

ELBREPORT

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR CUXHAVEN UND DIE METROPOLREGION ELBE

1-2026

SCHNELLDREHER

AN DER KAJE

Effizienz und Tempo als Erfolgsbasis

RHENUS CUXPORT SETZT DEN TAKT IM EUROPÄISCHEN AUTOMOBILUMSCHLAG

Windturbinenbauer in Cuxhaven gesucht – Komm jetzt ins Team.



INHALT



S. 6 SCHNELLDREHER AN DER KAJE



S. 28 STÄRKE AM STROM



S. 22 HEIMATHAFEN DER WINDENERGIE

- 4 Verantwortung zu übernehmen heißt, Realitäten anzuerkennen**
Elbreport blickt auf ein Cuxhaven im Aufbruch – geprägt von Investitionen, strukturellem Wandel und der Bereitschaft, Zukunft gemeinsam zu gestalten.
- 6 Schnelldreher an der Kaje**
Rhenus Cuxport setzt im europäischen Automobilumschlag auf Effizienz, Tempo und verlässliche logistische Prozesse.
- 10 Neue Liebe für ein altes Wahrzeichen**
Die „Alte Liebe“ muss erneuert werden, da sie nicht mehr sicher ist – der Neubau bietet die Möglichkeit, die Anlage barrierefrei zu gestalten.
- 12 Vom Hafenlogistiker zum Partner für Industrie und Offshore**
Entec Industrial Services entwickelt sich zu einem integrierten Dienstleister für komplexe Projekte der Energiewende.
- 14 „Mein Chef ist die Bevölkerung“**
Oberbürgermeister Uwe Santjer spricht über Wachstum, Stadtentwicklung und den künftigen Kurs Cuxhavens.
- 18 Effizienz statt Expansion**
Siemens Gamesa bündelt am Tor zur Nordsee seine Logistik und investiert in wirtschaftlich tragfähige Strukturen.
- 20 Die Rückkehr der Verbindung**
Mit dem „Halunder Jet“ beginnt die Helgoland-Saison – mit veränderten Konzepten für längere Aufenthalte.
- 22 Heimathafen der Windenergie**
Die F90-Flächen entwickeln sich zu einem zentralen Raum für Hafenwirtschaft, Offshore-Industrie und Energiewende.
- 26 Spezialschiffe für besondere Einsätze**
Die Reederei Otto Wulf erweitert mit der „Elvstrom“ ihre Flotte und erschließt Einsatzfelder zwischen Offshore, Forschung und militärischem Training.
- 28 Stärke am Strom**
Mit moderner Kran- und Umschlagtechnik stärkt Blue Water BREB die Leistungsfähigkeit des Standorts im Schwerlastbereich.
- 32 Neue Handelsdynamik für Cuxhaven**
Investitionen im Einzelhandel setzen Impulse für die Innenstadtentwicklung und prägen den wirtschaftlichen Wandel der Region.
- 35 Der Hafen, der mehr sein soll als ein Hafen**
In der Stadt an der Elbmündung wird gebaut, gebaggert und gerammt – doch zwischen neuen Liegeplätzen, Windkraft und Industriepolitik stellt sich die Frage, ob die Energiewende in Deutschland noch einer klaren Richtung folgt.
- 38 Zwischen Wind, Wellen und Wehrtechnik**
Das Schifffahrtssessen des Nautischen Vereins verdeutlicht, wie eng maritime Infrastruktur, militärische Präsenz und Offshore-Projekte miteinander verknüpft sind.
- 42 Impressum und Beitritt Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e. V.**

Herausgeber des Elbreport:
Holger Grabsch

Verantwortung zu übernehmen heißt, Realitäten anzuerkennen

Cuxhaven steht im Jahr 2026 vor richtungsweisenden Entscheidungen. Was dies konkret bedeutet – wirtschaftlich, infrastrukturell und politisch –, beleuchtet diese Ausgabe des Elbreport.

IN EIGENER SACHE

Die Kommunalwahl wirft ihre Schatten voraus. Die Stadt wählt ihren Oberbürgermeister – und damit den politischen Kurs für die kommenden acht Jahre. Zugleich wird gebaut und investiert. Cuxhaven ist nicht Zuschauer, sondern Akteur.

Der Ausbau des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums (DOIZ) steht exemplarisch für diesen Anspruch. Neue Liegeplätze, zusätzliche Logistikflächen und eine leistungsfähigere Infrastruktur stärken den Hafen als Schlüsselstandort der Offshore-Windenergie.

Mit dem neuen Hafenzubringer entsteht eine zentrale Verkehrsachse für Schwerlasttransporte von bis zu 5.000 Tonnen. Ohne solche Investitionen bliebe jede Industrieansiedlung Theorie. Mit ihnen wächst Cuxhaven in eine Rolle hinein, die weit über die Stadtgrenzen hinaus Bedeutung besitzt – für die Metropolregion Elbe ebenso wie für den Industriestandort Deutschland. Dieser Aufbruch ist das Ergebnis von Mut, Planungssicherheit und Zusammenhalt.

Gerade deshalb lohnt der Blick auf die Debatte um die „Alte Liebe“. Mehrere Tausend Unterschriften einer Petition gegen den Neubau zeigen, wie tief dieses Bauwerk im Selbstverständnis der Stadt verankert ist. Das ist Ausdruck von Identifikation. Und doch gilt: Verantwortung zu übernehmen bedeutet, Realitäten anzuerkennen.

Die Konstruktion ist altersbedingt nicht dauerhaft zu erhalten, auch die Fassung von 1982 lässt sich technisch nicht ohne Weiteres sichern. Der geplante Neubau wird Millionen kosten und Zeit beanspruchen. Dafür wird die neue „Alte Liebe“ barrierefrei sein – ein Fortschritt für alle. Ein Wiederaufbau im bisherigen Erscheinungsbild hingegen würde rund zehn Millionen Euro kosten, etwa drei Jahre dauern und weiterhin Menschen ausschließen.

Es ist legitim, Fragen zu stellen. Ebenso notwendig ist es jedoch, Maß zu wahren. Wer aus sicherer Distanz grundsätzliche Zweifel sät, sollte nicht vergessen, wo er lebt – in einer Stadt des Aufbruchs. In einer Stadt, die investiert, statt zu resignieren. In einer Stadt, die ein baufälliges Bauwerk nicht aufgibt, sondern modernisiert und zugänglich macht.

In vielen Regionen wäre ein solcher kostenloser Aussichtspunkt längst Geschichte. Hier bleibt er – erneuert, sicher, inklusiv. Cuxhaven hat in schwierigen Zeiten Stärke bewiesen. Dieser Geist darf im Wahljahr nicht verloren gehen. Zukunft entsteht nicht durch Lautstärke, sondern durch Verantwortung – und durch die Bereitschaft, gemeinsam voranzugehen.

Holger Grabsch
Herausgeber Elbreport

Schneldreher an der Kaje

Cuxhaven hat sich in den vergangenen drei Jahrzehnten zu einem der leistungsfähigsten Standorte für den Automobilumschlag in Europa entwickelt. Treibende Kraft ist Rhenus Cuxport mit einem flexiblen, konsequent auf Geschwindigkeit ausgelegten Logistiksystem.



Der Morgen ist kühl, die Luft salzhaltig. Ein RoRo-Schiff liegt bereits an der Kaje, während auf dem Terminal die ersten Fahrzeugkolonnen über den Asphalt rollen. Kaum angekommen, werden sie weiterdisponiert – per Bahn, per Lkw oder direkt auf das nächste Schiff. Stillstand ist die Ausnahme. Am Automobilstandort von Rhenus Cuxport zählt jede Stunde, oft jede Minute. An der Elbmündung ist ein logistisches Gefüge entstanden, das auf Tempo, Anpassungsfähigkeit und verlässliche Partnerschaften setzt – und damit eine Schlüsselrolle im europäischen Fahrzeughandel einnimmt.

„Cuxhaven überzeugt in der Automobillogistik vor allem durch Effizienz, Flexibilität und seine strategisch günstige Lage“, sagt Claudius Schumacher, Geschäftsführer von Rhenus Cuxport. Die Leistungsfähigkeit beginnt im Hinterland: Die Nähe zu Produktionsstätten europäi-

scher Premiumhersteller ermöglicht kurze Vorlaufzeiten. Fahrzeuge erreichen den Hafen teilweise per Nachtsprung. Ergänzt wird dies durch eine leistungsfähige Straßenanbindung und ein redundantes Schienennetz. Verkehre laufen nicht mehr ausschließlich über Hamburg, sondern auch über Bremerhaven. So entsteht ein resilientes System: Selbst bei Störungen bleiben Lieferketten stabil, alternative Routen stehen jederzeit bereit. Cuxport hat sich als sogenannter Schneldreherhafen etabliert. Fahrzeuge verbleiben häufig nur ein bis zwei Tage, bevor sie weitertransportiert werden. Kurze Wege zwischen Kaikante, Bahn und Straße minimieren die Umschlagzeiten. Gleichzeitig stehen direkt am Terminal umfangreiche Zusatzleistungen zur Verfügung – von Pre-Delivery Inspections (PDI), bei denen Fahrzeuge überprüft und für die Auslieferung vorbereitet werden, bis zur Zollabwicklung. „Neben dem reinen Umschlag

Die 24/7-Abwicklung von Deep-Sea-RoRo-Importen sorgt für eine hohe Verfügbarkeit und reibungslose Prozesse.



© Rhenus Group

bieten wir Value-Added-Services wie vollautomatische Wäsche oder technische Leistungen an, etwa Unterbodenkonservierung und kleinere Reparaturen“, erläutert Betriebsleiter und Port Facility Security Officer Julian Brütt. Diese Kombination aus Geschwindigkeit und Service macht den Standort für internationale Hersteller und Importeure besonders attraktiv.

Ein zentraler Wettbewerbsvorteil liegt auf der Wasserseite: Cuxhaven ist ein schleusenfreier Tiefwasserhafen mit Wassertiefen von bis zu 15,8 Metern, kurzen Zufahrtswegen und hoher Verfügbarkeit. Flexible Kapazitäten an der Kai-kante ermöglichen effiziente Abläufe. „Das gewährleistet schnelle, störungsarme Prozesse – ein entscheidender Faktor für Reedereien“, betont Schumacher. Über ausreichend lange Liegeplätze können damit praktisch alle relevanten Schiffsklassen bedient werden. Bereits im vergangenen Jahr wurde eines der weltweit größten RoRo-Frachtschiffe erfolgreich in Cuxhaven abgefertigt.

„Neue Verkehre – etwa die eines Automobilherstellers, der Fahrzeuge in der Türkei produziert und über Cuxport nach Deutschland bringt – zeigen, wie gut die Zusammenarbeit am Standort funktioniert“, sagt Oliver Fuhljan, verantwortlich für das Business Development. Cuxhaven agiert nicht isoliert, sondern als Teil eines eng verzahnten Netzwerks. Während Cuxport die Infrastruktur bereitstellt, übernehmen Partner wie der Automobillogistiker Mosolf Fahrzeugtransporte und verfügen über gute Kontakte in die Fertigfahrzeugbranche.

Diese partnerschaftlichen Modelle erlauben eine variable Skalierung – angepasst an Marktlage und Verkehrsaufkommen. Die Flächen sind auf eine flexible Nutzung ausgerichtet: Neben Fahrzeugen wickelt das Unternehmen auch Projekte aus der Windenergie sowie Maschinen- und Anlagenlogistik ab. „Unsere Flächen sind bewusst vielseitig konzipiert. Die kurzen Durchlaufzeiten im Fahrzeugbereich schaffen regelmäßig Kapazitäten für andere Projekte“, erläutert Fuhljan. Dieses dynamische Flächenmanagement sichert dem Standort eine hohe Auslastung und Anpassungsfähigkeit.

Der Schwerpunkt verschiebt sich seit einigen Jahren vom Export hin zum Import. Insbesondere Fahrzeuge aus Nah- und Fernost gewinnen an Bedeutung. Ein wesentlicher Impuls ging vom Brexit aus: Fahrzeuge aus dem Vereinigten Königreich müssen seitdem innerhalb der EU verzollt werden – ein Prozess, den Cuxhaven effizient abbildet und der den Standort zu einem zentralen Importhub gemacht hat. „Ein Großteil der UK-Importe wird heute über Cuxhaven abgewickelt und von hier aus in Deutschland verteilt“, sagt Fuhljan. Die 2023 innerhalb von nur fünf Monaten erschlossene, elf Hektar große Projektfläche trägt dieser Entwicklung Rechnung.

Die zunehmende Elektrifizierung stellt auch die Hafelogistik vor neue Herausforderungen. „Insbesondere der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie klare und verlässliche Sicherheitsstandards zählen zu den zentralen Bedarfen der Kunden“, sagt Schumacher. Gleichwohl hat Cuxport frühzeitig reagiert: Rund 60 Ladepunkte und spezielle Lagerflächen ermöglichen den Umgang mit großen Mengen elektrischer Fahrzeuge. Das Unternehmen will auch die terminalinterne Mobilität umstellen: Künftig kommen elektrifizierte Shuttlebusse zum Einsatz, unterstützt durch Photovoltaikanlagen zur Energieversorgung. Ferner investiert das Unternehmen in Software-Sicherheitssysteme wie das Trusted Information

AUTOMOBILLOGISTIK

Umschlag mit hoher Effizienz:
Schiffsnahe Terminalbereiche
ermöglichen kurze Wege und
reduzierte Durchlaufzeiten.



Security Assessment Exchange (Tisax), einen Standard der Automobilindustrie für Informationssicherheit.

Ein Großteil der Verkehre entfällt auf den Shortsea-Bereich, also den innereuropäischen Verkehr. „Diese regionalen Linienverkehre sind deutlich weniger anfällig für globale Störungen“, erläutert Schumacher. Während geopolitische Spannungen und unterbrochene Lieferketten weltweit für Unsicherheit sorgen, bleibt der Betrieb in Cuxhaven vergleichsweise stabil – ein wesentlicher Faktor für die Positionierung als verlässlicher Partner im europäischen Automobilhandel.

