THB
TÄGLICHER HAFENBERICHT

Freitag, 06. September 2024
C 6612
77. Jahrgang
№ 11

SONDERBEILAGE

Niedersächsische Häfen

NPORTS Hohe Investitionen in Ausbau und Unterhalt für Stabilität und Verbindlichkeit ■ SEITE 2

ÜBERBLICK Viele Häfen, alle Möglichkeiten – das tut sich alles an den Kaikanten ■ SEITE 3

INTERVIEW Andreas Bullwinkel über aktuelle Zahlen und den Wandel zu Energiehäfen ■ SEITE 8

Schwerlastumschlag in Serie: Die im Bau befindlichen und noch geplanten Offshore-Windparks sind auf eine verlässliche Supply Chain angewiesen.

Foto: W. Scheer

Industrie braucht Partner an der Küste

32. Niedersächsischer Hafentag in Nordenham – Energiewende und Infrastrukturausbau als große Zukunftsaufgaben

Viel ist passiert in den niedersächsischen Häfen und in der norddeutschen maritimen Wirtschaft als Ganzes zwischen der Durchführung des Niedersächsischen Hafentags 2023 in Stade und dem nunmehr zum 32. Mal in Folge stattfindenden Branchengroßevent in Nordenham. Nehmen wir das große nationale Zukunftsprojekt „maritime Energiewende“. Sie nimmt weiter Fahrt auf. Neue Spezialterminals für den Umschlag der alternativen Energieträger an Nord- und Ostsee sind entstanden beziehungsweise nehmen zügig Gestalt an. Es ist eine gute und bewährte Tradition bei diesem Hafentag, dass die Veranstaltung alljährlich an einem anderen Standort im Küstenbundesland Niedersachsen ausgerichtet wird und dabei Macher und Entscheider aus der maritimen Community zusammenführt. Es geht um den Austausch, gerne auch im ganz persönlichen Direktgespräch, es geht um die Vermittlung des ganz großen maritimen Lagebildes, das durch die verschiedenen hochkarätigen Referenten gezeichnet, erläutert und auch pointiert wird, es geht um einen Einblick in die Abläufe eines anderen Hafens. Man tritt also die Heimreise nach einem solchen Hafentag stets mit vielen neuen Erkenntnissen, persönlichen Eindrücken und auch Kontakten an. Mit der bereits vor mehr als zwölf Monaten erfolgten Festlegung auf Nordenham als dem Austragungsort für den 32. Niedersächsischen Hafentag rückt in diesem Jahr ein Hafen in den Fokus, der einen bedeutenden, im besten Wortsinne gewichtigen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der nationalen maritimen Energiewende leistet. Ihre „Leistungsmotoren“ sind die großen Offshore-Windparks vor der Haustür. Das Motto lautet: groß, größer, noch größer. Dafür steht im Seehafen Nordenham ein Produktions- und Umschlagzentrum bereit, das in dieser Form einzigartig ist in Deutschland. So, wie auch die „Energiewende“ ohne Beispiel ist. ■ *EHA*

ANZEIGE

Energiewende erfordert hohe Investitionen

Niedersachsen Ports investiert in Ausbau und Unterhalt – Erfolgreiche Flächenvermarktung – Blick auf Hafenbahnen

Der öffentliche Hafenbetreiber Niedersachsen Ports, kurz NPorts, macht seine Seehäfen fit für die Zukunft. Allein im laufenden Jahr investiert die Hafengesellschaft rund 92 Millionen Euro in die Standorte.

Die Themen Transformation, Energiewende und Versorgungssicherheit setzen die Schwerpunkte für die Entwicklung der Häfen. Liegeplätze für den Ausbau der Offshore-Windenergie, neue Umschlagsmöglichkeiten für Wasserstoffderivate sowie LNG bestimmen den Arbeitsplan von NPorts. Rund 92 Millionen Euro sollen 2024 investiert werden, für die laufende Instandhaltung der Hafenanlagen sind zusätzlich rund 53 Millionen Euro angesetzt.

„Mit den globalen Entwicklungen der letzten Jahre sind die Erwartungen an die Häfen für alle sichtbar geworden. Sie sind deutlich gewachsen. Deshalb gestalten wir Transformationsprozesse, um Stabilität und Verbindlichkeit zu schaffen“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports. „Wir tragen mit aller Kraft dazu bei, mit unseren leistungsstarken Häfen den wirtschaftlichen Wandel sowie die Energiewende zu unterstützen. Die beiden Anleger für verflüssigte Gase in Wilhelmshaven und Stade zeigen dies eindrucksvoll“, so Banik weiter.

Die Hafengesellschaft analysiert dazu regelmäßig die Potenziale jedes Standortes und leitet daraus Maßnahmen ab. Untersucht werden beispielsweise die Verkehrsanbindung, Umschlagsentwicklungen und Kundenprofile bis hin zu nationalen und globalen Wirtschaftstrends. Dazu entwickelt NPorts für seine Standorte sogenannte Perspektivpapiere.

„Die solide Vorbereitung der Hafeninfrastruktur wird auch zukünftig den Pfad von NPorts bestimmen. Die niedersächsischen Häfen stehen für Beständigkeit und Zuverlässigkeit, indem sie über Umschlag insbesondere von Nahrungsmitteln und Energieprodukten die Versorgung sichern und die Energiewende mitgestalten. Für den Wechsel von fossilen zu erneuerbaren Energien sind und werden die Hafenanlagen vorbereitet und schaffen nahtlos den Übergang“, sagt Banik. So könnten an den Flüssiggas-Terminals in Stade und Wilhelmshaven neben LNG künftig auch Wasserstoffderivate oder sogenannte „grüne Moleküle“ angenommen werden.

Im Jahr 2023 hat NPorts nach eignen Angaben rund 72 Hektar Fläche an Kunden vermarktet, davon rund 45 Hektar an Neukunden. Hier hebt NPorts besonders die Ansiedlung der Lithium-Raffinerie Livista in Emden und die Ansiedlung der Wasserstoffproduktionsfirma Lhyfe im Hafen Brake hervor. Weitere Ansiedlungserfolge habe es in Wilhelmshaven gegeben: Rund 24 Hektar Fläche seien zum großen Teil an bereits ansässige Kunden vermittelt worden.

In diesem Jahr sollen rund 10,3 Millionen Euro für die Modernisierung der Hafenbahnen in den jeweiligen Häfen aufgewendet werden, kündigt Banik an, denn: „Diese Ausgabe stützt den reibungslosen Ablauf der Güterverkehre aus dem und in das Hinterland.“ ■ *bo*

Foto: JadeWeserPort-Marketing

Ansiedlungserfolge in Wilhelmshaven: Rund 24 Hektar Fläche wurden hier zum großen Teil an bereits ansässige Kunden vermittelt

Foto: NPorts

„Wir tragen mit aller Kraft dazu bei, mit unseren leistungsstarken Häfen den wirtschaftlichen Wandel sowie die Energiewende zu unterstützen“

Holger Banik
Geschäftsführer
Niedersachsen Ports

ANZEIGE

Viele Häfen, alle Möglichkeiten

Was tut sich an den Kaikanten? Beispiele ausgewählter Projekte und Pläne aus den Hafenstandorten – Energiethemen im Fokus

Fotos: NPorts, Seaports of Niedersachsen, Martin Elsen, jeweilige Unternehmen

Sonne über Brake: Die neue Photovoltaikanlage auf den Dächern von J. Müller produziert über 30 Prozent des vom Unternehmen benötigten Stroms

BRAKE: Ein Drittel des Stroms wird selbst produziert

Die Unternehmensgruppe J. Müller in Brake feierte vor wenigen Monaten die offizielle Einweihung ihrer Photovoltaikanlage.

Sie umfasst insgesamt zehn Hallendächer mit einer Gesamtfläche von 62.100 Quadratmetern und einer PV-Leistung von 12,8 Megawatt Peak. Der Solarertrag beträgt 959 Kilowattstunden und soll jährlich den Ausstoß von 5.804.000 Kilogramm CO_2-Emissionen vermeiden. Die erzeugte Energie könnte etwa 3400 Haushalte im Jahr mit Strom versorgen, teilt J. Müller mit.

