

# Vereinsblatt



## Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,  
Liebe Freunde der maritimen Szene in und um Cuxhaven,

das sich dem Ende zuneigende Jahr 2022 war in positiver wie negativer Weise ein sehr ereignisreiches Jahr. Die internationale Schifffahrt hat ihren dringend benötigten Erholungskurs im dritten Jahr in Folge fortgesetzt. Dies sichert den Schifffahrtsstandort Deutschland und gibt allen Kollegen an Bord und in den Landbetrieben Zuversicht für die Zukunft.

Abgesehen vom Reich der Mitte scheint die Welt die Corona-Pandemie im Wesentlichen überwunden zu haben. Unser Leben - auch unser Vereinsleben - hat sich Gott sei Dank wieder normalisiert.

Der 24. Februar 2022 mit dem Überfall russischer Streitkräfte auf die Ukraine markiert eine Zeitenwende in vielerlei Hinsicht. Ein Angriffskrieg dieses Ausmaßes mitten in Europa schien den meisten undenkbar und gehört dennoch seit über 330 Tagen zur nicht ignorierbaren Realität. Diese Realität bedeutet, dass jeden Tag Soldaten fallen, Menschen sterben. Auch wir bekommen klassische Kriegsfolgen wie Preissteigerung und Inflation zu spüren und lernen wieder einmal, dass Krieg niemandem nutzt. Gleichzeitig reift die Erkenntnis, dass Krieg leider immer noch jederzeit ausbrechen kann und daher die Fähigkeit zur effizienten Selbstverteidigung und Abschreckung nicht in die Klamottenkiste gehört.

Vor allem aber wird die Friedensbotschaft des Weihnachtsfests in einem Jahr wie diesem für alle wieder direkt spürbar. Frieden auf Erden sollte wirklich das eine große Ziel sein, denn ohne Frieden werden alle anderen Herausforderungen schwerlich zu meistern sein.

Für die größte Herausforderung unserer Zeit, den Kampf gegen die menschengemachte Klimaerwärmung, kommt Cuxhaven mit dem Deutschen Offshore Industriezentrum die herausragende Rolle in Deutschland zu. Mit der Produktion der weltgrößten Offshore-Turbinen durch Siemens, dem Umschlag von 10,5 Gigawatt Turbinenleistung in den letzten fünf Jahren (zum Vgl. Deutschland hat insgesamt 63,5 GW errichtet) und einem Umschlag von 3.500 Windenergiekomponenten pro Jahr gehört Cuxhaven zur Weltspitze. Damit ist die Entwicklung am Standort aber noch nicht beendet. Lesen Sie dazu das Exklusivinterview mit Michael Buus Nielsen, Geschäftsführer Titan Wind.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre

Herzliche Grüße,  
Kapitän Arne Ehlers  
Vorsitzender Nautischer Verein Cuxhaven e.V.



Nautischer Verein Cuxhaven e.V.

Kapitän-Alexander-Str. 40  
27472 Cuxhaven

Tel. 04721 201620  
Fax 04721 201621  
Mail [post@nvcux.de](mailto:post@nvcux.de)

Presserechtlich verantwortlich: Arne Ehlers  
Redaktionelle Bearbeitung: Annelie Jung



# NVC Weihnachtsfeier

auf der MS HELGOLAND



# Hafenkooperation

## Einzigartige Hafenkooperation soll Kapazitätsprobleme für europäische Offshore-Installationen lösen

Die Erklärung von Esbjerg schafft die Voraussetzungen für einen deutlich schnelleren Ausbau der Offshore-Windkapazitäten in Europa. Die Initiative beflügelt eine Zusammenarbeit, die den Häfen hilft, mit einem derzeitigen allgemeinen Kapazitätsmangel umzugehen. Der Hafen Esbjerg hat daher Schritte unternommen, um eine Partnerschaft zwischen den sechs wichtigsten Häfen für Offshore-Windkraftanlagen in Nordeuropa zu gründen. Die Partnerschaft wurde am 27.09.2022 in Hamburg im Zuge der Wind-Energy-Hamburg geschlossen.



Mit der Erklärung von Esbjerg Anfang 2022 wurden die Ziele für die Offshore-Windenergie in Europa deutlich angehoben. Deutschland, Dänemark, Belgien und die Niederlande haben sich das gemeinsame Ziel gesetzt, bis 2030 mindestens 65 GW Offshore-Windleistung zu errichten. Dies setzt die europäischen Häfen unter Druck, da es aufgrund des derzeitigen Mangels an Hafenskapazitäten möglicherweise nicht möglich ist, alle Offshore-Windparks rechtzeitig zu installieren.