Parallel dazu treibt Cuxport die Digitalisierung voran und prüft die KI-gestützte Bedarfsplanung sowie den möglichen Einsatz autonomer Systeme für standardisierte Prozesse. Ziel ist es, Effizienzpotenziale zu heben, ohne die notwendige operative Flexibilität einzuschränken. Trotz aller technologischen Fortschritte bleibt der Faktor Mensch zentral. „Um die komplexen Prozesse im Automobilumschlag erfolgreich zu steuern, verbinden wir das für diesen Bereich essenzielle Know-how unserer qualifizierten Mitarbeitenden mit technologischen Innovationen“, betont Schumacher.

Entsprechend investiert Cuxport seit Jahren konsequent in seine Personalentwicklung. 40 Mitarbeitende haben hier erfolgreich eine Ausbildung absolviert, darunter schwerpunktmäßig Fachkräfte für Hafenlogistik, ergänzt durch kaufmännische Berufe wie Disponenten, Bürokaufleute oder Fachkräfte für Spedition und Logistikdienstleistung. Mit der wachsenden Bedeutung der Elektromobilität hat das Unternehmen das Portfolio um Kfz-Mechatroniker erweitert. „Viele unserer Auszubildenden sind heute fest im Unternehmen verankert, einige haben Führungsverantwortung übernommen“, sagt Brütt. Zur Nachwuchsgewinnung setzt der Logistiker gezielt auf Schulkooperationen, Berufsmessen und digitale Kommunikationsformate.

Ein Meilenstein in der Entwicklung des Standorts war der 13. Januar 2004: Damals trafen die ersten 14 Waggon mit Neufahrzeugen eines Premiumherstellers in Cuxhaven ein. „Wir haben diese Automobile entladen und unmittelbar nach England verschifft. Die Entscheidung des Herstellers für uns hat den Standort nachhaltig geprägt“, erinnert sich Brütt. Auf Basis von Qualität, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit entwickelte sich Cuxhaven in den Folgejahren kontinuierlich weiter.

Die erforderlichen Flächen wurden gezielt befestigt, da Fahrzeuge – anders als Container – nicht stapelbar sind. 2011 gingen eine moderne Waschstraße, weitere vier Entladegleise und zusätzliche Rampen in Betrieb. Parallel wurden Liegeplätze ausgebaut, um die steigenden Umschlagmengen zu bewältigen. Heute werden dort insgesamt jährlich zwischen 300.000 und 400.000 Fahrzeuge umgeschlagen.

Cuxhaven ist ein Knotenpunkt, an dem Zeit der zentrale Wettbewerbsfaktor ist. Konsequente Investitionen in Infrastruktur, Flächen und Prozesse haben den Hafen zu einem der leistungsfähigsten Automobilumschlagplätze Nordeuropas gemacht – und zu einem logistischen Taktgeber. Maritime Effizienz, flexible Flächennutzung, belastbare Partnerschaften und die strategische Lage vereinen sich hier zu einer leistungsfähigen Schnittstelle im europäischen Fahrzeughandel.

Für künftige Investitionen sind jedoch verlässliche Rahmenbedingungen entscheidend. „Wirtschaft kann Risiko tragen, aber keine politische Unklarheit“, betont Schumacher mit Blick auf die Entwicklung der Liegeplätze 5 bis 7. Cuxport sei bereit, substanzielle Investitionen zu tätigen sowie unternehmerische Risiken einzugehen – Voraussetzung bleibe jedoch politische Verlässlichkeit als Fundament nachhaltigen Wachstums.



**WE
TOW
IT
ALL**



WWW.WULF-TOW.DE



Neue Liebe für ein altes Wahrzeichen

Die bestehende Bausubstanz der „Alten Liebe“ hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und ein sicherer Weiterbetrieb ist nicht mehr möglich. Niedersachsen Ports möchte das Bauwerk erneuern, da eine Sanierung zu kostspielig und zeitintensiv ist.

Ein kalter Wind zieht über die Elbmündung. Die Nordsee drückt mit viel Kraft gegen die Pfähle, auf denen eines der bekanntesten Bauwerke der Stadt ruht. Wer diesen Ort besucht, versteht sofort: Die „Alte Liebe“ ist Aussichtspunkt, Treffpunkt, Postkartenmotiv – und für viele ein Stück Heimat. Genau deshalb wird die Debatte um ihre geplante Erneuerung so emotional geführt. Und genau deshalb lohnt sich ein Blick auf die Fakten.

„Die Alte Liebe ist kein Neubauprojekt aus gestalterischer Laune heraus. Ausschlaggebend ist ihr baulicher Zustand“, betont Alexandra Brandt, stellvertretende Leitung Niedersachsen Ports (NPorts) Niederlassung Cuxhaven. Aktuelle Gutachten haben ergeben, dass der Betonunterbau stark geschädigt ist. „Die Alte Liebe hat ihre

statische Lebensdauer erreicht und kann daher in der bisherigen Bausubstanz nicht mehr saniert werden“, ergänzt Knut Kokkelink, NPorts-Niederlassungsleitung Cuxhaven. Regelmäßige Überflutungen, insbesondere des Unterdecks, setzen der Substanz massiv zu. Salz, Sturmfluten und steigende Wasserstände beschleunigen den Verschleiß zusätzlich.

Ohne grundlegende Erneuerung müsste das Bauwerk in absehbarer Zeit gesperrt werden. Ein Weiterbetrieb im jetzigen Zustand wäre nicht nur kostenintensiv, sondern aus sicherheitstechnischen Gründen nicht mehr vertretbar. „Die Erneuerung ist also kein Nice-to-have, sondern eine zwingende Maßnahme, um das Wahrzeichen überhaupt zu erhalten“, sagt Kokkelink. In der öffentlichen Debatte wird nun jedoch gefordert, den heutigen Zu-

HAFENINFRASTRUKTUR



stand einschließlich Oberdeck wiederherzustellen. Technisch ist das jedoch kaum realisierbar.

„Die bestehenden Pfähle verfügen nur über eine begrenzte Tragfähigkeit“, erläutert er. Ein zusätzlicher Aufbau würde einen deutlich stärkeren und schwereren Betonunterbau erfordern – rund 1,2 Meter mehr Beton. Ohne neue Pfähle wäre das statisch nicht darstellbar. „Neue Pfähle wiederum würden die Bauzeit erheblich verlängern und die Kosten deutlich erhöhen“, sagt Brandt. Ein zentraler Punkt der Diskussion wird häufig übersehen oder ausgeblendet: „Die Alte Liebe gehört nicht der Stadt, sondern zu 100 Prozent der landeseigenen Hafenbetreibergesellschaft NPorts“, fügt sie hinzu. NPorts trägt daher die volle Verantwortung für Betrieb, Sicherheit, Instandhaltung und Finanzierung. Als Eigentümer ist die Gesellschaft verpflichtet, Gefahren abzuwenden und

langfristig wirtschaftlich zu handeln. Gleichwohl wird das Bauwerk seit Jahrzehnten unentgeltlich der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt – Einheimischen ebenso wie Gästen. Eintrittsgelder werden nicht erhoben, direkte Einnahmen gibt es nicht. „Wir haben unsere Pläne im Ausschuss Häfen, Wirtschaft und Tourismus vorgestellt – sie fanden parteiübergreifend Zustimmung“, sagt Brandt.

Die aktuelle Planung setzt deshalb auf einen eingeschossigen Neubau auf den vorhandenen Pfählen mit einem begehbaren Wetterschutz. Das Ziel: ein geringeres Eigengewicht und eine höhere Lage über dem Wasserspiegel. Hierdurch soll es zu weniger Überflutungen und zu deutlich reduzierten Instandhaltungskosten kommen. „Die veranschlagten Kosten liegen bei rund fünf Millio-

nen Euro, bei einer Bauzeit von etwa einem Jahr“, ergänzt Kokkelink. Eine Rekonstruktion des heutigen Zustands inklusive Oberdeck würde nach internen Berechnungen etwa doppelt so viel kosten – bei zweieinhalb bis drei Jahren Bauzeit. Mit der Erneuerung will NPorts genau das vermeiden: eine jahrelange Sperrung, während der weder Touristen noch die einheimische Bevölkerung die Alte Liebe nutzen könnten, bei gleichzeitig deutlich höheren Kosten für den Eigentümer.

Ein zentraler Aspekt ist die Barrierefreiheit, die nicht nur den Zugang für Besucher betrifft, sondern auch die Betriebssicherheit und eine deutliche Entlastung der Beschäftigten bedeutet. Der derzeitige Zustand lässt weder den Einsatz kleiner Fahrzeuge noch moderner Arbeitsgeräte zu. Sämtliche Wartungsarbeiten erfolgen bislang in Handarbeit. Mit der Erneuerung wird erstmals ein Betrieb ermöglicht, der heutigen Standards entspricht – mit verbesserter Zugänglichkeit, effizienterer Pflege und deutlich geringeren Unterhaltungskosten, die bislang inklusive Arbeitsstunden bei bis zu 150.000 Euro jährlich lagen.

Die hitzige Debatte, inklusive einer Petition mit mehreren Tausend Unterschriften, ist auch Ausdruck eines politischen Kontextes. Im Vorfeld der niedersächsischen Kommunalwahlen wird das Thema zunehmend parteipolitisch aufgeladen. „Dabei kursieren in sozialen Medien teils unzutreffende Behauptungen – etwa, dass die Alte Liebe abgerissen werden soll“, berichtet Brandt. Tatsächlich geht es aber um das Gegenteil: um den dauerhaften Erhalt des Bauwerks durch eine notwendige Erneuerung. Baubeginn ist für Oktober 2026 geplant, die Bauzeit soll weniger als ein Jahr betragen.

Die Alte Liebe war nie ein statisches Bauwerk. „Sie wurde über Jahrzehnte immer wieder umgebaut, angepasst und erneuert“, sagt Kokkelink, der seine Aussage während einer Präsentation durch historische Fotos belegt. Der heutige Zustand geht im Kern auf die frühen 1980er-Jahre zurück. Die geplante Version knüpft in ihrer Grundform sogar an frühere Ausprägungen an. Gleichzeitig eröffnet der Neubau neue Möglichkeiten: Veranstaltungsflächen, Wetterschutz, neue Aufenthaltsqualitäten. Ideen wie fest installierte Strandkörbe oder kleinere Events sind Argumente dafür, dass es nicht um einen Verlust, sondern um eine Weiterentwicklung und eine „Neue Liebe“ geht.

Vom Hafenlogistiker zum Partner für Industrie und Offshore



Dank klimafreundlichem Antrieb ist das Offshore-Versorgungsschiff „Coastal Liberty“ nahezu emissionsfrei unterwegs.

© Philip Koschel/Entec

Entec Industrial Services verbindet klassische Umschlaglösungen mit moderner Logistik, Gefahrgutmanagement und nachhaltigen Technologien.

Die Entec Industrial Services hat sich in den vergangenen Jahren vom klassischen Hafenlogistiker zu einem integrierten Dienstleistungspartner für komplexe Industrie- und Offshore-Projekte entwickelt. Am Standort Cuxhaven fungiert das Unternehmen heute als Schnittstelle zwischen Land und See – mit einem Leistungsspektrum, das weit über den reinen Umschlag von Gütern hinausgeht. Lager- und Umschlaglösungen, technische Services, Gefahrgutmanagement und flexible Logistik greifen ineinander und bilden ein gut aufeinander abgestimmtes Leistungsgefüge. Im Zentrum dieser Entwicklung steht ein Perspektivwechsel: „Wir verstehen uns nicht mehr nur als Dienstleister, sondern als Partner unserer Kunden“, betont Geschäftsführer und Betriebsleiter Hartmut Obst. Diese Haltung zeigt sich insbesondere dort, wo Standardlösungen nicht ausreichen.

Von der kurzfristigen Beschaffung technischer Spezialkomponenten bis zur Koordination komplexer Offshore-Logistik greift das Unternehmen auf ein enges Netzwerk aus Partnerfirmen zurück und kombiniert dieses mit eigener Infrastruktur. „Wir werden oft eingebunden, wenn Projekte auf See vor unerwarteten Herausforderungen stehen“, erläutert der geschäftsführende Gesellschafter Jochen Kaufholt. Gerade im Offshore-Bereich, wo Zeitverzögerungen enorme Kosten verursachen können, sei diese Flexibilität ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Gleichzeitig verfügt Entec über umfangreiche technische Ressourcen: Mobilkrane mit Traglasten bis zu 160 Tonnen, ein breit aufgestellter Fuhrpark für Container- und Spezialtransporte sowie diverse Umschlaggeräte ermöglichen eigenständiges Handeln. Das Unternehmen verzichtet bewusst auf kostenintensive Überkapazitäten und bindet für besonders schwere Güter Partner gezielt ein. Dieses hybride Modell erlaubt es, schnell auf

OFFSHORE-LOGISTIK

wechselnde Anforderungen zu reagieren und wirtschaftlich zu arbeiten.

Die Innovationskraft des Unternehmens tritt besonders deutlich im Projekt „Coastal Liberty“ zutage. Das seit Jahrzehnten eingesetzte Offshore-Versorgungsschiff wurde 2024 zu einem wasserstoffbasierten Hybridschiff umgerüstet – ein Leuchtturmprojekt für die maritime Energiewende. Entec war maßgeblich an der Machbarkeitsstudie beteiligt und verantwortet heute wesentliche Teile der Logistikinfrasturktur an Land: Am Standort Cuxhaven übernimmt das Unternehmen den Umschlag sowie die Lagerung und Bereitstellung des in Containern transportierten Wasserstoffs. Zwei Brennstoffzellen mit jeweils 200 Kilowatt Leistung ermöglichen einen nahezu emissionsfreien Schiffsbetrieb.

Als Teil eines regionalen Innovationsverbundes leistet das Offshore-Versorgungsschiff daher einen Beitrag zum Schutz des sensiblen Ökosystems Nationalpark Wattenmeer. Gleichzeitig verbindet die Coastal Liberty die klassische Offshore-Versorgung mit klimafreundlicher Antriebstechnik und verdeutlicht, wie sich maritime Logistik nachhaltiger gestalten lässt. „Solche Projekte zeigen, dass wir Prozesse nicht nur begleiten, sondern aktiv mitgestalten“, unterstreicht Obst. Das Versorgungsschiff steht damit exemplarisch für die Transformation der Branche hin zu nachhaltigen Technologien – und für die Rolle Cuxhavens als sich entwickelnder Wasserstoffstandort.