Die Einweihung fand in Anwesenheit hochrangiger Gäste und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft statt. Unter ihnen war auch der niedersächsische Energieminister Christian Meyer, der die hohe Bedeutung dieses Projekts für Klima und Umwelt und die Bemühungen zur Transformation des Seehafens Brake zu einem „Grünen Hafen“ betonte.

Nach Angaben von Jan Müller, Vorstandsvorsitzender der J. Müller AG, und Cedric Witten, Bereichsleiter Technik/IT, sei die Photovoltaikanlage die größte in den Niedersächsischen Häfen: „Wir produzieren jetzt mehr als 30 Prozent unseres benötigten Stromes selbst.“

CUXHAVEN: Wandel zum Zentrum der Energiewende

Niedersachsen gilt als ein Vorreiter für die Energiewende in Deutschland. Dabei sieht sich das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) in Cuxhaven als ein elementarer Baustein. Der Hafen unmittelbar an der Nordsee und

Fortsetzung auf Seite 4 ▶

ANZEIGE

YOUR VESSEL – OUR SERVICES

JADE-DIENST OFFSHORE STEEL CONSTRUCTION ENGINE REPAIR

IHR MARITIMER UNIVERSALDIENSTLEISTER FÜR ...

... Umschlagsleistungen jeglicher Art | Festmacherei | Versorgungen von Seeschiffen | Schwimmkran Dienstleistungen | Pontons und Arbeitsboote | Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren | MARPOL Services | Maritimer technischer Support | Bereederung von Spezialschiffen | Stahlbau | Zolldeklaration | Servicedienstleistungen Offshore ...

profis-in-design

Zertifiziertes Unternehmen nach DIN EN ISO 9001 DNV-GL

Schleusenstraße 22 A | D-26382 Wilhelmshaven | Tel. +49 (0)4421 1545-0 | info@jade-dienst.de | www.jade-dienst.de

▶ Fortsetzung von Seite 3

Elbe beflügele die Offshore-Branche und sei zudem der wirtschaftliche Motor der Stadt Cuxhaven. Neben dem Offshore-Bereich gehören auch die Segmente Umschlag, Fischwirtschaft, Forschung und Wissenschaft sowie Biotechnologie und Tourismus zu den „Big Playern“ in Deutschland und Europa.

Ein Meilenstein in dieser Entwicklung ist die jüngst gesicherte Finanzierung für die dringend benötigten Liegeplätze 5 bis 7 an der Kaikante. Diese Erweiterung des DOIZ wird mit rund 300 Millionen Euro realisiert, die Fertigstellung ist bis 2028 geplant. Die neuen Liegeplätze seien ein entscheidender Schritt, um den Ausbau der Offshore-Windindustrie zu unterstützen und Cuxhaven als bedeutenden Industriestandort zu stärken, heißt es aus Cuxhaven.

EMDEN: Standortvorteil in Richtung Offshore-Windparks

Auch Emden als Offshore-Hub sieht in seinem Hafen eine wichtige Drehscheibe für die Energiewende. Das gelte sowohl für den Seehafen an sich als auch für den „Aviation Park North Sea“ auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes im Norden der Seehafenstadt. Nicht nur aufgrund seiner Lage zu den Offshore-Windparks habe Emden einen großen Standortvorteil als „Operation & Maintenance Port“ (O & M): Schon heute transportieren Crew Transfer Vessels (CTV) und Service Operation Vessels (SOV) täglich Servicetechniker und Ersatzteile zu den Windparks in der Nordsee. Vom „Aviation Park North Sea“ brauchen die Hubschrauber durchschnittlich nur 60 Minuten, um Personal und Material zu den Anlagen auf hoher See zu transportieren. Vor dem Hintergrund der Energiewende-Pläne der Bundesregierung will Emden weiter an Attraktivität für den Service per Schiff als auch per Helikopter zulegen. Zunehmend an Bedeutung gewinnen möchte der Hafen künftig aber auch als „Marshalling Port“, also als Basishafen für die Lagerung und Aufbereitung von Komponenten für Offshore-Windparks. Dafür seien aber umfangreiche Investitionen in die Hafeninfrastruktur erforderlich.

Für rund 300 Millionen Euro entstehen derzeit in Cuxhaven die neuen, dringend für das Offshore-Geschäft benötigten Liegeplätze 5 bis 7

Am Jet-Arm des Arbeitsschiffes „Krabbe“ befinden sich Düsen, die die im Hafenbecken schwebenden Schlickelemente mit permanentem Wasserdruck aufwirbeln, so dass sich diese nicht am Grund absetzen können

LEER: Erfolgsmodell im Kampf gegen den Schlick

Eben noch durch die Seeschleuse rein, doch schon kurz darauf per Pumpensystem direkt wieder raus: Die Rede ist vom unliebsamen Emsschlick, der tagtäglich bei Schleusungen von der Ems in den Industrie- und Handelshafen in Leer gelangt. Damit dieser weder den Seeschiffen, die in Leer Güter umschlagen, noch den großen Tanker- oder Spezialschiff-Neubauten der Ferus-Smit-Werft Schwierigkeiten bereiten und die Wassertiefe der Fahrrinne beeinträchtigen kann, gehen die Stadtwerke seit Jahren einen ungewöhnlichen, aber effizienten Weg: Mit dem Betrieb des sogenannten Fluid-Bypass-Systems sorgt die Abteilung Hafenbetrieb tagtäglich dafür, dass bis zu 300 Tonnen Sedimente wieder herausbefördert werden, noch bevor sie für Probleme sorgen können. Dank des von den Stadtwerken kontinuierlich weiterentwickelten Systems kann die Fahrrinne mehr oder weniger durchgehend und verlässlich bei der erforderlichen Tiefe gehalten werden. Dadurch sind die Stadtwerke zumindest nicht mehr auf regelmäßige, mehrere Millionen Euro teure Schlick-Baggerungen angewiesen. Die zentrale Rolle der Erfindung spielt eine Fluid-Pumpe, die sich in 8,50 Meter Tiefe in einem trichterförmigen Absatzbecken am Hafengrund befindet. Damit auch wirklich alle Sedimente, die sich nach und nach im Einfahrtsbereich des Industriehafens verteilen, das Ziel - den tiefgelegenen Trichter - finden, kommt das SWL-Arbeitsschiff „Krabbe“ ins Spiel. Dieses verfügt im Heck über eine spezielle Dü-

Fortsetzung auf Seite 5 ▶

ANZEIGE

Havarien in der Schifffahrt: Wer den Schaden hat ...
Aktuelle Situation / Bergung / Vermeidung / Zukunftsvision
19. September 2024, Jade Hochschule, Elsfleth

GreenShipping Niedersachsen · maritimes cluster norddeutschland · MARIKO · JADE HOCHSCHULE · HOCHSCHULE EMDEN·LEER · Fraunhofer IWES · DLR Institut für Systems Engineering für zukünftige Mobilität

▶ Fortsetzung von Seite 4

sen-Vorrichtung, die sich an einem steuerbaren Jet-Arm befindet. Dieser lässt sich herabsenken. Unter Wasser wirbeln die Düsen dann den Schlick mit permanentem Wasserdruck auf. So wird vermieden, dass sich dieser an anderen Stellen im Hafen ablagert. Das Arbeitsschiff treibt den Schlick durch den Druck und den Jet-Arm dorthin, wo er hinsoll. Für die Stadtwerke in Leer hat sich das Fluid-Bypass-System als Erfolgsmodell im Kampf gegen den Schlick bewährt.