Dies hat den dänischen Hafen Esbjerg dazu veranlasst, eine Allianz mit fünf wichtigen Häfen für Offshore-Windkraftanlagen in Nordeuropa zu schmieden, um die Kapazitätsprobleme so schnell wie möglich zu lösen. Die Vertreter der Häfen haben sich zu dem Datum bei einem Treffen in Hamburg auf die neue Partnerschaft geeinigt. Die Häfen sind Port Esbjerg (Dänemark), Port Oostende (Belgien), Groningen Seaports/ Eemshaven (Niederlande), Niedersachsen Port/ Cuxhaven (Deutschland), Nantes-Saint Nazaire Port (Frankreich) und Humber (UK).

Diese erweiterte Zusammenarbeit baut auf einer bereits bestehenden Vereinbarung auf, die der Hafen Esbjerg unter der Schirmherrschaft der Initiative Green Port Hull geschlossen hat.

"Die aktuelle geopolitische Lage in Europa erfordert, dass wir noch mehr Windenergie installieren. Und wir müssen das schnell tun. Die Erklärung von Esbjerg beweist, dass grenzüberschreitende Zusammenarbeit der richtige Weg ist.

Um die derzeitigen Kapazitätsprobleme zu lindern, müssen wir auch mit anderen Häfen zusammenarbeiten. Wir müssen unsere Zusammenarbeit sowohl auf operativer als auch auf praktischer Ebene verstärken", sagt Dennis Jul Pedersen, CEO von Port Esbjerg.

Dazu gehört laut Jul Pedersen die Zusammenarbeit in der Praxis, aber auch das Signal an den Markt, dass die Häfen bereit sind, alles zu tun, um den grünen Wandel durch Offshore-Wind zu fördern. Zu diesem Zweck hat der Hafen Esbjerg die direkte Zusammenarbeit mit anderen Windhäfen intensiviert.

"Ehrgeizige Ziele zu setzen ist großartig. Aber es ist auch wichtig, dass man uns zuhört und versteht, dass wir als Häfen angesichts unserer derzeitigen Kapazitäten nicht alles tun können. Wir glauben, dass wir durch den Austausch von Erfahrungen das Tempo erhöhen können, und dass wir durch gemeinsame Lobbyarbeit bei Politikern dazu beitragen können, Lösungen für die großen Kapazitätsprobleme unserer Häfen zu finden", sagt Jul Pedersen.

## Austausch von Wissen zwischen den Häfen

Konkret ist geplant, dass sich Vertreter der fünf Häfen zweimal jährlich treffen, um über Erkenntnisse und Wissen auszutauschen. So könnten sie beispielsweise zusammenarbeiten, um das Problem der Kapazitätsknappheit zu lösen: Wenn ein Hafen nur über die Kapazität für die Hälfte eines Projekts verfügt, könnte einer der anderen Häfen die Kapazität für die andere Hälfte haben. Auf diese Weise könnte der Offshore-Windpark pünktlich installiert werden, anstatt sich zu verzögern, bis ein Hafen die Kapazität für das gesamte Projekt hat.

Der Hafen Esbjerg hat diese Methode bereits mit großem Erfolg in einer Allianz mit Groningen Seaports/Eemshaven in den Niederlanden angewandt, von wo aus 18 Offshore-Windparks verschifft worden wurden.

"Wir bündeln nun unsere Kräfte, um die besten Lösungen für die Optimierung von Offshore-Windhäfen zu finden. Gemeinsam hoffen wir, als ernsthafte Partner bei der Erreichung der für die europäische Offshore-Windkraft definierten Ziele angesehen zu werden", sagt Erik Bertholet, Business Manager Logistics and Offshore Wind, Groningen Seaports/Eemshaven. (weiter nächste Seite)



Deutschland hat ein Ziel von 30 GW Offshore-Windkapazität im Jahr 2030, 40 GW im Jahr 2035 und 70 GW im Jahr 2050 festgelegt. Wenn man dies im Zusammenhang mit den kombinierten europäischen Zielen betrachtet, ist es offensichtlich, dass das Erreichen der Ziele eine gemeinsame und koordinierte Anstrengung erfordert, so Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co:

"Die Energiewende stellt eine enorme Herausforderung für alle europäischen Akteure der Offshore-Industrie dar, daher ist eine stabile Allianz der Schlüssel zum Erfolg. Auch wenn die Häfen teilweise in Konkurrenz zueinanderstehen, so stehen wir doch vor den gleichen Herausforderungen und Aufgaben, um die europäische Zukunft zu gestalten. Durch ein gemeinsames Netzwerk können wir auch den Anforderungen der Politik und des Marktes besser gerecht werden", so Banik.

