

Cuxport hält an Offshore-Kurs fest

Cuxhaven gilt heute als deutsches Offshore-Industriezentrum. Auch für den Terminalbetreiber Cuxport ist die Branche ein wichtiges Geschäftsfeld, für das er seine Anlagen weiter ausbaut. Von *Thomas Wägener*

Die Überlegungen, in Cuxhaven einen Offshore-Standort zu entwickeln, gehen bis in die 2000er-Jahre zurück. Damals gab es den Beschluss, in Deutschland einen Tiefwasserhafen für den Containerumschlag zu errichten. Auch der Elbe-Hafen wäre dafür in Frage gekommen, jedoch ging der Zuschlag an Wilhelmshaven. Gewissermaßen als Ausgleich entschied sich die niedersächsische Landesregierung dafür, die Standorte Cuxhaven und Emden für den Bereich Windenergie zu unterstützen.

»Cuxhaven bietet dafür ideale Voraussetzungen«, sagt Roland Schneider, der bei Cuxport für das Business Development zuständig ist. Schiffe müssten keine Schleusen und Brücken passieren und benötigten für die Revierfahrt eine Fahrzeit von nur rund zwei Stunden. Darüber hinaus gibt es ausreichend Freiflächen zum Lagern der Komponenten, für Schneider ein wesentlicher Faktor. Auch

das tiefe Fahrwasser sei ein großer Vorteil: »Wir bieten eine Wassertiefe von bis zu rund 16 m.«

Die Hauptaktivität von Cuxport ist das Shortsea-Geschäft. Ergänzt wird es durch Aufträge für die Windkraftindustrie. Dafür steht ein Portalkran von Ambau zur Verfügung, der bis zu 500 t heben kann. Darüber hinaus organisiert Cuxport für Offshore-Projekte die passenden Raupenkrane, die extra an den Standort gebracht werden. Man sei mit Offshore-Projekten im Durchschnitt zwischen sechs und neun Monate beschäftigt, abhängig vom Umfang des Projekts sowie von den Witterungsbedingungen.