PAPENBURG: Ein Leuchtturmprojekt für Niedersachsen

Papenburg, eine Stadt mit einer reichen maritimen Geschichte, hat mit der Erweiterung des Hafens Nord einen bedeutenden Schritt in die Zukunft gesetzt. Das Projekt „Value Port Papenburg“ steht beispielhaft für moderne Infrastrukturentwicklung und innovative Hafenwirtschaft und wird im Rahmen des Hafentages Niedersachsen vorgestellt. Hier wird beispielsweise das Unternehmen Butterweck ein Werk zur Produktion von biobasierten Holzstoffen sowie von Torfersatz- und Rindenprodukten errichten.

Der neue Anleger in Stade ist mit Blick auf die Zukunft geplant und entwickelt worden. Sobald wie möglich sollen hier auch „grüne Moleküle“ wie Wasserstoff und Ammoniak umgeschlagen werden können

Der bestehende Hafen Nord wurde in nordwestlicher Richtung um etwa 9500 Quadratmeter erweitert und auf eine Tiefe von 6 Metern ausgebaut. Diese Erweiterung war notwendig, da das ursprüngliche Wendebecken im Jahr 2007 aufgrund fehlender Grundstücksflächen nicht vollständig fertiggestellt werden konnte. Jetzt, mehr als ein Jahrzehnt später, konnte diese bedeutende Vergrößerung erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Erweiterung des Nordhafens in Papenburg wurde durch eine maßgebliche Förderung des Landes Niedersachsen sowie die Mitfinanzierung durch den Landkreis Emsland realisiert.

Der modernisierte Hafen Nord soll nicht nur die Effizienz der Hafenabläufe verbessern, sondern auch die Attraktivität Papenburgs als Standort für Logistik und maritime Wirtschaft erhöhen

STADE: Ein neuer Hafen für die Energiewende

Die Hafengesellschaft NPorts hat hier im Dezember 2023 nach weniger als einem Jahr Bauzeit einen völlig neuen, funktionstüchtigen Hafen errichtet und an die Nutzer übergeben. Zunächst wird hier eine FSRU (Floating Storage and Regasification Unit), also eine schwimmende Regasifizierungsanlage, fest stationiert. Über diese Anlage sollen jährlich fünf Milliarden Kubikmeter Erdgas in das Fernleitungsnetz eingespeist werden. Zusammen mit dem LNG-Terminal in Wilhelmshaven wird die gesamte Import-Kapazität der NPorts-Häfen

Fortsetzung auf Seite 6 ▶

ANZEIGE

▶ Fortsetzung von Seite 5

dann bei zehn Milliarden Kubikmetern Erdgas pro Jahr liegen.

Zusätzlich wird derzeit das landgestützte Terminal der HEH (Hanseatic Energy Hub) entwickelt und soll nach seiner Fertigstellung einen Umschlag von 13,3 Milliarden Kubikmetern LNG-Gas ermöglichen. Der offizielle Spatenstich erfolgte am 1. Juli dieses Jahres. Über den Anleger für verflüssigte Gase (AVG Stade) soll das Flüssiggas künftig direkt an Land regasifiziert werden - die FSRU wird künftig nicht mehr benötigt.

Nach Fertigstellung des landgestützten LNG-Terminals in Stade werden die geschaffenen Import-Kapazitäten zusammen mit dem Terminal in Wilhelmshaven ab 2027 bei 18 Milliarden Kubikmetern Erdgas pro Jahr liegen. Dadurch könnten laut NPorts die Niedersächsischen Häfen künftig rund 20 Prozent des deutschen Gasbedarfs decken.

Der Containerterminal in Wilhelmshaven ist die wichtigste und größte Umschlaganlage an der Jade

WILHELMSHAVEN:
Ausbau für Offshore-Ziele erforderlich

Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V. wendet sich anlässlich des Hafentags erneut mit einem eindringlichen Appell an die zuständigen Ministerien in Hannover und Berlin, um deutlich zu machen, dass zum Erreichen der selbst gesteckten Energieziele im Offshore-Bereich dringend mehr Hafeninfrastruktur erforderlich ist.

Für die besonderen Anforderungen von Errichter- und Basishäfen für Offshore-Windkraftanlagen beständen an der deutschen Nordseeküste nur wenige Erweiterungsmöglichkeiten - eine davon liege in Wilhelmshaven, so die Organisation. Die zweite Baustufe des JadeWeserPorts (JWP) könne so hergestellt werden, dass damit gleich mehrere Hafenfunktionen erfüllt werden könnten.

Für einen entsprechenden Basishafen, der beispielsweise am JWP II entstehen könnte, seien mindestens zwei Liegeplätze mit einer Gesamtlänge von 500 Metern, einer Wassertiefe von 10,5 Metern und eine Belastbarkeit in Teilbereichen zwischen 40 und 80 Tonnen pro Quadratmeter auf 20 Hektar Hafenfläche erforderlich.

Unterdessen hat sich die Eröffnung der Niederlassung des Automobillogistikers Mosolf in Wilhelmshaven vor vier Jahren „als Erfolgsfaktor in der Entwicklung unserer Hafenstrategie bestätigt“, berichtet Steffen Klatte, Geschäftsführer von Mosolf Port Logistics & Services. Als zentraler Automobilumschlaghafen biete Wilhelmshaven die Möglichkeit, nicht nur im JadeWeserPort am Containerterminal Fahrzeuge umzuschlagen, sondern auch im Inneren Hafen. Dies erlaube Mosolf, sowohl RoRo- als auch Containerschiffe zu löschen und so auf die steigende Nachfrage der Automobilhersteller sowie die begrenzten Schiffskapazitäten für Fahrzeugtransporte zu reagieren, so Klatte.

Kürzlich hat P3 Deutschland, Eigentümer und Entwickler von europäischen Logistikimmobilien, die erste von drei Hallen im Güterverkehrszentrum des JadeWeserPort fertiggestellt. „Diese neu errichtete Logistikfläche eignet sich besonders für Unternehmen, die Teil der internationalen Lieferkette sind. Mit ihrer strategischen Lage in unmittelbarer Nähe zum einzigen Tiefwasserhafen Deutschlands und hervorragender Anbindung an das europäische Straßen- und Schienennetz bietet sie einen unschätzbaren Standortvorteil“, wirbt Sönke Kewitz, Geschäftsführer von P3 Deutschland. Zwei weitere Hallen werden Schritt für Schritt errichtet.

Eurogate hat jüngst mehr als 100 Millionen Euro in den Ausbau seines Terminals in Wilhelmshaven investiert. Mit neuen Containerbrücken soll die Geschwindigkeit der Abfertigung signifikant steigen. Das Unternehmen rüstet sich damit zudem für eine zunehmende Automatisierung der Anlage. Bei den Brücken des Herstellers Liebherr handelt es sich um die ersten dieser Art auf einem deutschen Containerterminal. Die Be- und Entladung eines Containerschiffes erfolgt von einem Brückenfahrer, der an einem Fernsteuerstand im Verwaltungsgebäude sitzt und nicht mehr in der Brücke selbst. Bei idealen Bedingungen sind mehr als 45 Containerbewegungen pro Stunde möglich, sagt Eurogate. Aktuell liege der Durchschnitt bei etwa 23 Moves pro Stunde. Zudem hat Eurogate die bestehenden acht Containerbrücken um elf Meter erhöht, um auch mit ihnen Großschiffe bedienen zu können. ■ *bo*

ANZEIGE

Niedersachsens Industrie ruft nach besseren Rahmenbedingungen

Hohe Energiekosten, fehlendes Personal und mangelnde Infrastruktur – Arbeitgeberverband Niedersachsenmetall stellt Studie vor

Foto: Meyer Werft

Aushängeschild Meyer Werft in Papenburg: Bund und Land wollen sich mit einem Milliardenpaket an der Werft beteiligen. Voraussichtlich rund 80 Prozent der Anteile an dem angeschlagenen Unternehmen werden der Bund und das Land Niedersachsen übernehmen – für 400 Millionen Euro, wie Wirtschaftsminister Olaf Lies ankündigte: „Es ist von entscheidender volkswirtschaftlicher Bedeutung, unsere industriellen Kerneinheiten zu schützen und zu fördern“

Einer Studie des Forschungsinstituts IW Consult zufolge droht der Industriestandort Niedersachsen den Anschluss zu verpassen. „Unternehmen orientieren sich stärker mit ihren Investitionen auf ausländische Märkte“, sagte der Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW), Michael Hüther.