Belgien verfügt bereits über 399 Offshore-Windturbinen im belgischen Teil der Nordsee, und der Hafen Oostende ist ein wichtiger Knotenpunkt für die nächste Zone, die vor der Westküste Flanderns eingerichtet werden soll, sowie für andere Windenergieprojekte in der Nordsee. Dirk Declerck, CEO von Port Oostende, sagt:

"Diese Zusammenarbeit ist wichtig für die verschiedenen Häfen, um sich gegenseitig zu stärken. Das Sammeln von Erfahrungen, der Austausch von Wissen und die Bereitstellung professioneller Informationen für alle im Offshore-Windsektor tätigen Akteure, um eine professionelle Plattform zu schaffen, ist sehr wichtig für die Energiewende."

Im Gegensatz zu den anderen Ländern hat Frankreich erst kürzlich seine ersten Offshore-Windturbinen installiert.

"Wir sind neu in der Offshore-Windindustrie und sind sehr stolz darauf, dass wir vor kurzem den ersten Offshore-Windpark in Frankreich fertiggestellt haben. Wir freuen uns also darauf, von den Erfahrungen der anderen Häfen zu profitieren und unser Wissen über schwimmende Offshore-Windparks einzubringen. Wir hoffen auch, dass die Partnerschaft dazu beitragen wird, Lösungen für die Engpässe zu finden, mit denen wir alle konfrontiert sind", sagt Olivier Tretout, CEO von Nantes Saint-Nazaire Port.

Green Port Hull trägt zur Erreichung des 50-GW-Offshore-Windenergieziels der britischen Regierung bei, und Siemens Gamesa treibt das Wachstum weiter voran, indem es die Größe seiner Offshore-Windblattfertigung in Hull verdoppelt, während der weltweit größte Offshore-Windpark Hornsea Two vor der britischen Ostküste in Betrieb geht.

Das erste Partnerschaftstreffen der Häfen wird im Januar 2023 im Hafen von Esbjerg stattfinden und Cuxhaven wird hierbei durch NPorts und der Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven vertreten sein. Cuxhaven wird nicht unerheblich von dieser Kooperation profitieren und gibt uns den Schwung zur Umsetzung der Liegeplätze 5-7, wie aber auch Realisierung der Hafenerweiterungsfläche von bis zu 130ha „Südlich Baumrönne“.

*Bericht: Marc Itgen,  
Leiter Agentur für  
Wirtschaftsförderung Cuxhaven*



## Neuer DOIZ-Film der Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven

Nach nun bereits 7 Jahren nach Erscheinen des letzten DOIZ-Films, hat die Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven es rechtzeitig zur Wind Energy 2022 in Hamburg geschafft, einen neuen Film zu präsentieren. Der Film zeigt die Entwicklung, Chancen und Potentiale, die das DOIZ bietet und der Stadt- und der Region Cuxhaven eine positive Zukunft beschern kann. Den neuen Film finden sie unter YouTube - „AfW Cuxhaven“ oder gleich hier unter: <https://youtu.be/fnhFUT3PjIE>



# Die Erklärung zum Golf von Guinea nach einem Jahr - Statusbericht

**Etwas mehr als ein Jahr nach der Unterzeichnung der Erklärung zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea, an der auch der NVC teilgenommen hat, scheint der Kampf gegen die Piraterie in der Region gute Fortschritte zu machen.**

Die Tatsache, dass es in diesem Jahr keine Entführungen und einen Rückgang der Angriffe um 89 % gab, ist ein ermutigender Fortschritt. Aber wir dürfen nicht unvorsichtig werden, deshalb setzt sich die BIMCO weiterhin ein für:

- überregionale Einsätze zur Bekämpfung der Piraterie mit klaren Einsatzregeln (Rules of Engagement, RoE) zur Unterbrechung von Piratenangriffen und mit verbesserter Kommunikation mit den regionalen Staaten, wenn Strafverfolgungsmaßnahmen eingeleitet werden
- Minimierung des Risikos von Interessenkonflikten zwischen Strafverfolgungsbehörden und kommerziellen Schutzunternehmen
- die Bedeutung des Informationsaustauschs zwischen Strafverfolgungsbehörden und der int. Schifffahrt
- den effektiven und vollständigen Einsatz von Deep-Blue-Mitteln zur Bekämpfung der Piraterie.

