die Bahngleise führen bereits zu den bestehenden und noch im Bau befindlichen Umschlaganlagen.



46 Neben dem Gleis werden Baustoffe gelagert; im Hintergrund verkünden die aufgerichteten Derrick-Kräne rege Bautätigkeit.



47 Während die Bahnanlagen noch im Bau sind, wird bereits ausgebildet. Hier demonstrieren (angehende?) Rangierer wie Bremschuhe aufgelegt werden



7 Baggerung des Hafenbeckens B durch den Schwimmbagger „Warnemünde“ 1958



176 Erstes Stellwerk der Hafenbahn Rostock war das Ablaufstellwerk R 2. Als Behelfsstellwerk wurde es am 29. April 1960 in Betrieb genommen (oben)

- „Hafenbahn“ älter als der Hafen selbst
- Innovation, Pioniergeist
- Von Anfang an als Eisenbahnhafen konzipiert

- Wichtigster Verkehrsträger zur Anbindung Hinterland

3 Verteilung der Umschlaggüter auf die einzelnen Verkehrsträger (Angaben in Prozent)

	Erdöl	Stückgut	Masengut	Spezialgut	Summe	Tendenz 1970
Strasse		7		3	3,3	4,5
Schiene	100	93	100	97	96,7	63,7
Wasser						
Nor-Süd-Kanal						31,8



Geschichte des Überseehafens und dessen Eisenbahn

63 Winterliche Nachtaufnahme der Richtungsgruppe (1964)



75 Stellwerksmeister G. Strümpfer am Stellpult im Stellwerk R 20


Rostock Seehafen, A.S. Juni 1961

Erste Lok pariert per Funk

Zum Tag des Eisenbahners im Bahnbetriebswerk Rostock Seehafen

In der Petersdorfer Straße 30, wo Krause, Bauwerke und Hallen des Überseehafens zum Großteil nahe sind, so vieles unter einem Dach vereint, laufen viele Fäden zusammen. Das Eingangsschild „Deutsche Reichsbahn – Bahnbetriebswerk Rostock Seehafen“ gibt allgemein Auskunft. Doch wie sieht es da drinnen aus? NNN besuchen anlässlich des morgigen Tags des Eisenbahners diese Dienststelle der DR. Wir fanden im anstehenden Leiter des zweiten Bahnbetriebswerks (BW) unserer Stadt Christian Rieck und Abteilungsleiter Heinrich Horstmann, beide Reichsbahnberatern, aufgeschlossene Gesprächspartner, die zugleich das Doppel Jubiläum 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand und 150 Jahre Deutsche Eisenbahn zum Ausgangspunkt ihrer Ansichten machten. Die Anlässe werden gebührend gewürdigt. Bereits in dieser Woche können Schüler von der Patenklasse aus der 35. Oberschule mit der Klassenleiterin Frau Lenz kommenden Mittwoch wird die leistungstarke RDT-Betriebssektion Bilanz ziehen und am 14. Juni vereint die Dienstleistungsbetriebe ein großes Sport- und Kulturfest.

Die Wertungen dieses Bahnbetriebswerks, das 1962 in Nachfolge der einstigen Hafenbahn als selbstständige DR-Dienststelle bestimmt wurde, tragen ein hohes Maß an Verantwortung im Rangier- und Lokdienst direkt an den Kaianlagen des Seehafens. Ungefähr 20 Loks sind dort rund um die Uhr im Einsatz. Eine Aussage, die die Dimensionen der

Leistungen anschaulich macht: das BW Seehafen ist entscheidend daran beteiligt, daß im Dienstort Rostock 60 Prozent der Bauladungen des Direktionsbezirks realisiert werden können.

Damit ein Rad ins „andere“ greifen kann, damit der Gütermenschlag von Schiff auf Eisenbahnwagen und umgekehrt möglichst reibungslos fließen kann, da bedarf es vieler Hände Arbeit und gründlicher Überlegung. Mit den im Bahnbetriebswerk Seehafen bestehenden Abteilungen Triebfahrzeugbetrieb, Technische Anlagen, Elektrische Anlagen und Triebfahrzeugunterhaltung bestehen dafür beste Voraussetzungen. In ihnen versehen täglich 230 Eisenbahner ihren Dienst. Zum Stammpersonal gehören stets 25 Lehrlinge. Durch die neuen Wohngebiete – das neue Dickow und das im Aufbau befindliche Totenwinkel – finden Schulabgänger hier prädestinierte Bedingungen vor, um eine gediegene Facharbeiterausbildung beispielsweise als Elektromonteur, Triebfahrzeugschlosser und -führer zu absolvieren.

Bereits im Juni 1966 ist der aus Produktionsmitteln, Verwaltung und Sozialleistungen bestehende Komplex (unser Foto) als Teil der Hafenbahn seiner Bestimmung übergeben worden; schon 1961 bestaunt die DR-Maschinen im Hafen. Das heutige BW Rostock Seehafen kennt viele alte Häuser, die hier ihre Spuren verdient haben, die den guten Ruf der Dienststelle selbstbestimmen und selbstbewahren. So der erfahrene Leiter eines Lokführerkollektivs, präzise der Dienstplangemeinschaft 472, M. Goldhof er, der sich einstbezeichnete Franz Wanger von Triebfahrzeugbetrieb, der verdiente Eisenbahner Peter Bartsch. Mit den Erfolgswerten der Dienststelle eng verbunden sind auch die heute im Ruhestand stehenden Eisenbahner Wilhelm Jacobs und Herbert Wilms, der das seltsame 50. Berufsjubiläum im Kreis seiner

Eisenbahner Kollegen begehen konnte. Bei einem Rundgang mit dem Leiter der Abteilung Triebfahrzeugbetrieb, Heinrich Horstmann, über das Bahnbetriebswerk konnten wir einiges in Augenschein nehmen. Beispielsweise die moderne Gleisbauweise, die mittels technischer Raffinesse den alten Hemmschuh fast vergessen läßt. Direkt auf dem Haltegleisande haben Eisenbahner Spezialarbeiten auf dem Containerplatz der DR mittels Kran und Stapelwagen zu bewältigen. In der Lok-Reparaturhalle des Bahnbetriebswerks Seehafen mit einem Platzvermögen von ungefähr zehn Loks kommen nicht nur die eigenen PSt-Gewölbe zur turnusmäßigen Durchsicht, auch Rangierloks Rostocker Betriebe und Schienenfahrzeuge der großen Bereiche erleben hier umfangreiche Reparaturen. Bei einem per Funk ferngesteuerten Triebfahrzeug der Baureihe 106, das erstmals in der DDR im Hafen zum Einsatz kommt, handelt es sich um eine Gemeinschaftsentwicklung bei der das Wissenschaftlich-Technische Zentrum im Kombinat Seeverkehr und Hafenvirtschaft die Hauptrolle eingebracht hat.

Zahlreiche weitere Ergebnisse zielgerichteter Neuentwicklungen – wo das Werk Seehafen im Bereich der Rbd Schweren eine Führungsrolle einnimmt – erbrachten hohen ökonomischen Nutzen. Sie betreffen rationelle Energieanwendung, so dienen beispielsweise zwei wassergeheizte Dampfboiler als Energieerzeuger, und eine neue Technologie, die auf dem Containerplatz der DR im Seehafen eingeführt worden ist, zählt ebenso dazu. Die Männer mit dem Flügelschild des Bahnbetriebswerks Seehafen haben den richtigen Kurs angelegt, um auch den wachsenden Aufgaben im Hafenumschlag standzuhalten. Ihnen und allen unseren Lesern bei der Eisenbahn und den anderen Verkehrsbereichen herzlich Glückwünsche zum Ehrenfest.

W. Grahl

156 In ihrer Wochenendausgabe vom 8./9. Juni 1985 berichteten die „Rostocker Neuesten Nachrichten“ über die erste Lokomotive der Hafenbahn mit Funkfernsteuerung



184 Eine bedeutende Verbesserung im Rangierbetrieb der Hafenbahn war die Einrichtung ortsfester Wechselsprechanlagen, wie hier am Stellwerk B 1

Eisenbahnhofen



Ausgezeichnete
Hinterlandanbindung



2-3 Std. nach
Hamburg und Berlin



54 km Gleise im Hafen
180 km im Rangierbahnhof



Gleise an fast allen
Liegeplätzen



Achslasten bis ins Hinterland
von bis zu 25t





Trajektbrücke LP64

This aerial photograph shows a sprawling industrial port complex. In the foreground, a large paved area with numerous parking spaces and some smaller buildings is visible. To the left, a long pier extends into the water, with a red arrow pointing to a specific structure labeled 'Trajektbrücke LP64'. The middle ground is dominated by several large, rectangular industrial buildings and multiple docks where various ships, including cargo vessels and smaller boats, are moored. To the right, there are more industrial structures, including what appear to be storage tanks and processing units. The background features a large body of water under a sky with scattered clouds. The overall scene depicts a busy maritime and industrial hub.

