

HWG–Newsletter 11/2017

Liebe Leserinnen und Leser,

Seit fünf Jahren bringen wir Ihnen mit diesem Newsletter der HWG die monatlichen Themen und Neuigkeiten des maritimen Kompetenzzentrums Cuxhaven näher. Im Zuge einer Erneuerung unserer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit haben wir uns dazu entschieden, die Frequenz und das Medium für unsere Neuigkeiten umzugestalten.

In Zukunft finden Sie die einzelnen Artikel direkt auf unserer [Webseite](#). Zudem erweitern wir unsere Öffentlichkeitsarbeit um offizielle LinkedIn- und Twitter-Accounts, die voraussichtlich im Januar an den Start gehen. Über diese Entwicklung erhalten Sie rechtzeitig genauere Informationen. Quartalsweise werden wir zudem eine Auswahl der relevanten Neuigkeiten in einem Newsletter zusammengefasst an unsere bestehende Leserschaft versenden.

Wir haben uns als Ziel gesetzt, unsere Themen aktuell und zielgruppengerichtet zu veröffentlichen und hoffen, dass wir Sie – unsere Leserinnen und Leser – so noch aktueller und einfacher erreichen können.

Wir wünschen eine anregende Lektüre!

Ihre Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V.

Glory Amsterdam: Das Havariekommando im Einsatz

Interview mit Hans-Werner Monsees, Leiter des Havariekommandos Cuxhaven



Herr Monsees, wie verlief die Bergung der Glory Amsterdam und was unterschied sie von anderen Bergungen? Spielten weitere Stürme während der Bergung eine Rolle?

Die Voraussetzungen für eine Bergung sind von Einsatz zu Einsatz unterschiedlich. Zu diesen Voraussetzungen zählen u. a. die Wetter- und Seegangsbedingungen, das Seegebiet, die Besatzungsstärke und -qualifikation auf dem Havaristen, der Schiffstyp, die Ladung und

vielen mehr. Nachdem die Glory Amsterdam im Bereich der Fünf-Meter-Tiefenlinie festkam, erarbeiteten die Spezialisten des Havariekommandos und des Bergungsunternehmens einen Plan

zum Freischleppen des Havaristen. In diesem Plan wurden Wetterbedingungen, die Lage des Havaristen an der Sandbank, der Zustand der Schweröltanks und weitere Faktoren in einer Risikoanalyse bewertet. Daraus wurde der Bergungsplan entwickelt und vom Havariekommando freigegeben. Er konnte wie geplant umgesetzt werden. Eine weitere Sturmweatherlage ist während der Bergung nicht aufgetreten.

Naturschützer fordern im Zusammenhang mit der Havarie einen Ausbau der Notschlepperkapazitäten. Wie viele Schlepper gibt es zurzeit?

Im deutschen Notschleppkonzept sind drei Schlepper für die Nordsee und fünf Schlepper für die Ostsee vorgesehen. Im internationalen Vergleich liegt Deutschland mit dieser Ausstattung deutlich an der Spitze. Aber die alleinige Anzahl der Notschlepper ist kein Garant für eine hundertprozentige Sicherheit. Das Havariekommando wird auch den Fall Glory Amsterdam intensiv nachbereiten.

Verzeichnen Sie generell einen ansteigenden Trend solcher Sturm- und wetterbedingten Havarien? Wie oft üben Sie die Bergung in solchen Situationen?

Das Havariekommando hat bisher 71 Einsätze erfolgreich bewältigt und die Wetterbedingungen waren immer unterschiedlich. Ein kleiner Teil dieser Havarien ereignete sich bei Sturmweatherlagen. Das heißt, dass die Gefahr eines Unfalls nicht zwangsläufig an die Wetterbedingungen geknüpft ist.

