

## HWG–Newsletter 05/2015

### LNG: Der Treibstoff der Zukunft

#### Interview mit Werner Repenning, Leiter Strategische Unternehmensentwicklung bei Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG



**Herr Repenning, LNG (Liquefied Natural Gas) wird als der Schiffstreibstoff der Zukunft betrachtet. Welche Vorteile bietet er gegenüber herkömmlichem Treibstoff?**

Seit dem 1. Januar 2015 gelten in den sogenannten SECA-Gebieten, den Schwefelüberwachungsgebieten in Nord- und Ostsee, verschärfte Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefeloxiden aus Schiffsmotoren. Sie wurden von 1,0 auf nun 0,1 Prozent reduziert. Die Reeder haben im Grunde drei Möglichkeiten, auf diese verschärften Anforderungen zu reagieren. Sie können das deutlich teurere Marine Diesel Öl (MDO) für die Schiffsmotoren einsetzen oder Abgasreinigungsanlagen, sogenannte Scrubber, nachrüsten, um dann weiterhin minderwertigeren und damit preiswerteren Treibstoff einsetzen zu können. Die dritte Möglichkeit besteht darin, alternative und umweltfreundlichere Schiffsantriebe zu verwenden. Gasmotoren, wie auch Methanolgetriebene Schiffsmotoren, gehören zu diesen Alternativen.

Mit dem Einsatz von verflüssigtem Erdgas – LNG – können signifikante Emissionsreduktionen bei allen wesentlichen Luftschadstoffen wie Schwefeloxid, Stickstoff, Kohlendioxid und Feinstaub erreicht werden. Ein momentanes Hemmnis sind bei LNG-angetriebenen Schiffen die höheren Investitionskosten und gegebenenfalls ein Verlust an Frachtraum, da LNG-Tanks aufgrund ihrer besonderen Isolierung und zylindrischen Bauweise größer ausfallen als herkömmliche Tanks. Dennoch werden langfristig die Vorteile beim Einsatz von LNG als Schiffsantrieb überwiegen. Denn mit gasangetriebenen Schiffsmotoren können auch die zukünftig zu erwartenden Verschärfungen bei den Abgaswerten erfüllt werden. Darüber hinaus liegt der Bezugspreis von LNG unter dem von MDO. Da die US-amerikanische Gasindustrie zukünftig verstärkt LNG produzieren und auf dem Weltmarkt absetzen will, kann langfristig mit einer weiteren Senkung des Bezugspreises für LNG gerechnet werden. Das sind zwei wesentliche Faktoren, die für den Einsatz von LNG in der Schifffahrt sprechen.

**Ein Ergebnis des LNG-Workshops, der Ende April in Cuxhaven stattfand, war, dass sich eine eigene LNG-Tankstelle in Cuxhaven zurzeit noch nicht lohnt. Trotzdem hat NPorts sein Interesse an der Schaffung einer LNG-Bunkermöglichkeit bekundet. Woraus begründet sich das Interesse?**

Als Hafeninfrastrukturbetreiber stellen wir fest, dass sowohl Verbraucher als auch Produzenten von Waren vermehrt das Ziel nachhaltig hergestellter Güter verfolgen und eine Logistikkette fordern, die ebenfalls den Werten des Klima- und Umweltschutzes entspricht. Das hat auch Auswirkungen auf die Hafenvirtschaft und die Reeder, die auf die Forderungen der Verloader reagieren müssen.

