

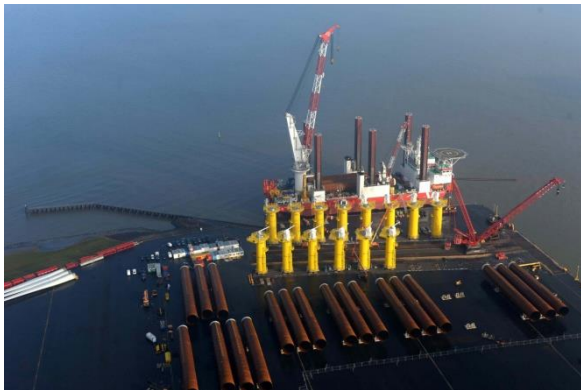
HWG–Newsletter 12/2014

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



das Jahr neigt sich langsam zum Ende und die Adventszeit ist traditionell der Zeitpunkt, an dem man auf das Jahr zurückblickt: Was haben wir bisher geschafft, was wollen wir noch erreichen? Auch in diesem Jahr können wir eine positive Bilanz ziehen: Es geht weiter aufwärts mit dem Standort Cuxhaven.

Wie es sich für einen Mehrzweckhafen gehört, haben verschiedene Ladungsarten zu dem Erfolg beigetragen. So konnten im Bereich der Fährverkehre die Frachtvolumina konsolidiert werden, beim Automobilhandling rechnen wir mit einem moderaten Wachstum in der Größenordnung von fünf Prozent. Da die beteiligten Terminals nahe dem Kapazitätslimit operieren, wird hier signifikantes zukünftiges



Wachstum erst nach der Realisierung der geplanten Erweiterung der Umschlagkapazitäten möglich sein. Eine weitere wesentliche Rolle spielt auch der Massengutumschlag, der mit der Versorgung der Offshore-Wind Baustellen, aber auch der Materialbeschaffung für die Renovierung der Flächen des Flughafens Nordholz, gut beschäftigt war.

Ganz entscheidend für Cuxhaven war aber in 2014 auch die Offshore-Windenergie. Nachdem sich unser Standort in der Vergangenheit bereits einen Namen als Produktionshafen für Fundamente und Turmsegmente gemacht hatte, konnte sich Cuxhaven in diesem Jahr in Deutschland und Europa erfolgreich als Installations- und Servicehafen für Offshore-Wind Projekte etablieren. Hier möchte ich die herausragenden Projekte Amrumbank West und Meerwind Süd/Ost nennen, die über Cuxhaven realisiert wurden. Zum Beispiel wurden für den Windpark Amrumbank West Fundamentstrukturen für 80 Windenergieanlagen in Cuxhaven umgeschlagen, zwischengelagert sowie über das neue Offshore-Terminal verschifft. Es war eine starke Leistung, die die Mitglieder der Hafenwirtschaftsgemeinschaft hier gemeinsam vollbracht haben.

Seit diesem Jahr übernimmt Cuxhaven ebenfalls eine Schlüsselrolle in der Ver- und Entsorgung der sogenannten Hochspannungsgleichstrom-Übertragungs-Plattformen (HGÜ) von Siemens, die den von den Windturbinen erzeugten Wechselstrom für eine verlustarme Übertragung ans Festland in Gleichstrom umwandeln. Cuxhaven bietet für Aufträge dieser Art exzellente Voraussetzungen, auch aufgrund der geografischen Lage des Standorts. Die Plattformen in der Nordsee sind ohne eine längere Revierfahrt einfach und schnell zu erreichen. Der direkte Zugang an unsere Kajen sowie die Möglichkeit, die Schiffe umgehend nach dem Anlegen bearbeiten zu können, sind ebenfalls ideale Bedingungen. Hinzu kommt ein breit aufgestelltes maritimes Cluster, welches von Agentur- und Zolldienstleistungen über den Ladungsumschlag bis hin zu Sicherheitstrainings ein umfassendes Dienstleistungsangebot rund um die Offshore-Windenergie kompetent und effizient abdeckt.

Während wir aber noch mit der Abarbeitung der aktuellen Projekte beschäftigt waren und sind, herrschte bei den Investoren von Offshore-Windparks in den letzten zwei Jahren eine tiefe Verunsicherung bezüglich der zukünftigen politischen Rahmenbedingungen. Und hier meine ich insbesondere die hochgekochte Diskussion über Strompreisbremsen, Einspeisevergütungen, Netzanschlüsse und so weiter. In der Folge wurden keine neuen Projekte freigegeben und das Ergebnis hiervon konnte und kann man immer noch in schlecht ausgelasteten Produktionsstätten und Offshore-Terminals an der deutschen Nordseeküste besichtigen.