Notschleppübungen bei Wetterbedingungen von acht bis neun Windstärken und Wellenhöhen von sieben Metern wären sehr risikoreich. Die Gefahren für die Einsatzkräfte, Besatzungen und den Schiffsverkehr sind zu hoch. Im Übrigen stellen Reedereien und Versicherer ihre Schiffe für derart risikoreiche Übungen nicht zur Verfügung. Ziel der Notschleppübungen, die unter normalen Wetterbedingungen stattfinden, ist das Erlangen von seemännischer und nautischer Routine. Die erforderlichen Handgriffe werden so weit verinnerlicht, dass sie im Einsatzfall schnell abrufbar sind. Schlechtwetterbedingungen trainieren wir im Schiffsführungssimulator. Dort können die Schiffsmanöver unter realitätsnahen Bedingungen gefahrlos geübt werden.

Einen Ölunfall gab es an der Deutschen Bucht glücklicherweise schon länger nicht. Wie sind Sie auf solche Unfälle vorbereitet und welche Rolle spielt hier auch die Doppelhülle?

Das Havariekommando kann im Falle einer Ölavarie auf geschulte Einsatzkräfte entlang der gesamten Nord- und Ostseeküste zugreifen. Es gibt in ganz Norddeutschland Depots, in denen Ölbekämpfungsmaterial vorgehalten wird. Darüber hinaus stehen selbstverständlich eine Reihe von Ölbekämpfungsschiffen mit unterschiedlichsten technischen Bekämpfungssystemen zur Verfügung. Die Einsatzkräfte üben mehrmals im Jahr den Ölbekämpfungseinsatz.

Seit 2015 dürfen nur noch Doppelhüllentanker betrieben werden. Seit dem Jahr 2006 ist die Doppelhüllenkonstruktion auch für den Bau von Massengutschiffen vorgeschrieben. Dies geschah mit Blick auf die Havarien der Exxon Valdez (1989) und Erika (1999) aus gutem Grund. Die USA haben nach der Havarie der Exxon Valdez bereits 1990 im Oil Pollution Act Doppelhüllentanker vorgeschrieben. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation führte diesen Standard im Jahr 1992 weltweit ein. Seither müssen die Reedereien diese Vorgaben bei Schiffsneubauten einhalten, da die

Gefahr eines Ölaustrittes aus den Doppelhüllenschiffen im Gegensatz zu ihren Vorgängermodellen geringer ist.

Häfen treffen auf Hinterland

Cuxhaven präsentiert Potenziale in Mitteldeutschland



Mitteldeutschland gewinnt als ein Zentrum der deutschen Automobilindustrie zunehmend an Bedeutung im Hinterland der niedersächsischen Seehäfen, zumal die Anbindungen über Straße, Schiene und Binnenwasserwege schnelle und effiziente Transporte zulassen. Um die attraktiven Möglichkeiten der Seehäfen zur Optimierung internationaler Logistikketten zu präsentieren, waren deshalb Vertreter aus Cuxhaven zu einer Informationsveranstaltung der niedersächsischen Seehäfen nach Leipzig aufgebrochen. Insgesamt waren dort rund 50 Personen aus Logistikwirtschaft und Industrie zusammengekommen. Hierzu hatten Seaports of Niedersachsen, die JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Eurogate und TFG Transfracht gemeinsam mit dem Netzwerk Logistik Leipzig-Halle eingeladen.

„Cuxhaven als Hafenstandort unterhält langjährige Verbindungen zu Premium-Automobilkunden in der Region Leipzig-Halle und nimmt daher sehr gern die Gelegenheit wahr, diese für den persönlichen Austausch vor Ort zu treffen. Der Automobilumschlag, der einen maßgeblichen Anteil des Hafenumschlags in Cuxhaven ausmacht, hat in den vergangenen Jahren ein erfreuliches, stabiles Wachstum erfahren. Die aktuelle Erweiterung der multifunktionalen Liegeplätze und Hafenflächen ermöglicht den weiteren Ausbau und verstärkt darüber hinaus auch Cuxhavens Attraktivität für den Schwerlast- und Projektumschlag“, zog Peter Zint, Vorstandsvorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven ein positives Fazit der Veranstaltung.