Wir hoffen, dass die Unterzeichner der Erklärung zum Golf von Guinea dies auch weiterhin tun werden. Seit der Unterzeichnung der Erklärung zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea am 31. Mai 2021 ist die Zahl der Piratenangriffe und Entführungen im Golf von Guinea deutlich zurückgegangen.

In der Erklärung heißt es, dass Angriffe vermeidbar sind, und es wird gefordert, dass die Zahl der Angriffe bis Ende 2023 um mindestens 80 % zurückgehen und in diesem Jahr keine Seeleute mehr entführt werden. Nach den verfügbaren Statistiken zu urteilen, sind gute Fortschritte zu verzeichnen (siehe Tabelle): Es gab keine Entführungen mehr und die Angriffe gingen bis 2022 um 89 % zurück.

Nigeria und das Interregionale Koordinierungszentrum (ICC) hielten eine Reihe von Sitzungen und Arbeitsgruppen unter dem Dach von GoG-MCF/SHADE (Gulf of Guinea Maritime Coordination Forum, Shared Awareness and Deconfliction) ab. Die Zahl der Sicherheitsbegleitschiffe, die in Zusammenarbeit zwischen der nigerianischen Marine und kommerziellen Betreibern eingesetzt werden, scheint in diesem Zeitraum gestiegen zu sein (Statistiken sind nicht leicht zu bekommen). Die Piratenbanden könnten möglicherweise stärker mit anderen ruchlosen Aktivitäten wie Öldiebstahl und Schmuggel beschäftigt sein.

Auch wenn es weit hergeholt wäre zu behaupten, dass die Erklärung allein für den Rückgang der Angriffe verantwortlich ist, besteht kaum ein Zweifel daran, dass sie dazu beigetragen hat, die Frage der Sicherheit von Seeleuten sowohl in den Küstenstaaten des Golfs von Guinea als auch in den Staaten außerhalb der Region auf die Tagesordnung zu setzen. Die Erklärung hat den politischen Entscheidungsträgern in der Region und darüber hinaus geholfen, politische Unterstützung für eine Verstärkung der Anti-Piraterie-Bemühungen im Golf von Guinea zu gewinnen.

## Nicht-regionale Einsätze zur Bekämpfung der Piraterie

Seit der Veröffentlichung der Erklärung wurden mehrere Einsätze nicht-regionaler Seestreitkräfte aus den folgenden Ländern verzeichnet. Da es keine zentral geführte Liste gibt, basiert die folgende Liste auf offenen Quellen und ist möglicherweise nicht vollständig: Dänemark Frankreich Spanien Portugal Kanada USA Brasilien Italien Vereinigtes Königreich Russland Die meisten Einsätze konzentrierten sich auf nationale Aufgaben wie diplomatische Kontakte, Ausbildung und Übungen sowie den Schutz ausgewählter Schiffe, die in den Bereich nationaler Interessen fallen. Die Anwesenheit dieser Schiffe bietet zwar ein gewisses Maß an Sicherheit für die Schifffahrt, die in den Bereich des nationalen Interesses fällt, doch die Tatsache, dass Kriegsschiffe mit engen nationalen Mandaten seit mehreren Jahren im Golf von Guinea präsent und sichtbar sind, auch in den Jahren 2018-2020, als die Entführungszahlen sehr hoch waren, deutet darauf hin, dass sie keine große Abschreckung für Piratenaktivitäten darstellen. In jüngster Zeit haben sich jedoch drei Marinestreitkräfte durch ihr Wohlwollen gegenüber Seeleuten und der Schifffahrtsgemeinschaft im Allgemeinen hervorgetan, nämlich Italien, Dänemark und Russland.