Untersuchungen zur Entwicklung des Güterverkehrs kommen zu dem Ergebnis, dass sich die Güterumschlagsmenge in den deutschen Seehäfen bis zum Jahr 2030 von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Mio. Tonnen erhöhen wird, so die aktuelle Seehafenverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums. Diese Entwicklung wird mit einer deutlichen Zunahme des Schiffsverkehrs und der schiffsbezogenen Emissionen einhergehen. Nach der Verschärfung der Schwefelgrenzwerte zum Jahresbeginn werden bereits ein Jahr später, ebenso auf Grundlage der MARPOL-Bestimmungen, die Stickstoffemissionsgrenzwerte für neue Schiffe zusätzlich deutlich gesenkt. Mithilfe dieser Maßnahmen sollen rechtliche und politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, um einen umweltfreundlichen und nachhaltigen Schiffsverkehr zu gewährleisten. LNG als Schiffstreibstoff bietet die Möglichkeit, den rechtlichen und gesellschaftspolitischen Anforderungen an die Schifffahrt gerecht zu werden. Da es auch unser Bestreben ist, der Hafenvirtschaft in unseren Häfen beste Voraussetzungen zu bieten, um kundenfreundlich und lösungsorientiert arbeiten zu können, unterstützt NPorts die Einführung dieser zukunftsweisenden Technologie ausdrücklich. Insbesondere weil wir in unseren Häfen Cuxhaven und Emden schon in diesem Sommer zwei Fährschiffe mit LNG-Antrieb im Einsatz haben werden, liegt es in unserem Interesse, dass eine möglichst kostengünstige LNG-Bunkermöglichkeit unabhängig von Tankkraftwagen besteht. Eine feste LNG-Tankstelle in Cuxhaven muss hierbei nicht zwingend die Lösung sein. Denkbar und vermutlich schneller realisierbar wäre eine Bunkerbarge, die alle Häfen an der Unterelbe mit LNG versorgt.

**Wie sehen Sie Deutschland im Vergleich zu den internationalen Nachbarn bei der Nutzung von LNG als Schiffstreibstoff?**

Deutschland steht genauso wie alle anderen Länder am Anfang bei der Nutzung von LNG als Schiffstreibstoff. Lediglich die Norweger und Schweden sind hier schon einen Schritt weiter und verfügen über die meisten LNG-Schiffe. Aber auch die Niederländer sind sehr aktiv und arbeiten am Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur. Positiv unterstützt werden diese Bemühungen sicherlich durch die Tatsache, dass es in den Niederlanden bereits 250 LNG-

betriebene LKW gibt. Aber auch in Deutschland nimmt das Thema zunehmend Gestalt an. Die niedersächsischen Reedereien AG Ems und Cassen Eils stellen mit ihren beiden Fährschiffen, die in den nächsten zwei Monaten in Fahrt kommen werden, die Pioniere beim Einsatz von LNG in der Schifffahrt dar. Die Planungen für landfeste Bunkerstationen in den Häfen Brunsbüttel, Hamburg und Bremerhaven sind ebenfalls schon weit fortgeschritten.

## LNG-Workshop der HWG findet reges Interesse



In Kooperation mit der LNG-Initiative Nordwest und dem Maritimen Kompetenzzentrum (MARIKO) richtete die Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven am 28. April 2015 eine Vortragsveranstaltung aus, auf der über die Perspektiven und Anforderungen innovativer Bunkerkonzepte für LNG (Liquefied Natural Gas) diskutiert wurde.

Hintergrund sind die zusätzlichen Verkehre der neuen mit LNG betriebenen RoRo-Schiffe der Reederei NorLines sowie der im Sommer anlaufenden LNG-betriebenen Fährverbindung der Reederei Cassen Eils für Cuxhaven. Diese hatten bereits seit einiger Zeit Diskussionen über eventuelle Bunkermöglichkeiten für den alternativen Kraftstoff angeregt. Zurzeit werden die Schiffe einmal pro Woche durch einen Lkw mit aus den Niederlanden stammendem LNG betankt.

Rund 30 Gäste – darunter potenzielle Investoren, Gaslieferanten, Hafeninstanzen und weitere potenzielle maritime und landseitige Abnehmer – hörten Vorträge von Niedersachsen Ports, Cassen Eils und MARIKO zur Interessenslage für die Einführung von LNG als Schiffskraftstoff, der Umrüstung und dem Neubau weiterer Schiffe auf LNG-Antrieb sowie den Aktivitäten der LNG-Initiative Nordwest. Diese ist das größte Netzwerk zur Förderung der gasangetriebenen Schifffahrt und hat zwischenzeitlich über 70 Partner, die gemeinsam an technologischen, rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen zur Einführung von LNG als Kraftstoff arbeiten.