KV-Terminal



Terminal für kombinierten Verkehr



8 feste Destinationen



51 KV-Abfahrten pro Woche



Ca. 150.000 Einheiten p.a.

Intermodal-Netzwerk



Zugverbindung von / nach Rostock

Bettembourg (LUX)	3x wöchentlich	18 Std.
Bratislava (SLK)	5x wöchentlich	18 Std.
Dresden (DE)	5x wöchentlich	11 Std.
Halle (DE)	1x wöchentlich	14 Std.
Herne (DE)	6x wöchentlich	12 Std.
Karlsruhe (DE)	4x wöchentlich	16 Std.
Le Boulou (FRA) via Bettembourg	3x wöchentlich	38 Std.
Lyon (FRA) via Bettembourg	3x wöchentlich	35 Std.
Oradea (ROM)	2x wöchentlich	30 Std.
Verona (ITA)	27x wöchentlich	23 Std.

Einzelwagenverkehre von Rostock

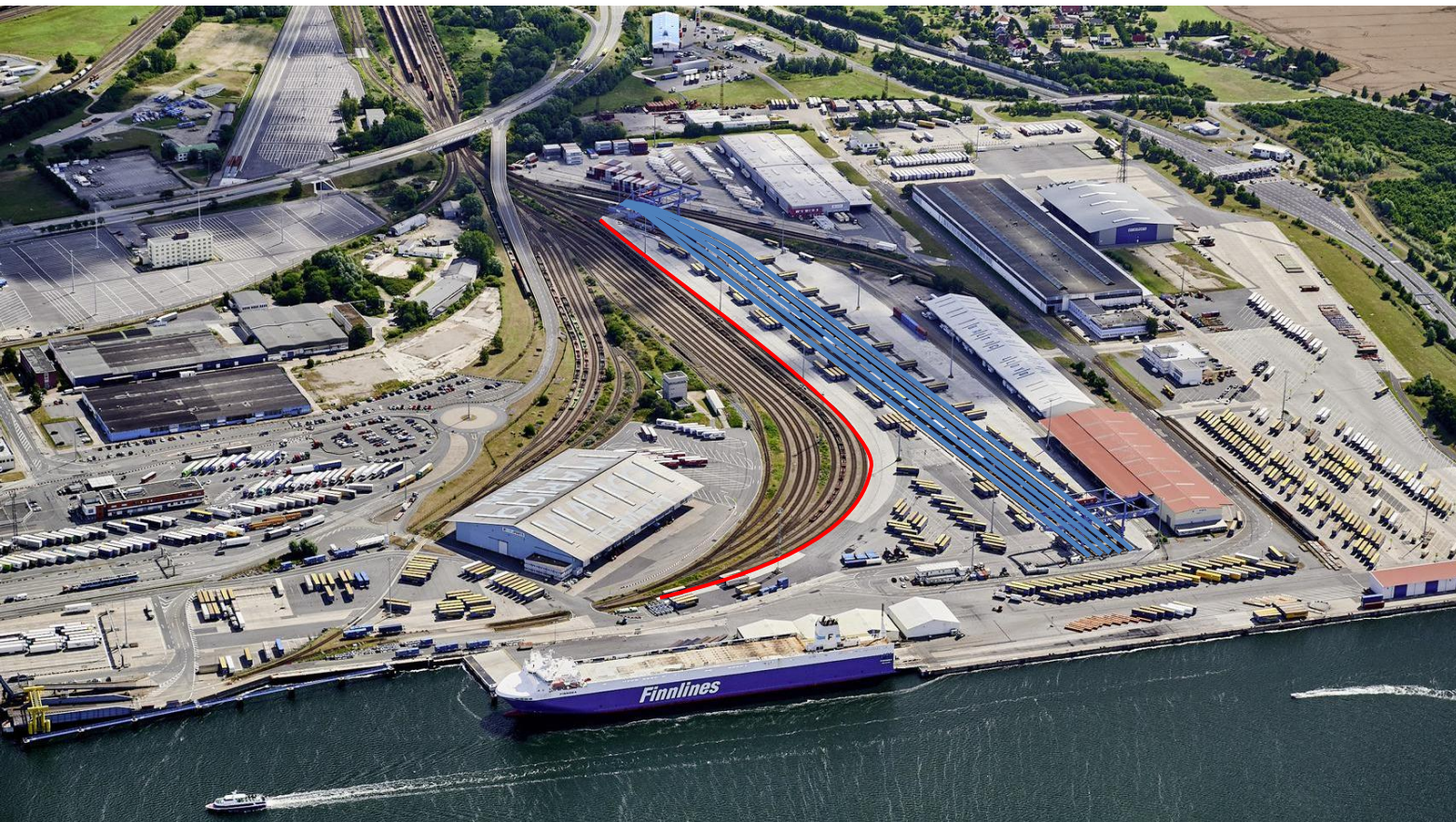
deutschlandweit	9x wöchentlich
-----------------	----------------

Zugverbindungen von / nach Trelleborg

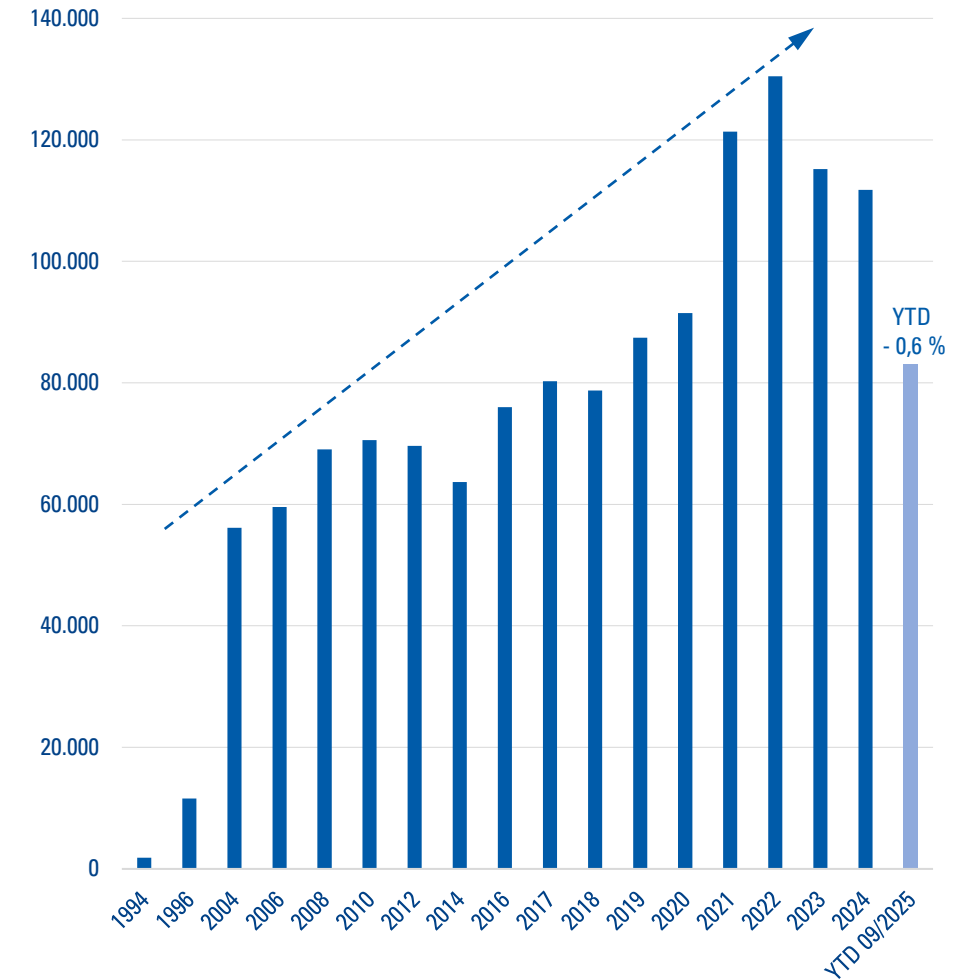
Eskilstuna (SWE)	11x wöchentlich	11 Std.
Göteborg (SWE)	6x wöchentlich	12,5 Std.
Oslo (NOR)	11x wöchentlich	13,5 Std.
Stockholm (SWE)	5x wöchentlich	13,5 Std.
Umeå (SWE) via Eskilstuna	3x wöchentlich	28,5 Std.