Bericht:



**The Gulf of Guinea Declaration**  
on Suppression of Piracy

Data point	2020	2021	2022 (until 15 June)
Failed attack	40	12	2
Kidnap for ransom attack	20	12	0
Hijack attack	2	3	1
<b>Total attacks</b>	<b>62</b>	<b>27</b>	<b>3</b>

<b>Seafarers kidnapped</b>	<b>130</b>	<b>60</b>	<b>0</b>
----------------------------	------------	-----------	----------

Source: Risk Intelligence and open sources

Seit der Veröffentlichung der Erklärung haben mehrere Faktoren zum Rückgang der Angriffe in der Region beigetragen:

Im Jahr 2022 verstärkten die internationalen Marinen ihre Aktivitäten und begannen mit der proaktiven Durchsetzung des Seerechts in den internationalen Gewässern vor Nigeria. Die nigerianische Marine meldete, dass sie gegen Piratenlager vorgegangen ist. Das Küstenüberwachungs- und C4-Zentrum des Projekts Deep Blue begann, seine Aktivitäten zu verstärken.



# Im Interview: Michael Buus Nielsen, Geschäftsführer der Titan Wind Deutschland GmbH

**Das Interview mit Herrn Nielsen führte Kpt. Arne Ehlers.**

## **Hallo Michael, Du warst gerade in China im Hauptquartier von TITAN Wind. Wie war die Reise?**

Arne, der Bericht über meine Chinareise wäre ein abendfüllendes Programm. Nur soviel die 13 Tage in Quarantäne waren die schlimmste Zeit meines Lebens. Wir waren 350 Personen in einem Hotel. In den 13 Tagen habe ich nicht eine Menschenseele gesehen oder gesprochen. Bis auf das Bett waren alle Möbel im Zimmer mit Plastikfolie überzogen. Das Essen war sogar für chinesische Verhältnisse wirklich schlecht und das einzige Getränk war Wasser. Es gab weder Tee noch Kaffee, geschweige denn Bier oder Wein.

## **Solche Strapazen muss man heute wohl leider auf sich nehmen, wenn man einen der ganz großen Turmbauer der Welt besuchen will.**

Ja, leider. Ich habe denen aber auch gesagt, dass ich erst wiederkomme, wenn die Quarantäne vollständig abgeschafft ist. In der Tat, Titan Wind ist ein Familienunternehmen und aktuell die weltweite Nr. 2 was die Produktion von stählernen Turmteilen für die Windenergie angeht. Vorher waren wir die Nr. 1. Das wechselt immer mal wieder. Titan produziert auch Rotorblätter und andere Teile für Windkraftanlagen, entwickelt Windparks in China und bietet Finanzdienstleistungen in dem Bereich an. Auch Forschung wird betrieben. Dazu wurde u. A. das „Smart-Energy-Project“ ins Leben berufen, um mit neu entwickelter Software das gesamte System der Stromlieferung von der Produktionsstätte bis zum Endverbraucher zu optimieren.

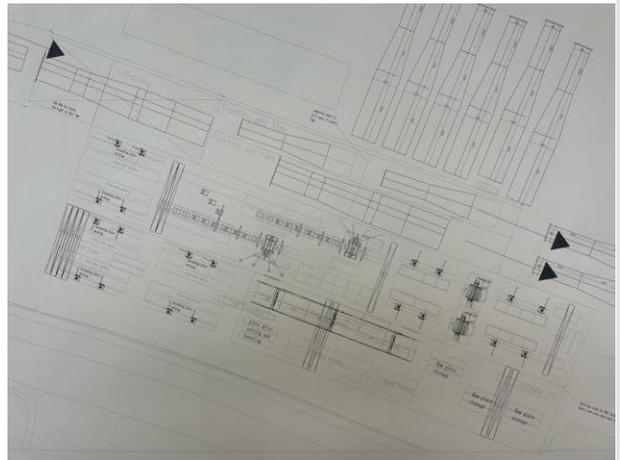
## **Bei so einem Firmenhintergrund wundert man sich natürlich, dass hier in Cuxhaven noch nicht viel passiert ist. Die Erwartungshaltung ist ja schon groß. Wie liefen denn nun die Gespräche vor Ort ?**

Nachdem sich ein großes Projekt in China bestehend aus Turbinenmontage, der Produktion von Offshore-Türmen und Rotorblättern nun auf der Zielgeraden befindet, hat Mr. Yan, der Eigentümer der Gesamtgruppe, nun persönlich die Leitung der Cuxhaven-Projektgruppe übernommen, um die Entwicklung im Werk Cuxhaven mit Nachdruck voranzutreiben. Er hat sich sogar eingangs persönlich bei mir für die lange Verzögerung entschuldigt, was für einen chinesischen Firmenchef sehr beachtlich ist. Der Plan für den Ausbau und die Erweiterung des Standortes Cuxhaven wird zu 100% weiterverfolgt und soll im nächsten Jahr beginnen.