Niedersachsen sei zurückgefallen. Aufgrund vieler Krisen seien Investitionen in den inländischen Standort eingebrochen, kritisierte der Arbeitgeberverband Niedersachsenmetall, der die Studie in Auftrag gegeben hatte. Wenn hierzulande investiert werde, dann selten in Kapazitätserweiterungen.

Was Investitionen in Niedersachsen im Weg steht: Laut einer Umfrage unter 263 niedersächsischen Industrieunternehmen sind für 65 Prozent hohe Lohnkosten das größte Hemmnis, gefolgt von der hohen Abgaben- und Steuerlast (58 Prozent) sowie dem Arbeits- und Fachkräftemangel (53 Prozent). Vorteile für Investitionen im Ausland sind für 81 Prozent der Befragten die geringeren Energiekosten und das bessere makroökonomische Umfeld, 79 Prozent sehen einen Vorteil in der geringeren Abgaben- und Steuerlast.

65

Prozent der befragten Industrieunternehmen führen hohe Lohnkosten als größtes Hemmnis an

81

Prozent nennen als Vorteil für Auslandsinvestitionen die dortigen niedrigeren Energiekosten

263

heimische Industrieunternehmen wurden für die Studie zu ihrer Situation befragt

„Es muss das Ziel sein, wieder günstige Standortbedingungen in Niedersachsen und Deutschland zu schaffen“, forderte der Hauptgeschäftsführer von Niedersachsenmetall, Volker Schmidt. Bei den Steuern und Abgaben solle etwa der Solidaritätszuschlag für Unternehmen abgeschafft werden. Wettbewerbsfähige Energiekosten seien insbesondere für große Stromabnehmer nicht in Sicht – hier sollten Entlastungspakete verstetigt werden. „Die Arbeitskosten in Niedersachsen sind traditionell hoch und müssen durch andere Wettbewerbsvorteile kompensiert werden“, hob der Verband hervor.

Die deutsche und auch die niedersächsische Wirtschaft verharrten gegenwärtig in einer schwierigen wirtschaftlichen Phase, erklärte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) dazu auf Anfrage. „Wir müssen für Bedingungen sorgen, dass bei uns investiert und produziert wird.“ Denn, ob grüner Stahl, Wärmepumpe, Auto, Wasserstoff oder Immobilie – „wenn hier die Märkte nicht wieder in Gang kommen und nicht wieder konsumiert wird, werden wir das alles nicht in den Griff bekommen.“ Konsum führe zu mehr Produktion und zu neuen Investitionen. Ein Hebel müsse sein, für niedrigere Energiepreise zu sorgen.

Rückblick: Schon vor acht Jahren hatte eine IW-Studie den Industriestandort Niedersachsen unter die Lupe genommen. Das damalige Ergebnis: Niedersachsens Industrie hat von 1996 bis 2016 rund doppelt so viel Geld ins Ausland gesteckt wie in den Erhalt der Fabriken daheim.

Zum Hintergrund: Im Auftrag von Niedersachsenmetall hat IW Consult, eine Tochter des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln, die nach eigenen Angaben repräsentative Studie „Wirtschaft in Niedersachsen“ erstellt. Dazu hat das IW eine umfassende Analyse des Industriestandorts Niedersachsens vorgenommen und 263 heimische Industrieunternehmen zu ihrer wirtschaftlichen Situation und zu Themen wie Wettbewerbsfähigkeit, Investitionsklima und Zukunftsperspektiven befragt. ■ *Ini/bo*

„Hafenausbau ist nationale Aufgabe“

Interview mit Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketing-Gesellschaft Seaports of Niedersachsen

THB Herr Bullwinkel, Ihr Weg hat Sie von Seaports of Niedersachsen zum Jade-Weser-Port und gut zehn Jahre später zurück zu Seaports geführt. Was hat sich in diesem Jahrzehnt aus Ihrer ganz persönlichen Sicht gravierend im Geschäft der Niedersächsischen Seehäfen geändert?

Andreas Bullwinkel Zunächst lässt sich festhalten, dass es mittlerweile eine wirklich sehr gute, offene Zusammenarbeit zwischen den Hafenmarketing-Gesellschaften der Küstenländer gibt. Wir hoffen, dass sich die Marke „German Ports“ hierdurch weiter etablieren kann und wir mit unseren Botschaften in der Bundespolitik durchdringen können. Die Kommunikation nach außen hat sich deutlich verändert, das geht heute viel schneller über die einschlägig bekannten Social-Media-Kanäle. Damit verbunden ist eine viel engere Kommunikation von uns als Seaports zu den Hafenbetrieben, da viel schneller Informationen ausgetauscht werden müssen, um aktuell zu bleiben. Und das, ohne dass wir in Konkurrenz zu den eigenen Social-Media-Aktivitäten der Hafenbetriebe geraten.

Foto: Seaports of Niedersachsen

Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketing-Gesellschaft Seaports of Niedersachsen

Apropos Häfen und Betriebe – was hat sich hier verändert?

In den Häfen selbst hat sich enorm viel verändert: Hafenanlagen wurden ausgebaut, Infra- und Suprastrukturen modernisiert und auf neue ökologische und ökonomische Anforderungen getrimmt. Ich habe den Eindruck, dass die Verbindungen von den Hafenunternehmen zu ihren Kunden immer enger werden und sie Teil eines Gesamtsystems für die Kunden werden.

Voraussichtlich zu Beginn des neuen Jahres endet Ihre Interimstätigkeit, was

WECHSEL IN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Bullwinkel kehrte zu Beginn des Jahres als neuer Interims-Geschäftsführer der Marketingorganisation Seaports of Niedersachsen GmbH an eine vertraute Wirkungsstätte zurück. Der gelernte Schiffskaufmann hatte Seaports bereits seit der Gründung im Jahr 2004 bis zu seinem Wechsel als Geschäftsführer der Jade-Weser-Port-Marketinggesellschaft 2013 erfolgreich geleitet. Sein Vorgänger, André Heim, wechselte im April dieses Jahres wiederum als Sales Director zur Jade-Weser-Port Marketing-Gesellschaft.

Inke Onnen-Lübben wird ab Januar 2025 „neue alte“ Geschäftsführerin der Marketingorganisation Seaports of Niedersachsen. Sie gab vor kurzem bereits ihre Kündigung als Geschäftsführerin des C-Port Küstenkanals im Cloppenburger Land bekannt. Dort wird sie noch bis Ende dieses Jahres beschäftigt sein. Anschließend kehrt Onnen-Lübben an ihre alte Wirkungsstätte zurück. Sie verantwortete bereits zwischen Oktober 2013 und April 2018 die Seaports-Geschäfte. Danach war sie unter anderem drei Jahre Niederlassungsleiterin von Mosolf in Wilhelmshaven.

ANZEIGE

konnten Sie in diesem doch überschaubaren Zeitraum bewegen?
Wir gestalten derzeit mit den Kollegen aus Bremen und Hamburg weitere German-Ports-Aktivitäten für das kommende Jahr. Da gibt es durchaus auch Ideen für neue gemeinsame Formate, lassen Sie sich überraschen!

Der Umschlag der Niedersächsischen Seehäfen hat sich im vergangenen Jahr höchst unterschiedlich dargestellt – wie sieht die Entwicklung zur Jahreshälfte aus? Können Sie uns hier einen kurzen Überblick geben?
Als Hafengruppe haben wir das erste Halbjahr mit einem Plus von einem Prozent abgeschlossen. Das ist kein Grund zum Jubeln, aber dennoch ein Beleg dafür, dass wir als Gruppe sehr gut und robust aufgestellt sind.

Wie teilt sich das Ergebnis nach den einzelnen Ladungsarten auf?
Während wir in den Bereichen der Massengüter, fest wie flüssig, und im Containerumschlag zulegen konnten, gibt es leider negative Ergebnisse beim Stückgut und im Automobilumschlag. Beide Segmente reflektieren im Wesentlichen die aktuelle Schwäche der deutschen Industrie, die sich natürlich auf die Seehäfen auswirkt.