Neben technologischen Innovationen gewinnen auch organisatorische Ansätze an Bedeutung. Ein eigens entwickeltes Schulungskonzept bindet sämtliche Akteure entlang der Lieferkette ein – vom Verloader über Speditionen bis hin zu Offshore-Betrieben. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis für Prozesse, Risiken und Schnittstellen zu etablieren. „Die Leistungsfähigkeit der Kette funktioniert nur, wenn jeder für den anderen mitdenkt“, sagt Obst. Die Schulungen finden nicht nur an Land, sondern auch auf Schiffen und Offshore-Anlagen statt.

Der Umgang mit Gefahrstoffen, Schwerlast und Sondergütern prägen den operativen Alltag des Unternehmens. Die Handhabung von Gefahrstoffen wird dabei zunehmend anspruchsvoller: Fast jeder Standort verfügt mittlerweile über Anlagen zum Umschlag, zur Speicherung und zur Verkehrssicherung von wassergefährdenden Stoffen, kurz AwSV-Flächen.

Um den hohen Anforderungen gerecht zu werden, beschäftigt das Unternehmen eigene Gefahrgutbeauftragte und führt regelmäßig Schulungen nach ADR, dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, sowie nach dem IMDG-Code durch, der die internationalen Vorschriften für den Gefahrguttransport auf See regelt. Drei Gefahrgutbeauftragte sorgen dafür, dass der sichere Umgang mit Gefahrstoffen und Sondergütern zum festen Bestandteil des täglichen Betriebs gehört.

Auch infrastrukturell setzt der Logistiker seinen Wachstumskurs fort: Mit dem Erwerb eines rund 30.000 Quadratmeter großen Areals entwickelt das Unternehmen neue Lager- und Umschlagflächen. Geplant sind unter anderem Hallen mit unterschiedlichen Klimazonen, Schwerlastbereiche und flexible Freilagerflächen. Diese Erweiterung ist eine direkte Reaktion auf die steigende Nachfrage – insbesondere aus der Offshore-Windindustrie.

Trotz der Expansion bleibt die Organisationsstruktur schlank und ermöglicht kurze Entscheidungswege. „Wir können Kundenanforderungen sehr flexibel und kurzfristig umsetzen“, betont Kaufholt. Gleichzeitig investiert der Dienstleister gezielt in die Qualifizierung eigener Fachkräfte – vom Kranfahrer bis zum Gefahrgutbeauftragten – um den steigenden Anforderungen eines zunehmend spezialisierten Marktes gerecht zu werden. Damit positioniert sich Entec in Cuxhaven als agile Schnittstelle zwischen Industrie, Logistik und Energiewende.



„Mein Chef ist die Bevölkerung“

Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer tritt im September zur Wiederwahl an und skizziert seine Leitlinien für Wirtschaft, Verkehr, Stadtentwicklung und soziale Angebote. Für ihn gilt: Nur wer das Vertrauen der Bürger hat, kann Cuxhaven zukunftsfähig und lebenswert gestalten.

Mit welchem wirtschafts- und standortpolitischen Anspruch treten Sie zur Kommunalwahl an?

Mein zentrales Ziel ist es, Cuxhaven weiterhin als Wachstumsstadt und zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort zu stärken. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die Zahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigungsverhältnisse deutlich zu erhöhen und den prognostizierten Bevölkerungsrückgang aufzuhalten. Statt weiter zu schrumpfen, bleibt die Einwohnerzahl stabil – das ist ein wichtiger Erfolg, an den wir anknüpfen wollen.

Wo setzen Sie den Fokus?

Wir wollen gezielt in die Weiterentwicklung des Hafen- und Wirtschaftsstandorts investieren, etwa in den Erwerb und die Erschließung von Gewerbeflächen. Damit schaffen wir die Grundlage für neue Unternehmensansiedlungen und sichere Arbeitsplätze. Es geht aber nicht nur um wirtschaftliche Kennzahlen, sondern darum, dass sich die Menschen vor Ort wohlfühlen. Gute Arbeitsplätze, verlässliche Zukunftsaussichten und die Möglichkeit, das eigene Leben in der Region weiterzuentwickeln, ohne wegziehen zu müssen, sind entscheidend. Dass inzwischen auch wieder Menschen – etwa in der Familiengründungsphase – nach Cuxhaven zurückkehren, bestätigt diesen Ansatz.

Welche weiteren Zielsetzungen verfolgen Sie?

Wir wollen Cuxhaven als „Klimastadt“ weiterentwickeln. Das umfasst sowohl den klassischen Klimaschutz und die Energiewende als auch ein gutes gesellschaftliches Klima: eine starke Gemeinschaft, lebenswerte Wohnquartie-

re und gute Bedingungen für Familien. Deshalb gehören wirtschaftliche Entwicklung, Wohnraumschaffung, Kinderbetreuung und sozialer Zusammenhalt für mich untrennbar zusammen. Unser Ziel ist eine zukunftsorientierte Stadt, die ökologisch verantwortlich handelt und gleichzeitig den Menschen ein gutes Leben ermöglicht.

Welche Ihrer Projekte und Maßnahmen haben in den vergangenen Jahren messbar zur positiven Entwicklung Cuxhavens beigetragen?

Cuxhaven profitiert von einer starken Zivilgesellschaft: Mehr als 40 Prozent der Bürgerinnen und Bürger engagieren sich ehrenamtlich, was die Grundlage für eine lebenswerte Stadt bildet. Hafenwirtschaft, Offshore-Industrie, Fischerei und Tourismus existieren ohne Wettbewerb nebeneinander, ergänzt durch einen stabilen Behördenstandort, einen starken Mittelstand und innovative Unternehmen wie eine starke Branche in der Human- und Tiermedizin – eine Vielfalt, die Stabilität und Krisenfestigkeit sichert. Auch in der sozialen Infrastruktur wurden Fortschritte erzielt, etwa bei der Kinderbetreuung, die ausreichend verfügbar ist und weiter ausgebaut werden soll. Mein Anspruch ist es, diese Entwicklung fortzuführen.

Gibt es Bereiche oder Projekte, die hinter Ihren ursprünglichen Erwartungen zurückgeblieben sind?

Insgesamt sind meine Erwartungen in den vergangenen Jahren eher übertroffen als enttäuscht worden. Ein wesentlicher Grund dafür ist das gewachsene Selbstbewusstsein der Stadt: Cuxhaven agiert heute verlässlich und setzt Vorhaben mit hoher Umsetzungsdisziplin um. Wenn wir uns Ziele setzen, gelingt es uns in der Re-

gel auch, diese zu erreichen – oft durch enge Zusammenarbeit und gegenseitiges Vertrauen zwischen Stadt, Wirtschaft sowie Landes- und Bundesebene.

Können Sie das konkretisieren?

Beispiele gibt es gleich in mehreren Bereichen: Zum einen die erfolgreiche Finanzierung großer Infrastrukturprojekte, die trotz schwieriger Ausgangslage umgesetzt werden konnten – ein Prinzip, das auch kleinere Vorhaben in kommunaler Infrastruktur und öffentlicher Sicherheit prägt. Zum anderen zeigt sich die positive Entwicklung im kulturellen Bereich: Cuxhaven hat sein Angebot deutlich erweitert, zieht hochkarätige Künstler und Künstlerinnen sowie bekannte Acts an und gewinnt so zunehmend überregionale Aufmerksamkeit – ein klarer Beleg für die gestiegene Attraktivität als Kulturstandort.

Sehen Sie sich weiterhin als geeigneten Kandidaten, um die kommenden Entwicklungsschritte in Cuxhaven zu gestalten – und erneut das Amt des Oberbürgermeisters zu übernehmen?

Ich begreife die anstehende Wahl vor allem als wichtige Rückmeldung der Bürgerinnen und Bürger darüber, ob sie den eingeschlagenen Weg weitergehen möchten.

Für mich ist entscheidend, dass ich meine Arbeit mit einem klaren Rückhalt in der Bevölkerung ausüben kann – sowohl vor Ort als auch in Gesprächen mit Partnern auf Landes- und Bundesebene. Die Wahl ist daher eine ehrliche Standortbestimmung: Wenn die Menschen sagen, dass sie mit der bisherigen Entwicklung seit meinem Amtsantritt zufrieden sind, gibt mir das die nötige Legitimation und Kraft, diesen Kurs fortzusetzen. Sollte die Mehrheit jedoch einen Wechsel wünschen, ist auch das zu respektieren.

Gibt es bereits Gegenkandidaten für die Oberbürgermeisterwahl – und wie schätzen Sie den bisherigen Verlauf des Wahlkampfs ein?

Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht eindeutig absehbar, wer als Gegenkandidat antreten wird. Ein klarer Wahlkampf hat bislang noch nicht begonnen. Unabhängig davon verstehe ich meine Arbeit ohnehin als kontinuierlichen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Formate wie meine regelmäßigen Bürgersprechstunden „Santjer's Schnack“ in den Stadtteilen ermöglichen es mir, direkt mit vielen Menschen ins Gespräch zu kommen und ihre Anliegen aufzunehmen. Diese Nähe ist mir wichtig und wird von den Bürgern auch geschätzt. In

Uwe Santjer
Oberbürgermeister Cuxhaven



diesem Sinne sehe ich mich nicht nur in Wahlkampfphasen im Austausch mit der Bevölkerung, sondern dauerhaft, denn letztlich ist sie mein „Chef“.

Wie gehen Sie persönlich mit Kritik an Ihrer bisherigen Amtsführung um?

Ich empfinde es als großes Privileg, dieses Amt ausüben zu dürfen. Dass mir Menschen diese Verantwortung zugetraut haben, erfüllt mich nach wie vor mit Dankbarkeit. Gleichzeitig ist mir bewusst, dass ich in den vergangenen Jahren nicht alle Erwartungen erfül-

„Bei der Verkehrsinfrastruktur besteht großer Nachholbedarf: Die stark sanierungsbedürftige A27 muss dringend instandgesetzt werden, insbesondere für die Hinterlandanbindung des Hafens.“

UWE SANTJER

Oberbürgermeister Cuxhaven

len konnte und es Entscheidungen gab, die auch Kritik oder Enttäuschung ausgelöst haben. Die anstehende Wahl ist für mich daher eine wertvolle Gelegenheit, ein ehrliches Feedback zu erhalten.

Welche zentralen Vorhaben möchten Sie in einer weiteren Amtszeit unbedingt angehen oder weiter vorantreiben?

Ich beabsichtige den eingeschlagenen Kurs konsequent fortzuführen. Dazu gehört, große Projekte aktiv anzugehen und die Stadt weiterzuentwickeln – auch wenn das mit sichtbaren Veränderungen und Baustellen verbunden ist. Ein wichtiger Schwerpunkt wird auch darin liegen, die Stadt als Ausbildungsstandort für die Bundeswehr zu etablieren und damit einen Beitrag zur gesamtgesellschaftlichen Verantwortung im Bereich Sicherheit und Frieden zu leisten. Gleichzeitig bleibt es mein Anspruch, insbesondere jungen Menschen vor Ort Perspektiven zu bieten – sei es durch Arbeitsplätze, Bildung oder Lebensqualität. Ich möchte das Leitbild einer „Stadt der guten Nachbarschaft“ weiter festigen: eine Stadt, in der sozialer Zusammenhalt gelebt und niemand allein gelassen wird.

Welche Stadtquartiere stehen in den kommenden Jahren besonders im Fokus Ihrer Entwicklungspolitik?

Die Entwicklungspolitik fokussiert sich weiterhin auf die Aufwertung bestehender Quartiere, insbesondere dort, wo soziale Benachteiligung, Kriminalität oder unzureichend instand gehaltener Wohnraum bestehen. Gleichzeitig wird ein neues Stadtquartier mit mehr als 400 Wohnungen für über 1.000 Menschen geplant, das modernes Wohnen, nachhaltige Mobilität und soziale Integration – etwa Unterstützung für Alleinerziehende und junge Berufseinsteiger – in einem ganzheitlichen Konzept verbindet.

Wie wichtig sind Effizienz und Serviceorientierung in der Verwaltung?

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die Stadtverwaltung stärker als serviceorientierten Dienstleister aufzustellen. Ziel ist es, Prozesse zu beschleunigen, digitaler zu werden und den Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen verlässliche und zügige Unterstützung zu bieten. Ein entscheidender Erfolgsfaktor dabei ist das Engagement der Mitarbeitenden. Die gute Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung trägt maßgeblich dazu bei, diesen Wandel hin zu mehr Serviceorientierung erfolgreich umzusetzen und weiter voranzutreiben. Mitarbeitende sollen mit Freude zur Arbeit kommen.

Sehen Sie in Bezug auf Straßen, Schienenanbindung und Hinterlandverbindungen noch Nachholbedarf – und wo muss Cuxhaven aus Ihrer Sicht vorrangig investieren?

Bei der Verkehrsinfrastruktur besteht großer Nachholbedarf: Die stark sanierungsbedürftige A27 muss dringend instandgesetzt werden, insbesondere für die Hinterlandanbindung des Hafens. Ebenso vorrangig ist die Elektrifizierung der Bahnstrecken nach Hamburg und Bremen, um Pendlerverkehr und Tourismus effizienter zu gestalten – langfristig wäre sogar eine ICE-Anbindung wünschenswert. Die Elbe als Wasserstraße erfordert kostspielige Unterhaltungsbaggerungen, um die Fahrrinntiefe zu sichern. Dabei sind nachhaltige Lösungen nötig, die Umweltaspekte und wirtschaftliche Interessen ausbalancieren. Auf kommunaler Ebene stehen Radwege, Straßen sowie soziale Infrastruktur für Kinder und Jugendliche im Fokus, deren Ausbau von verfügbaren Mitteln abhängt.



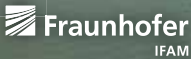
SIEMENS Gamesa
RENEWABLE ENERGY



JUPITER BACH
for wind™

BLUE WATER BREB

NORTHWIND



www.doiz.de



Das Portal zum Windkraftwerk Nordsee

- > Produktions-, Montage- und Servicehafen mit exzellenter Infra- und Suprastruktur
 - Offshore- und Mehrzweckterminals, Jack-Up-Liegeplätze, Schwerlast-/ RoRo-Rampen
 - Lager- und Logistikflächen für Schwerlastkomponenten, Schwerlastplattform verfügbar
- > schwerlastfähige Straßen
- > erschlossene Gewerbe- und Industriegebiete
- > direkter Zugang in die offene See / alle Offshore-Windparks
- > Offshore-Sicherheitstrainingszentrum
- > erweiterbare vorhandene Elektrolysekapazitäten im Hafengebiet
- > Offshore Drone Campus Cuxhaven (ODCC)

Effizienz statt Expansion

Siemens Gamesa richtet seine Logistik grundlegend neu aus: Im Zentrum steht eine konsequente Optimierung bestehender Strukturen, für die der Konzern einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag investiert.