## **Das klingt erstmal positiv und vielversprechend. Wie sehen denn nun die Pläne für Cuxhaven aus? Sollen hier auch Turmteile produziert werden ?**

Ich habe bereits direkt nach meiner Rückkehr den Auftrag zur Herrichtung von zwei Außenflächen mit 120.000m<sup>2</sup> erteilt. Turmteile wollen wir hier nicht produzieren. Hier in Cuxhaven sollen die ganz großen Klamotten, die Fundamentrohre gebaut werden. Zukünftig werden das Fundamentrohr und das Zwischenstück (Transition piece)

aus einem Stück gefertigt. Da die Turbinen immer größer und schwerer werden, werden diese Teile bei 14,5m Durchmesser bis zu 120m lang und 3.000 Tonnen schwer sein. Das ist in jeder Hinsicht ein völlig neue Dimension. Wir planen aktuell, im April '23 die Planung beendet zu haben und die Umsetzung übergehen zu können.



## **Was bedeutet Umsetzung in diesem Fall konkret ?**

Als erstes müssen komplett neue Maschinen bestellt werden, da die Materialabmessungen so groß sind, dass die vorhandenen Maschinen nicht ausreichen. Ein erstes Gesamtlayout der Produktion wurde bereits erstellt, wie Du hier an den Wänden siehst (weist auf mehrere großformatige Konstruktionszeichnungen an den Wänden). In ca. anderthalb Jahren werden wir das Recruiting massiv hochfahren. Wir benötigen 450 - 500 qualifizierte Mitarbeiter, die dann in drei Schichten arbeiten werden.

## **Was passiert mit den alten Anlagen ?**

Die alten Geräte und Maschinen werden wir verkaufen. Ich könnte mir aber sehr gut vorstellen, der lokalen Berufsbildenden Schule einige Schweißautomaten zu Ausbildungszwecken zu überlassen. Natürlich auch, um unser Personal zu schulen.

Sehr geehrter Herr Nielsen, lieber Michael, wir danken Dir für diese Gespräch und wünschen Dir und Deiner Familie ein Frohes Fest, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und viel Erfolg mit TITAN Germany hier in Cuxhaven!



Foto: Michael Buus Nielsen, Geschäftsführer der Titan Wind Deutschland GmbH



# Kurznachrichten

## Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Küstenschutz gewinnt drei Ausschreibungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Nordsee

Große Freude bei der ARGE Küstenschutz, hinter der die Fairplay Towage Group steht, nachdem im März gleich drei Ausschreibungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gewonnen wurden. Mit den unter deutscher Flagge fahrenden Notschleppern „Nordic“ für die Deutsche Bucht und „Baltic“ für die Ostsee kann die erfolgreiche Arbeit der Vergangenheit ab Juli 2022 nahtlos fortgesetzt werden. Ebenfalls gewonnen wurde die erstmalige Ausschreibung eines Präsenzschleppers für die Elbe.

Möglicherweise vor dem Hintergrund des vor fast genau einem Jahr bei starkem Wind auf Grund gelaufenen Containerriesen „Ever Given“ im Suez-Kanal sowie der immer größeren Containerschiffe der Megamax-Klasse auf der Bundeswasserstraße Elbe, erfolgte Ende 2021 durch das WSA Elbe-Nordsee erstmals die Ausschreibung für einen Präsenzschlepper. Gefordert wurde die Stationierung eines Präsenzschleppers im Bereich Stade-Bützfleth, der 24/7 binnen 15 Minuten zu einem Einsatz auslaufen können muss. „Aus unserer Flotte von mehr als 100 Schleppern war die FAIRPLAY-35 für das geforderte Anforderungsprofil perfekt“, berichtet Philip-Alexander Harmstorf, einer der Geschäftsführer der Fairplay Towage Group. „Wir sind sehr stolz, dass wir mit dem Zuschlag dieser dritten Ausschreibung der WSV jetzt ab 1. April 2022 mit der FAIRPLAY-35 den Präsenzschlepper auf der Elbe stellen werden.“ Einsatzbefehl und Weisungsrecht für die FAIRPLAY-35 nimmt für die WSV Elbe-Nordsee die Verkehrszentrale Brunsbüttel-Elbe wahr.