Die Branche redet derzeit gern vom Wandel der Häfen hin zu Energiehäfen – droht dabei nicht die Weiterentwicklung des „klassischen" Hafengeschäfts in den Hintergrund zu treten? Welche Impulse kann und wird Seaports hier im konventionellen Bereich setzen?
Unsere Häfen sehen den notwendigen Wandel der Häfen zu Energiehäfen als zusätzliche Chance, sich enger an Kunden zu binden und sich als Teil ihrer Energie-, Produktions- und Logistikkette einzubringen. Wenn diese Erweiterung der Häfen gelingt, dann wird das nahezu zwangsläufig zu weiteren Bindungen mit den produzierenden Unternehmen im Inland führen, die dann auf den, wie Sie sagen „klassischen" Bereich des Hafengeschäftes reflektieren. Dementsprechend gibt es permanente Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen in die Supra- wie in die Infrastruktur in mehreren Niedersächsischen Seehäfen. Wir sind hier zwar auf gutem Weg, müssen aber weiter intensiv daran arbeiten, voranzukommen. Der internationale Wettbewerb drängt uns nahezu dazu, jetzt zu handeln. Daher auch immer wieder unsere Appelle an die Bundesregierung, die Länder bei dieser Aufgabe zu unterstützen.

„Ich habe den Eindruck, dass die Verbindungen von den Hafenunternehmen zu ihren Kunden immer enger werden und sie Teil eines Gesamtsystems für die Kunden werden"

Andreas Bullwinkel
Geschäftsführer der Hafenmarketing-Gesellschaft Seaports of Niedersachsen

Gerade die beiden großen deutschen Seehäfen rufen derzeit nach staatlicher Unterstützung des Bundes für die Entwicklung der Infrastruktur – wie laut stimmen Sie in dieses Lied mit ein? Für welche Projekte wäre eine Unterstützung des Bundes wichtig?
Auch wir fordern, gemeinsam mit Bremen und Hamburg, schon lange, dass der Bund sich deutlich am Ausbau der Seehäfen beteiligt. Das ist schon deshalb eine nationale Aufgabe, weil wir die, nennen wir es „Energiehäfen", brauchen, damit die Großunternehmen im Inland sich mit Strom für deren Produktion zu wettbewerbsfähigen Preisen versorgen können. Dafür muss Geld da sein!

Was geben Sie Ihrer Nachfolgerin Inke Onnen-Lübben, der das Geschäft ja ebenfalls nicht neu ist, mit auf den Weg?
Nur das, was sie ohnehin schon weiß. Es macht Spaß, im Hafenmarketing zu arbeiten, heute mehr noch als vor zehn Jahren! ■ *bo*

„Wir sind zwar auf gutem Weg, müssen aber weiter intensiv daran arbeiten, voranzukommen. Der internationale Wettbewerb drängt uns nahezu dazu, jetzt zu handeln. Daher auch immer wieder unsere Appelle an die Bundesregierung, die Länder bei dieser Aufgabe zu unterstützen"

ÜBER SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN

Die Seaports of Niedersachsen GmbH ist ein Zusammenschluss der neun Seehäfen im Land Niedersachsen. Dazu gehören die Standorte Brake (Unterweser), Cuxhaven, Emden, Leer (Ostfriesland), Nordenham, Oldenburg (in Oldenburg), Papenburg, Stade und Wilhelmshaven. Zusammen bilden die Hafenstandorte an Ems, Jade, Weser und Elbe eine der bedeutendsten Logistikdrehscheiben Deutschlands. Die Seaports of Niedersachsen GmbH ist eine Public Private Partnership zwischen dem Land Niedersachsen und der privaten Seehafenverkehrswirtschaft in den neun niedersächsischen Seehäfen in der Rechtsform Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Als Hafenmarketinggesellschaft vermarktet die Seaports of Niedersachsen die niedersächsischen Häfen weltweit und stellt logistische Netzwerke für die Häfen bereit.

ANZEIGE

Partner für neue Projekte und Produkte

Rhenus-Standort Nordenham hat vielfältige Zukunftsperspektiven – Starke Partnerschaften mit der lokalen Industrie

Fotos: Rhenus

Verladung eines Monopiles auf dem Terminal von Steelwind in Nordenham durch den koordinierten Einsatz von drei Kranen

Der Seehafen Nordenham, am westlichen Ufer der Wesermündung gelegen, ist einer der größten privat betriebenen öffentlichen Seehäfen Deutschlands. Er besteht aus zwei Terminals: dem Stadthafen Nordenham und dem benachbarten Blexen.

Im Stadthafen werden hauptsächlich Kohle, Baustoffe, Holz, Stahl- und Eisenprodukte sowie Flüssiggüter und Mineralölprodukte umgeschlagen. Der Terminal in Blexen verfügt über eine moderne Infrastruktur für das Verladen von Massengut und den Transport von großen Flugzeugteilen, unter anderem für den Airbus A320 und A350. Trimodal angebunden, verfügt der Hafen über direkte Verbindungen zu Fernstraßen, Schienennetzen und Binnenwasserstraßen. Dies ermöglicht einen schnellen Zugang zur Nordsee und ins europäische Hinterland. Die Infrastruktur umfasst verschiedene Krananlagen und Lagerflächen, die für unterschiedliche Arten von Umschlaggütern optimiert sind, einschließlich spezieller Anlagen für Offshore-Windenergieprojekte und Seekabellogistik.

Betreiber des Hafens ist Rhenus Midgard, ein Unternehmen der Rhenus Gruppe, einer der nach eigenen Angaben weltweit führenden Logistikdienstleister mit Sitz in Holzwickede bei Dortmund.

„Hinsichtlich unserer Kapazitäten sind wir auf Jahre ausgelastet“

Dr. Andreas Liessem
Managing Director der Steelwind Nordenham GmbH

An den Seehafenterminals Nordenham-Stadthafen und Nordenham-Blexen werden in folgenden Bereichen maßgeschneiderte logistische Dienstleistungen für folgende Ladungsarten und Bereiche angeboten: Massengut und massenhaftes Stückgut, Flüssiggüter, Projektladungen, Stückgutladungen, Containerumschlag, RoRo-Ladung, Lagerlogistik, Mehrwertdienstleistungen wie beispielsweise die seemäßige Verpackung, speditionelle Abwicklung wie beispielsweise Nachläufe oder Zollabfertigung sowie Hafenagentur und Schiffsklarierung.

Hinzu kommen technische Verbundleistungen wie Montage und Teilfertigung direkt am Wasser. Auch aufgrund dieser vielfältigen Logistik- und Umschlagsmöglichkeiten hat sich der Seehafen Nordenham einen Ruf als bedeutender Knotenpunkt für den Güterverkehr und als wichtiger Produktionsstandort erarbeitet.

Das unterstreicht auch die Bandbreite der Kunden von Rhenus und die Vielfalt der unterstützten Branchen: Sie reicht von Glencore in der Zink- und Bleiproduktion über Norddeutsche Seekabelwerke, die beispielsweise Energieseekabel für Offshore-Windenergieanlagen produzieren, Airbus Aerostructures in der Flugzeugproduktion bis hin zu Kronos Titan in der Chemieproduktion. Als Logis-

ANZEIGE

RHENUS CUXPORT

CUXPORT – IN POLE POSITION
The x-press link to sea

- Modernes Multifunktionsterminal für Ro/Ro, Container, Stückgut und Automobillogistik
- Shortsea Abfahrten nach Großbritannien, Finnland, Frankreich, Spanien, Skandinavien und den Baltischen Staaten
- Spezialist für Schwergut und Projektladungen

Cuxport GmbH · Neufelder Schanze 4 · 27472 Cuxhaven · Deutschland
T. +49 (0)4721 748-0 · F. +49 (0)4721 748-122 · info@cuxport.de · www.cuxport.de

IMPRESSUM

Sonderbeilage № 11
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
№ 173vom 06. September 2024

DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V. i. S. d. P.)

Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)

Redaktion: Behrend Oldenburg (bo)

Layout: Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T.: + 49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 2190-8753

1500 Tonnen ist dieser Monopile schwer, der hier durch Rhenus Midgard auf dem Steelwind-Gelände umgeschlagen wird

„Die Wasserstoffindustrie gilt als wichtiger Bestandteil unserer Weiterentwicklung. Mit der strategisch günstigen Lage an der Weser bietet sie eine zusätzliche Option. Dafür ist unser Terminal in Nordenham-Blexen perfekt geeignet“

Andreas Sichau
Geschäftsführer von Rhenus Midgard Nordenham

„Wir wollen auch zukünftig ein verlässlicher Akteur in der deutschen Energieversorgung sein und engagieren uns im Rahmen der Wasserstoffkooperation H2Marsch für eine zukunftsfähige Infrastruktur in der Region“

Thorben Meyer
CEO der USG-Blexen GmbH

tikunternehmen mit starkem Branchenfokus forciert Rhenus an sämtlichen Standorten die Umsetzung der Energiewende, indem man sich auf neue Technologien wie Wasserstoff sowie den Umschlag von Komponenten in der Offshore-Windkraftbranche konzentriert.

Gleichzeitig stärkt das Unternehmen die eigenen Hafenstandorte durch die Umstellung auf CO_2-einsparendes und umweltschonendes Hafenequipment. Besonders hervor hebt Rhenus daher die Partnerschaft mit Steelwind, dem Hersteller für Gründungsstrukturen im Bereich Offshore-Windenergieanlagen. Mit Steelwind arbeitet Rhenus seit dem ersten Tag der Monopile-Produktion in Nordenham-Blexen zusammen. Aufgrund der sehr guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit wurden die Geschäftsbeziehungen in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. „Wir freuen uns, in Rhenus einen kompetenten Experten für Schwergutverladung und die interne Logistik unserer Grobbleche gefunden zu haben. Das lässt uns mit großer Zuversicht in die Zukunft blicken. Hinsichtlich unserer Kapazitäten sind wir auf Jahre ausgelastet“, betont Dr. Andreas Liessem, Managing Director der Steelwind Nordenham GmbH.

In Nordenham blickt man folglich optimistisch in die Zukunft. Einst ein bedeutender Hafen für den Kohleumschlag, hat der Standort bereits erfolgreich neue Projekte und Produkte erschlossen. Andreas Sichau, Geschäftsführer von Rhenus Midgard Nordenham, betont: „Wir haben uns in den letzten Jahren erfolgreich auf neue Bereiche wie Baustoffe, Stahl und Grundstoffe für Lithium-Batterien konzentriert. Nicht zuletzt gilt die Wasserstoffindustrie als wichtiger Bestandteil unserer Weiterentwicklung. Mit der strategisch günstigen Lage an der Weser bietet sie eine zusätzliche Option. Dafür ist unser Terminal in Nordenham-Blexen perfekt geeignet. Zudem haben wir dort noch freie, unbebaute Flächen, wo wir Platz für eine Lagerung oder Weiterverarbeitung von Energieträgern, nahe an den Nordenhamer Industriebetrieben, bieten können.“

Eine enge Zusammenarbeit besteht darüber hinaus mit der USG-Blexen GmbH, die in Nordenham-Blexen einen Salzkavernen-Speicher für Erdölprodukte betreibt und somit eine wichtige Rolle in der deutschen Ölreserven-Strategie spielt. Die Anlagen der USG-Blexen GmbH könnten perspektivisch auch zur Speicherung von Wasserstoff genutzt werden. Thorben Meyer, CEO der USG-Blexen GmbH, erklärt: „Wir wollen auch zukünftig ein verlässlicher Akteur in der deutschen Energieversorgung sein und engagieren uns im Rahmen der Wasserstoffkooperation H2Marsch für eine zukunftsfähige Infrastruktur in der Region.“

Angesichts der geographisch vorteilhaften Lage beschäftigt sich der Rhenus-Standort Nordenham auch intensiv mit dem Import von Ammoniak und LOHC (Liquid Organic Hydrogen Carrier) zur Speicherung von Wasserstoff, um sich als zentraler Akteur in der aufstrebenden Wasserstoffwirtschaft zu positionieren.

Fazit: Der Seehafen Nordenham hat sich erfolgreich als vielseitiger Logistikstandort etabliert. Durch die enge Zusammenarbeit mit Partnern und einem starken Fokus auf Nachhaltigkeit und zukunftsorientierte Technologien, unter anderem auf Wasserstoff-Basis, treibt Rhenus Midgard die Weiterentwicklung des Seehafens kontinuierlich voran. Aktuell werden nach Unternehmensangaben fünf Millionen Euro in die Erneuerung eines Hafenmobilkrans investiert. Das Unternehmen bedient eine breite Palette an Branchen und erschließt stetig neue Geschäftsfelder. Nicht zuletzt aufgrund seiner strategisch günstigen Lage und der leistungsfähigen Infrastruktur sieht sich der Hafen somit bestens gerüstet für zukünftige Herausforderungen. ■ *bo*

Stahlgestelle, die im Hafen montiert und aufgrund der Größe und des Gewichts im Tandemhub mit zwei Hafenkranen verladen werden, zählen zum wichtigen Projektgeschäft in Nordenham

ANZEIGE

Wenn es um Schiffsersatzteil-Transporte geht!
Jetzt auch bis 5mtr Breite unter Plane
Maritime Service & Transport Kapitän Claas-H. Braitsch
Großer Stein 10
26789 Leer
Tel. 04 91 - 92 58 80
www.mst-braitsch.de

Auf einem Feld vor den Inseln Borkum (im Bild) und Schiermonnikoog könnte demnächst nach Erdgas gebohrt werden

Foto: Nordseeheilbad Borkum

Erlaubnis für umstrittene Erdgasförderung vor Borkum erteilt

Die Bohrungen könnten bald beginnen – Großer Widerstand von Umweltschützern und Inselbewohnern

Über die Förderung von Erdgas in der Nordsee vor der niedersächsischen Insel Borkum wird seit Jahren gestritten und auch dagegen protestiert. Eine Behörde hat das Vorhaben des Konzerns One-Dyas jetzt genehmigt.

Die umstrittene Erdgasförderung in der Nordsee vor der Insel Borkum scheint daher anlaufen zu können, denn das niedersächsische Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) in Hannover erteilte dem niederländischen Energiekonzern One-Dyas Mitte August eine auf 18 Jahre befristete Genehmigung für die Bohrungen, die unter dem Meeresboden in deutsches Gebiet reichen. Die Förderung geschieht dabei mit Partnern. Die Genehmigung sei durch das niedersächsische Wirtschaftsministerium erfolgt, so das Landesamt. Dabei sei geregelt, dass die Förderung vorzeitig ende, sobald durch die angestrebte Wärmewende in Deutschland kein Erdgas mehr als Energieträger benötigt werde.

Zum Hintergrund: One-Dyas will noch in diesem Jahr damit beginnen, aus einem Feld vor den Inseln Borkum und Schiermonnikoog Erdgas zu fördern. Geplant sind Bohrungen in einer Tiefe von 1,5 bis 3,5 Kilometern. Die erwartete förderbare Menge Erdgas für das gesamte Vorhaben belaufe sich auf 4,5 bis 13 Milliarden Kubikmeter. Es sollen jährlich bis zu zwei Milliarden Kubikmeter Gas über die geplante Plattform gefördert werden können.

Zur Einordnung: Allein im vergangenen Jahr wurden nach Angaben der Bundesnetzagentur in Deutschland rund 81 Milliarden Kubikmeter Gas verbraucht. „Solange aber in Deutschland noch Erdgas verbraucht wird, gilt: Das aus heimischen Lagerstätten geförderte Erdgas ist erheblich weniger klimaschädlich als das importierte“, betont LBEG-Präsident Carsten Mühlenmeier.