Der Offshore-Windenergiestandort Cuxhaven nimmt im globalen Produktionsverbund von Siemens Gamesa eine Schlüsselrolle ein. Als eine der Lead Factories innerhalb des Siemens-Energy-Konzerns verantwortet das Werk im wesentlichen Teil die weltweite Fertigung von Offshore-Gondeln und definiert zukünftig Standards für Prozesse und Qualität im gesamten Netzwerk. „Cuxhaven ist unsere zentrale Offshore-Nacelle-Fabrik. Ein Großteil der Gondeln für Offshore-Anlagen entsteht hier“, erläutert Niklas Schuler, Head of Logistics bei Siemens Gamesa.

Mit der vollständigen Integration in Siemens Energy und der neuen Werksführung sei deutlich geworden, dass die historisch gewachsene Infrastruktur den Anforderungen globaler Lieferketten nicht mehr gerecht

wird. „Wir haben unser Logistik- und Qualitätskonzept grundlegend hinterfragt – mit dem Ergebnis, dass, um die Industrialisierung unseres Produktes weiter voranzutreiben, eine noch wirtschaftlichere Struktur erforderlich ist“, sagt Schuler. Die geplante Investition sei daher das Resultat einer stringenten Effizienzstrategie. Insbesondere fehlende Lagerflächen machten externe Lösungen erforderlich: Zulieferteile werden teilweise in externen Lagerhäusern zwischengelagert, fertige Gondeln auf angemieteten Hafenflecken in Cuxhaven vorgehalten. Diese Fragmentierung verursacht erhebliche Kosten. „Über die Jahre haben sich die Ausgaben für externe Logistik auf einen hohen zweistelligen Millionenbetrag summiert“, erläutert er.

Die Konsequenz ist eine gezielte Investition in zwei zentrale Infrastrukturbauwerke: Entstehen soll eine rund

Auf der gelb markierten Fläche soll eine 55.000 Quadratmeter Außenfläche entstehen. Die neue Lagerhalle befindet sich rechts im Bild.



dreizehn Meter hohe, stützenfreie Lagerhalle mit etwa 17.000 Quadratmeter Fläche sowie eine zusätzliche Außenstellfläche von rund 55.000 Quadratmetern. Ziel ist es, sämtliche logistische Prozesse am Standort zu bündeln, unter anderem um externe Abhängigkeiten zu reduzieren. „Wir ersetzen laufende Kosten durch eine einmalige Investition und schaffen gleichzeitig effizientere Abläufe“, erklärt der Head of Logistics.

Das neue Warehouse, das im Frühjahr 2027 seinen Betrieb aufnehmen soll, wird bewusst auf maximale Flexibilität ausgelegt. Damit lassen sich unterschiedlichste Komponenten – von Kleinteilen über Palettenware bis hin zu großformatigen Bauteilen – bedarfsgerecht vorhalten. Das erhöht die Versorgungssicherheit und verbessert zugleich die Reaktionsfähigkeit auf Schwankungen in den Lieferketten. Gerade bei internationalen Transportzeiten von bis zu zwölf Wochen sei ein ausreichender Sicherheitsbestand ein zentraler Wettbewerbsfaktor.

Ein weiterer Hebel liegt in der Reduzierung interner Transportwege. Bislang werden Zulieferteile oft mehrfach bewegt: von der Anlieferung in Cuxhaven über externe Zwischenlager bis zurück in die Produktion. „Allein zwischen unseren Standorten entstehen jährlich rund 1,5 Millionen Lkw-Kilometer – das entspricht etwa 38 Erdumrundungen. Wirtschaftlich und ökologisch ist das nicht vertretbar“, betont Schuler. Durch die Zentralisierung werden diese Transporte künftig weitgehend entfallen. Kosten, Risiken wie Transportschäden oder Ver-

zögerungen sowie CO₂-Emissionen werden signifikant sinken.

Ergänzt wird das Konzept durch eine neue Außenstellfläche für fertige Gondeln mit einer Kapazität von bis zu 99 Einheiten. Auch hier steht die Effizienz im Vordergrund: kürzere Wege der selbstfahrenden modularen Transportfahrzeuge (SPMTs) ermöglichen erhebliche Einsparung von Zeit und Kraftstoff, weniger Umschlagpunkte und eine präzisere Steuerung der Auslieferung. „Wir führen die Wertschöpfungskette enger am Standort zusammen – das macht uns unabhängiger und schneller“, sagt er.

„Wir haben unser Logistik- und Qualitätskonzept grundlegend hinterfragt – mit dem Ergebnis, dass, um die Industrialisierung unseres Produktes weiter voranzutreiben, eine noch wirtschaftlichere Struktur erforderlich ist.“

NIKLAS SCHULER

Head of Logistics bei Siemens Gamesa

Nach aktuellen Berechnungen des Unternehmens amortisiert sich die Investition auf Basis der bisherigen Ausgaben für externe Flächen und Logistik innerhalb von rund fünf Jahren. „Das Projekt stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts nachhaltig“, betont Schuler. Kurzfristig erfolgt die Anlieferung weiterhin über bestehende Verkehrswege, perspektivisch über eine neue Schwerlastbrücke, die das Werk direkt an die Bundesstraße 73 anbindet. Damit werde der Verkehrsfluss noch effizienter.

Für Siemens Gamesa und den Standort Cuxhaven bedeutet die Maßnahme vor allem eines: strukturelle Stärkung im Bestand und effizientere Prozesse. „Bedanken wollen wir uns insbesondere bei den lokalen Behörden, die uns bei der zeitnahen Realisierung der Projekte tatkräftig unterstützt haben“, betont Schuler. In einem angespannten Marktumfeld wird genau diese Form der Effizienz zur entscheidenden Stellschraube. Für den Standort Cuxhaven heißt das, weniger Komplexität, geringere Kosten – und eine langfristig stabilere Position im globalen Produktionsnetzwerk.



NIKLAS SCHULER

Head of Logistics bei Siemens Gamesa

Die Rückkehr der Verbindung

Längere Aufenthalte und besondere Anlässe rücken Helgoland stärker ins Zentrum des Reiseerlebnisses – die Saison des „Halunder Jet“ der FRS Helgoline ist gestartet.

Seit dem 19. März ist Helgoland wieder näher gerückt. Nicht geografisch, versteht sich – die Insel bleibt, wo sie ist, draußen in der Deutschen Bucht. Doch sie ist wieder regelmäßig erreichbar und an den Takt des Festlands angebunden. Der Hochgeschwindigkeitskatamaran „Halun-

der Jet“ der FRS Helgoline hat an diesem Tag erstmals in diesem Jahr abgelegt und rund 350 Passagiere von Hamburg und Cuxhaven aus hinübergebracht. Es ist ein Vorgang, der sich jährlich wiederholt und doch jedes Mal den Beginn einer Saison markiert, in der aus der winterlichen Distanz erneut eine verlässliche

Bei den „XXL-Fahrten“ am 31. Mai, 6. Juni und 12. Juli haben Gäste bis zu zehn Stunden Zeit, die Insel zu erkunden.



REVIERFAHRT

Verbindung wird. Bis Anfang November verkehrt das Schiff nun täglich zwischen Hamburg und Cuxhaven, ergänzt durch mehrere Abfahrten pro Woche ab Brunsbüttel. Die Route ist etabliert, beinahe selbstverständlich geworden, und doch bleibt sie eine der entscheidenden Linien für den Tourismus in der Deutschen Bucht. Für jene, die für einen Tag bleiben, ebenso wie für jene, die länger verweilen.

Auffällig ist in diesem Jahr der Versuch, die Zeit anders zu organisieren. Die Aufenthalte auf der Insel werden verlängert, teils erheblich. Bei den sogenannten „XXL-Fahrten“ am 31. Mai, 6. Juni und 12. Juli stehen den Gästen bis zu zehn Stunden zur Verfügung. Ein Angebot, das die Logik des klassischen Tagesausflugs verschiebt. Denn wer Helgoland kennt, weiß, dass sich die Insel nicht im schnellen Rundgang erschließt. Sie verlangt nach einem anderen Tempo, nach Pausen und nach dem Blick über das Wasser hinaus. Die längeren Aufenthalte sind dabei kein Selbstzweck. Sie orientieren sich an Ereignissen, die der Insel selbst entstammen. So wird die Reise stärker mit dem verknüpft, was vor Ort geschieht.

Das Jahr 2026 liefert hierfür reichlich Anlass. Helgoland begeht das 200-jährige Bestehen als Nordseeheilbad. Ein Jubiläum, das die Geschichte der Insel ebenso berührt wie ihre Gegenwart als Reiseziel. Gleichzeitig fällt in dieses Jahr der 100. Geburtstag des Inselautors James Krüss, dessen Texte die Insel weit über ihre geografischen Grenzen hinaus bekannt gemacht haben. Die Erinnerung an ihn wird nicht nur an Land gepflegt, sondern auch während der Überfahrt durch Lesungen, kleinere Programme und Angebote für Familien. Es ist der Versuch, Literatur und Reise miteinander zu verbinden, ohne das eine im anderen aufgehen zu lassen. Auch darüber hinaus wird die Saison von Formaten geprägt, die die Reise selbst stärker inszenieren. Eine Musikveranstaltung im September etwa verknüpft Überfahrt und Konzert zu einem gemeinsamen Erlebnis. Beim Hamburger Hafengeburtstag wird das Schiff erneut zur Plattform, von der aus sich das Geschehen auf der Elbe beobachten lässt. Ein Perspektivwechsel, der den Blick auf ein vertrautes Ereignis verändert. Zugleich bleibt der Alltag an Bord strukturiert.

Es gibt feste Angebote für Familien, Vergünstigungen für ältere Reisende sowie thematische Tage, die den Ablauf gliedern. Auch praktische Aspekte werden erweitert durch zusätzliche gastronomische Optionen,

ergänzende Serviceleistungen und einen organisierten Gepäcktransport auf der Insel. All dies folgt einer klaren Logik. Die Reise zugänglicher, komfortabler und planbarer zu gestalten.

Dass die Verbindung jedes Frühjahr wieder aufgenommen wird, ist mehr als ein logistischer Schritt. Für Helgoland bedeutet sie den Beginn der touristischen Saison, die Rückkehr der Besucherinnen und Besucher und damit eine wesentliche Voraussetzung für vieles, was die Insel wirtschaftlich trägt. Die schnelle Erreichbarkeit vom Festland bleibt dabei ein entscheidender Faktor, insbesondere für jene, die nur für wenige Stunden kommen und doch scheint in dieser Saison ein anderer Gedanke mitzuschwingen. Dass es vielleicht nicht nur darum geht, möglichst viele Menschen möglichst schnell auf die Insel zu bringen, sondern ihnen auch einen Grund zu geben, länger zu bleiben.



© Markus Grabsch/Elbreklame

„HALUNDER JET“

Der Hochgeschwindigkeitskatamaran „Halunder Jet“ der Reederei FRS Helgoline verkehrt von März bis November auf der Strecke Hamburg–Cuxhaven–Helgoland. An bestimmten Wochentagen wird zusätzlich Brunsbüttel angefahren. Das 56,40 Meter lange und 14 Meter breite Schiff wird von vier Dieselmotoren angetrieben, die zusammen 12.182 PS leisten. Der Katamaran erreicht damit eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 36 Knoten, was etwa 67 km/h entspricht. An Bord finden bis zu 690 Passagiere Platz, die in vier verschiedenen Sitzplatzkategorien reisen können. Das Schiff verfügt über große Panoramafenster, die eine hervorragende Aussicht auf die Elbe und die Nordsee bieten. Für alle, die die frische Seeluft genießen möchten, gibt es großzügige Freidecks. Der Name des Schiffes ist eine Kombination aus dem englischen Wort „Jet“ (wegen seiner Geschwindigkeit) und dem auf Helgoland gesprochenen Dialekt „Halunder“. Die Fahrt ab Hamburg dauert etwa 3 Stunden und 45 Minuten.

Heimathafen der Windenergie

Die rund 136 Hektar umfassenden F90-Flächen in Cuxhaven werden zum Herzstück des deutschen Offshore-Industriezentrums. Neue, schwerlastfähige Gewerbeflächen und eine erweiterte Hafeninfrastuktur schaffen nicht nur Arbeitsplätze, sondern stärken auch die Energiewende.

Die F90-Flächen in Cuxhaven entwickeln sich zu einem zentralen Motor für die wirtschaftliche und infrastrukturelle Zukunft der Region. Mit einer Größe von rund 136 Hektar entsteht hier ein Industrie- und Gewerbegebiet, das direkt mit der Hafententwicklung verknüpft ist und damit einen entscheidenden Beitrag zum Ausbau des deutschen Offshore-Industriezentrums (DOIZ) leistet. „Dieses Projekt eröffnet Cuxhaven neue Chancen, innovative Unternehmen anzusiedeln und die Region nachhaltig zu stärken“, sagt Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer. Die Wirkung des Vorhabens zeigt sich besonders in der Verbindung von moderner Hafeninfrastuktur, industriellen Kapazitäten und stadtplanerischen Entwicklungen.

Für die Erweiterung der Hafenanlagen stehen Mittel von Bund, Land und privaten Investoren in Höhe von rund 300 Millionen Euro zur Verfügung. Vorgesehen ist unter ande-

rem die Verlängerung der Kaianlagen um etwa 1,2 Kilometer sowie der Ausbau zusätzlicher Umschlagkapazitäten für Schwerlasten. Darüber hinaus tragen die F90-Flächen dazu bei, den steigenden Bedarf an Logistik- und Industrie-Flächen aufzunehmen sowie Produktions- und Logistikprozesse zu bündeln und perspektivisch entlang der gesamten Wertschöpfungskette Raum für Fertigung, Vormontage und Zulieferbetriebe bereitzustellen. „Wir wollten von Anfang an mit den F90-Flächen auch das DOIZ weiterentwickeln und im besten Fall sogar eine europäische Ausprägung erreichen“, erläutert Peter Miesner, Geschäftsführer der Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft.