Jan Tellkamp, DNV GL, gab einen Überblick des Aufbaus von LNG-Infrastruktur in Europa. Frank Schnabel, Geschäftsführer der Schramm Group, berichtete von den Bemühungen zur Errichtung von LNG-Infrastruktur in Brunsbüttel. Hiervon könne auch Cuxhaven profitieren, da sich eine eigene Versorgungsstation in Cuxhaven derzeit nicht als rentabel abzeichnen würde. Michael Kraack, Maritime Service Hamburg, stellte die Rahmenbedingungen zum

Bunkern wie auch innovative Bunkerlösungen, wie LNG Fuel Tank Container, vor. MARIKO plädierte dafür, bei der Betrachtung möglicher Abnahme-Volumina von LNG nicht nur maritime Abnehmer in Betracht zu ziehen, sondern auch potenzielle landseitige und industrielle Nutzer.

Im Anschluss an die Präsentationen folgte eine umfassende Diskussion der Aspekte zur zukünftigen Verfügbarkeit von LNG in Cuxhaven. Zu den künftigen Herausforderungen zähle nun die Eruiung des tatsächlichen „generierbaren“ Abnahmeverolumens, welches durch eine Potenzialanalyse im Rahmen der LNG-Initiative ermittelt wird, sowie die Anpassung und Harmonisierung der Rechtsvorschriften und die frühzeitige Einbeziehung und gründliche Informierung der Bevölkerung.

„Das Ergebnis des Workshops zeigte: Generell würde sich eine Bunkerstation wohl erst ab einem Abnahmeverolumen von ca. 500 Kubikmetern LNG pro Woche lohnen, während der geschätzte durchschnittliche Verbrauch, in Abhängigkeit von Schiffsgröße, Fahrtdauer und –geschwindigkeit sowie weiteren Faktoren für ein LNG-betriebenes Schiff in der gleichen Zeiteinheit rund 50 Kubikmeter beträgt. Da zurzeit nur wenige LNG-betriebene Schiffe Cuxhaven anlaufen, rentiert sich eine eigene LNG-Bunkerstation oder –Tankstelle also derzeit für Cuxhaven nicht. Damit Cuxhaven jedoch auch weiterhin im maritimen Geschäft stark positioniert bleibt, sind Diskussionen zu zukunftsorientierten Themen wie LNG-Kraftstoff notwendig und finden, wie man auf der Veranstaltung sehen konnte, reges Interesse bei den Teilnehmern“, sagte Dirk Leibfried, Vorstandsmitglied der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven.

## **SPD-Landtagsfraktion besucht Cuxhavener Unternehmen**

### **HWG-Mitgliedsunternehmen empfangen Politiker im Rahmen der Klausurtagung**



Die niedersächsische SPD-Landtagsfraktion und Mitglieder der Landesregierung besuchten Ende April anlässlich ihrer Klausurtagung verschiedene Unternehmen in Cuxhaven. Unter dem Thema „Wirtschaftspolitik in Niedersachsen – Innovation für kleinere und mittlere Unternehmen“ erlebten die rund 100 Teilnehmer in themenbezogenen

Arbeitsgruppen in fünf Touren den Arbeitsalltag der verschiedenen wirtschaftlichen Bereiche in Cuxhaven.