Für die nächsten zwei bis drei Jahre hat die Bundesregierung mit der Novellierung des EEG (Erneuerbare Energien Gesetz) vorübergehend die lang geforderten, sicheren Rahmenbedingungen für den Ausbau von Offshore-Windparks geschaffen. Vorübergehend – denn für Offshore-Windparks wird ab 2019 voraussichtlich eine Ausschreibungspflicht eingeführt, deren Struktur und Mechanismus völlig ungeklärt sind und für die es noch viel Diskussionsbedarf gibt. Dies wird möglicherweise zu einer erneuten Zurückhaltung bei den Investoren führen, mit entsprechend fehlenden Projekten und Aufträgen für Produzenten und Häfen.

Gleichfalls negative Auswirkungen wird die 40-Prozent-Reduzierung des Ausbauziels der Offshore Windenergie bis zum Jahr 2030 zeigen. Namhafte Forschungsinstitute belegen mit Studien, dass der angestrebte 80-Prozent-Anteil von erneuerbarer Stromerzeugung für 2050 nur mit einem hohen Anteil an steter Regelmäßigkeit und damit grundlastfähigem Offshore-Windstrom zu schaffen ist. Auch lässt sich das mögliche Kostensenkungspotenzial nur mit einer verlässlichen und gehaltvollen Projektpipeline erreichen. Und es gibt weitere gute Gründe für einen starken Ausbau der Offshore-Windenergie. Die hohe Zuverlässigkeit der Stromerzeugung wegen des vergleichsweise stark und konstant blasenden Winds auf See, die Reduzierung der Abhängigkeit von importierten Brennstoffen und nicht zuletzt die

Sicherung der Technologieführerschaft und damit von tausenden, qualifizierten Arbeitsplätzen. Mit der jetzt in Deutschland verabschiedeten Reduzierung des Ausbauziels 2030 um 40 Prozent wird diese junge Industrie stattdessen erheblich geschwächt.

Wir in Cuxhaven merken das direkt: in den Produktionsbetrieben, im Seehafen, bei den maritimen Dienstleistern, aber nachgelagert auch in der Gastronomie und dem Einzelhandel. Entsprechend erwarten und fordern wir gemeinsam mit anderen Verbänden von der Bundesregierung zumindest die Rückkehr zu dem alten Ausbauziel von 25 GW in 2030.

Im nun fast abgelaufenen Jahr hat die Offshore-Windindustrie große Fortschritte gemacht und ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Hierzu hat auch das Netzwerk der HWG einen wichtigen Beitrag geleistet. Investoren in die Offshore-Windenergie wissen heute, dass sie in Cuxhaven leistungsfähige Partner, und dank der Unterstützung der Niedersächsischen Landesregierung auch eine exzellente Infrastruktur für ihre Projekte vorfinden.

Und genau dort wollen wir auch im kommenden Jahr weitermachen. Mit der Absichtserklärung zum Bau des Liegeplatzes 4 der Umschlagsanlage Europakai konnte im Februar der Grundstein für weiteres Wachstum und Arbeitsplätze am Standort gelegt werden. Die Gespräche zum Bau des dringend benötigten zusätzlichen Mehrzweck-Liegeplatzes werden auch in den nächsten Monaten fortgesetzt.

Cuxhaven muss seine Potenziale ausschöpfen und dafür wird sich die Hafenwirtschaftsgemeinschaft auch im kommenden Jahr einsetzen. Lassen Sie uns die positive Entwicklung der vergangenen Jahre gemeinsam fortführen und zukunftsorientiert gestalten.

Ich wünsche uns allen für das neue Jahr viel Erfolg und Tatkraft.

Ihr

Hans-Peter Zint

Cuxhaven stärkt multimodale Anbindung

Zwei gute Nachrichten gab es in diesem Herbst bezüglich der Anbindung Cuxhavens an das Bahnnetz. Mit der Fertigstellung eines 1.000 Meter langen Ausweichgleises in Nordholz durch die DB Netz AG kann auf der weitgehend eingleisigen Strecke zwischen Cuxhaven und Bremerhaven von nun an auch tagsüber ein Güterzug pro Stunde die Strecke befahren. Dadurch hat sich die Kapazität für den Güterverkehr nahezu verdoppelt.