Und tatsächlich reicht die strategische Bedeutung der F90-Flächen weit über die lokale Ebene hinaus. Unternehmen profitieren auch von der unmittelbaren Nähe zu den neuen Liegeplätzen 5 bis 7, schwerlastfähigen Infrastrukturverbindungen und kurzen Transportwegen. Besonders die

F90

Logistikpark
Europakai

© APorts



HAFENENTWICKLUNG



© Markus Grabsch/Ebreklame

Peter Miesner
Geschäftsführer der Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft

Offshore-Windbranche benötigt diese Rahmenbedingungen, da die produzierten Komponenten hohe Anforderungen an Logistik und Handling stellen und ausschließlich über leistungsfähige Transportwege effizient bewegt werden können. „Wir können langfristige Investitionssicherheit bieten und ermöglichen es Unternehmen, ihre Produktions- und Logistikprozesse optimal zu planen“, fügt Santjer hinzu. Gleichzeitig werden die Flächen auch der Onshore-Windenergie angeboten, sodass ein Großteil der in Deutschland errichteten Windkraftanlagen über Cuxhaven abgewickelt werden kann.

Ein wesentliches Infrastrukturelement ist der Bau einer schwerlastfähigen Brücke mit angeschlossenem Hafenzubringer, deren Realisierung Anfang 2027 beginnen soll. Über diese Verbindung sollen künftig erhebliche Mengen an Schwerlastverkehr abgewickelt werden – sowohl vom Industriegebiet in Richtung Hafen als auch für die Anlieferung von Vorprodukten. Außerdem entstehen Vorstauflächen zum Aufstellen beziehungsweise zur Zwischenlagerung von ganzen (Offshore-) Windparks oder deren Komponenten. Parallel dazu wird die Entwicklung der Gewerbeflächen fortgesetzt. „Diese werden nicht auf einen Schlag fertiggestellt, sondern sukzessive erschlossen. Ziel ist es, Unternehmen möglichst frühzeitig Zugang zu ihren zukünftigen Standorten zu ermöglichen“, erläutert Miesner. Nach der aktuellen Planung könnten erste Fir-

men bereits in der zweiten Jahreshälfte 2028 mit dem Bau ihrer Anlagen beginnen, die Betriebsaufnahme ist für Ende 2029 vorgesehen.

Die Flächenentwicklung ist Teil eines langfristig angelegten Prozesses, der bereits 2015 mit dem Ankauf erster Grundstücke begann. „Trotz der emotionalen Tragweite für betroffene Eigentümer gelang es, durch Vertrauen und gegenseitiges Verständnis alle benötigten Flächen sowohl durch die öffentliche Hand als auch durch die Hafentwicklungsgesellschaft zu erwerben“, sagt Miesner und Oberbürgermeister Santjer ergänzt, dass die Aufteilung zwischen Stadt und Hafentwicklungsgesellschaft heute keine Rolle mehr spiele, da beide Akteure eng zusammenarbeiten und die Flächen gemeinsam entwickeln und vermarkten. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die breite Akzeptanz der Bevölkerung: Die Bürgerinnen und Bürger erkennen die Bedeutung der F90-Flächen für Arbeitsplätze, Stadtentwicklung und die Energiewende und unterstützen das Projekt aktiv. Dabei zeigt sich das typische „Cuxhaven-Gen“: Der Hafen soll konsequent ausgebaut werden, denn es geht nicht nur um wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch um die Zukunft der Stadt, um Arbeitsplätze, um Menschen, die hier Familien gründen, und zugleich um die Rolle des Hafens bei der Energiewende in Deutschland und Europa.

Auch Nachhaltigkeit und Klimaschutz spielen bei der Planung eine zentrale Rolle. Besonders beim Lärmschutz werden nach Aussagen der Verantwortlichen hohe Standards eingehalten, sodass angrenzende Ortsteile geschützt werden. „Cuxhaven ist Klimastadt und damit verpflichtet, bestimmte Anforderungen an Energieformen zu berücksichtigen und diese gemeinsam mit den ansiedelnden Unternehmen weiterzuentwickeln“, erläutert Miesner. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus bestehe ein grundlegendes Selbstverständnis für Klimaschutz. Direkt am Hafen entsteht eine Wasserstoffinfrastruktur, die Schiffe, Lkw und Pkw klimafreundlich versorgt. Eine Zwei-Megawatt-Elektrolyseanlage in der Nähe der Offshore-Liegeplätze produziert seit November 2023 grünen Wasserstoff aus nachhaltig erzeugtem Strom. Betreiber ist das auf Wasserstoffprojekte spezialisierte Unternehmen Turneo. Der Wandel zeigt sich auch im kommunalen Fuhrpark, der zunehmend auf Wasserstofffahrzeuge setzt. „Wir haben beispielsweise erst kürzlich ein wasserstoffbetriebenes Mühlentsorgungsfahrzeug angeschafft“, ergänzt Santjer.

Die Zusammenarbeit zwischen Stadt, Landkreis, Land und weiteren Akteuren gilt als besonders effektiv. Trotz anhaltender Sparzwänge der Stadt können Investitionen jedoch nur gemeinsam mit Bundes- und Landesmitteln realisiert werden. Das Land Niedersachsen identifiziert sich stark mit der Entwicklung des Hafens. Stadt, Hafentwicklungsgesellschaft und Landesakteure verfolgen ein gemeinsames Ziel: den Hafenstandort Cuxhaven zukunftsfähig auszubauen und wirtschaftlich voranzubringen. „Es geht dabei nicht um persönliche Eitelkeiten, sondern darum, zu erkennen, dass wir alle gemeinsam am Erfolg beteiligt sind – mit einer Einschränkung, ohne unseren Ministerpräsidenten Olaf Lies wären wir nicht so weit gekommen“, fügt er hinzu.

Eine weitere Stärke des Standorts ist die effiziente Betreuung ansiedlungsinteressierter Unternehmen. Über

„Cuxhaven ist Klimastadt und damit verpflichtet, bestimmte Anforderungen an Energieformen zu berücksichtigen und diese mit den ansiedelnden Unternehmen weiterzuentwickeln.“

**PETER MIESNER, Geschäftsführer
der Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft**

das Konzept der „One-Stop-Agency“ erhalten Firmen kurze Entscheidungswege, schnelle Unterstützung und Zugang zu allen relevanten Akteuren, vom Wohnungsbau über Kinderbetreuung bis zu Fördermitteln und Arbeitskräften. „Viele Firmen kommen aus ganz Europa nach Cuxhaven, weil sie hier ein einmaliges, effizientes Betreuungs- und Infrastrukturkonzept vorfinden, das es ihnen ermöglicht, direkt und erfolgreich zu starten“, erläutert Miesner.

Die F90-Flächen sind weit mehr als ein Gewerbegebiet: Sie bilden ein infrastrukturelles und industriepolitisches Scharnier, das die Energiewende als Katalysator für wirtschaftliches Wachstum, als Anker der Offshore-Windindustrie und als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung nutzt. Durch die gezielte Kombination von Infrastruktur, Industrieansiedlung, Klimaschutzmaßnahmen und effizienter Zusammenarbeit aller Akteure positioniert sich Cuxhaven als zukunftsfähiger Standort von nationaler und europäischer Bedeutung.

Otto Wulf setzt auf vielseitig einsetzbare Spezialschiffe

Mit dem Tonnenleger „Elvstrom“ und dem Ölbekämpfungs- und Mehrzweckschiff „Lütt Matten“ erweitert die Cuxhavener Reederei ihre Flotte und stellt sich breiter auf – für militärische Trainings, Offshore-Projekte und Forschungseinsätze.

Ein Hubschrauber schwebt über der Nordsee, das Rotorgeräusch liegt schwer in der Luft. Unter ihm treibt ein Soldat im Wasser. Sekunden später hängt er am Seil und wird nach oben gezogen. Die Maschine dreht ab, kehrt zurück – und setzt ihn kontrolliert auf dem Deck eines Schiffes ab.

Szenen wie diese spielen sich regelmäßig vor der Küste ab – und mittendrin liegt die „Elvstrom“, ein sogenannter Tonnenleger der international tätigen Schlepp- und Transportreederei Otto Wulf mit Sitz in Cuxhaven. Mit diesem spezialisierten Schiff zum Auslegen, Warten und Bergen von Navigationsbojen in Küstengebieten, Häfen und auf See ersetzt das Unternehmen den deutlich älteren Tonnenleger „Taifun“, der inzwischen verkauft wurde.

Das neue 38 Meter lange Schiff mit geringem Tiefgang von 1,4 bis 1,7 Metern, 110 Quadratmeter freier Decksfläche und einem Deckskran mit bis zu 7,5 Tonnen Tragkraft wurde modernisiert. Es stammt aus niederländischem Staatsbesitz und befindet sich laut der Reederei in einem sehr guten Zustand. „Wir gehen davon aus, dass wir das Spezialschiff in den kommenden Jahren gut einsetzen können“, sagt Andreas Wulf, der das Familienunternehmen gemeinsam mit seinem Cousin Sören in vierter Generation führt.

Die Entscheidung für die Investition fiel nicht nur aus technischen, sondern auch aus strategischen Gründen. Otto Wulf sucht gezielt nach Nischen, in denen sich der mittelständische Anbieter behaupten kann. „Wir sind darauf angewiesen, Bereiche zu finden, in denen wir unsere Stärken ausspielen können“, erläutert Sören Wulf. Der Einstieg in das Segment der Tonnenleger begann bereits mit der Taifun. Trotz eines anspruchsvollen Marktes habe sich gezeigt, dass Bedarf besteht – insbesondere für flexible Einheiten.

Die Elvstrom ist daher bewusst als Multitasking-Schiff ausgelegt. Ein Auftraggeber ist die Bundeswehr. Otto Wulf führt mit dem Schiff regelmäßig Trainings für die Marineoperationsschule im Bereich „Überleben auf See“ durch. Dabei simulieren Soldaten reale Notfallsituationen: Sie springen von Bord ins Wasser, werden von einem Hubschrauber aufgenommen und anschließend wieder an Bord abgewünscht – also per Seilwinde auf das Schiff herabgelassen. Gleichzeitig üben sie, sich unter Zug aus ihrer Ausrüstung zu befreien, um eine Wasserlandung mit Fallschirm realitätsnah nachzustellen.

Früher nutzte Otto Wulf für diese Trainings Schlepper aus der eigenen Flotte. Diese waren jedoch durch die militärische Nutzung stark gebunden. „Mit einem separaten Schiff gewinnen wir wieder Flexibilität im Kerngeschäft“, betonen die Geschäftsführer. Die Bundeswehr nutzt den Tonnenleger derzeit rund zweimal pro Woche. Insgesamt sind etwa 60 Einsätze im Jahr geplant. Für Otto Wulf ist das eine stabile Grundlage – allein reicht sie jedoch nicht aus. „Von zwei Tagen in der Woche kann man kein Schiff wirtschaftlich betreiben“, sagt Andreas Wulf. „Wir müssen zusätzliche Einsatzfelder erschließen“, ergänzt Sören Wulf.

Die Einsatzbereiche der Elvstrom liegen vor allem im Offshore-Segment. So unterstützt das Schiff beispielsweise bei der Unterwasser-Kampfmittelsondierung (UXO), also der Detektion von Altlasten und Munitionsresten mithilfe von Spezialgeräten wie Side-Scan-Sonar, das seitlich ausgesandte Schallwellen nutzt, um den Meeresboden detailliert abzutasten und Objekte sichtbar zu machen, oder Multibeam-Systemen, die exakte Tiefenmessungen und dreidimensionale Modelle des Meeresbodens ermöglichen. Diese Technik kommt auch bei großflächigen 3D-Untersuchungen des Meeresbodens zum Einsatz.

Die „Elvstrom“ verfügt über einen dieselektrischen Antrieb, im Hafen nutzt sie Landstrom.



© Otto Wulf

Darüber hinaus kontrolliert die Elvstrom Unterwasserkabel und versorgt Forschungsplattformen wie FIN01 und FIN03 mit Material, Treibstoff und Ersatzteilen. Auch Forschungseinrichtungen wie das Fraunhofer-Institut oder das Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, werden unterstützt – etwa bei Bodenuntersuchungen, Messkampagnen oder Projekten in der Aquakultur. „Wir begleiten solche Projekte und sammeln Proben ein“, berichten die Geschäftsführer.

Aktuell ist die Elvstrom im Rahmen des Infrastrukturprojekts SuedLink-Elbquerung im Einsatz. Die Besatzung übernimmt dort das Ausbringen und die Wartung von Sperr- und Gefahrentonnen entlang des Trassenabschnitts, in dem ein Tunnel unter der Elbe entsteht. Dieser bildet einen zentralen Teil der Stromverbindung, die Windenergie aus Norddeutschland in den Süden transportieren soll. Vergleichbare Einsätze führt das Schiff auch in Offshore-Windparks sowie an verschiedenen Teststandorten durch.

Um die Elvstrom für den Einsatz unter deutscher Flagge vorzubereiten, investierte Otto Wulf zusätzlich zum Kaufpreis. Neben technischen Anpassungen wurde unter anderem eine spezielle Plattform für die Bundeswehrtrainings installiert. Auch Umweltaspekte spielen eine wichtige Rolle. Die Elvstrom ist mit einem dieselektri-

schon Antrieb ausgestattet, der einen effizienten und bedarfsgerechten Betrieb ermöglicht. Im Hafen nutzt das Schiff zudem Landstrom, der teilweise aus eigener Photovoltaik stammt.

Daneben hat Otto Wulf mit der „Lütt Matten“ kürzlich ein weiteres Spezialschiff in Dienst gestellt: ein Ölbekämpfungs- und Mehrzweckarbeitsschiff. Das 23,33 Meter lange Schiff mit Kran, Schleppwinde und Hebesystem steht dem Havariekommando Cuxhaven zur Verfügung, der zentralen Koordinierungsstelle für Rettungs- und Bergungsmaßnahmen bei Havarien in der Ostsee, und muss innerhalb von zwei Stunden einsatzbereit sein. Es kann mithilfe seitlicher Aufnahmearme Öl aufnehmen und in Tanks an Bord speichern.