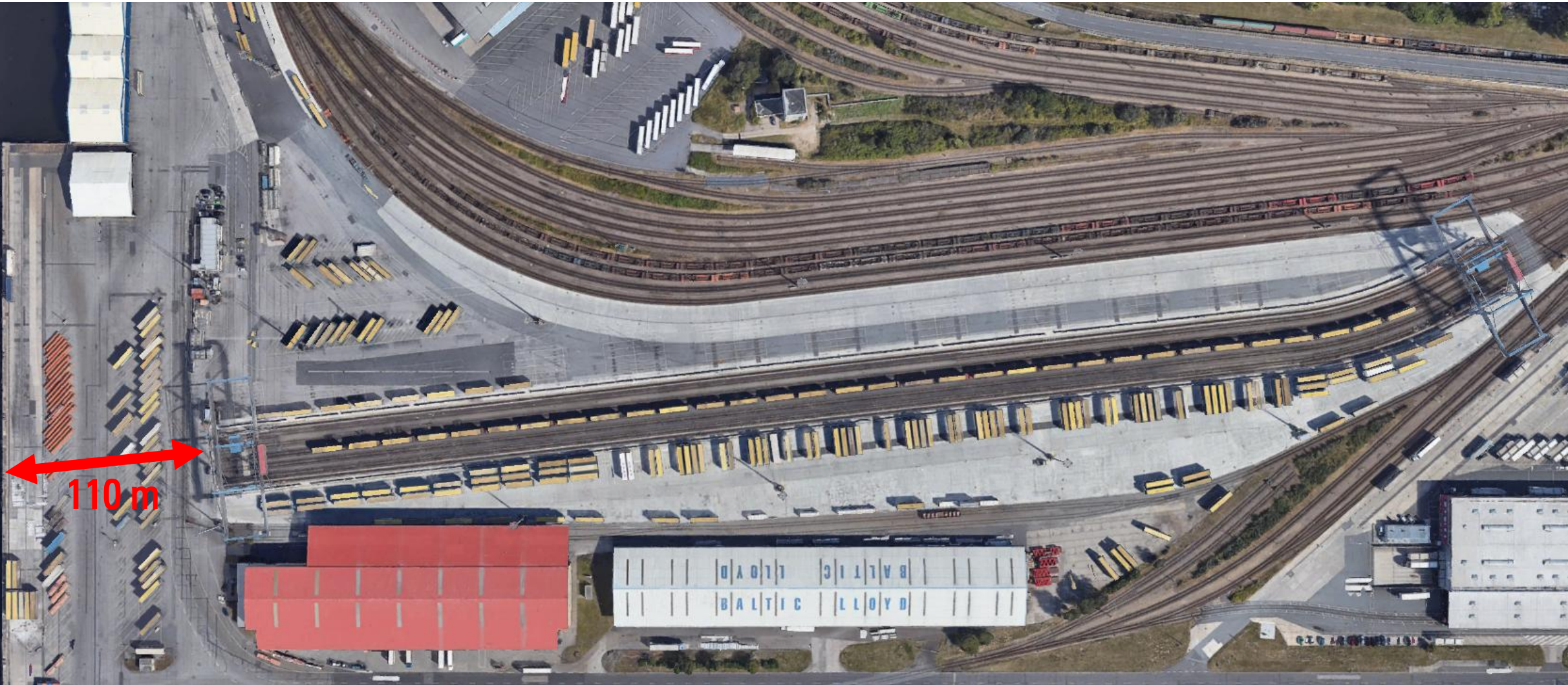
KV-Terminal



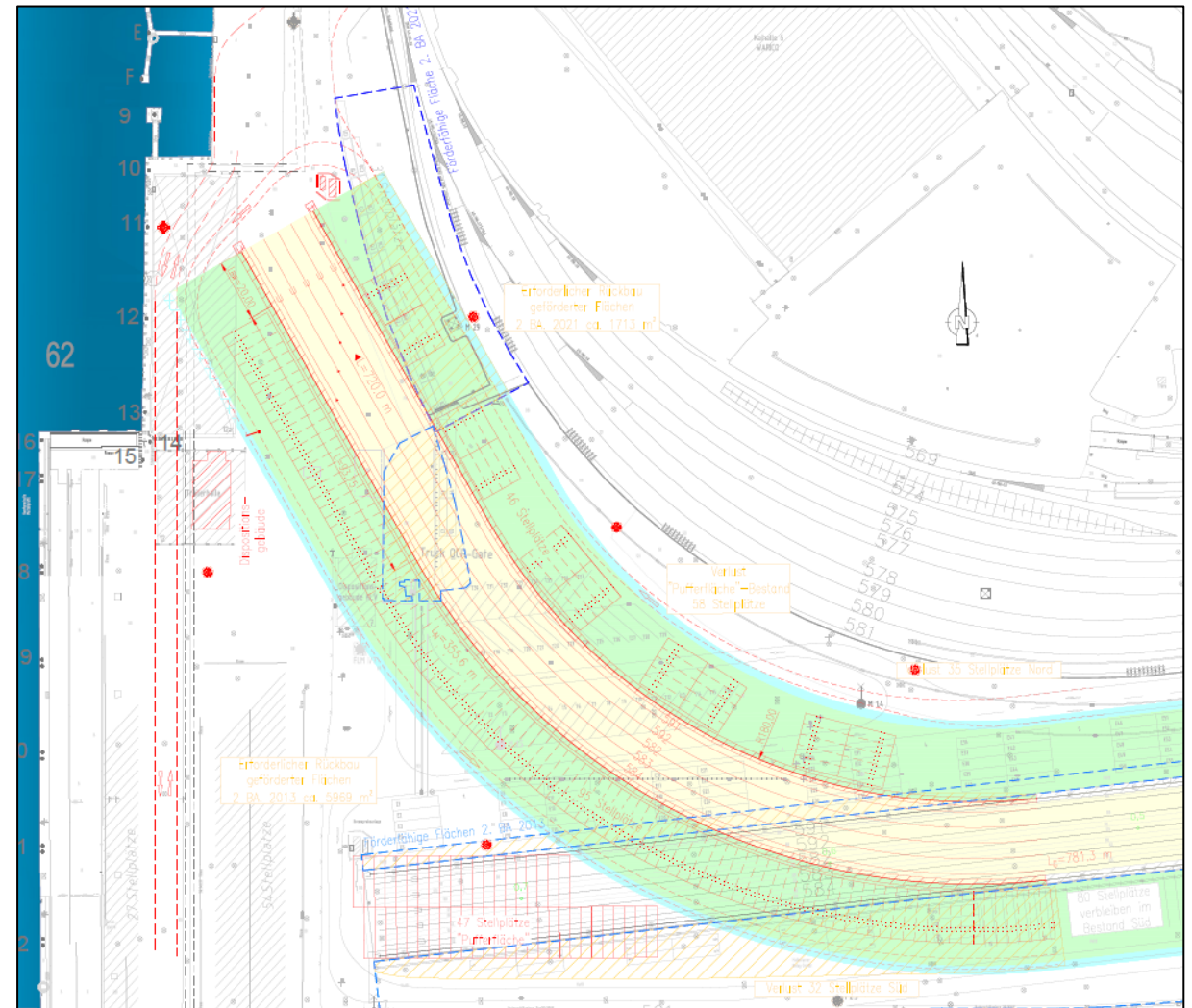
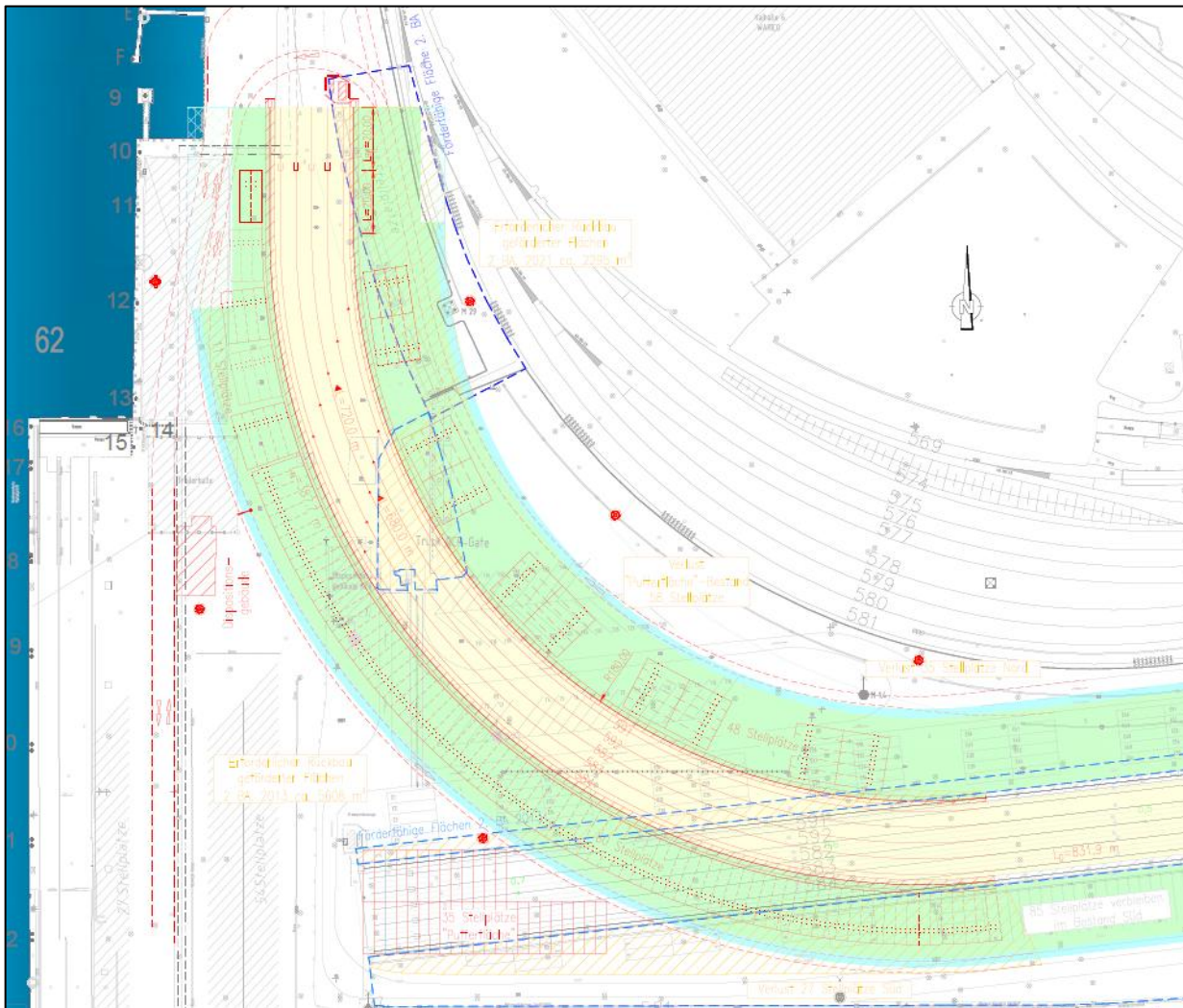
- 5 Gleise - 600 m mit 2 Portalkränen
- 1 Gleis - 740 m per Reachstacker
- Betrieb 24 / 7 / 365
- sehr kurze Fahrwege zu den Fähr- & Ro/Ro-Vorstellflächen / Liegeplätzen



