

HWG–Newsletter 02/2016

Hafenkooperation: „Es muss Klarheit geschaffen werden“

Interview mit Hans-Peter Zint, Vorstandsvorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven



Herr Zint, im Februar fand in Cuxhaven die Veranstaltung der ELBESEAPORTS zur Kooperation der Unterelbehäfen statt, zu der auch Sie mit einem Statement über Möglichkeiten zur Verbesserung dieser Zusammenarbeit beigetragen haben. Wieso rückt das Thema Hafenkooperation gerade aktuell in den Fokus?

Das Thema Hafenkooperation ist im Zusammenhang mit dem JadeWeserPort Containerterminal und den anstehenden Fahrinnenanpassungen in den Zufahrten der deutschen Nordseehäfen verstärkt in die Diskussion gekommen. So wird immer pauschal gefordert, die Häfen sollen kooperieren – aber mit welchem gemeinsamen Ziel, wer denn konkret mit wem und mit welchen gemeinsam vereinbarten und umzusetzenden Maßnahmen – das bleibt alles ziemlich vage und im Dunkeln. Hier muss zuerst Klarheit geschaffen werden: Wer kann mit

wem bezüglich welcher Themen kooperieren?

Auf welche Weisen sollten Häfen aus Ihrer Sicht kooperieren und was macht die Hafenkooperation notwendig?

Aus meiner Sicht kann eine standortübergreifende Hafenkooperation auf drei Ebenen geschehen: Bei den Bundesländern, bei den weitgehend staatlichen Hafeneignern und bei den privaten Umschlagsunternehmen.

Die erste Ebene ist die Kooperation der Bundesländer. Die Länder verantworten und schaffen üblicherweise die Hafeninfrastruktur – das heißt, sie übernehmen einen Großteil der Investitionskosten für ein neues Terminal. Da Hafeninfrastruktur für eine außenhandelsabhängige Industrienation wie Deutschland zur volkswirtschaftlich benötigten Infrastruktur zählt (wie etwa auch Autobahnen), erfolgen diese Investitionen richtigerweise auch unter Verwendung von Steuermitteln. Hieraus ergibt sich die selbstverständliche Verpflichtung, keine mit öffentlichen Geldern finanzierten Überkapazitäten zu schaffen. Entsprechend kann es durchaus sinnvoll sein, wenn sich die Landesregierungen bezüglich der Entscheidungen, wo Hafeninfrastruktur gebaut wird, untereinander beraten. Dies passt auch zu dem fast gebetsmühlenartig wiederholten Mantra, dass die deutschen Häfen nicht zueinander im Wettbewerb stehen, sondern die Konkurrenz in den benachbarten Westhäfen, wie Antwerpen und Rotterdam, sitzt. Ziel der beteiligten Bundesländer sollte es sein, die

Attraktivität des Hafenstandortes „Deutsche Bucht“ durch eine abgestimmte, verlässliche und berechenbare Ausbaupolitik dauerhaft zu sichern. Dies sollte geschehen, ohne dass an den nur wenige Kilometer auseinanderliegenden Hafenstandorten die gegenseitige Konkurrenz befeuernde Überkapazitäten geschaffen werden und die Wirtschaftlichkeit der Investitionen in Frage gestellt wird. Ist Hafenkapazität einmal geschaffen und der Privatwirtschaft zum Betrieb übergeben, hat sich das diesbezügliche Kooperationspotenzial der Bundesländer weitgehend erschöpft. Es verbleibt die Möglichkeit dirigistischer, staatlicher Regel- und Zwangsmaßnahmen, die im Gefüge unserer freiheitlichen und sehr erfolgreichen Wirtschaftsordnung keine Option darstellen. Dass Bund und Länder bei den für die Häfen wichtigen seeseitigen und landseitigen Verkehrsanbindungen zusammen arbeiten, ist für diese Kooperationsebene ein weiterer Schwerpunkt.