Otto Wulf nutzt die Lütt Matten darüber hinaus für Schleparbeiten, Bergungen und Versorgungsfahrten. Das verdeutlicht einmal mehr die Strategie des Unternehmens: Spezialisierte Schiffe sollen nicht nur einzelne Aufgaben erfüllen, sondern möglichst vielseitig einsetzbar sein. „Das ist unsere Stärke als mittelständisches Unternehmen“, sagt Sören Wulf. „Wir nutzen Schiffe, die ursprünglich für einen bestimmten Zweck gebaut wurden, und entwickeln daraus mehrere Einsatzmöglichkeiten, um sie auszulasten und Arbeitsplätze zu sichern“, ergänzt Andreas Wulf.

Stärke am Strom

Mit dem neuen Schwerlastkran LHM 800 investiert Blue Water BREB in mehr Kapazität und Effizienz – und stärkt damit den Hafenstandort im wachsenden Schwerlast- und Offshoregeschäft.

An seinem Standort an der Elbmündung hat Blue Water BREB, Dienstleister für On- und Offshore-Windenergie und Hafenlogistik, seine Umschlagkapazitäten gezielt an die wachsenden Anforderungen des internationalen Projekt- und Schwergutmarktes angepasst. Mit dem LHM 800, einem Hafemobilkran von Liebherr, erweitert der Terminalbetreiber seine technische Leistungsfähigkeit erheblich: Mit ihm lassen sich schwere Windkraftteile und andere Großlasten schneller, sicherer und planbarer umschlagen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Hafemobilkrans setzt der Terminalbetreiber ein Zeichen für die strategische Weiterentwicklung seiner Infrastruktur und für die nachhaltige Stärkung des Standorts Cuxhaven. Der LHM 800 wird erstmals in einem deutschen Hafen eingesetzt und markiert damit einen technologischen Meilenstein für die nationale Hafenlogistik.

An seinem Standort an der Elbmündung hat Blue Water BREB seine Umschlagkapazitäten gezielt an die wachsenden Anforderungen des internationalen Projekt- und Schwergutmarktes angepasst.

Die Entscheidung für die Anschaffung des LHM 800 ist eng mit der dynamischen Entwicklung im Offshore-Windenergiesektor verbunden. Die Abmessungen und Einzelgewichte zentraler Komponenten – darunter Rotorhäuser, Naben und andere Großbauteile für das Siemens-Werk in Cuxhaven – sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Gleichzeitig nehmen auch die Breiten der eingesetzten Seeschiffe zu. „Wir sehen

seit geraumer Zeit, dass die Industrie in immer größeren Dimensionen denkt und produziert“, sagt Kapitän Arne Ehlers, Geschäftsführer von Blue Water BREB. „Wenn wir als Terminalbetreiber ein verlässlicher Partner der Energiewende bleiben wollen, müssen wir unsere Infrastruktur konsequent auf diese Entwicklung ausrichten. Der LHM 800 ist ein zentraler Baustein dieser Strategie.“

Die Großkomponenten erreichen Cuxhaven per Schwergutschiff, entweder direkt aus Asien oder über europäische Vorhäfen, von wo aus sie per Binnenschiff weiterbefördert werden. Die Kombination aus größeren Bauteilen und zunehmender Schiffsgröße stellt die vorhandenen Umschlagmittel vor immer größere operative Herausforderungen. Bislang verfügte Blue Water BREB mit einem LHM 550 und einem LHM 600 über zwei leistungsfähige Hafemobilkrane. Diese sind jedoch weitgehend im Serienumschlag von Rotorblättern gebunden. In Spitzenzeiten kam es daher zu Nutzungskonflikten zwischen Serien- und Projektgeschäft. Kurzfristig disponierte Schwerlastkomponenten erforderten Prioritätsverschiebungen, teilweise waren dafür zusätzliche Schichten erforderlich, laufende Schiffsabfertigungen mussten unterbrochen werden. „Diese hohe Grundauslastung hat uns organisatorisch stark gefordert“, sagt Ehlers. „Mit dem LHM 800 schaffen wir die notwendige operative Unabhängigkeit und erhöhen auch die Planungssicherheit für unsere Kunden erheblich.“

Mit einer maximalen Traglast von 308 Tonnen und einer Ausladung von bis zu 64 Metern ist der neue Kran für Fälle ausgelegt, die mit den bisherigen Geräten nur eingeschränkt oder nicht wirtschaftlich zu bewältigen waren. Die größere Reichweite seines Auslegers ermöglicht Single-Lifts anstelle aufwendiger Tandemhübe. Dadurch reduzieren sich Koordinationsaufwand, Personalbedarf und versicherungsrelevante Risiken deutlich.

FAKTEN ZUM LHM 800

Der LHM 800 gilt als leistungsstärkster Hafemobilkran des Herstellers Liebherr. Er kann Großfrachter mit bis zu 23 Containerreihen bedienen und erreicht eine maximale Traglast von 308 Tonnen bei einer Hubhöhe von bis zu 64 Metern. Im Schüttgutbereich liegt die Umschlagleistung bei bis zu 1.500 Tonnen pro Stunde. Zur Ausstattung gehören ein Viergurt-Ausleger, ein hydrostatischer Antrieb, ein gummi-bereiftes Unterfahrwerk mit 360-Grad-Mobilität sowie eine ergonomisch gestaltete Turmkabine. Sicherheits- und Komfortfunktionen wie LED-Beleuchtung, X-förmige Abstützung und moderne Kabinentechnik sollen einen effizienten, sicheren und präzisen Betrieb gewährleisten.



© Markus Grabsch/Elbreport

„Bei solchen Schwerlastprojekten kommt es auf jedes Detail an – von exakten Abmessungen und Gewichten bis hin zum Einsatz von Spezialgerät durch gut ausgebildete und erfahrene Stauer.“

STEFFEN ROGALINSKY
Terminalbetriebsleiter bei Blue Water BREB

Der LHM 800 überzeugt Blue Water BREB nicht nur durch seine Tragkraft, sondern auch durch seine präzise Steuerbarkeit. Der hydrostatische Antrieb erlaubt ruckfreie

„In Kombination mit den Kranressourcen benachbarter Betreiber entsteht in Cuxhaven eine der leistungsfähigsten Hafemobilkran-Kapazitäten Deutschlands.“

KAPITÄN ARNE EHLERS
Geschäftsführer von Blue Water BREB

Bewegungsabläufe selbst bei maximaler Belastung. Die 360-Grad-Mobilität auf einem gummiereiften Unterwagen sorgt für die flexible Positionierung entlang der Kai-kante. „Eine großzügig verglaste Turmkabine bietet dem Kranführer optimale Sichtverhältnisse auf alle Arbeits-

bereiche“, erläutert Ehlers. Technische Systeme wie die synchronisierte Vierseilgreifer-Steuerung, die X-förmige Abstützung und die hydraulische Drei-Punkt-Radsatzsteuerung erhöhen nach Herstellerangaben die Standfestigkeit und schonen die Terminalinfrastruktur. Selbst komplexe Schwerlastmanöver lassen sich demnach kontrolliert und sicher erledigen.

Gerade bei besonders anspruchsvollen Projekten zeigt sich die Bedeutung präziser Vorplanung und koordinierter Abläufe. „Bei solchen Schwerlastprojekten kommt es auf jedes Detail an – von exakten Abmessungen und Gewichten bis hin zum Einsatz von Spezialgerät durch gut ausgebildete und erfahrene Stauer. Daher sind wir wahnsinnig stolz, dass unsere Planung so präzise aufgegangen ist und sich die beiden Krane im Tandemhub absolut synchron bewegt haben“, sagt Steffen Rogalinsky, Terminalbetriebsleiter bei Blue Water BREB.

Mit dem LHM 800 erweitert Blue Water BREB sein Leistungsspektrum erheblich: Neben Projektschwer-

TERMINALLOGISTIK

lasten können Schüttgut, Stückgut und Container flexibel und parallel abgefertigt werden. Die Möglichkeit, unterschiedliche Umschlagarten gleichzeitig zu bedienen, steigert die Effizienz des gesamten Terminalbetriebs. Zudem entfaltet die Investition ihre Wirkung weit über das eigene Terminal hinaus, wie Ehlers betont: „In Kombination mit den Kranressourcen benachbarter Betreiber entsteht in Cuxhaven eine der leistungsfähigsten Hafensmobile-Kapazitäten Deutschlands.“ Auch sehr große Schiffe mit komplexen Ladungskonzepten ließen sich nun flexibler und wirtschaftlicher abfertigen. Für Verlade ergebe sich die Möglichkeit, Projekt- oder Schwergutladungen in

bestehende Anläufe zu integrieren. Umladungen in alternative Häfen können vermieden, Transportketten effizienter gestaltet werden.

„Wir investieren nicht nur in einen Kran, sondern in die Zukunftsfähigkeit unseres Standorts. Unser Anspruch ist es, Cuxhaven als leistungsstarken Projektlogistikhub weiter zu etablieren und unseren Kunden maximale Verlässlichkeit zu bieten“, betont Ehlers. Gerade in Zeiten globaler Lieferkettenherausforderungen sei das ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Die Investition in den LHM 800 steht demnach für ein klares Bekenntnis zu Wachstum, Innovation und langfristiger Standortentwicklung.

Der LHM 800 wird erstmals in einem deutschen Hafen eingesetzt: ein Meilenstein für die nationale Hafenlogistik.



Neue Handelsdynamik für Cuxhaven

Die Ansiedlung von Kaufland, Netto und weiteren Anbietern markiert den wirtschaftlichen Kurswechsel der Stadt – mit Strahlkraft weit über den Einzelhandel hinaus.

Cuxhaven erlebt einen wirtschaftlichen Aufschwung, der vor wenigen Jahren noch kaum absehbar war. Die Stadt gewinnt an Profil, wächst und wird zunehmend wieder als attraktiver Standort wahrgenommen. Dass sich dieser Wandel inzwischen auch im Einzelhandel niederschlägt, ist kein Zufall. Mit der Nachnutzung des ehemaligen Real-Standorts durch Kaufland, neuen Angeboten wie Netto sowie weiteren Impulsen zeigt sich, dass die Dynamik aus Hafententwicklung, Energiewende, Tourismus und strategischer Stadtentwicklung inzwischen das gesamte urbane Gefüge durchdringt.

„Die jüngsten Ansiedlungen sind keine Einzelereignisse“, betont Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer im Gespräch mit dem Elbreport. Vielmehr seien sie Ausdruck eines strukturellen Wandels, der sich seit Jahren vollziehe. Wer die Entwicklung im Einzelhandel verstehen wolle, dürfe sie nicht isoliert betrachten. Der wirtschaftliche Aufbruch beginne mit Investitionen in Hafeninfrastruktur, Gewerbeflächen und Energieprojekte. Der Einzelhandel sei heute ein sichtbares Resultat dieser Entwicklung. Wo Arbeitsplätze entstehen, wächst Kaufkraft – und mit ihr die Investitionsbereitschaft.

Diese Dynamik lässt sich inzwischen auch empirisch belegen. Während Cuxhaven lange als demografisch schrumpfender Standort galt, hat sich das Bild deutlich gewandelt. Die Stadt zählt wieder annähernd 50.000 Einwohner und gehört zu den wenigen Kommunen Niedersachsens, deren Bevölkerung zuletzt gewachsen ist. Parallel dazu ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gestiegen – insbesondere bei qualifizierten Fachkräften, Spezialisten und Experten, die für stabile Kaufkraft und nachhaltige Entwicklung entscheidend sind.

Ein sichtbares Signal dieser neuen Zuversicht ist die Ansiedlung von Kaufland am früheren Real-Standort. „Das ist weit mehr als eine bloße Nachnutzung“, unter-

streicht Wirtschaftsförderin Hilke von der Reith. Kaufland habe den Standort nicht nur übernommen, sondern auch die Immobilie erworben – ein klares Investitions- und Standortbekenntnis. Dass der frühere Real-Markt verschwand, sei weniger auf die Attraktivität des Standorts als auf unternehmensinterne Entwicklungen der Handelskette zurückzuführen. Umso gewichtiger ist die Entscheidung von Kaufland, den Standort strategisch neu zu bewerten – nicht zuletzt aufgrund seiner Lage zwischen Hafen und Innenstadt. Der Markt wurde umfassend modernisiert, nachdem Gebäude und Technik erhebliche Investitionen erfordert hatten. Die wirtschaftliche Wirkung reicht dabei weit über das eigentliche Handelsangebot hinaus. Rund 100 Arbeitsplätze sind nach Angaben der Beteiligten entstanden, der Wegfall der früheren Real-Stellen konnte weitgehend kompensiert werden. „Bemerkenswert ist die hohe Resonanz auf die ausgeschriebenen Stellen“, sagt Kai Sawischlewski, stellvertretender Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung. Die reibungslose Personalgewinnung sei ein weiteres Indiz für die gestiegene Standortattraktivität.

Auch die regionale Wirtschaft profitiert. Zahlreiche Unternehmen waren an Umbau und Modernisierung beteiligt. „Ein erheblicher Teil der Wertschöpfung bleibt in der Region“, betont Sawischlewski. Ziel der Standortpolitik sei es, Kaufkraft zu generieren und vor Ort zu binden. Über viele Jahre hinweg hatte Cuxhaven mit Kaufkraftabflüssen zu kämpfen – in benachbarte Zentren ebenso wie in den Onlinehandel. Heute gewinnt der stationäre Handel wieder an Bedeutung, sofern Standorte modern, gut erreichbar und attraktiv gestaltet sind. Mit dem 2025 eröffneten Gartencenter Weingärtner hat sich zudem ein erlebnisorientierter Fachmarkt für Garten, Wohnen und Dekoration etabliert, der das Einzelhandelsangebot qualitativ erweitert.



© Treibhaus Landschaftsarchitektur Hamburg, Hamburg mit Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau Jaudes, Rofis, Tischl Part GmbH

Am Slippen ersetzt eine barrierefreie Wegeföhrung mit Rampen die Bröcke und verbessert den Zugang zum Deich.

FRS HELGOLINE

HIGHSPEED

Das ORIGINAL

KOMFORT

Ich will das Original



www.frs-helgoline.de

Täglich ab Cuxhaven.
Mein perfektes Helgoland-Erlebnis.