Hintergrund für die gecharterten Notschlepper „Nordic“ und „Baltic“ ist das 2001 vom Bund in Kraft gesetzte Notschleppkonzept.

Entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste sind an strategischen Positionen vom Bund selbst betriebene Mehrzweckschiffe (Mellum, Neuwerk, Scharhorn und Arkona) sowie die von der Arge Küstenschutz betriebenen und vom Bund gecharterten Notschlepper Nordic und Baltic so stationiert, dass innerhalb von maximal zwei Stunden ein Havarist erreicht werden kann. Für die deutsche Bucht gilt, dass die Nordic, wie auch die Baltic vor Kühlungsborn, ein zusätzliches landgestütztes vierköpfiges Towing Assistance Team vorhält, das im Notfall von einem Helikopter an Bord des Havaristen abgewünscht wird und eine sichere Schleppverbindung herstellt.



Der Zuschlag durch das Reedereizentrum bedeutet, dass die Nordic ab 1.1.2023 in der Nordsee und die Baltic ab 1.7.2022 in der Ostsee für mindestens weitere sechs Jahre zuzüglich einer Option für zusätzliche zwei Jahre ihren Dienst fortsetzen werden. Das ist auch eine gute Nachricht für die Ausbildung unter deutscher Flagge. Die Nordic hat in der Vergangenheit neben ihrer Stammbesatzung regelmäßig bis zu 10 Schiffsmechaniker-Auszubildende sowie einen Ausbildungsoffizier an Bord.

**Bericht: ARGE Küstenschutz, Foto: Fairplay Towage**

## Verband Deutscher Reeder - Generationswechsel in der Geschäftsführung

Dr. Martin Kröger (47) folgt Senator a.D. Ralf Nagel (63) als Hauptgeschäftsführer

Mit Wirkung zum 30.04.2022 wird Senator a.D. Ralf Nagel (63) nach 12 Jahren Tätigkeit als Hauptgeschäftsführer und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder ausscheiden. Er wird dem Verband noch bis zum 31.12.2022 beratend zur Verfügung stehen.

Ralf Nagel war im VDR seit 2010 als Hauptgeschäftsführer und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied tätig.

In seiner Amtszeit hat er sich erfolgreich für einen starken und wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandort Deutschland eingesetzt. In seine Amtszeit fällt auch die Errichtung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten am Standort Deutschland. Das Wirken des Verbandes in Brüssel und bei der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO in London ist unter Nagels Ägide weiter ausgebaut und gestärkt worden.

**Bericht: <https://www.reederverband.de>**

Foto: Dr. Martin Kröger





## ABS aktualisiert Regeln für RoRo-Schiffe als Reaktion auf Brände

Nach den jüngsten Brandvorfällen auf RoRo-Schiffen, die Fahrzeuge transportieren, hat ABS auf die Bedenken der Industrie mit einer Aktualisierung seiner Regeln reagiert, die sich mit Elektrofahrzeugen an Bord befassen. Als Ergebnis von mehr als einem Jahr Arbeit mit führenden

Branchenexperten, darunter auch RoRo-Betreibern, hat ABS neue Anforderungen in seine Vorschriften für Seeschiffe aufgenommen. Diese Anforderungen umfassen zusätzliche Feuermelde-, Alarm- und Brandbekämpfungseinrichtungen sowie Bestimmungen für das Aufladen von Fahrzeugen. (Foto der Portugiesischen Marine (Marinha Portuguesa)).

## Fincantieri baut Fischtrawler für Deutsche Fischfang Union

Die norwegische Fincantieri-Tochter Vard baut einen innovativen Hecktrawler für die Deutsche Fischfang Union. Der Auftrag hat einen Wert von rund 50 Mio. €.

Das Schiff wird bei einer Länge von 84 m Platz für 34 Personen in Einzelkabinen bieten, teilte Fincantieri mit. Der Rumpf wird im rumänischen Braila gebaut, die Auslieferung des Hecktrawlers ist für das erste Quartal 2024 in Brattvaag in Norwegen geplant. Der Preis liegt bei 50 Mio. €.