Ob nahe dem niedersächsischen Nationalpark Wattenmeer künftig tatsächlich nach Gas gebohrt wird, ist allerdings durchaus fraglich. Denn es wird noch ein völkerrechtliches Abkommen mit den Niederlanden benötigt, weil das Gas sowohl in niederländischen als auch in deutschen Hoheitsgebieten gefördert wird. Die bereits im Jahr 2022 begonnenen Gespräche dazu laufen nach Angaben des Bundeswirtschaftsministeriums noch, ein Ende sei noch nicht abzusehen.

Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD)

Kartenüberblick über das Erdgas-Förderprojekt vor Borkum

Quelle: LBEG

sieht jetzt die Bundesregierung am Zug: „Ganz unabhängig von Landesgenehmigungen bedarf es in den Niederlanden und in Deutschland einer entsprechenden Vereinbarung auf der staatspolitischen Ebene“, so Weil. Sein Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) betonte, die Entscheidung sei mit „größter Sensibilität geprüft und mit größter Gewissenhaftigkeit getroffen worden“. Alle zur Verfügung stehenden Daten und Untersuchungen seien eingeflossen und gewürdigt worden. Es gebe dabei „keinen politischen oder sonst irgendeinen Ermessensspielraum.“

Niedersachsen habe vor allem die Aufgabe einer „Prüfbehörde“, so der Minister. Weil das Gas sowohl in niederländischen als auch in deutschen Hoheitsgebieten gefördert werden soll, brauche es das völkerrechtliche Abkommen mit den Niederlanden.

Nun ist zu erwarten, dass gegen den Planfeststellungsbeschluss auf deutscher Seite gerichtlich vorgegangen wird. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hatte bereits im vergangenen Jahr angekündigt, vor Gericht zu ziehen, sollte das Vorhaben von den niedersächsischen Behörden genehmigt werden. Umweltschutzverbände und Insulaner in Deutschland und in den Niederlanden lehnen das Projekt ebenfalls ab. Sie befürchten durch die Gasförderung in der Nordsee Umweltschäden für das angrenzende UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer und die benachbarten Inseln. Laut Greenpeace könnten zudem Unterwasserbiotope und Riffe im Bereich der Bohrstelle und entlang einer für die Stromversorgung vorgesehenen Kabeltrasse unwiederbringlich zerstört werden.

1,5–3,5
Kilometer sollen die Bohrungen in die Tiefe gehen

4,5–13
Milliarden Kubikmeter Gas können vor Borkum gefördert werden

Foto: Greenpeace

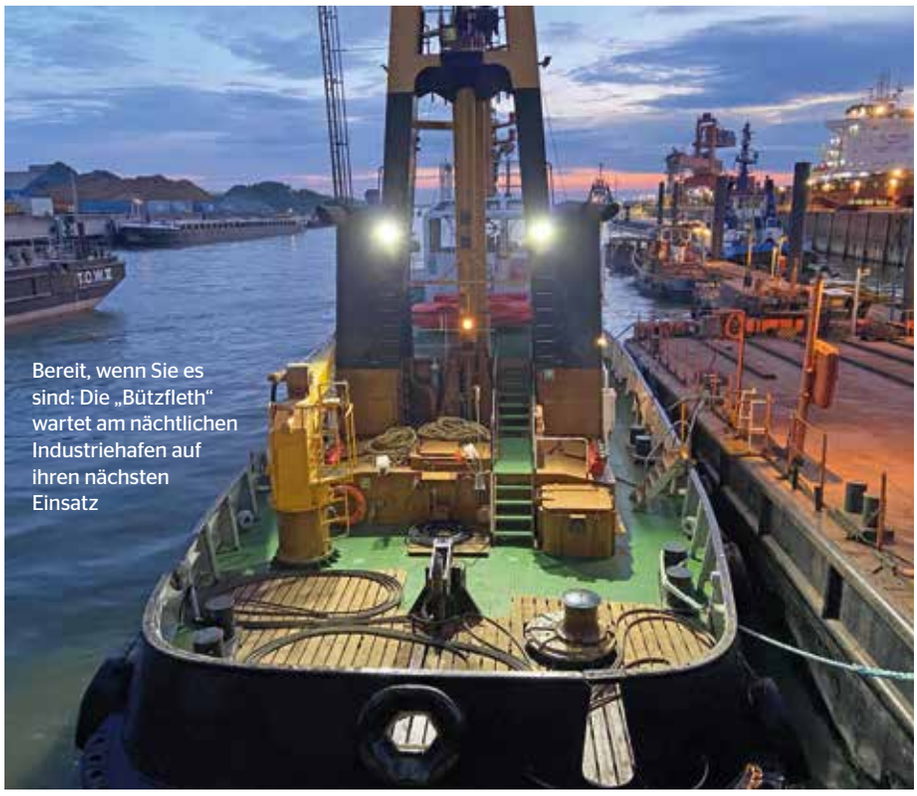
Greenpeace-Demonstration gegen die Gasbohrungen am Strand von Borkum: Die Umweltschutzorganisation befürchtet, dass Unterwasserbiotope und Riffe im Bereich der Bohrstelle und entlang einer für die Stromversorgung vorgesehenen Kabeltrasse unwiederbringlich zerstört werden können

Im Juli hatten Aktivisten deshalb ein schwimmendes Protestcamp auf der Nordsee errichtet. Auch die Klimaschutzbewegung Fridays for Future hatte auf Borkum und vor dem niedersächsischen Landtag in Hannover protestiert. Susanne Gerstner, Vorstandsvorsitzende des BUND Niedersachsen, sagte, die Genehmigung stehe im „krassen Widerspruch zu den Klimazielen der rot-grünen Landesregierung“. Zudem werde der Status des Wattenmeers als Weltnaturerbe aufs Spiel gesetzt.

Unterdessen berichtet Bernd Meyerer, Sprecher der Bürgerinitiative Saubere Luft Ostfriesland, über die möglichen Folgen der Bohrungen für die Insulaner: „Die Insel- und Häuserfundamente sowie die Trinkwasserlinse sind durch Erdbeben und Bodenabsenkungen stark gefährdet.“ Das LBEG verlasse sich auf Beteuerungen aus den Niederlanden, dass alles sicher sei, obwohl erst kürzlich die Erdgasförderung in Groningen wegen Erdbeben eingestellt worden sei. „Deshalb will man nun vor Borkum fördern. Das dürfen wir nicht zulassen!“, sagte Meyerer.

Auch Borkums Bürgermeister Jürgen Akkermann (parteilos) sieht das ähnlich. „Es ist sehr enttäuschend“, beklagte er. Aktuell werde der Planfeststellungsbeschluss auf Fehler geprüft, um rechtliche Schritte einleiten zu können. ■ *bo*

ANZEIGE



Bereit, wenn Sie es sind: Die „Bützfleth“ wartet am nächtlichen Industriehafen auf ihren nächsten Einsatz

Fotos: Elbclearing

Im Morgengrauen unterwegs zum Aufkommer: Schiffsführer Sören Hansen (links) und Maschinist Tamo Frese sind Teil der Stammcrew auf der „Bützfleth“

Lieber Tee als Kaffee

Schlepper „Bützfleth“ ist rund um die Uhr im Stader Seehafen im Einsatz – Der THB war zu früher Stunde mit an Bord

Sören Hansen ist Schiffsführer auf dem Hafenschlepper „Bützfleth“. Er sorgt dafür, dass Tanker den Stader Industriehafen rund um die Uhr sicher anlaufen und verlassen können.