STANDORTENTWICKLUNG

Das Deichfenster öffnet den Blick zum Wasser, fügt sich in den wiederhergestellten Deich ein und schafft mit großzügigen Aufenthaltsflächen eine besondere Erlebnisqualität.



Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Tourismus zu. Mit mehr als vier Millionen Übernachtungen jährlich versorgt Cuxhaven längst nicht nur die eigene Bevölkerung. Im Alltag halten sich regelmäßig deutlich mehr Menschen in der Stadt auf, als es die Einwohnerzahl vermuten lässt. Handel und Gastronomie profitieren unmittelbar von dieser zusätzlichen Nachfrage. Zugleich gelingt es zunehmend, den Tourismus über das gesamte Jahr zu verstetigen – ein wesentlicher Faktor für stabile Umsätze auch außerhalb der Sommersaison.

„Wir steuern unsere Handelsentwicklung heute deutlich strategischer“, erläutert von der Reith. Ziel sei es, Nahversorgung, großflächigen Einzelhandel und eine attraktive Innenstadt sinnvoll zu verzahnen. Großflächige Anbieter übernehmen dabei eine wichtige Magnetfunktion, während lebendige Stadtteilstrukturen und eine starke Innenstadt mit Fachgeschäften und Gastronomie unverzichtbar bleiben.

Ein zentrales Projekt dieser Entwicklung ist das „Deichband“. Es soll Innenstadt, Deichbereich, Deichstraße, Lotsenviertel und bis in die bei Cuxhavenern wie Besuchern gleichermaßen beliebte Grimmershörnbucht enger miteinander verknüpfen. „Im Mittelpunkt stehen verbesserte Wegebeziehungen, mehr Barrierefreiheit, hochwertige öffentliche Räume, neue Blickachsen sowie eine stärkere Verbindung von Einkaufen, Gastronomie, Wohnen und touristischem Erleben“, sagt Oberbürgermeister Santjer. Mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millio-

nen Euro versteht die Stadt das Projekt als strategischen Impulsgeber, der weitere private Investitionen anstoßen soll. Fördermittelgeber ist das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) im Rahmen der „Nationalen Projekte des Städtebaus“.

Für die kommenden Jahre sehen Stadtverwaltung und Wirtschaftsförderung gute Perspektiven für Fachgeschäfte und qualitätsorientierten Einzelhandel. Was der Onlinehandel nicht ersetzen kann, sind Beratung, Atmosphäre und das unmittelbare Einkaufserlebnis. Gelingt es, die innerstädtischen Räume weiter aufzuwerten, dürften genau diese Qualitäten wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Gleichwohl bleibt Handlungsbedarf. Im Stadtteil Döse wird ein zusätzlicher Nahversorger benötigt, auch in den Außenbereichen werden flexible Modelle diskutiert – etwa nach dem Vorbild des Cap-Markts in Groden, der in Kooperation mit der Lebenshilfe und Edeka betrieben wird.

Die aktuellen Entwicklungen in Cuxhaven gehen damit weit über einzelne Ansiedlungen hinaus. An die Stelle früherer Strukturverluste treten heute Wachstum, Investitionen und neue Perspektiven. Der Einzelhandel fungiert dabei als sichtbarer Indikator eines umfassenden Transformationsprozesses, in dem Hafengewirtschaft, Energie- und Tourismus ineinandergreifen. Cuxhaven baut nicht nur neue Märkte – die Stadt formt ein neues Selbstverständnis.

Der Hafen, der mehr sein soll als ein Hafen



OLAF LIES, Ministerpräsident von Niedersachsen

In Cuxhaven wird gebaut, gebaggert, gerammt. Es geht um neue Liegeplätze, um Windkraft, um Industriepolitik. Und um die Frage, ob die Energiewende in Deutschland noch als Projekt mit Richtung erkennbar ist.

Um neun Uhr morgens an der Baustelle in der Hermann-Honnef-Straße zeigt sich Cuxhaven so, wie sich diese Stadt derzeit gern versteht: als Ort, an dem nicht mehr bloß verwaltet, sondern gestaltet wird. Hinter Warnwesten, Stahl, Sand und schwerem Gerät steht ein Anspruch, der weit über den Hafen hinausreicht. Es geht um die Zukunft eines Standorts, um industrielle Wertschöpfung, um Versorgungssicherheit – und um nicht weniger als einen Teil der deutschen Energiewende.

Niedersachsen Ports (NPorts) hat eingeladen, um über den Baufortschritt der Liegeplätze 5 bis 7 zu berichten. Tatsächlich geht es bei diesem Termin, der den nüchter-

nen Titel „Hafenentwicklung und Windenergie“ trägt, aber um viel mehr: die wirtschaftliche Entwicklung des Hafens, die Bedeutung für Stadt und Region und die Frage, wie viel Kurs das Land in unruhigen Zeiten noch hält.

Draußen an der Kaikante entstehen an rund 1,2 Kilometern neue Liegeplätze, dazu weitläufige Hinterlandflächen. Es ist ein Projekt von erheblicher Größenordnung. Knut Kokkelink, Niederlassungsleiter NPorts Cuxhaven, berichtet, dass bereits Tausende Tonnen Stahl verbaut, Spundwände gesetzt und Millionen Kubikmeter Sand bewegt werden. Es sind jene Zahlen, die in Infrastrukturprojekten regelmäßig genannt werden, weil sie Größe beweisen sollen. In Cuxhaven aber wirken sie nicht

Nach den Rammarbeiten hat im Frühjahr das Aufspülen des Sandes durch sogenannte Hopperbagger begonnen.



© Markus Grabsch/Elbexklima

nur wie Baudaten, sondern wie Belege eines politischen Willens: Hier soll etwas entstehen, das nicht auf Sicht fährt, sondern auf Jahrzehnte.

Der Hafen wächst nicht zum Selbstzweck. Er wächst, weil die Offshore-Industrie Platz braucht: für Rotorblätter, Gondeln, Türme, Schwerlastlogistik, Umschlag, Zwischenlagerung, Montage. Wer verstehen will, warum Cuxhaven derzeit so oft als Schlüsselstandort bezeichnet wird, muss sich die Funktion dieses Ortes im Gefüge der Energiewende ansehen. Arne Ehlers von der Hafenwirtschaftsgemeinschaft liefert dazu Zahlen, die in ihrer Wucht kurz aufmerken lassen: 5.275 Windenergiekomponenten seien im vergangenen Jahr über den Hafen umgeschlagen worden. Rund 80 Prozent der Rotorblätter für deutsche Offshore-Projekte liefen über diesen Standort. Schon das genügt, um aus einem Küstenhafen einen systemrelevanten Punkt auf der energiepolitischen Landkarte zu machen.

Ehlers spricht nicht wie jemand, der um Aufmerksamkeit werben muss. Eher wie jemand, der längst überzeugt ist, dass die eigene Sache größer ist, als viele in Berlin oder Brüssel wahrhaben wollen. Offshore-Wind, das ist in seiner Darstellung keine Randtechnologie, kein grünes Prestigeprojekt und schon gar kein subventionsverwöhntes Nischensegment, sondern Industrie im harten Sinn des Wortes. Mit hohen Investitionen, komplexen Lieferketten, globalem Wettbewerb und der Fähigkeit, Jahr für Jahr erhebliche Mengen Energie bereitzustellen.

Dazu passt, dass Cuxhaven sich längst nicht mehr nur als Umschlagplatz begreift. Rund um den Hafen ist ein industrielles Cluster entstanden oder zumindest im Entstehen begriffen. Siemens Gamesa produziert vor Ort Offshore-Gondeln, Zulieferer erweitern ihre Flächen, neue Ansiedlungen werden vorbereitet. Die Stadt spricht von bis zu 2.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in den kommenden Jahren. Solche Zahlen gehören zum Standardrepertoire kommunaler Zukunftserzählungen. In Cuxhaven allerdings werden sie mit einer bemerkenswerten Begleitfrage versehen: Wo sollen die Menschen wohnen, die dann hier arbeiten werden?

Oberbürgermeister Uwe Santjer macht daraus keinen Nebenaspekt, sondern einen Teil der Standortpolitik. Wenn Industrie wächst, muss die Stadt mitwachsen mit sozialer Infrastruktur in Form von Wohnungen, Kitas oder Schulen. Der Hafenbau ist demnach kein isoliertes Bauprojekt, sondern ein Auslöser für eine breitere städtische Transformation, ist Santjer überzeugt.

Die Akteure zeichnen ein geschlossenes Bild: Politik, Verwaltung, Hafenwirtschaft, Unternehmen – sie alle betonen das gemeinsame Interesse. Es ist eine Einigkeit, die man in deutschen Strukturdebatten nicht immer findet. In großen Städten wie Hannover oder Berlin macht es einen Unterschied, ob nur der Oberbürgermeister oder die komplette Verwaltungseinheit ein Projekt unterstützt. In Cuxhaven ist klar: Dort steht die gesamte Region hinter dem Vorhaben, sagt Santjer.

HAFENBLICK

Das ist die eine Seite. Die andere handelt von Unsicherheit. Die Rede ist von Irritationen, von unsteten Signalen, von politischen Debatten, die Investoren verunsichern. Santjer nennt explizit Europa und den Bund als Ebenen, von denen zuletzt widersprüchliche Impulse ausgegangen seien. Ehlers wird deutlicher. Er spricht von Vertrauensverlust, von Fehlanreizen, von regulatorischen Bremsen. Die Offshore-Branche, so der Tenor, leide derzeit weniger an mangelnder technischer Fähigkeit als an mangelnder politischer Verlässlichkeit.

Diesen Ball nimmt Niedersachsens Ministerpräsident Olaf Lies auf – und spielt ihn weiter. Er spricht nicht nur über Cuxhaven, sondern über den Zustand der Republik: Demokratie werde nur dann als stark wahrgenommen, wenn sie Entscheidungen trifft. Vielen fehle es nicht an Erkenntnis, sondern am Vertrauen, dass in entscheidenden Momenten ein klarer Kurs gehalten wird. Eine Diagnose, die weit über den Hafen hinausweist.

Lies verteidigt den Ausbau der erneuerbaren Energien nicht bloß klima-, sondern vor allem auch industriepolitisch. Man könne nicht erst Investitionen in großem Stil auslösen und dann öffentlich den Eindruck erwecken, der eingeschlagene Weg sei womöglich doch nicht der richtige. Wer so argumentiert, sorgt für Verunsicherung. Besonders kritisch sieht der Ministerpräsident die wiederkehrenden Debatten über neue Kernkraftoptionen. In seiner Darstel-

lung sind sie weniger eine realistische Alternative als politisches Ausweichmanöver – als das Angebot eines anderen Wegs, den es in absehbarer Zeit nicht gibt.

Wieder einmal wird sichtbar: In Cuxhaven geht es um weit mehr als regionale Selbstbehauptung. Es ist ein Stück deutsche Gegenwart – der Versuch, industrielle Modernisierung, Klimapolitik und staatliche Handlungsfähigkeit zusammenzubringen. Selten wird dabei so offen ausgesprochen, wie sehr ein solches Projekt von Vertrauen abhängt – dem Vertrauen darauf, dass Genehmigungen erteilt, Netze gebaut und Investitionen nicht nach jeder Wahl infrage gestellt werden.

Doch Cuxhaven hat einen entscheidenden Standortvorteil: Es gibt dort Flächen, einen Hafen, Unternehmen, politische Unterstützung und eine Erzählung, die plausibel klingt. Der Ort liegt günstig, geografisch wie strategisch und genießt, wenn man so will, die Gunst des Moments. Die Kunst besteht nun darin, die Chance zu ergreifen.

Der Ausbau der Liegeplätze 5 bis 7, neue Flächen, geplante Anbindungen und Investitionen in die Offshore-Industrie stehen daher für mehr als kommunale Entwicklung. Es bleibt die Frage, ob Deutschland an Orten wie diesem tatsächlich jene industrielle Basis schafft, von der in Sonntagsreden so oft gesprochen wird. Cuxhaven ist bereit, das haben die Akteure einmal mehr gezeigt. Ob die Politik genauso bereit bleibt, muss sich erst noch zeigen.



Kpt. Arne Ehlers, Knut Kokkelink, Alexandra Brandt, Uwe Santjer, Ministerpräsident Olaf Lies, Holger Banik, Claudius Schumacher (v. l.).

Zwischen Wind, Wellen und Wehrtechnik

Das Schifffahrtssessen des Nautischen Vereins zeigt, wie eng maritime Infrastruktur, militärische Präsenz und Offshore-Projekte heute verknüpft sind.