720m KV-Terminal?

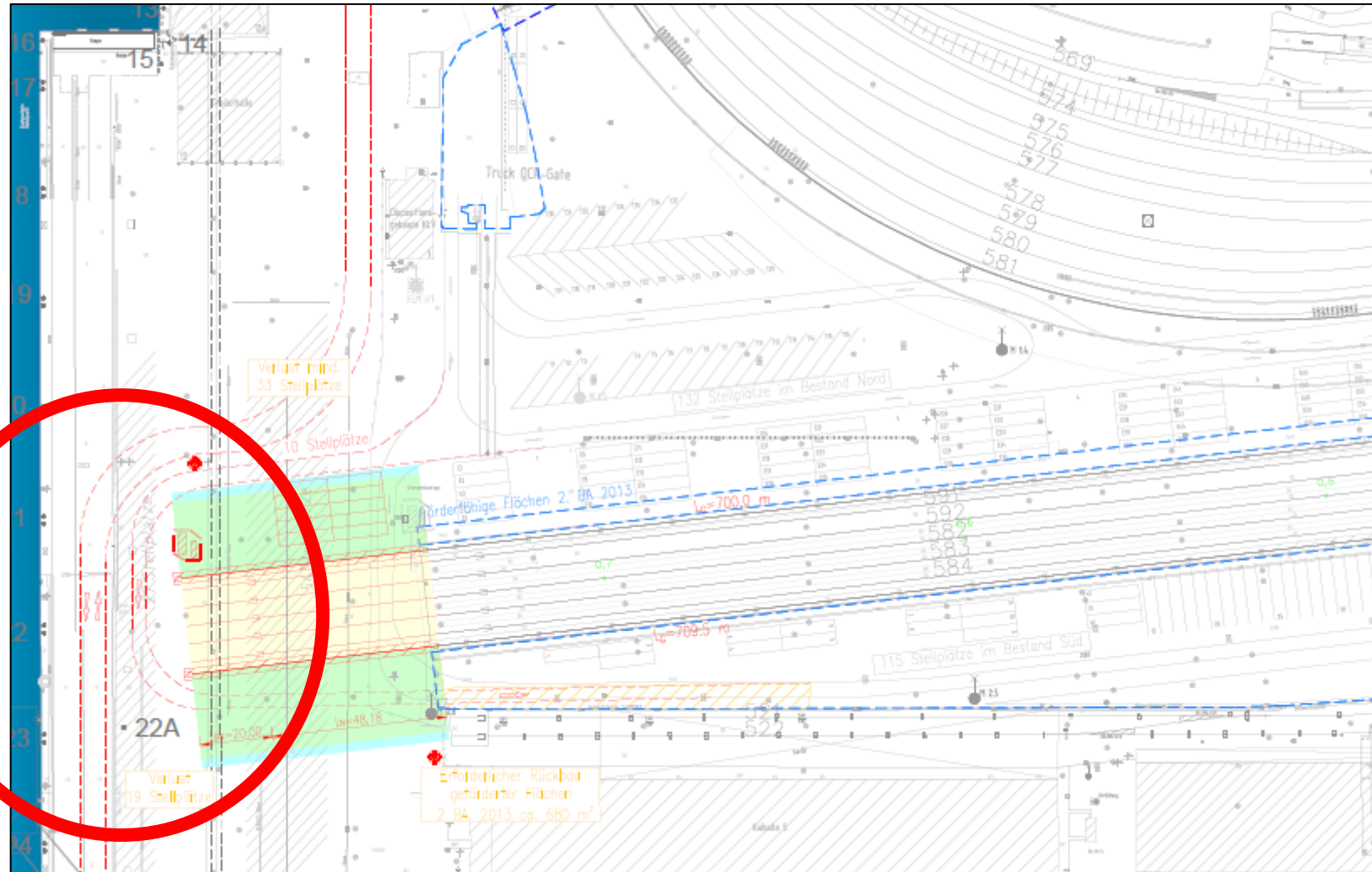


720m KV-Terminal?