Darüber hinaus beendete Niedersachsen Ports Anfang Dezember den Ausbau an Gleis 71 im Bereich des ehemaligen Fischversandbahnhofes. Innerhalb kurzer Bauzeit wurden etwa 280 Meter Gleis erweitert, so dass ab sofort Züge mit einer Nutzlänge von bis zu 700 Metern gebildet werden können.

Mit diesem Prellbockgleis stehen im Bahnhof Cuxhaven damit Gleise für drei Ganzzüge zur Verfügung. Bisher wurde das Gleis als Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleis genutzt. Schwellen und Oberbaubefestigungen im östlichen Abschnitt waren jedoch dringend sanierungsbedürftig – um die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten wurden hier 220 Meter erneuert.

„Mit dem Ausbau des bestehenden Gleises 71 ist nunmehr auch hier die Aufstellung von Ganzzügen im Hafen möglich“, erläutert Holger Banik, Hafen-Chef von Niedersachsen Ports. Für die kommenden Jahre wird eine Zunahme des Zugverkehrs erwartet, weshalb auch bereits andere Gleis- und Streckenabschnitte in und um Cuxhaven erneuert wurden (zu lesen im HWG-Newsletter 11/2014).

Cuxhaven ist verkehrsgünstig im Kreuzungsbereich des Nord- und Ostsee-Seeverkehrs gelegen und ein bedeutender Logistiknotenpunkt für den RoRo-Verkehr sowie den Umschlag von Stückgütern, Stahlprodukten, Projektladungen und Pkw. Besonders in Hinsicht auf die Errichtung und Versorgung der Windparks vor der Küste konnte sich Cuxhaven seit 2007 als Offshore-Basis etablieren und sich somit ein zukunftsorientiertes Marktsegment sichern.

Helgolandschiff fährt mit LNG

Neue Fähre befördert Personen und Fracht umweltschonend



Der Fährbetrieb zwischen Cuxhaven und Helgoland erhält im kommenden Jahr umweltschonende Verstärkung in Form einer neuen Fähre der Reederei Cassen Eils. Dieses 83 Meter lange und 12,6 Meter breite Schiff, dessen schwimmfähiger Rumpf momentan von Stettin zur Fassmer-Werft in Werne geschleppt wird, kann nicht nur 1060 Fahrgäste transportieren, sondern bietet zusätzlich Platz für Fracht: Zehn Zehn-Fuß-Container

oder zwei Zwanzig-Fuß-Container und sechs Zehn-Fuß-Container sowie Stückfracht können befördert werden. Zum Beladen hat das Helgolandschiff einen eigenen Kran, der mit einer Reichweite von 12,5 Metern bis zu 10 Tonnen heben kann.

Gefördert wird das über 30 Millionen Euro teure Projekt auch durch EU-Mittel des TEN-T-Programms der Europäischen Kommission zum Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union. Insgesamt 4,175 Millionen Euro beträgt die Investition für die Pilotentwicklung eines LNG-Antriebssystems durch Bomin Linde. Dazu unterzeichneten das LNG-Unternehmen Bomin Linde und die Muttergesellschaft AG EMS am 8. Dezember einen Liefervertrag. Die Einsparungen von Marinediesel betragen bei dem Neubau pro Jahr rund 1,2 Millionen Liter. Zusammen mit Reduzierungen im Stickoxid- und CO₂-Ausstoß kann sich der Umstieg auf den alternativen Treibstoff doppelt auszahlen, da die Kosten für LNG rund ein Viertel niedriger sind.

Bis zur Fertigstellung des Schiffes will der Hafenbetreiber Niedersachsen Ports die Hafenanordnung anpassen, damit die Rahmenbedingungen für die Belieferung und Betankung von LNG-Schiffen sichergestellt ist.

Ab Juli 2015 ist die Helgolandfähre täglich zwischen Cuxhaven und Helgoland im Einsatz. Samstags beginnt die Reise an den St. Pauli Landungsbrücken in Hamburg, die Rückfahrt erfolgt dann von Cuxhaven mit dem Zug.