Sicherheit, Infrastruktur und Offshore-Wirtschaft – aber auch die Verwundbarkeit eines prosperierenden Standorts – standen im März im Zentrum des Schifffahrtssessens des Nautischen Vereins Cuxhaven in der Kugelbakehalle. Deutlich wurde: Energiepolitische Fragen reichen längst über die Region hinaus. Das Treffen geriet damit zur Bestandsaufnahme staatlicher Handlungsfähigkeit. Die Diskussionen machten exemplarisch sichtbar, wie eng maritime Wirt-

„Die Küste ist längst kein abgegrenzter Wirtschaftsraum mehr, sondern Teil einer strategischen Gesamtarchitektur, in der ökonomische Leistungsfähigkeit, Energieversorgung und Sicherheit untrennbar miteinander verwoben sind.“

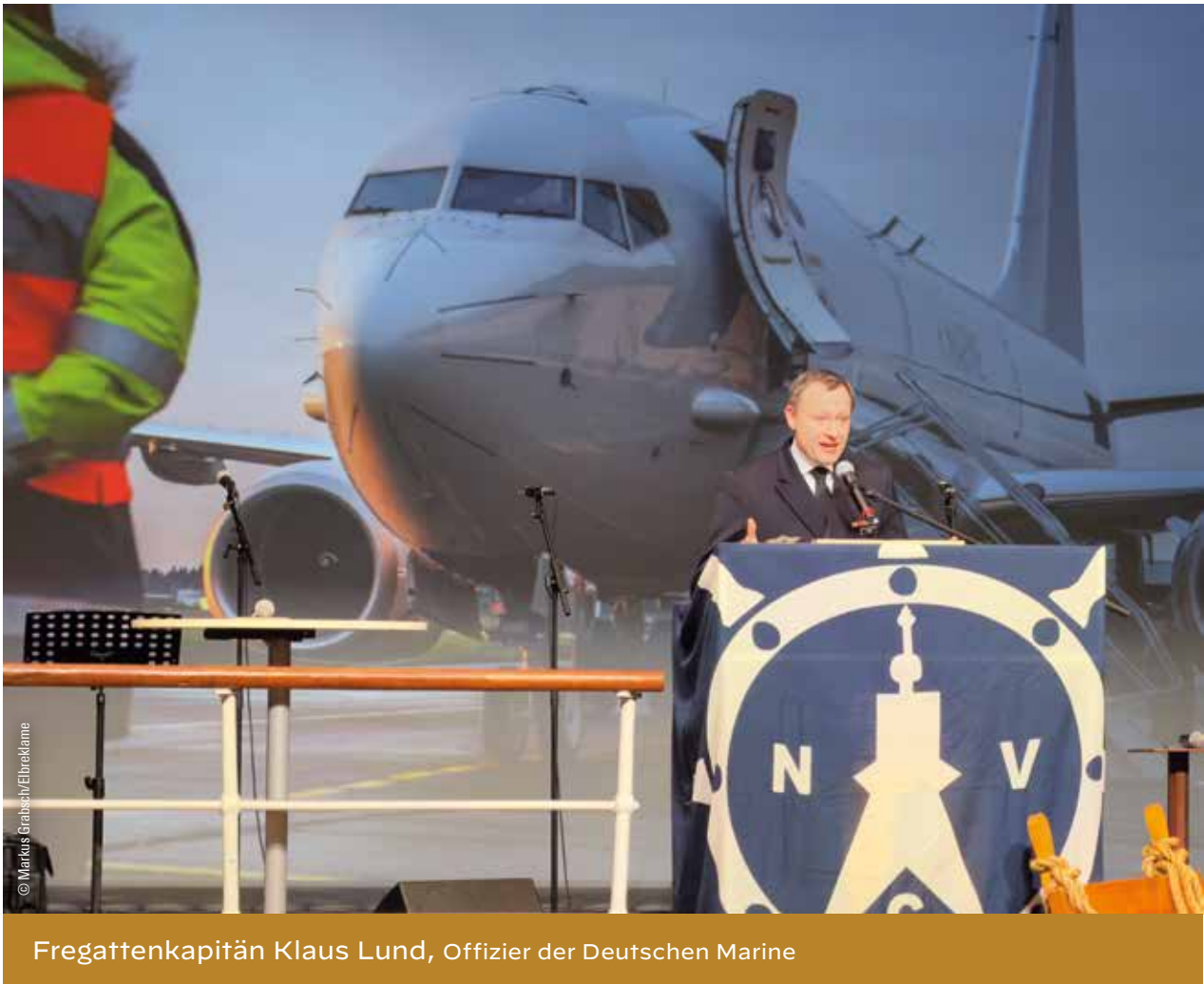
KAPITÄN ARNE EHLERS, Vorstandsvorsitzender des Nautischen Vereins Cuxhaven

schaft, Sicherheitspolitik, Energieversorgung und kommunale Entwicklung inzwischen miteinander verflochten sind – und dass ein Küstenstandort wie Cuxhaven längst Teil einer strategischen Infrastruktur ist. Gastgeber Kapitän Arne Ehlers, Vorstandsvorsitzender des Nautischen Vereins Cuxhaven, brachte diese Entwicklung bereits zu Beginn des Abends auf eine prägnante Formel: „Die Küste ist längst kein abgegrenzter Wirtschaftsraum mehr, sondern Teil einer strategischen Gesamtarchitektur, in der ökonomische Leistungsfähigkeit, Energieversorgung und Sicherheit untrennbar miteinander verwoben sind.“

Vertreter von Bundeswehr, Marine, Politik und Hafengewirtschaft diskutierten auf Augenhöhe und stellten fest, dass sich die Küste in einem Spannungsfeld bewegt, in dem wirtschaftliche, militärische und energiepolitische Interessen gleichzeitig organisiert werden müssen. Auslöser der sicherheitspolitischen Debatte waren Drohnensichtungen an Hafenstandorten und in der Nähe militärischer Anlagen. Was andernorts als Randnotiz erscheinen mag, wird hier als strukturelles Problem verstanden. Claus Seebeck, CDU-Landtagsabgeordneter im niedersächsischen Landesparlament, verwies auf aktuelle Überlegungen zur Anpassung der Rechtslage.

Die bisherigen Zuständigkeiten zwischen Landespolizei, Bundespolizei und Bundeswehr greifen im Ernstfall oft zu kurz. Denn Drohnen bewegen sich unabhängig von Verwaltungsgrenzen und zwingen Behörden, Abläufe neu zu denken. Zurück bleibt eine Lücke zwischen Erkennen und Handeln. Diese Verwundbarkeit betrifft nicht nur militärische Einrichtungen, sondern auch Energieinfrastruktur, Hafenbetriebe und Logistikketten. Resilienz bedeutet hier nicht mehr nur Schutz, sondern die Fähigkeit, Versorgung unter allen Umständen aufrechtzuerhalten.

„Eine Drohne zu identifizieren ist das eine, sie abzuwehren oder den Betreiber zu stoppen ist etwas völlig anderes“, bringt es Generalleutnant Gerald Funke, Befehlshaber des Unterstützungskommandos der Bundeswehr, auf den Punkt. Gerade diese Differenz markiert die aktuelle sicherheitspolitische Unsicherheit. Dass die Debatte in Cuxhaven besonders intensiv geführt wird, liegt an der strategischen Lage: Die Region bündelt maritime Infrastruktur, militärische Präsenz und energiepolitische Schlüsselprojekte.



Fregattenkapitän Klaus Lund, Offizier der Deutschen Marine

Die Nähe zu großen Häfen, Offshore-Flächen und Verkehrsknotenpunkten macht die Region zu einem neuralgischen Punkt. Funke betont, dass leistungsfähige Häfen im Krisenfall unverzichtbar sind – für Truppenverlegung, Nachschub und logistische Stabilität. Resilienz bedeute dabei ausdrücklich, mehrere Standorte parallel vorzuhalten, auch Cuxhaven müsse in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. „Welche Rolle werden Hafenstandorte künftig im sicherheitspolitischen Kontext spielen – und wer trägt im Ernstfall die Verantwortung?“, fragt Claudius Schumacher von Rhenus Cuxport im Namen der Wirtschaft. Die Antworten bleiben vage und deuten darauf hin, dass Abstimmungen laufen, aber nicht öffentlich sind.

Unterdessen setzt Oberbürgermeister Uwe Santjer ein deutliches wirtschaftspolitisches Signal: Für den Hafenzubringer sollen zusätzlich 25 Millionen Euro bereitgestellt werden. Zusammen mit bereits zugesagten Mitteln stehen damit 55 Millionen Euro Fördervolumen für ein Projekt mit Gesamtkosten von 87 Millionen Euro zur Verfügung. Für Santjer ist das mehr als eine Infrastrukturmaßnahme, sondern ein klares Bekenntnis zum Stand-

ort und zur Offshore-Wirtschaft. Die bessere Anbindung des Hafens steht exemplarisch für eine Entwicklung, in der kommunale Projekte Teil übergeordneter Industriepolitik werden. Seine Botschaft ist eindeutig: Die Energiewende werde ohne Offshore und Standorte wie Cuxhaven nicht gelingen.

Denn tatsächlich hat sich die Küstenstadt zu einem zentralen Offshore-Knotenpunkt entwickelt. Die hier umgeschlagenen Komponenten, die aufgebauten Strukturen und die vorhandenen Flächen bestimmen das Tempo des Ausbaus. Die Investitionen in Liegeplätze, Hafenflächen und Verkehrsanbindungen unterstreichen diese Entwicklung und markieren einen Investitionsschub von historischer Tragweite.

Santjer verweist in diesem Zusammenhang auf die Rolle von Niedersachsen Ports. Die Investitionen der vergangenen Jahre hätten die Grundlage dafür geschaffen. Dahinter steht eine klare Erkenntnis: Die Energiewende ist kein abstraktes Projekt, sondern eine industrielle Transformation mit konkretem Infrastrukturbedarf. Während andernorts noch über Ziele diskutiert wird, entstehen in Cuxhaven bereits die materiellen Voraussetzungen.



Generalleutnant Gerald Funke, Befehlshaber des Unterstützungskommandos der Bundeswehr

Eine weitere zentrale Entwicklung betrifft den Marinefliegerstandort Nordholz. Fregattenkapitän Klaus Lund, Offizier der Deutschen Marine, kündigte Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe an. Hintergrund ist die umfassende Modernisierung der eingesetzten Systeme – von neuen Hubschraubern über moderne Seefernaufklärer bis zu unbemannten Plattformen. Entscheidend ist dabei weniger die Technik selbst als die notwendige Infrastruktur: Wartungseinrichtungen, Simulatoren und Ausbildungszentren. Für die Region entstehen daraus erhebliche wirtschaftliche Effekte.

Genau hier zeigt sich die neue Realität: Energiepolitik, Sicherheit und wirtschaftliche Entwicklung müssen parallel organisiert werden.

Nordholz wird damit nicht nur sicherheitspolitisch aufgewertet, sondern auch zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Bauwirtschaft, Dienstleister und spezialisierte Betriebe profitieren unmittelbar. Gleichzeitig bringen Wachstum und strategische Bedeutung Zielkonflikte mit sich. Die Diskussion um zusätzliche Windenergieanlagen im Umfeld zeigt, wie wirtschaftliche Interessen auf Anforderungen der Flugsicherheit treffen. Lund betont, dass diese Fragen nicht durch einfache Kompromisse zu lösen sind. Flugbetrieb, Radarerfassung und

operative Anforderungen erfordern komplexe Abwägungen. Genau hier zeigt sich die neue Realität: Energiepolitik, Sicherheit und wirtschaftliche Entwicklung müssen parallel organisiert werden.

Dazu kommt die Diskussion über Zivilschutz und Krisenvorsorge. Verwaltungen beschäftigen sich inzwischen intensiv mit Szenarien wie Versorgungsausfällen oder großflächigen Störungen, berichtet Landrat Thorsten Krüger (SPD). Er betont, dass nicht alle Planungen öffentlich gemacht werden können, ohne Sicherheitsrisiken zu erzeugen. Die eigentliche Herausforderung liegt im gesellschaftlichen Bewusstsein, ergänzt Generalleutnant Funke. Krisenbewältigung ist keine rein staatliche Aufgabe, sondern erfordert die Mitwirkung von Unternehmen, Infrastrukturbetreibern und Bevölkerung. Cuxhaven wird damit als mehrdimensionaler Standort sichtbar, an dem wirtschaftliches Wachstum, Energieversorgung, Sicherheit und Infrastruktur eng miteinander verbunden sind. Das Schiffahrtssessen fungiert dabei als Forum strategischer Selbstvergewisserung. Die Stadt positioniert sich nicht nur als Offshore-Zentrum und industrieller Treiber der Energiewende, sondern zugleich als sicherheitsrelevanter Knotenpunkt in einem zunehmend komplexen Gefüge aus Abhängigkeiten, Risiken und Chancen. Die wachsende Bedeutung Cuxhavens ist damit Ausdruck eines strukturellen Wandels, in dem ökonomische Leistungsfähigkeit, infrastrukturelle Stärke und politische Aufmerksamkeit zusammenwirken.

Rhenus Cuxport

Ihr Partner im Automobilumschlag



Rhenus Cuxport ist ein moderner Multipurposehafen mit besonderer Kompetenz im Automobilumschlag sowie in der Windenergie. Um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, wird derzeit umfassend in die Hafeninfrastruktur investiert und die Liegeplätze gezielt erweitert. Damit schafft Rhenus Cuxport die Grundlage, künftig noch leistungsstärkere und maßgeschneiderte Lösungen für die Fahrzeuglogistik sowie für Windenergieprojekte in Deutschland anzubieten. Dank langjähriger Erfahrung in sensiblen Großprojekten und einer hochflexiblen Logistik ist Rhenus Cuxport optimal aufgestellt, um auch anspruchsvollste Projekte erfolgreich umzusetzen.

Hafen. Wirtschaft. Gemeinschaft

Gestalten Sie mit Ihrem Unternehmen als Mitglied in der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven die Möglichkeiten von Morgen.

Werden Sie mit Ihrem Unternehmen Mitglied in der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V.



Tel.: +49 (0) 4721 666406

info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de

port-of-cuxhaven.de

IMPRESSUM:

Der ELBREPORT ist eine Publikation der ELBREKLAME GmbH

Herausgeber: ELBREKLAME Marketing & Kommunikation EMK GmbH

Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe April 2026: Nici de Jong, Holger Grabsch, ELBREKLAME Marketing & Kommunikation EMK GmbH, redaktion@elbreklame.de

Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe April 2026: ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de

Layout, Ausgabe April 2026: ELBREKLAME GmbH, Klaas Mahler

Druck, Ausgabe April 2026: Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH

Anzeigenverwaltung, Ausgabe April 2026: Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH, holger.grabsch@elbreklame.de

Online-Version/E-Paper, Ausgabe April 2026: Markus Grabsch, ELBREKLAME GmbH

Die Online-/E-Paper-Version auf Deutsch und Englisch steht Ihnen kostenlos auf www.elbreklame.de und www.elbreport.de zur Verfügung.

Zum Erhalt der Online-Ausgabe senden Sie Ihre E-Mail an: moin@elbreklame.de.

Für Abmeldungen aus dem E-Mailverteiler nutzen Sie ebenfalls moin@elbreklame.de.

Möchten Sie ein Print-Exemplar anfordern, senden Sie eine E-Mail an: moin@elbreklame.de.

Englische Adaption: ELBREKLAME GmbH

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg.

www.elbreklame.de | www.elbreport.de



BLUE WATER BREB



New LHM 800 is lifting your cargo



Blue Water BREB GmbH
Kapitän-Alexander-Straße 16
27472 Cuxhaven

www.bluewaterbreb.de
info@bw-breb.de

Terminal Cuxhaven
(DOIZ)
An der Baumrönne 1
27472 Cuxhaven

Agency Sassnitz
Hafeneingangsgebäude
Im Fährhafen 20b
18546 Sassnitz/Neu Mukram



Arbeit die nach MEER schmeckt.

MEER Perspektive.
MEER Zukunft.
MEER Wert.

Komm zu uns ins Team.