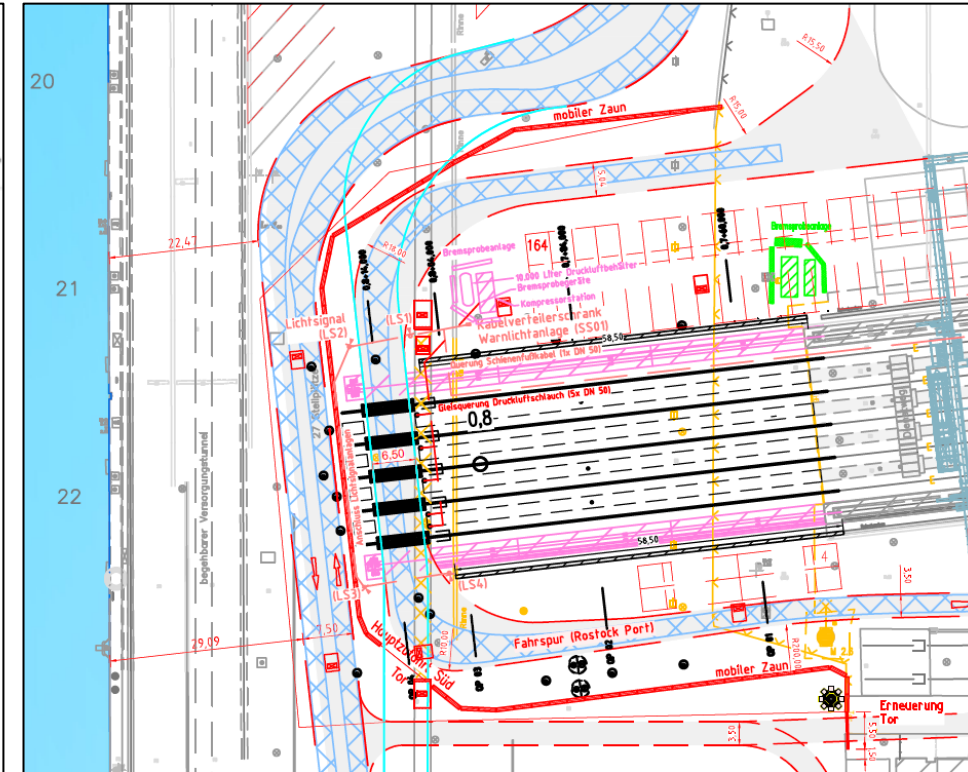
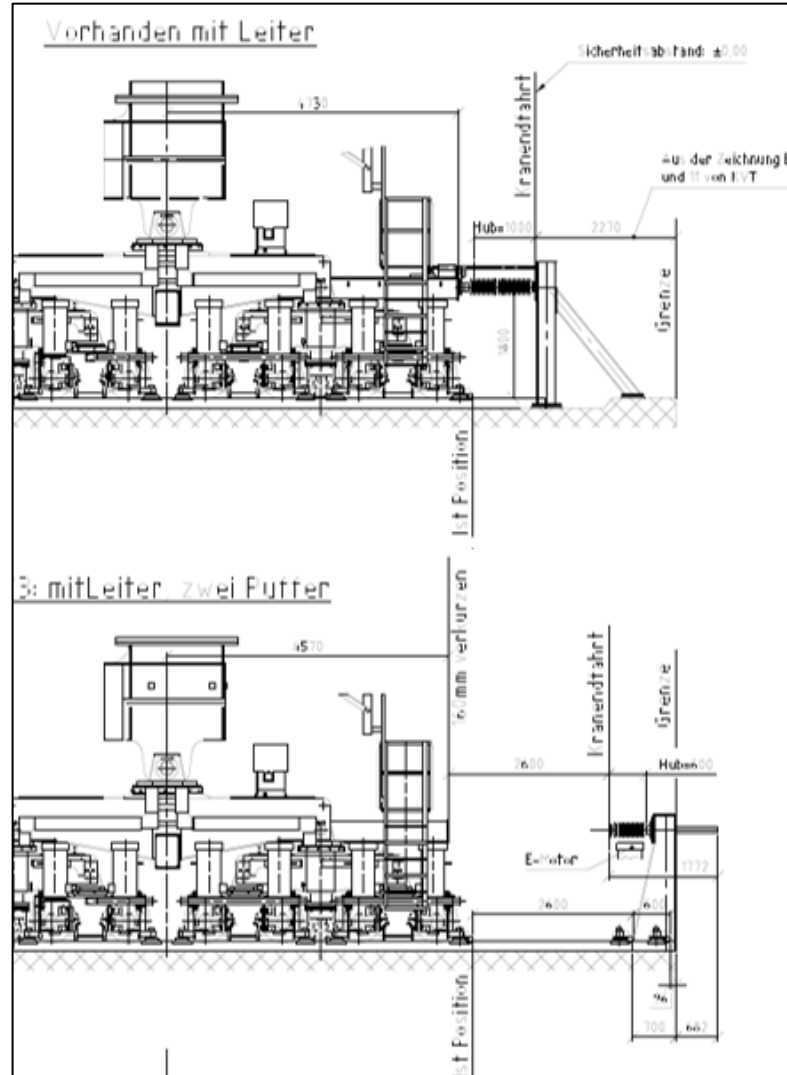
680m KV-Terminal!

Räumliche
Optimierungen
zwingend
erforderlich!

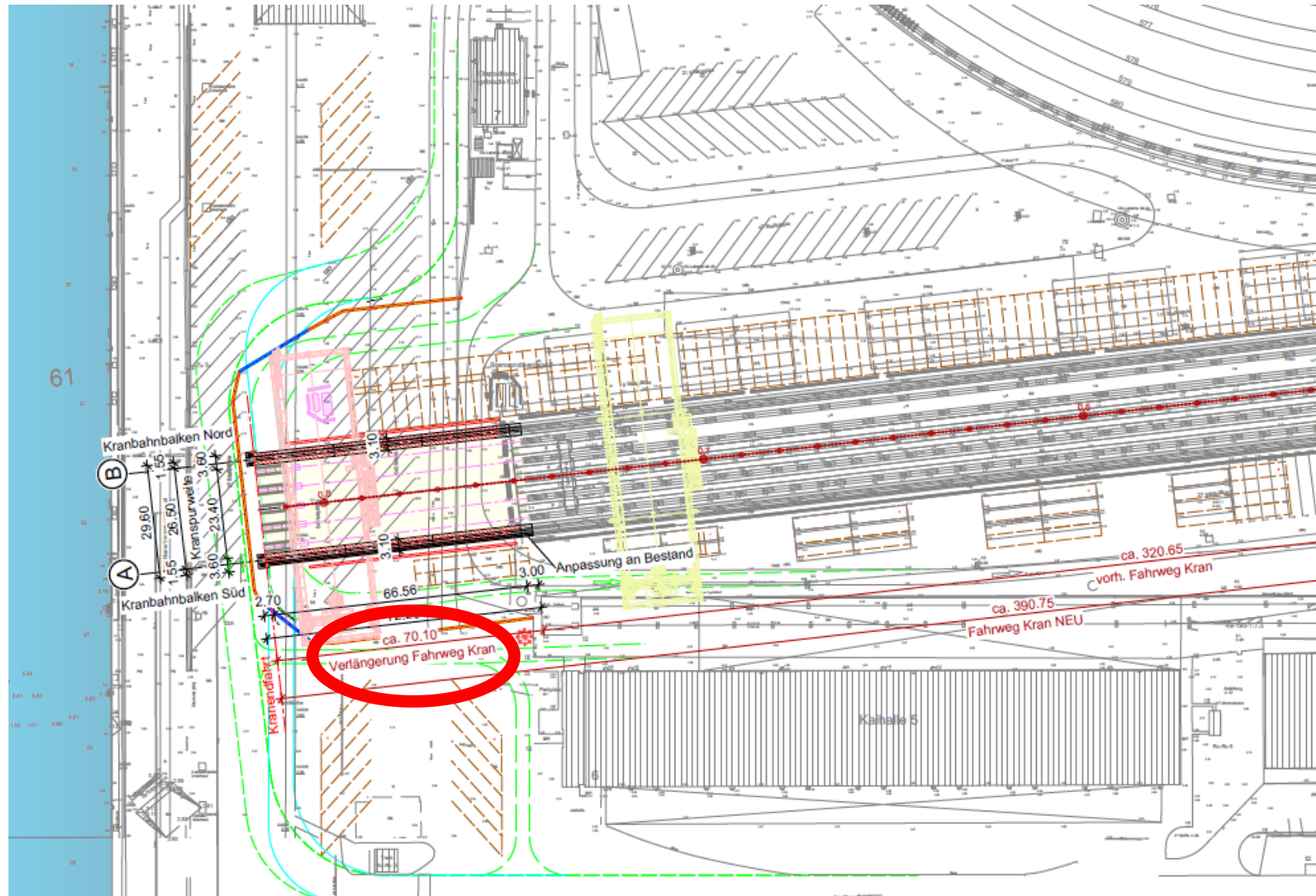


680m KV-Terminal

Sind 80m = 80m?