Die Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“, organisiert durch die Marketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen, findet mehrmals pro Jahr an verschiedenen Austragungsorten statt. Auch für das nächste Jahr sind weitere Veranstaltungen der Reihe geplant.

Siemens investiert in Cuxhaven und den Umweltschutz

Cuxhaven wird mit Bau von Windturbinen beauftragt und bekommt Landstromanschluss am Liegeplatz 9.3



Gute Nachrichten für den Offshore-Standort Cuxhaven: Der Windkraftanlagen-Hersteller Siemens Gamesa hat vom schwedischen Energiekonzern Vattenfall den Auftrag bekommen, die Maschinenhäuser für 113 Windkraftwerke der neuen Acht-Mega-Watt-Klasse am Standort in Cuxhaven zu bauen. Die Offshore-Anlagen sollen ab 2020 in drei Windparks in der Nord- und Ostsee aufgestellt werden.

„Der Auftrag für den Bau von Turbinen in Milliardenhöhe beflügelt die Offshore-Branche vor Ort und ist ein Zeichen dafür, welch hohen Stellenwert das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven mit Siemens als Anker für die Offshore-Windbranche hat“, freute sich Niedersachsens Umwelt- und Energieminister Olaf Lies über den Großauftrag, durch den Arbeitsplätze über Jahre hinaus gesichert werden. Insgesamt beläuft sich der Auftrag auf etwa 1,7 Milliarden Euro.

Des Weiteren wird die Infrastruktur der niedersächsischen Häfen kurz nach der Fertigstellung des Liegeplatzes 9.3 um einen Landstromanschluss erweitert. Der regionale Netzbetreiber EWE Netz GmbH beauftragte die Siemens AG, das Projekt bis März kommenden Jahres umzusetzen. Das HWG-Mitglied Niedersachsen Ports (NPorts) wird Eigentümer der Anlage sein. Damit ist Cuxhaven neben Lübeck und Hamburg der dritte deutsche Seehafen, der eine Landstromversorgung für Seeschiffe bereitstellen wird.

Die geplante Anlage wird eine Leistung von maximal 630 Kilowatt besitzen, aus einer Station mit zwei Transformatoren und einem Konverter bestehen, der den Wechselstrom aus dem öffentlichen Netz (400V/50Hz) in Schiffstrom (440V/60Hz) umwandelt. Des Weiteren wird die Anlage über eine Übergabestation verfügen, die mit Hilfe eines Rollensystems Stromkabel sicher auf das Schiff führt. Die Landstromanlage ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, denn mit der Versorgung der Schiffe aus dem öffentlichen Netz wird keine bordeigene Energieerzeugung mit Diesel oder Schweröl mehr benötigt.

Campus for Ocean and Offshore Learning der FH Kiel gastiert in Cuxhaven

HWG präsentiert die örtlichen Kompetenzen des Hafens



Vom 13. bis 15. November 2017 war der Campus for Ocean and Offshore Learning (COOL) der Fachhochschule Kiel zum ersten Mal in Cuxhaven zu Gast. Der Schwerpunkt der sechsten Veranstaltung mit über 100 Studierenden der FH Kiel, Hochschule Flensburg, TUHH und TU Berlin war eine Offshore-Konferenz am 14. November in den Hapag-Hallen direkt am Hafen. Hier hörten die Studierenden Fachvorträge von internationalen Vertretern der Offshore-Wirtschaft. Sie berichteten über ihre Tätigkeitsbereiche sowie

aktuelle Entwicklungen der Offshore-Windenergie. Zudem konnten sich die Zuhörer intensiv mit den Referenten austauschen.