Im Messinggehäuse der klassischen Schiffsuhr im Ruderhaus der „Bützfleth“ spiegeln sich die Lichter und Bildschirme der Brückeninstrumente wider. Es ist kurz vor vier Uhr morgens, noch liegt der gut 26 Meter lange Hafenschlepper fest an seinem Liegeplatz im Stader Industriehafen. Gerade sind zwei „Jobber“ an Bord gekommen, um die zweiköpfige Stammcrew für den anstehenden Schleppeinsatz zu verstärken. Sie arbeiten ebenfalls für die Reederei Elbclearing, unter deren Flagge auch die „Bützfleth“ läuft. „Spätestens unsere beiden Jobber würden mich wieder wach machen, wenn ich doch einmal vor einem dieser nächtlichen Einsätze eingeschlafen sein sollte“, lacht Sören Hansen. Seit drei Jahren ist der 30-jährige Schiffsführer auf der „Bützfleth“ - und damit 16 Jahre jünger als sein schwimmender Arbeitsplatz. Auf Kaffee zum Wachmachen verzichtet Hansen und betont: „Ich trinke lieber Tee!“

Außerdem an Bord ist noch Maschinist Tamo Frese (39), der die beiden Deutz-Diesel mit zusammen rund 2000 PS startklar machen wird. Sie sorgen für einen Pfahlzug von fast 30 Tonnen. Das ist mehr als ausreichend für die „Thekla Schulte“, die von der „Bützfleth“-Crew gleich zusammen mit den Kollegen von der „Fairplay 57“ auf den Haken genommen und an ihren Liegeplatz im Südhafen gebracht werden soll. Diesen Hafenteil nutzt ausschließlich der Chemiekonzern DOW, dessen Produktionsanlagen gleich hier hinter dem Elbdeich den Nachthimmel erhellen. Die „Thekla Schulte“ ist ein 142 Meter langer Flüssiggastanker mit einer Tragfähigkeit von über 15.000 Tonnen und kommt aus Antwerpen.

„Ich will nicht sagen, dass ich aufgeregt bin, aber angespannt trifft es eigentlich ganz gut“, berichtet der Schiffsführer. Gestern, am Nachmittag, hat er von der DOW erfahren, dass die „Thekla Schulte“ am frühen Morgen vor dem Industriehafen erwartet wird. Vor rund eineinhalb Stunden hat der Schiffsmeldedienst angerufen und Hansen durchgegeben, dass der Aufkommer, so werden die einlaufenden Schiffe genannt, soeben Brunsbüttel passiert hat. „Von da an habe ich regelmäßig so alle zehn Minuten auf der Marinetraffic-App die Position verfolgt - und jetzt sollte der Dampfer gleich an der Elbinsel Schwarztonnensand in Sicht kommen.“

Zeit zur Abfahrt. Maschinist Frese wirft nacheinander die Maschinen an, ganz leicht fängt die „Bützfleth“ an zu vibrieren. Nach kurzem Warmlaufen schiebt sie sich durch den gut beleuchteten Nordhafen auf die dunkle Elbe. Die „Fairplay 57“ ist auch schon unterwegs. Kurs Nordnordwest zur Tonne 99 liegt an. Und tatsächlich, leicht Backbord voraus im Dunkel der Nacht ist jetzt auch die „Thekla Schulte“ zu erkennen, zumindest für Nautiker Hansen. Und zwar nicht nur an den Positionslichtern,

26,65

Meter lang ist die „Bützfleth“

1740

gemeinsame PS leisten die beiden Diesel von KHD

sondern vor allem am roten Rundumlicht im Masttop. Es zeigt einen beladenen oder nicht entgasten Tanker an – ihm sollte man besser nicht in die Quere kommen.

Das gilt natürlich nicht für die Schlepper, die sich jetzt dem Gastanker nähern. Auf dem Radarschirm und der digitalen Seekarte ist die „Thekla Schulte“ ohnehin längst in Sicht. Höchste Konzentration auf der abgedunkelten Brücke. Zwar leuchten jetzt die hellen Strahler der „Bützfleth“ in die Nacht – „aber vier Augen sehen mehr als zwei.“ Und so ist Maschinist Frese aus dem Maschinenraum ins Ruderhaus gekommen, um Hansen zu unterstützen. Der muss den Schlepper drehen und jetzt rückwärts dicht ans Heck der „Thekla Schulte“ fahren, damit seine Jobber vom Deck aus die schwere stählerne Schlepptrosse nach oben geben können. „Das ist die gefährlichste Phase während unseres Einsatzes, ich muss meine Leute dabei immer im Blick behalten. Erst wenn die Leine fest ist, kann ich etwas entspannen“, erläutert Hansen. Zudem sorgt nicht nur die Dunkelheit für Herausforderungen, sondern auch die eingeschränkte Sicht aus dem Ruderhaus aufs Achterdeck, zwischen den beiden Abgaspfosten hindurch und an der Wasserleitung für den Feuerlöschmonitor vorbei. „Doch wenn man mal ein bisschen vom einen auf den Fuß anderen wechselt, dann geht’s.“

„Ich will nicht sagen, dass ich aufgeregt bin, aber angespannt trifft es eigentlich ganz gut“

Sören Hansen
Schiffsführer auf der „Bützfleth“

1978

wurde der Schlepper in Cuxhaven gebaut

Jetzt strafft sich die Trosse, der Schlepper wird selbst geschleppt und folgt dem Gastanker, dessen Schraube noch langsam mitläuft. Vorn, am Bug, hat mittlerweile auch die „Fairplay 57“ festgemacht und gibt die richtige Richtung vor. Längst haben die beiden Schlepperkapitäne mit dem Elblotsen auf der Brücke der „Thekla Schulte“ über Kanal 6 Funkkontakt. Der ist seit Brunsbüttel an Bord, hat dort den Seelotsen abgelöst und den Kapitän bei der Elbpassage beraten. Jetzt koordiniert er auch das Anlegemanöver.

Vorbei geht es an der Nordpier weiter elbaufwärts Richtung Südhafen-Mole. Viele Lotsen-Kommandos kommen nicht aus dem Lautsprecher, aber ein laut und deutliches: „Dann macht mal!“ Und „Bützfleth“ und „Fairplay 57“ machen, denn ihre Crews wissen genau, was jetzt zu tun ist – Routine kehrt ein. Die „Thekla Schulte“ wird aufgestoppt, gedreht und vorsichtig rückwärts auf Höhe des Liegeplatzes gebracht. Genau so dicht, dass die Besatzung jeweils eine Vor- und Achterspring an Land werfen kann – um somit langsam Kontakt mit der Pier aufzunehmen. An Land stehen schon die Festmacher von Elbclearing bereit und sorgen dafür, dass alle Leinen angenommen werden.

Jetzt meldet sich der Lotse noch einmal und bittet Hansen, die Schleppleine zu lösen und den Tanker längsseits ganz vorsichtig an die Fender zu drücken, bis alle Leinen fest sind. Langsam wird es hell im Osten über der Elbe, der Zeiger der Messinguhr im Ruderhaus zeigt mittlerweile 5:15 Uhr an. „Das liebe ich so an meiner Arbeit. Auch wenn es gleich aussehen mag – jeder Job läuft doch anders ab, Wind, Wetter und Tide verändern sich ständig. Und immer bleibt es eine Herausforderung.“

Der Lotse hat die „Bützfleth“ mittlerweile mit Dank entlassen, Hansen legt die Hebel auf den Tisch. Mit fast zehn Knoten und der aufgehenden Sonne im Rücken schäumt der Schlepper in wenigen Minuten zurück zum Liegeplatz. Zeit für ein gemeinsames Frühstück bleibt nicht, die Jobber wollen zurück an Land. Nun muss noch Papierkram erledigt werden, das Schlepperbuch will sorgfältig ausgefüllt werden, „damit der Chef unsere Arbeit auch abrechnen kann.“ Dann noch schnell – im wahrsten Sinne des Wortes – klar Schiff gemacht. Um Punkt acht Uhr ist für Hansen und Frese die Schicht vorbei, die sie vor genau 24 Stunden begonnen haben. Die Ablöse-Crew wartet schon. ■ *bo*

ANZEIGE

Ob Food, Non-Food, Pharma oder Schwergut: Im Containerhafen Wilhelmshaven bewegen wir für Sie Güter in allen Temperaturen entlang der gesamten Lieferkette.

www.nordfrost.de

Niedersachsen Ports

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de

Folgen Sie uns auf