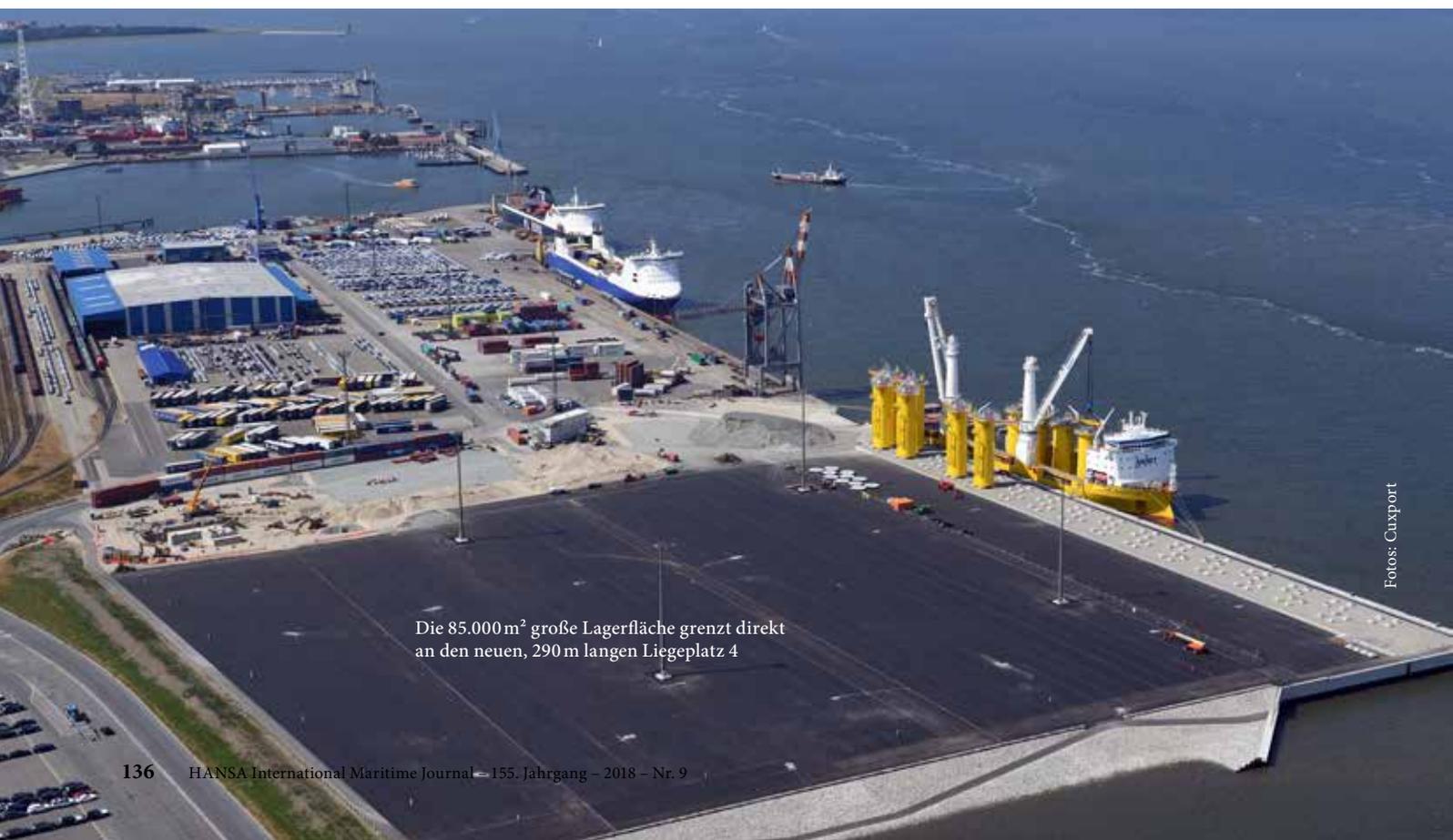
Zusätzliche Aufträge erwartet

Schneider kündigt an, auch künftig auf das RoRo- und Offshore-Geschäft zu setzen: »Wir behalten unseren Kurs bei.« Nicht zuletzt wegen der Ansiedlungen von Unternehmen wie Siemens rechnet

er mit zusätzlichen Aufträgen. Maßgeblich hierfür sei aber die Politik der Bundesregierung. Diese hatte zuletzt die ursprünglich geplanten Ausbaupläne für Offshore-Windenergie reduziert. Die Pläne sind allerdings noch nicht konkretisiert worden, folglich gibt es keine verbindliche Planungssicherheit. Es fehle ein klares Bekenntnis zur Offshore-Branche. Dies sei bedauerlich, denn die Branche habe große Summen investiert. In Emden und Bremerhaven seien Offshore-Betriebe bereits wieder eingestellt worden, erinnert Schneider.

»Falls genügend Offshore-Windenergieparks im offenen Meer installiert werden sind, beginnt der Rückbau«, blickt er voraus. Einen Auftragsengpass fürchtet er somit nicht.

In der Stadt an der Elbmündung werden verschiedene Komponenten für Offshore-Windparks produziert. Siemens stellt Maschinenhäuser her, Ambau fertigt Turmsektionen. Beides wird auf



Die 85.000 m² große Lagerfläche grenzt direkt an den neuen, 290 m langen Liegeplatz 4

Fotos: Cuxport

Schiffe verladen. Gründungsstrukturen wie Monopile Transition Pieces oder Suction Bucket Jackets werden mit Barges oder Schwergutschiffen aus europäischen Produktionsstandorten nach Cuxhaven transportiert und letztlich von Installationsschiffen abgeholt.

Großkomponenten wie Monopiles würden teilweise gar nicht mehr an Land umgeschlagen, sondern blieben auf der Barge und würden per Installationskran der Errichterschiffe direkt an Bord genommen, berichtet Schneider. Dadurch werde an Land ein großer Kran gespart sowie ein Move beim Umschlag. In der Vergangenheit wurden auch Windflügel in Cuxhaven verschifft, aktuell stünden diesbezüglich aber keine Offshore-Projekte an, sagt Schneider. Für ein Projekt sei ein Turntable an der Pier aufgebaut worden, nennt er ein Beispiel für die unterschiedlichen Projektspezifika. Da Kabel mit großen Längen nicht mehr auf einzelnen Kabeltrommeln umschlagbar seien, seien sie von einer Barge in einen klimatisierten Turntable abgespult worden, berichtet er. Dies sei vor allem bei längeren Lagerungen von Kabeln nötig.