Auf der Hafentour besichtigten die Teilnehmer, darunter auch Wirtschaftsminister Olaf Lies, das Offshore Trainings Center, die Firma AMBAU sowie die Offshore Basis Cuxhaven und informierten sich über die Chancen und Bedeutung der Offshore Windenergie, „denn diese ist auch durch Cuxhavens regionale Windlandschaft ein wichtiger Faktor für Arbeitsplätze sowie Firmenansiedlungen geworden“, sagte Uwe Santjer, Bürgermeister von Cuxhaven und Sprecher für Häfen und Schifffahrt. Auf einer weiteren Tour wurden vom Fischfang über Produktion bis zum Verkauf verschiedene Unternehmen besucht, darunter die Kutterfisch-Zentrale, Bioceval und Appel Feinkost. Zu den Teilnehmern dieser Tour gehörte auch Ministerpräsident Stephan Weil, der beim Besuch in der Kutterfisch-Zentrale den direkten Kontakt zum Fisch aufnahm (siehe Bild). Neben Touren für die Bereiche Integration und Migration sowie Aus- und Weiterbildung gab es zudem eine Tourismustour, auf der unter anderem das Thalasso-Wellnessbad und die neue Strandpromenade besichtigt wurden und sich die Politiker mit der Förderung von wichtigen Tourismus-Infrastrukturprojekten befassten.

Auf einer anschließenden Landespressekonferenz wurden die Ergebnisse der Klausurtagung bekannt gegeben, darunter Maßnahmen zur Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen, für die Qualifizierung von Mitarbeitern und den erleichterten Übergang von der Schulausbildung zur Berufsausbildung wie auch die Entwicklung der touristischen Infrastruktur Cuxhavens.

Das Ziel der Klausur war die Bestandsaufnahme der ersten Hälfte der Legislaturperiode sowie eine Aufstellung der Herausforderungen für die zweite Hälfte. „Die Klausurtagung ermöglicht zusätzlich eine Gelegenheit zum Ausblick auf die Landespolitik, für die die Wirtschaftspolitik eine wichtige Rolle spielt“, erklärt Uwe Santjer. „Ministerpräsident Stephan Weil und Wirtschaftsminister Olaf Lies haben das Thema Wirtschaftspolitik auf der Agenda nach ganz oben gesetzt, denn es ist deutlich: die Zukunft Niedersachsens ist von der Entwicklung der Wirtschaft abhängig. Wir haben uns in diesem Fall für Cuxhaven als Austragungsort entschieden, da die Stadt als Wirtschaftsstandort eine Vielzahl unterschiedlicher Bereiche abdeckt, die wir so anschaulich aus nächster Nähe erleben konnten. Außerdem bietet Cuxhaven für die Zukunft ein großes Entwicklungspotenzial.“

## Neuer RoRo-Liniendienst startet ab Cuxhaven

### Erste Abfahrt der Reederei Nor Lines vom Cuxport-Terminal nach Norwegen



Am 7. Mai 2015 legte die MS „Kvitbjørn“, das erste Schiff der neuen RoRo-Linie der Reederei Nor Lines, von Cuxhaven in Richtung Norwegen ab. Mit einer Schiffsabfahrt pro Woche werden so eine Vielzahl norwegischer Häfen mit Cuxhaven verbunden. Das mit Flüssiggas betriebene Frachtschiff MS „Kvitbjørn“ transportierte auf seiner ersten planmäßigen Fahrt unter anderem eine Kabeltrommel.

Der neue Liniendienst bietet Produzenten aus Deutschland und anderen mitteleuropäischen Ländern eine neue Transportalternative zum Absatzmarkt in Norwegen. „Die günstige Lage des Cuxport-Terminals und das hier nicht zuletzt im RoRo-Geschäft vorhandene logistische Know-how haben unsere Standortwahl maßgeblich beeinflusst“, begründet Sigurd Ur, Director für Sales & Marketing bei Nor Lines, den Entscheid für Cuxhaven.

Die MS „Kvitbjørn“ und „Kvitnos“ – das zweite LNG-betriebene Frachtschiff – verbinden künftig einmal pro Woche das Cuxport-Terminal in Cuxhaven mit Anlaufstellen im Oslo-Fjord im Süden Norwegens, die Westhäfen in Bergen, Ålesund und Trondheim sowie das im nördlichen Polarkreis gelegene Hammerfest. Der Fokus der Umschlagsaktivitäten bei Cuxport für den neuen Liniendienst liegt auf Schweren Gütern, die auf sogenannten Mafi-Trailern transportiert werden, sowie Produkten der Konsumgüterindustrie, die über Nor Lines eigene palettenbreite 45-Fuß-Container verladen werden können.