Auf der zweiten Ebene können die meist im staatlichen Eigentum befindlichen Hafeninfrastrukturbetreiber wie NiedersachsenPorts, die Hamburg Port Authority, Bremenports und andere kooperieren. Dies kann zum Beispiel den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Equipment, Technik/Technologie sowie den grundsätzlichen Erfahrungsaustausch beinhalten. Auch hier können Mehrwerte für die einzelnen Häfen wie auch für die norddeutschen Häfen als Konglomerat erschlossen werden.

Auf der dritten Ebene können die privaten Umschlagunternehmen kooperieren. Zwar gestaltet sich diese Zusammenarbeit oft schwierig, da Unternehmen ja bekanntlich davon leben, ihre Marktposition zu sichern und auszubauen, für sich Aufträge zu generieren und diese nicht ohne Grund an einen Konkurrenten abzugeben. Darüber hinaus werden einer solchen Kooperation auch durch Kartellwächter enge Grenzen gesetzt. Jedoch gibt es bereits gute Beispiele für hafeninterne, wie auch für standortübergreifende Kooperationen. Zu den ersteren gehört zum Beispiel die gemeinschaftliche, unternehmensübergreifende Umschlagserbringung für einen gemeinsamen Kunden oder aber die gemeinsame Implementierung von Dienstleistungszentren wie zum Beispiel der Feederzentrale und Nautischen Terminal Koordination in Hamburg. Standortübergreifend gibt es beispielsweise die Möglichkeit durch Schwestergesellschaften den Betrieb an verschiedenen Terminals so zu verbinden, dass die Kapazitäten der Häfen bestmöglich genutzt werden können.

Welche Voraussetzungen sind für Sie für diese Kooperationen der Häfen unabdingbar?

Die Voraussetzung sind wie bei allen Kooperationen ein gemeinsames Interesse und eine gemeinsame Zielsetzung der Beteiligten. Dirigistische und einseitig in den freien Wettbewerb eingreifende Maßnahmen gehören mit Sicherheit nicht dazu. Es existieren durchaus sinnvolle Wege und Möglichkeiten der Ausgestaltung von Hafenkooperation.

Hafenkooperation „ELBESEAPORTS“ trifft auf Vertreter der Politik



Die Hafenkooperation der Infrastrukturbetreiber der fünf Seehäfen an der Unterelbe (Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade Bützfleth) hat sich Anfang Februar mit den Verkehrsministern aus Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein getroffen. Bei der Diskussionsrunde, die unter dem Motto „Kooperation und Verkehrsinfrastruktur an der Unterelbe und in Norddeutschland, Ideen – Konzepte – Visionen – Lösungsansätze“ in den

historischen Hapag-Hallen in Cuxhaven stattfand, ging es vor allem um die Entwicklung und Zusammenarbeit der Häfen. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, wie die Zusammenarbeit der Seehäfen an der Unterelbe gestärkt werden kann.

Denn trotz der zugrundeliegenden wirtschaftlichen Konkurrenz ist den Verantwortlichen klar, dass eine gute wirtschaftliche Stellung in der Region nur durch eine Kooperation der Seehäfen gelingen kann. Gemeinsame Interessen und Ziele gibt es, vor allem was den bundes- und länderübergreifenden Ausbau von Verkehrsinfrastruktur betrifft. Die zunehmend komplexeren Anforderungen an Hafen- und Infrastrukturplanung sowie den Umweltschutz machen eine intensive Zusammenarbeit und einen Wissensaustausch notwendig.

„Unsere Häfen sind für Deutschland von strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Dabei liegt die Zukunft der Häfen in der Zusammenarbeit der Häfen und im Erhalt und Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, sowohl auf Land- als auch auf Seeseite. Dabei setzen wir auf Dialog und arbeiten eng mit den anderen Küstenländern, dem Bund und der Wirtschaft zusammen“, kommentierte Olaf Lies, Wirtschafts- und Hafenminister in Niedersachsen, die Veranstaltung.