680m KV-Terminal

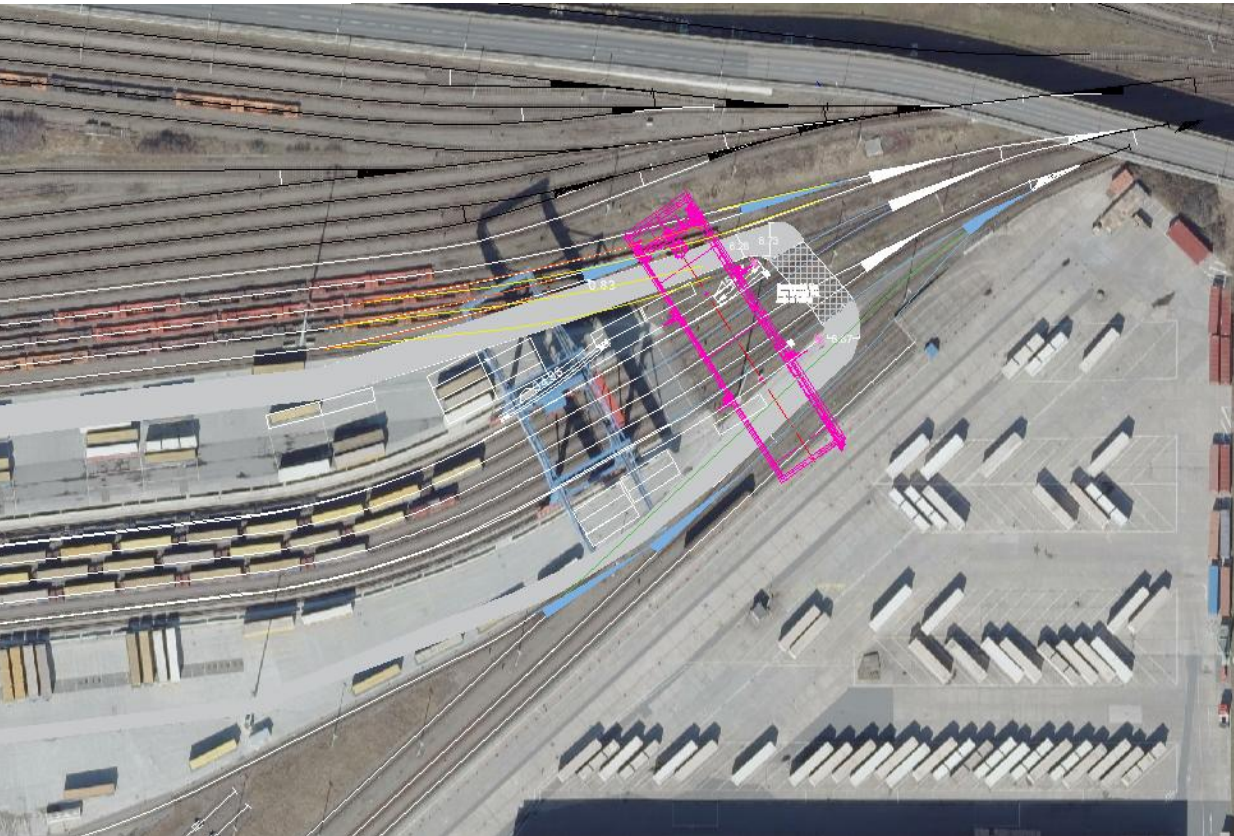


680m KV-Terminal

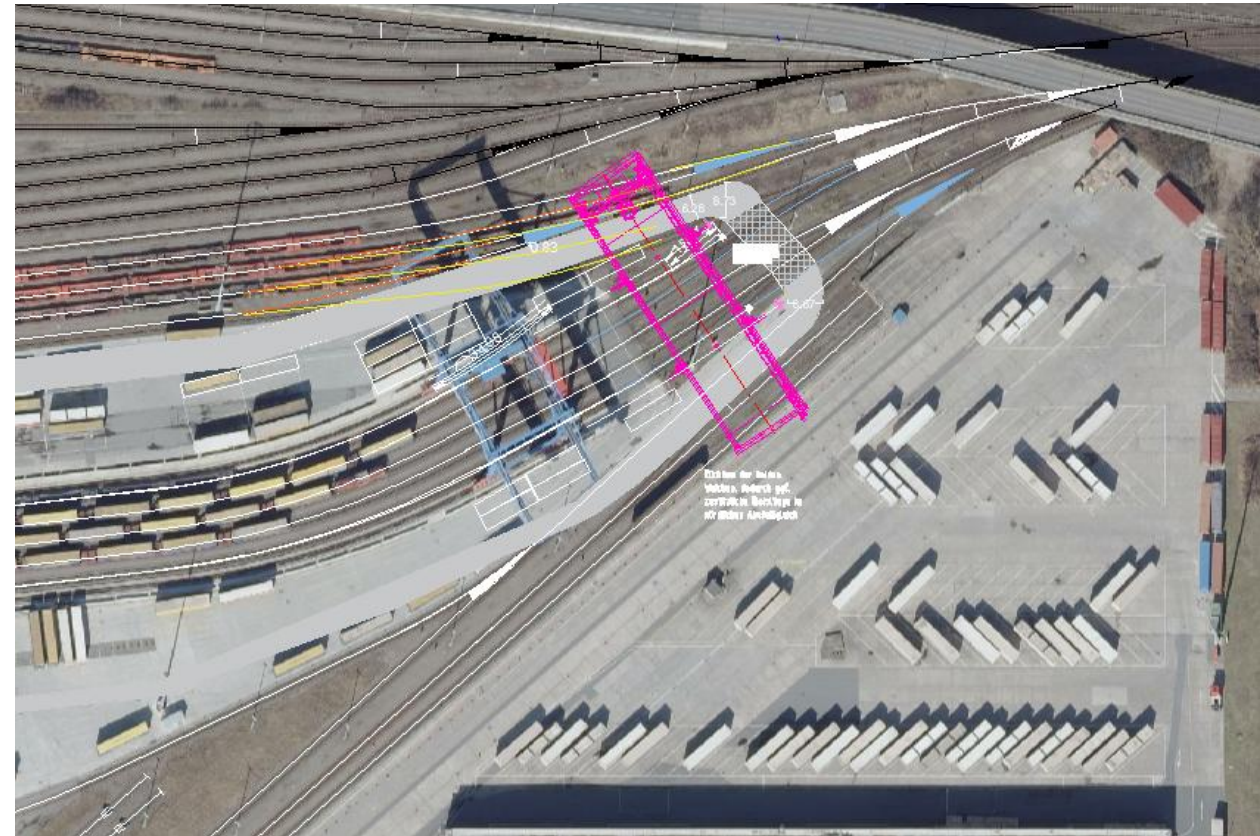


... doch 720m KV-Terminal?

Var. 1 – ohne Gl. 597



Var. 2 – mit Gl. 597 (überfahrbar)



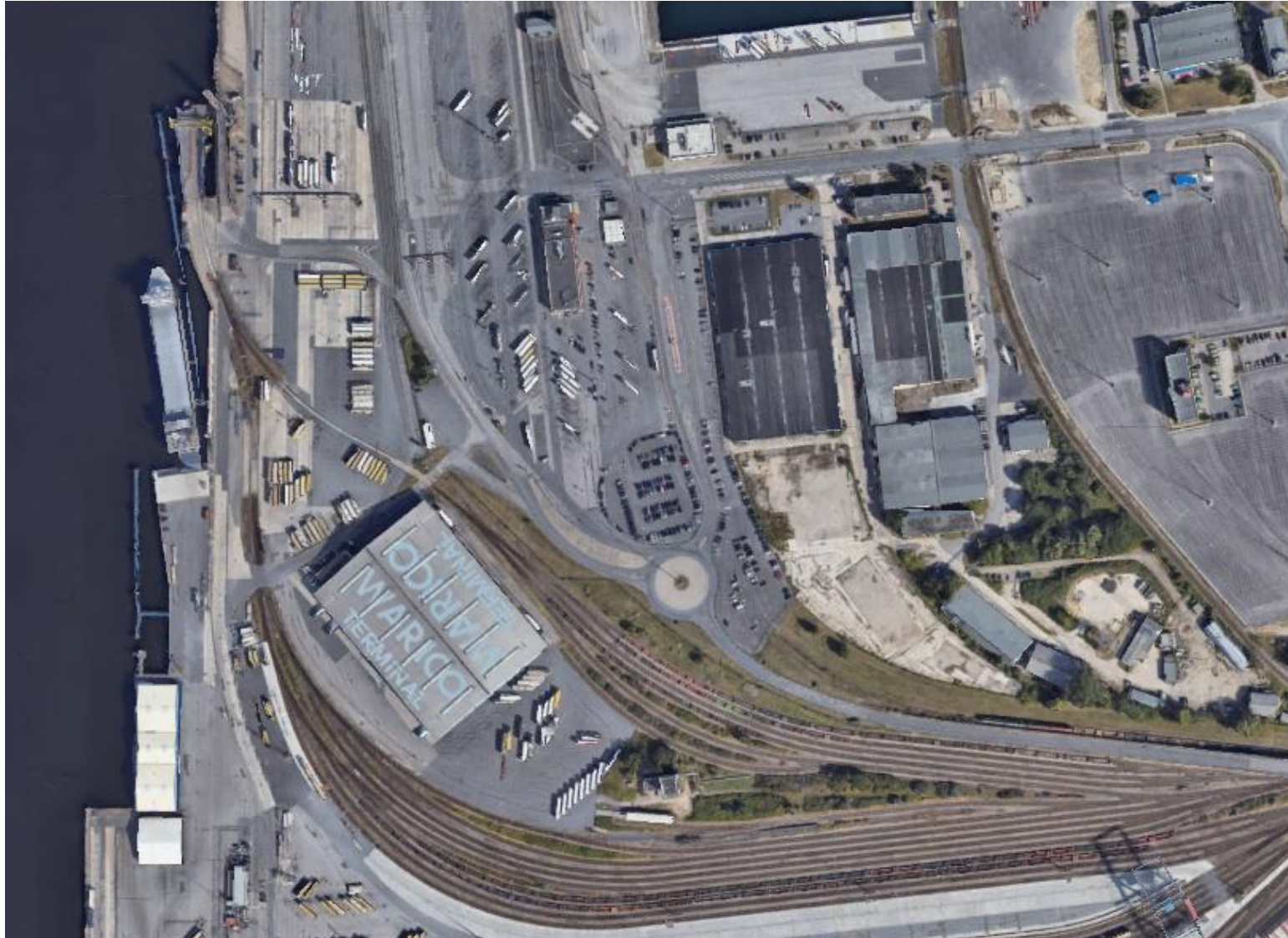
Prüfung inwieweit 720m durch Anpassung Gleise im östlichen Ende erreichbar sind
Machbarkeitsstudie läuft aktuell