Ein Großprojekt für Cuxhaven

Offshore-Windpark Meerwind Süd/Ost fertiggestellt: Abfertigung lief über Cuxhaven



Anfang Oktober wurde bei einem großen Festakt in Bremerhaven die Fertigstellung (Fundamente, Turbinen und Netzanbindung) des neuen Windparks „Meerwind Süd/Ost“ durch die Betreiberfirma WindMW gefeiert. Die Gründungselemente der 80 Windenergieanlagen waren von der Firma AMBAU zum großen Teil in Cuxhaven produziert und über den Offshore-Basishafen verladen worden.

Der 1,2 Milliarden Euro teure Windpark befindet sich 15 Seemeilen vor Helgoland. Es ist das erste große Offshore-Projekt, das allein durch private Mittel finanziert wurde. WindMW-Geschäftsführer Jens Assheuer nannte beim Eröffnungsfestakt auch den Hafenstandort Cuxhaven mit seinen Liegeplätzen am tiefen Wasser und dem ortsansässigen Hersteller AMBAU als wichtigen Faktor für den Erfolg des Meerwind-Projekts.

Auch die Granitsteine für den Kolkschutz der Anlagen kamen aus Cuxhaven: Die Hälfte – insgesamt 250.000 Tonnen – wurden in Cuxhaven umgeschlagen. Die andere Hälfte lieferte das HWG-Mitglied MIBAU direkt aus einem Steinbruch in Norwegen. Der Kolkschutz verhindert das Freispülen der Monopiles durch Strömungen auf dem Meeresgrund.

„Insgesamt wurden neben den Granitsteinen rund 85.000 Tonnen Stahl über Cuxhaven umgeschlagen. Die Realisierung des Projekts war eine große Leistung für den Standort, bei der wir unser logistisches Know-how und unser gut funktionierendes Netzwerk von ortsansässigen Unternehmen unter Beweis stellen konnten“, resümiert Hans-Peter Zint, Vorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven.

Für die touristische Nutzung des Windparks ist in Cuxhaven ebenfalls gesorgt: Seit Sommer 2014 bietet die Förderreederei Seetouristik Fahrten zum Windpark mit dem Katamaran Halunder Jet von Cuxhaven und Helgoland aus an.

Die HWG stellt sich vor: Unternehmensportrait Michael Habben truck & trailer



Steckbrief

Unternehmensname:	Michael Habben truck & trailer
Gründungsjahr:	1995
Branche:	Nutzfahrzeuge, Instandsetzung, Wartung, Service, Vertrieb
Standorte:	Cuxhaven
Portfolio:	11.000m ² Betriebsgelände, 1200m ² überdachte Zwischenlagerfläche, 980m ² Werkstatt und Prüfanlage, eingezäuntes Betriebsgelände, Freiflächen überwacht und gesichert.

Interview mit: Inhaber Michael Habben

Frage 1 – Mit welchen Eigenschaften würden Sie Ihr Unternehmen charakterisieren?

Markt- und kundenorientiert, vorausschauend, flexibel, servicebereit, innovativ.

Frage 2 – Warum sind Sie Mitglied in der HWG?

Die HWG deckt ein breites Spektrum an Information und Verknüpfung in der Gemeinschaft ab. Sie vertritt das Hafengewerbe in Wirtschaft und Politik – sowohl national als auch

international. So sorgt die HWG dafür, dass Cuxhaven als Hafenstandort auf die Landkarte kommt, und somit seine Türen für jegliche Gewerbe nach Außen öffnet.

Frage 3 – Was wünschen Sie sich ganz persönlich für Ihr Unternehmen?

Gleichbleibend gute Auslastung bei Dienstleistungen und Service, Gleichgewichtung in Logistik und Handel zu fairen Preisen, schnellere Verkehrsanbindung an die Hafenmetropole Hamburg.

Weitere Informationen zum Unternehmen erhalten Sie unter: www.michael-habben.de

Diese Nachricht wurde Ihnen von der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V. zugesendet.

Impressum

Ausgabe 12/ 2014 vom 18.12.2014

Redaktion: Jeanette Laue, Gwendolyn Dünner - Medienbüro am Reichstag GmbH

Copyright der Bilder: Cuxport, Agentur für Wirtschaftsförderung, AMBAU GmbH, AG EMS, Michael Habben truck & trailer

Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V., Hamburg-Amerika-Str. 5, 27472 Cuxhaven

Telefon: +49 4721 666406, Telefax: +49 4721 52629

E-Mail: info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de

Vorsitzender: Hans-Peter Zint

Registergericht: Amtsgericht Cuxhaven - Registernummer: VR 496