Abseits der Diskussionsrunde, an der auch Vorstandsvorsitzender Hans-Peter Zint für die Hafenschaftsgemeinschaft Cuxhaven teilnahm, war die Ansiedlung von Siemens in Cuxhaven ein Thema. Über die damit einhergehende Gründung des „Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums“ sagte Olaf Lies: „Siemens allein schafft schon mehr als 800 Arbeitsplätze. Diese Zahl lässt sich noch deutlich steigern, wenn es uns gemeinsam mit Siemens gelingt, qualifizierte Zulieferer am neuen Offshore-Standort Cuxhaven zu gewinnen. Der Name ‚Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum‘ ist dabei bewusst gewählt, denn er unterstreicht die Bedeutung Niedersachsens als Energieland Nummer 1 und Treiber der Energiewende in Deutschland. Der Offshore-Ausbau in Deutschland wird durch das zu schaffende Zentrum weiter an Fahrt gewinnen. Ich verspreche mir hiervon Sogwirkung für die gesamte Windkraftbranche.“

Neues Multipurpose-Terminal für Cuxhaven

HWG-Mitglieder Cuxport und NPorts unterschreiben Konzessionsvertrag



Seit Jahren arbeitet das Cuxport-Terminal an der Kapazitätsgrenze. Nun hat die Unterschrift des Konzessionsvertrags am 19. Februar 2016 den Startschuss für den Bau des lang erwarteten Liegeplatzes 4 gegeben. Innerhalb einer Bauzeit von 21 Monaten und mit einem Investitionsvermögen von 36 Millionen Euro des Landes Niedersachsen wird in Cuxhaven eine 85.000 Quadratmeter große Fläche sowie eine 240 Meter lange Kaianlage für Schiffe mit bis zu 14,30 Meter Tiefgang gebaut.

Hierzu wird Niedersachsen Ports die Terminalfläche aufspülen und mit der seitlichen Uferbefestigung sowie der Kaianlage die nötige Infrastruktur für das Terminal herstellen. Anschließend übernimmt die Cuxport GmbH die Flächenbefestigung, Entwässerung, Beleuchtung und technische Ausrüstung, wofür das Unternehmen rund zehn Millionen Euro aufbringt. Zurzeit läuft seitens NPorts noch das Ausschreibungsverfahren für die Erteilung des Bauauftrags. Für Ende April 2016 ist nach Erteilung des Zuschlags für die Bauarbeiten der Baubeginn vorgesehen.

„Insbesondere in Cuxhaven haben wir im letzten Jahr mit dem Bau des Dalbenliegeplatzes und des Fähranlegers bewiesen, dass wir zuverlässig und in kurzer Zeit neue Hafeninfrasturktur schaffen können. Die Rahmenbedingungen stimmen, alles ist vorbereitet und wir freuen uns darauf, mit dem Bau beginnen zu können“, betont Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Cuxport, die bislang auf den Liegeplätzen 1 bis 3 ein multifunktionales Umschlagsterminal betreibt, wird die neue Fläche zum Ausbau der Umschlagsgeschäfte vor Ort nutzen. „Mit der dringend benötigten Erweiterung ermöglichen wir unseren Kunden weiteres Wachstum und festigen so die Stellung Cuxhavens als wichtigen Knotenpunkt maritimer Versorgungsketten und für die Offshore-Windindustrie“, bestätigt Hans-Peter Zint, Geschäftsführer der Cuxport GmbH.

Die Dienstleistungskonzession für den Liegeplatz 4 war bereits im Mai 2015 europaweit ausgeschrieben worden. Im Rahmen des Verfahrens hatte Cuxport mit seinem Nutzungskonzept überzeugt.