ROSTOCK PORT



Trajektbrücke LP64



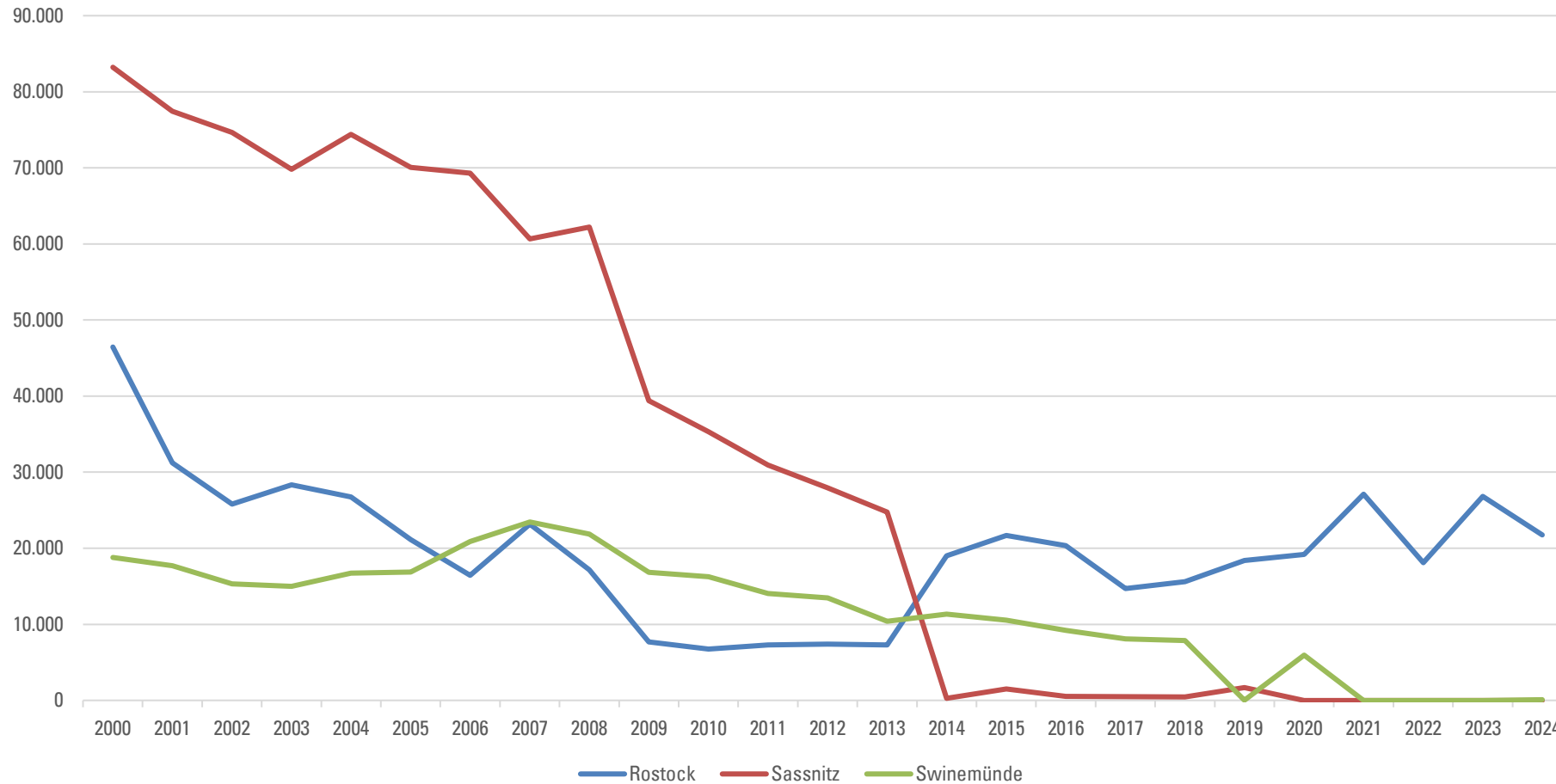
Trajektbrücke LP64



- Größte Eisenbahnfähren der Welt, eingesetzt durch Stena Line
 - MS Skåne: 1.100m Gleis
 - MS Mecklenburg-Vorpommern: 945m Gleis
- Fähranlager: Baujahr 1995