Während eines gemeinsamen Messerundgangs auf der Breakbulk Antwerpen Ende Mai zogen Lars Hansen, Key Account Manager bei Nor Lines, und Arild Ervik, Chartering Manager bei Nor Lines, ein erstes positives Zwischenfazit zum Anlauf der neuen Kooperation mit Cuxport (v.l.n.r. im Bild zu sehen mit Roland Schneider, Vertriebsleitung, Marketing und Logistik bei Cuxport).



## **Cuxhaven zeigt vielfältige Hafendienstleitungen auf transport logistic**

### **Die Hafenwirtschaftsgemeinschaft präsentiert sich am Gemeinschaftsstand von Seaports of Niedersachsen**

Vom 5. bis 8. Mai 2015 konnten sich internationale Fachbesucher auf der transport logistic, der Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain, am Stand der niedersächsischen Seehäfen von dem breitgefächerten Dienstleistungsangebot der Mitglieder der Hafenwirtschaftsgemeinschaft sowie dem Hafen Cuxhaven überzeugen. Zu den Themen, die am Stand hervorgehoben wurden, gehörten beispielsweise der Ausbau der Hafeninfrastruktur, die Ansiedlung in den Häfen und ein umweltfreundliches Hafen-Management. Der Standort Cuxhaven bot Einblicke in seine umfangreichen Dienstleistungen für Automobillogistik und RoRo-Verkehre sowie als idealer Umschlagsplatz für die Verladung von Windenergie-Komponenten und die Installations- und Servicelogistik für Offshore-Windparks.

„Die transport logistic in München ist für uns eine der wichtigsten Fachmessen – hier hatten wir auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, viele spannende Gespräche mit Kunden, Pressevertretern und potenziellen Geschäftspartnern zu führen. In Cuxhaven gibt es zurzeit eine Reihe von interessanten wirtschaftlichen Entwicklungen, die wir auf diese Weise der Öffentlichkeit präsentieren konnten“, resümierte Hans-Peter Zint, Vorstandsvorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG), den Messeauftritt.

So wurde Anfang des Jahres ein neuer Vertrag zwischen dem HWG-Mitglied Cuxport und Siemens über Logistikdienstleistungen für Offshore-Konverterplattformen in der Nordsee geschlossen. Das HWG-Mitglied AMBAU erhielt einen Großauftrag zum Bau von 54 Monopiles und Transition Pieces für das Offshore-Projekt Nordsee One. Während der Messe selbst gab Cuxport bekannt, dass durch die Reederei Nor Lines ein neuer RoRo-Liniendienst vom Cuxport-Terminal nach Norwegen gestartet wird.

Zur diesjährigen 15. transport logistic in München hatten sich 2.040 Aussteller aus 62 Ländern angemeldet. Außerdem verzeichnete die Messe trotz des Bahnstreiks einen Besucherrekord mit über 55.000 Besuchern aus 124 Ländern. Die Messe findet im Zweijahrestakt auf dem Messegelände der Messe München statt.

## Breakbulk Europe: Cuxhaven im belgischen Antwerpen breit vertreten

**HWG-Mitglieder präsentierten ihre Stückgut-Dienstleistungen einem internationalen Publikum**



Am Stand der Seaports of Niedersachsen nahm die Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven vom 19. bis 21. Mai 2015 an der internationalen Fachmesse für Breakbulk-Ladungen teil. Auch viele Mitglieder der HWG waren am Messestand vertreten und nutzten diesen für Kundengespräche und Kontaktpflege.