Kleinere Offshore-Komponenten kommen per Lkw in Cuxhaven an. Bei den Straßentransporten ist die letzte Meile ein wichtiges Kriterium, also die Strecke zwischen der Autobahn und dem Hafen. Vor zwei Jahren sei ein direkt an die A27 grenzender Kreisverkehr umgebaut worden, daher könnten dort nun auch Lkw verkehren, die große Windflügel transportieren.

Weiterer Liegeplatz für Cuxport

Schneider stellt einen wachsenden Trend fest, Offshore-Komponenten verstärkt auch mit RoRo-Schiffen zu transportieren. Dafür hat Niedersachsen Ports (NPorts) in Cuxhaven eine RoRo-Rampe gebaut, um die schweren Teile auch auf diese Weise zu verschiffen. Dies sei günstiger und sicherer, sagt der Umschlagexperte. Die Rampe wurde auch für das 2016 von Siemens in Dienst gestellte 141 m lange Spezialschiff »Rotra Vente« gefertigt, mit dem Offshore-Maschinenhäuser verschifft werden. Nach Angaben von Siemens kann das Schiff aufgrund der Flexibilität ihres Decksaufbaus auch neun Turmsegmente oder drei bis vier Rotorblattsätze laden. Logistikpartner ist deugro.

Allgemein berichtet Schneider von einer intensiven Unterstützung durch das Land Niedersachsen. Es sei sehr viel Geld in die Infrastruktur investiert wor-



Über die RoRo-Rampe werden Offshore-Komponenten auf die Schiffe verladen

den – nicht ohne Grund, denn das sich entwickelnde Offshore-Cluster wächst weiter:

»Die Ansiedlung von Siemens bringt einen zusätzlichen Impuls, von dem auch wir profitieren«, erläutert Schneider. Auch deshalb baut der Terminalbetreiber aktuell seine Anlagen aus. Es entsteht ein zusätzlicher Liegeplatz, der sogenannte Liegeplatz 4. Dieser hat eine Länge von 290 m, an die eine 85.000 m² große Lagerfläche anschließt. An der Pier gibt es vier Schwergutstreifen mit einer Bodenbelastung von 20 t/m². Schneider sieht darin einen Meilenstein für Cuxhaven, vor allem in Bezug auf die Größe.

Auch andere Unternehmen der Offshore-Industrie siedeln sich neu an beziehungsweise expandieren: Die in der Stahlbearbeitung tätige Firma Nordmark, ein dänischer Zulieferer von Siemens, baut aktuell im nahe gelegenen Lieferantenpark eine Fabrik auf und die Lackierfirma Muehlhan wolle sich ebenfalls in Cuxhaven niederlassen, sagt Schneider.

Das Cluster an der Elbmündung wächst also weiter. Als bekannt wurde, dass sich Siemens in Cuxhaven niederlässt, bezeichnete der ehemalige niedersächsische Minister Olaf Lies Cuxhaven als deutsches Offshore-Industriezentrum. Denn neben der Produktion von Gütern durch Ambau und Siemens, der Verladung an den Terminals von Cuxport, dem Lieferantenpark in dem verschiedene Zulieferer zu finden sind, kommt auch der Ausbildung von in der Branche tätigen Arbeitskräften eine hohe Bedeutung zu. Das Offshore-Safety-Trainingscenter Cuxhaven führt in seinem Trainingszentrum Basic Offshore Safety Induction and Emergency Trainings (BOSIET) mit Höhenrettungstraining sowie das von der Global Wind Organisation (GWO) zertifizierte Basic Safety Training (GWO-BST) für Mitarbeiter im Offshore-Bereich durch. Darüber hinaus soll es künftig auch Zertifizierungen im Fachbereich Seilzugangstechnik für Mitarbeiter geben, die in großen Höhen arbeiten. ■

Abstract: Cuxport stays on its offshore target

Shortsea business is the core activity of terminal operator Cuxport, supplemented by orders from the offshore wind power industry. A cluster for the offshore wind sector has grown in recent years in the city on the Elbe estuary, which means additional orders can be expected. This is another reason why Cuxport is expanding its offshore related facilities. In September, the opening of the new berth number four is planned. When implemented, a 290m long additional quay and an adjacent 85,000m² of storage area complement to the port facilities. In addition to the terminal operator, companies such as Nordmark are expanding as well or are relocating to Cuxhaven like paint shop Muelhahn.

Further information: redaktion@hansa-online.de