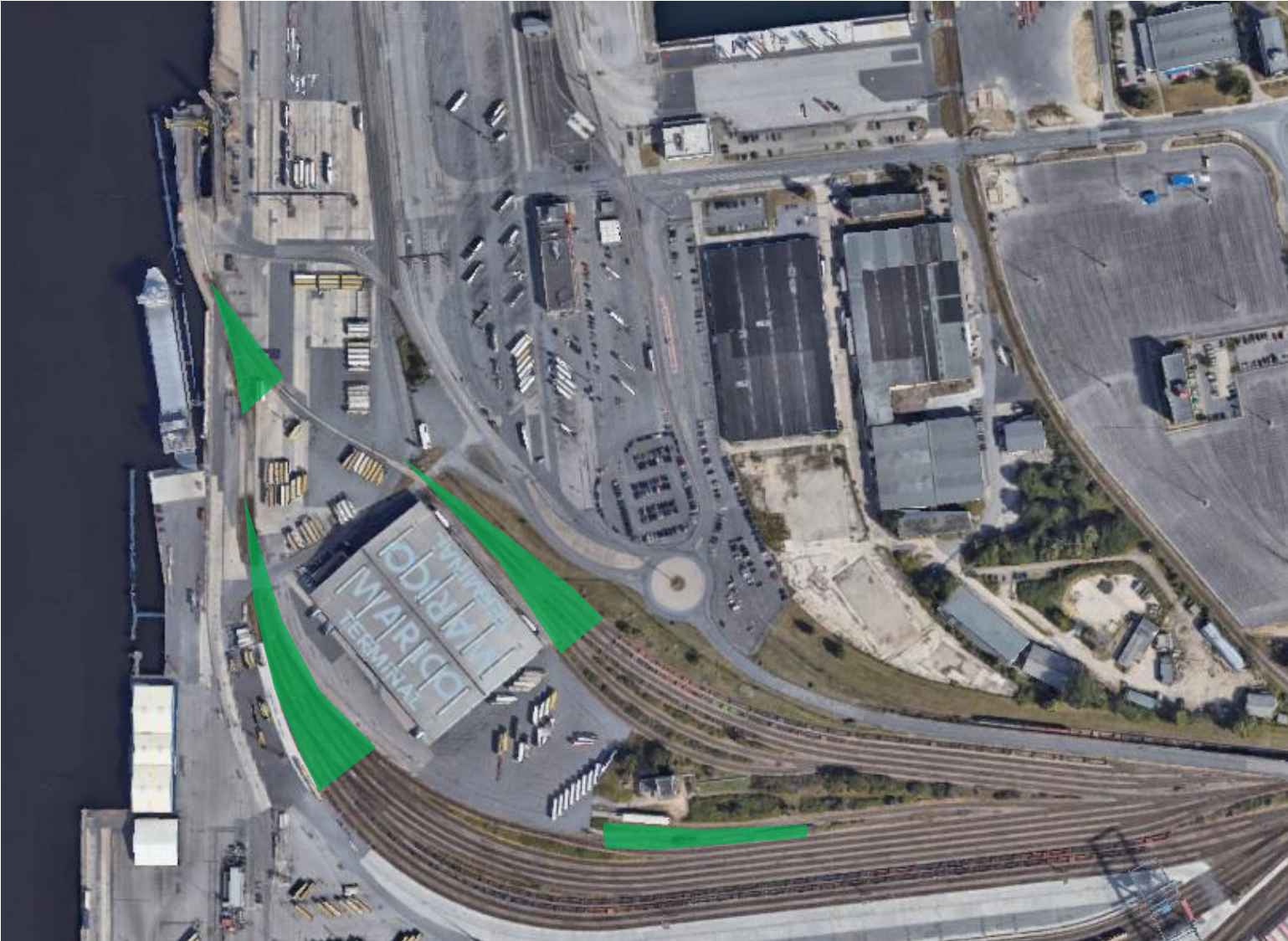
Waggontrajektion in der Ostsee



Zwei-Wege-Strategie



Trajektbrücke LP64

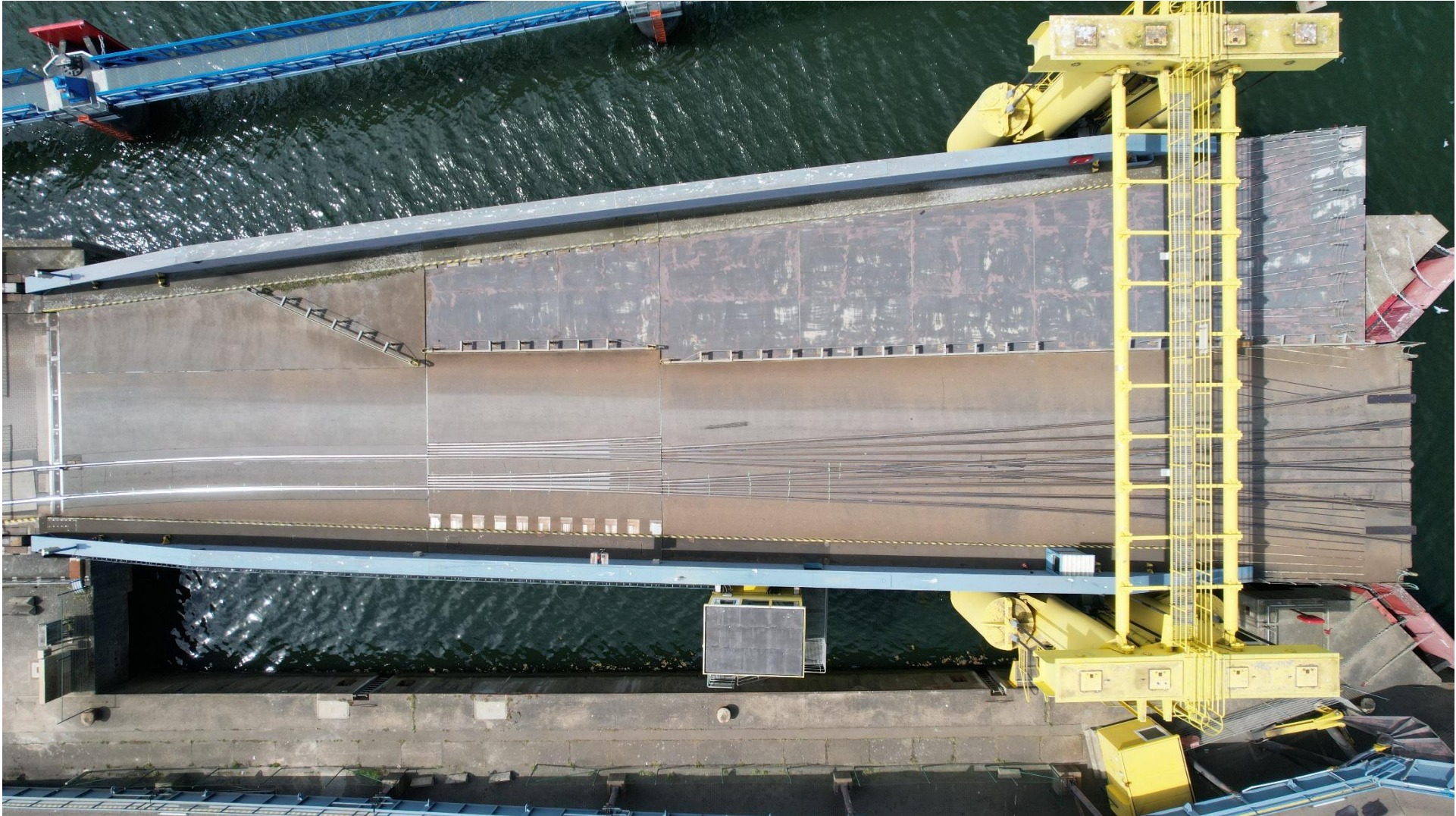


Sanierung Anschlussbahn LP64

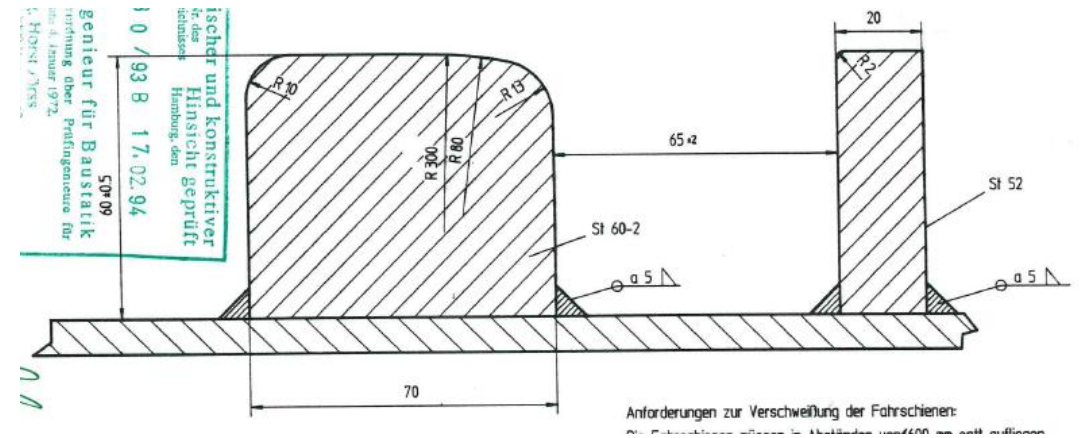
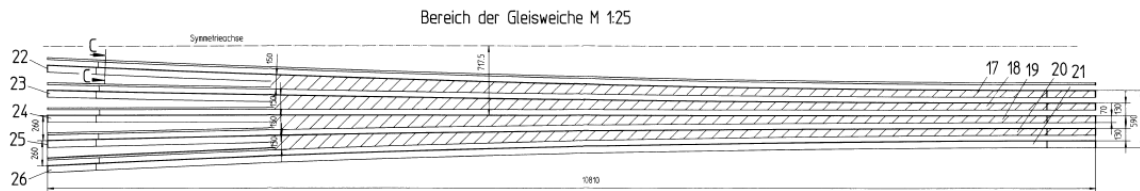
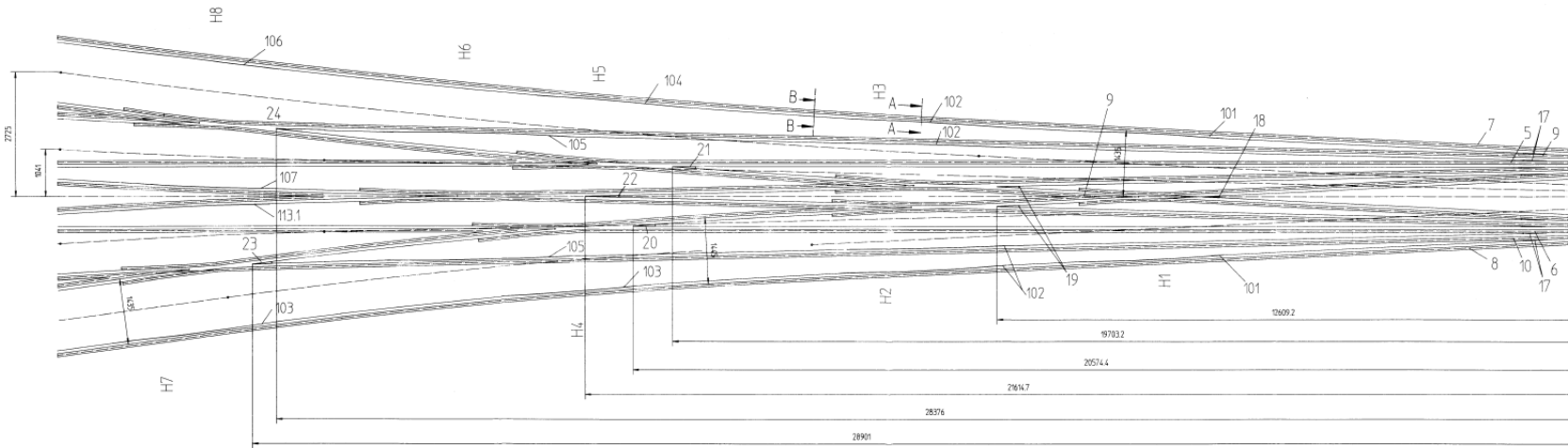
- 4 Bauabschnitte (2022 bis 2025)
- 14 Weichen
- 300 m Gleis
- Rückbau 1 Weiche, 1 Kreuzung
- 1 DKW in EW
- Zusammenhangsarbeiten LST



Gleise Trajektbrücke LP64



Gleise Trajektbrücke LP64





Vielen Dank! Fragen?



ROSTOCK PORT

Opening new horizons



www.rostock-port.de