„Das Stück- und Schwergut-Geschäft sowie der Umschlag von

Projektladungen haben ihren festen Platz in der Cuxhavener Hafenwirtschaft. Umso wichtiger ist es für uns, internationale Messeauftritte wie diesen zu nutzen, um die Dienstleistungen der Cuxhavener Unternehmen zu präsentieren und Verbindungen zu Geschäftspartnern aus aller Welt zu knüpfen“, sagte Hans-Peter Zint, Vorstandsvorsitzender der HWG.

Bis zum Abschluss der Messe erwarteten die Veranstalter insgesamt ca. 7.500 Besucher. Mehr als 300 Aussteller nutzen jährlich die Fachausstellung, die zu den wichtigsten Treffpunkten innerhalb der Projekt- und Schwergutbranche zählt. Zum Messeprogramm gehört neben Konferenzen, Präsentationen und sogenannten Masterclass-Workshops auch ein Businessrun.



## Die HWG stellt sich vor: Unternehmensportrait Bioceval GmbH & Co. KG

Die Bioceval GmbH & Co. KG verarbeitet frische Fischreste aus der fischverarbeitenden Industrie, Aquakulturen und Fischfang. In einem mehrstufigen Produktionsprozess entstehen bei Bioceval hochwertige sortenreine Fischöle und -mehle, die in vielen Bereichen genutzt werden.



### Steckbrief

Unternehmensname:	Bioceval GmbH & Co. KG
Gründungsjahr:	Entstanden durch den Zusammenschluss alteingesessener Betriebe nahm die Bioceval 1983 als „Vereinigte Fischmehlwerke Cuxhaven GmbH & Co. KG“ (VFC) ihre Tätigkeit auf. 2015 wurde die bisherige Firmierung im Zuge einer europäischen Internationalisierung in Bioceval geändert.
Branche:	Fischwirtschaft, Futtermittel (Einzelfuttermittel: Fischmehl und -öl)
Standorte:	Cuxhaven
Portfolio:	Bioceval produziert sortenreine Fischöle und Fischmehle, wie etwa Seelachsfischmehl, Forellenfischmehl oder Lachsfischöl für den Einsatz als Futtermittel oder Futtermittelbestandteil für die Schweinemast, in Fischfarmen, für Hunde-, Katzen- oder Zierfischernahrung. Bestimmte Ölqualitäten finden zudem technische Verwendung in Raffinerien und Gerbereien.

## Interview mit Bodo von Holten, Geschäftsführung:



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

Bioceval ist ein Traditionsunternehmen. Unsere Erfahrung in der Verarbeitung von Fischabschnitten verbinden wir mit neuester Technologie, strengen Qualitätskontrollen und verstärkten Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung. Außerdem legen wir großen Wert auf Nachhaltigkeit. Unsere Rohstoffe beziehen wir aus Fang, Zucht und fischverarbeitender Industrie; Fischreste, die oft ungenutzt bleiben.

### **Frage 2 – Warum sind Sie Mitglied in der HWG?**

Die Entwicklung von Bioceval ist fest mit dem Standort Cuxhaven verbunden. Kontakte und Kooperationen mit Unternehmen und Dienstleistern aus der Region, aber auch überregionale Verbindungen sind für unser Unternehmen sehr wichtig.

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

Ausbau der internationalen Beziehungen sowie weitere Spezialisierungen und Innovationen in der Produktion.

Weitere Informationen zum Unternehmen erhalten Sie unter: **[www.bioceval.de](http://www.bioceval.de)**

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

#### **Impressum**

Ausgabe 05 / 2015 vom 04.06.2015

Redaktion: Gwendolyn Dünner - Medienbüro am Reichstag GmbH

Copyright der Bilder: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, MARIKO, Kutterfisch-Zentrale GmbH, Medienbüro am Reichstag GmbH, Seaports of Niedersachsen, Bioceval GmbH & Co. KG

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

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

E-Mail: [info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de](mailto:info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de)

Vorsitzender: Hans-Peter Zint

Registergericht: Amtsgericht Cuxhaven - Registernummer: VR 496