„Die erfolgreiche Entwicklung von Cuxport beruht auf dem Multipurpose-Prinzip. Mit unseren vielseitig qualifizierten Mitarbeitern bearbeiten wir einen breiten Ladungsmix aus Stückgut, Neufahrzeugen und anderen rollenden Ladungen, Containern, Projektgütern und Komponenten für

Windenergieanlagen. Dieses Prinzip der flexiblen Nutzung werden wir auch auf den neuen Liegeplatz 4 übertragen“, erklärt Zint.

Da die Bauinvestition des Liegeplatzes 4 vom Land bezuschusst wird, hat Niedersachsen gemäß den europarechtlichen Vorgaben eine Notifizierung der staatlichen Beihilfen bei der Europäischen Kommission geführt. Die Entscheidung der Kommission über die erfolgreiche Notifizierung der Maßnahme wurde dem Land Niedersachsen im Februar zugestellt, wodurch die letzte Hürde für die Unterzeichnung der ausgearbeiteten Verträge zwischen Niedersachsen Ports und Cuxport genommen war.

„Die EU-Notifizierung ist bei der Schaffung von Hafeninfrastruktur notwendig. Das Verfahren hat insgesamt ein Jahr in Anspruch genommen. Aber es hat sich gelohnt, denn wir haben wichtige Informationen für unsere weiteren Hafenbauprojekte erlangt“, sagt Daniela Behrens, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Niedersachsens Häfen mit gutem Jahresergebnis

Gute Prognose für Automobilumschlag und Offshore-Branche in Cuxhaven



Im Jahr 2015 konnten die Seehäfen in Niedersachsen eine Zunahme von zwölf Prozent bei ihren Umschlagszahlen verzeichnen. Insgesamt beläuft sich der Seegüterumschlag in den neun niedersächsischen Seehäfen auf knapp 52 Millionen Tonnen (46,4 Millionen Tonnen 2014). Das Umschlagsplus wird durch starke Entwicklungen bei Massengütern, Stückgütern und Neufahrzeugen getragen.

Mit einer Steigerung von 57 Prozent legen die Häfen in Niedersachsen beim Stückgutumschlag deutlich zu. Das entspricht einer Menge von rund 11,5 Millionen Tonnen im Jahr 2015 (7,05 Millionen Tonnen in 2014). Der seeseitige Umschlag von flüssigen und festen Massegütern stieg von 39,3 Millionen Tonnen im Jahr 2014 auf nun rund 40,9 Millionen Tonnen an, was einem Plus von vier Prozent entspricht.

Zu dieser Entwicklung sagt Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH: „2015 ist für unsere Seehäfen insgesamt gesehen äußerst positiv verlaufen, können wir gestiegene Ladungsvolumen sowohl im wertschöpfungsintensiven Stückgutsektor als auch beim für die Rohstoffversorgung der Industrie wichtigen Massengutumschlag verzeichnen. Durch die vielseitige Ausrichtung unserer niedersächsischen Hafengruppe und die

erfolgreiche Bearbeitung von Nischenmärkten konnten wir uns im Spannungsfeld aktueller wirtschaftlicher und politischer Entwicklungen in der Welt sehr gut behaupten. Für das laufende Jahr sind wir verhalten optimistisch, den Umschlag auf diesem hohen Niveau halten zu können.“

Mit einer Zunahme von sechs Prozent beim Umschlag von Neufahrzeugen konnte sich der Hafen Cuxhaven auch im vergangenen Jahr als ein wichtiger Automobilverschiffungshafen behaupten. Darüber hinaus wird Cuxhaven im Bereich der Offshore-Windenergie in naher Zukunft einen Anstieg des Umschlagvolumens erleben. Gründe dafür sind neben aktuell anstehenden Offshore-Projekten vor allem die Ansiedlung von Siemens und damit die Gründung des „Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums“.

Um dem steigenden Umschlag auch in den nächsten Jahren effizient zu begegnen, wird verstärkt in den Ausbau von Infrastruktur investiert. Mit einer Gesamtsumme von rund 55 Millionen Euro im Jahr 2016 richtet Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG die landeseigenen Hafenstandorte für die Zukunft aus. Zusätzlich werden rund 22 Millionen Euro in Instandhaltungs- und Reparaturprojekte investiert.

