

Neue Technik soll Schadstoffe vom Meer fernhalten

Die „Aidadiva“ wird zum Forschungsschiff: Firma aus MV testet neues Kühlsystem für Kreuzliner

ROSTOCK. Wenn ein Kreuzfahrtschiff zur Weltreise aufbricht, denkt kaum jemand daran, was tief unter der Wasserlinie passiert. Doch genau dort spielt sich ein Forschungsprojekt mit Wurzeln in der Region Rostock ab – und es könnte die Schifffahrt ein Stück sauberer und effizienter machen.

Seit dem 10. November 2025 ist die „Aidadiva“ auf einer 133-tägigen Weltreise unterwegs. Mit an Bord: Technik aus Stäbelow. Die Heat Nord GmbH hat auf dem Schiff drei sogenannte Seekastenkühler mit ihrem patentierten thermischen Bewuchsschutzsystem iTAS (integriertes Thermal Antifouling System) ausgestattet – weltweit erstmals auf einem Kreuzfahrtschiff.

Eingebaut wurden die Systeme während eines Werftaufenthalts in Marseille im Febru-

ar 2025. Jetzt liefern wöchentlich Messdaten von Bord wichtige Erkenntnisse. „Wir erhalten regelmäßig Daten, die Aufschluss über die korrekte Funktion des iTAS-Bewuchsschutzes geben“, sagt Geschäftsführer Gunter Höffer.

So soll es funktionieren: Mikroorganismen, die sich sonst an Kühlerrohren festsetzen und die Kühlleistung verschlechtern, sterben bei Temperaturen von mehr als 65 Grad Celsius ab. iTAS nutzt dafür einen Teil der ohnehin anfallenden Abwärme der Schiffsmotoren. In Intervallen werden einzelne Rohre gezielt aufgeheizt – ganz ohne zusätzliche Chemikalien.

So bleibt die Kühlleistung erhalten, Motoren und Aggregate arbeiten im optimalen Bereich, und das Energiemanagement des gesamten Schiffes verbessert sich. Gleichzei-



Auf einer Weltreise mit neuer Technik aus MV, die Schadstoffe vom Meer fernhalten soll, passierte die „Aidadiva“ die Golden Gate Bridge in San Francisco.

FOTO: AIDA CRUISES/JAKE BUTTERS

tig sinken Wartungs- und Reinigungsaufwand deutlich.

Auch ökologisch ist der Effekt beachtlich: Seit 2008 wurden durch den Einsatz von iTAS-Kastenkühlern laut dem Unternehmen mehr als 200 Tonnen Schadstoffe vermieden, die sonst durch Kupfer-

anoden und chemische Mittel ins Meer gelangt wären. Das Forschungsprojekt mit Aida Cruises wird vom Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern gefördert.

Bisher war die Technik vor allem auf Offshore-Service- und Baggerschiffen im Ein-

satz. So ist etwa der neue Laderaumsaugbagger „Osteriff“ der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit zwölf iTAS-Kühlern ausgestattet. Auch zwei Spezialschiffe der niederländischen Reederei Spliethoff, die mit 450-Tonnen-Kränen Monopiles (Einzelpfähle) für Offshore-Windparks installieren, erfüllen dank der Technik strengste Umweltauflagen.

Um international weiterzuwachsen, kooperiert Heat Nord mit Partnern in den Niederlanden und Belgien und baut den Servicebereich aus. Ein zusätzliches Engineering-Büro in Emden stärkt seit 2024 die technische Kompetenz. „Trotz rückläufigem zivilen Schiffbau in Deutschland blicken wir optimistisch in die Zukunft“, sagt Gunter Höffer – mit Rückenwind von der Weltreise.