Als Teil des Programms präsentierten sich auch zahlreiche Offshore-Firmen aus Cuxhaven und Bremerhaven, darunter Siemens Gamesa, AMBAU, das Offshore Safety Trainingscenter Cuxhaven, die Lotsenschiffstation, Senvion, der Gondel- und Rotorblattprüfstand von IWES Fraunhofer und der Windkanal bei Wind Guard. Hans-Peter Zint stellte als Vorstandsvorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven den Offshore-Hafen mitsamt seiner vielseitigen Kompetenzen und Kapazitäten vor: „Cuxhaven hat sich über Jahrzehnte vom reinen Fischereihafen über einen Fährhafen zum Umschlagsort für eine Vielzahl von Gütern entwickelt. Die Stärke des Hafenstandorts ist es, die Spezialisierung auf schwere Güter übergreifend zu nutzen – sowohl für das wachsende Offshore-Geschäft als auch für rollende Güter und Projektladungen aus weiteren Branchen. Darüber hinaus hat die Ansiedlung von Unternehmen rund um die Offshore-Branche dazu geführt, dass sich Cuxhaven international als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum und wahrer Offshore-Allrounder einen Namen gemacht hat.“

Peter Quell, Professor am Studiengang für Offshore Anlagentechnik an der FH Kiel und Mitorganisator von COOL, fasste zusammen: „Cuxhaven bietet aufgrund seiner geographischen Lage ideale Bedingungen für die Offshore-Branche, nicht nur als Produktionsstandort und für die Verschiffung von großen Windenergieanlagen, sondern auch für die komplette Logistik der Errichtung, Wartung und den Service der Windenergieanlagen auf hoher See. Von diesen Erfahrungen haben die Studierenden hautnah profitiert.“

Die FH Kiel veranstaltet den Außen-Campus COOL jährlich bereits seit 2012. Bisher fand dieser auf Helgoland statt.

Zukunftsthemen: Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Hafenvirtschaft

Niedersachsen Ports veranstaltet 3. Energie-Effizienz Netzwerktreffen in Brake



Zusammen mit ihren Partnern der Metropolregion Nordwest, bremenports und BLG Logistics veranstaltete Niedersachsen Ports am 22. November 2017 die ganztägige Veranstaltung „Digitalisierung in der Hafenvirtschaft – Intelligente und energieeffiziente Häfen der Zukunft“ in Brake. Vorgestellt wurden Projekte aus dem maritimen Wirtschaftsbereich, die sich u. a. mit Effizienz- und Qualitätssteigerungen von logistischen Prozessen, der intelligenten Energienutzung sowie der Vernetzung zum

Informations- und Datenaustausch befassen. Darüber hinaus konnten sich die Teilnehmer einen Überblick über Förderungsmöglichkeiten für Innovationsprojekte verschaffen.

„Die Leitthemen Digitalisierung und Nachhaltigkeit sind in der maritimen Wirtschaft von wachsender Bedeutung. Für die Vielzahl der Fragestellungen werden wir heute keine großen Antworten liefern, allerdings können wir uns auf fassbare und machbare Inhalte konzentrieren. Wir können an vermeintlich kleinen Lösungen arbeiten und wachsen und so die großen Zukunftsthemen in eine sinnvolle Verbindung bringen“, erklärte Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Entwickelt haben sich die Netzwerktreffen aus einem gemeinsamen Kooperationsprojekt der Partner. In einer Pilotstudie werden die Leuchtkraft, Leistungsstärke und Langlebigkeit verschiedener Leuchtmittel miteinander verglichen. Niedersachsen Ports testet im Hafen Brake drei Hochlampen in einer Versuchsreihe. Eine davon ist mit Natriumdampf, die zweite mit LED-Leuchtmitteln und die dritte mit LEP ausgestattet.

53° 52' N 09° 42' E



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

Impressum

Ausgabe 11 / 2017 vom 12.12.2017

Redaktion: Gwendolyn Dünner, Janin Detjen, Jeanette Laue, Stefan Hensel – Medienbüro am Reichstag GmbH
Copyright der Bilder: Havariekommando Cuxhaven, Oliver Fuhljahn/Cuxport GmbH, NPorts/Andreas Burmann, fhkielcool.de, NPorts

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

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

E-Mail: info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de

Vorsitzender: Hans-Peter Zint

Registergericht: Amtsgericht Cuxhaven - Registernummer: VR 496