OFD verlagert Flugverkehr nach Cuxhaven

Versorgung der Insel Helgoland erfolgt über Flugplatz Cuxhaven/Nordholz



Die Ostfriesische-Flug-Dienst GmbH (OFD) hat Ende Februar über Nacht ihren neuen Standort in Cuxhaven bezogen. Die feierliche Eröffnung fand im Beisein vieler hochkarätiger Gäste statt, darunter Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium sowie Daniela Behrens, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

OFD-Geschäftsführer Dr. Bernhard Brons erläuterte die verkehrsgünstige Lage des Flugplatzes in unmittelbarer Nähe zur A 27 mit guter Anbindung in die Region nach Bremerhaven und Cuxhaven. Er fügte hinzu: „Mit insgesamt bis zu zehn täglichen Flugverbindungen ist die Insel Helgoland mit dem Festland verbunden, die meisten davon werden künftig ab Nordholz bedient.“

Ferlemann lobte den Zusammenhalt der Region und den daraus entstandenen wirtschaftlichen Aufschwung: „Dies gilt für Ansiedlungen im Offshorebereich und auch im Tourismus, beispielsweise mit dem neuen Schiff ‚Helgoland‘ der Reederei Cassen Eils. Die Standortwahl der OFD ist eine richtungweisende Entscheidung für die Region und wird wirtschaftlich erfolgreich sein.“

Als erster Fluggast landete Jörg Singer, Bürgermeister von Helgoland, in Cuxhaven und gratulierte gemeinsam mit Cuxhavens Bürgermeister Dr. Ulrich Getsch zur neuen Luftlinie Cuxhaven/Nordholz nach Helgoland.

Die Gewinner eines Facebook-Gewinnspiels der OFD, ein Ehepaar aus Rostock, genossen am Tag der Standorteröffnung ein Kombiticket, das eine Schifffahrt mit dem neuen Schiff MS „Helgoland“ der Reederei Cassen Eils mit einer Flugreise über die Nordsee verbindet.

Die HWG stellt sich vor: Unternehmensportrait Viking Marine Consulting GmbH

Steckbrief

Unternehmensname:	Viking Marine Consulting GmbH
Gründungsjahr:	2014
Branche:	Marine Consulting, Survey, Transport Engineering, Logistics
Standorte:	Cuxhaven
Portfolio:	Nautische und Ladungssachverständige, Beratung in allen Bereichen des See- und Straßentransports, Ladungsumschlags, Offshore und Onshore, Schwergutumschlag mit eigenen Experten, Method Statements, Erstellung von Schleppzertifikaten für die Versicherung, Marine Warranty Surveyor, Vertretung der Interessen des Reeders, Projektierers und/oder Herstellers auch Offshore, Logistik für Schwergut, Site Management etc.

Interview mit Geschäftsführer Steffen Rogalinsky

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

Breites Erfahrungsspektrum, schnell vor Ort, sehr flexible und kurze Entscheidungswege.

Frage 2 – Warum sind Sie Mitglied in der HWG?

Eine Vernetzung am Standort ermöglicht immer ein gemeinsames Agieren für die Unternehmen und damit für die Region. Durch Kooperation gerade im maritimen Bereich kann ein größeres Spektrum und damit ein Mehrwert für den Kunden geschaffen werden.



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

Weiterhin zufriedene Kunden und mit ihnen erfolgreich bewältigte Projekte.

Weitere Informationen zum Unternehmen erhalten Sie unter: www.viking-consulting.de

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

Impressum

Ausgabe 02 / 2016 vom 09.03.2016

Redaktion: Gwendolyn Dünner, Kevin Hohmann - Medienbüro am Reichstag GmbH

Copyright der Bilder: Cuxport, Scheer Fotografie/NPorts, Cuxport, NPorts, Ostfriesische-Flug-Dienst GmbH

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