Das Design sei nach den höchsten Nachhaltigkeitsstandards entwickelt worden, wobei besonderes Augenmerk auf die Verringerung der Umweltbelastung, die Sicherung der Fischqualität, die Sicherheit der Besatzung und Effizienz gelegt wurde.

Der neue Trawler wird mit innovativen Lösungen für die Handhabung des Fangs, mit einem Lebendtank für Frischfisch und einer fortschrittlichen Fischverarbeitungsfabrik ausgestattet sein. Die Ladekapazität beträgt ca. 2.200 m<sup>3</sup>, verteilt auf zwei Decks, zusätzlich zu Siliertanks von ca. 540 m<sup>3</sup>, um eine vollständige Nutzung der Biomasse jedes Fangs zu gewährleisten.

Fincantieri und Vard sind eher bekannt für den Bau von Marine- und Kreuzfahrtschiffen. Der italienische Staatskonzern hatte jedoch zuletzt seine Verkaufsaktivitäten auch auf den Sektor Fischerei ausgedehnt, um für sich ein neues Marktsegment zu erschließen.

Zuletzt hatte die zum isländischen Fischereikonzern Samherji gehörende DFFU vor knapp vier Jahren zwei 81 m lange Trawler in Dienst gestellt, die für rund 80 Mio. € nach einem Entwurf von Rolls-Royce unter der Regie der Myklebust Verft AS in Aalesund gebaut worden waren.

Kommentieren Sie den Artikel

5. April 2022, DFFU, HansaOnline  
Foto © Fincantieri



# Kurznachrichten

## A.P. Moller - Maersk beschleunigt die Dekarbonisierung der Flotte mit 8 großen Seeschiffen, die mit kohlenstoffneutralem Methanol betrieben werden

Kopenhagen - Im ersten Quartal 2024 wird A.P. Moller - Maersk das erste einer bahnbrechenden Serie von acht großen Seecontainerschiffen vorstellen, die mit kohlenstoffneutralem Methanol betrieben werden können. Die Schiffe werden von Hyundai Heavy Industries (HHI) gebaut und haben eine Nennkapazität von ca. 16.000 Containern (Twenty Foot Equivalent - TEU).

Die Vereinbarung mit HHI beinhaltet eine Option für 4 weitere Schiffe im Jahr 2025. Die Schiffsserie wird ältere Schiffe ersetzen und jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen von rund 1 Million Tonnen ermöglichen. Als Branchenneuheit werden die Schiffe den Kunden von Maersk einen wirklich klimaneutralen Transport auf hoher See bieten. Mehr als die Hälfte der 200 größten Kunden von Maersk haben sich ehrgeizige wissenschaftlich fundierte oder kohlenstofffreie Ziele für ihre Lieferketten gesetzt oder sind dabei, dies zu tun.

Im Rahmen der kontinuierlichen Zusammenarbeit von Maersk mit seinen Kunden haben sich führende

Unternehmen im Bereich der Nachhaltigkeit wie Amazon, Disney, H&M Group, HP Inc, Levi Strauss & Co, Microsoft, Novo Nordisk, The Procter and Gamble Company, PUMA, Schneider Electric, Signify, Syngenta und Unilever dazu verpflichtet, aktiv kohlenstofffreie Lösungen für ihren Seetransport zu nutzen und zu skalieren, und viele weitere werden voraussichtlich folgen. Die Schiffe sind mit einer Dual-Fuel-Motorisierung ausgestattet.

Die zusätzlichen Investitionskosten (CAPEX) für die Dual-Fuel-Fähigkeit, die sowohl den Betrieb mit Methanol als auch mit konventionellem, schwefelarmem Treibstoff ermöglicht, liegen in der Größenordnung von 10 bis 15 % des Gesamtpreises und ermöglichen Maersk einen bedeutenden Schritt vorwärts in seiner Verpflichtung, kohlenstoffneutrale Lösungen zu skalieren und die Dekarbonisierung der Containerlogistik anzuführen.

**Bericht:**

<https://www.maersk.com/news/articles/2021/08/24/maersk-accelerates-fleet-decarbonisation>



## Erhöhte Nato-Flottenpräsenz in der Ostsee

**Der russische Überfall auf die Ukraine hat dazu geführt, dass die Nato seit dem 24. Februar schrittweise ihre Aktivitäten zur Überwachung der russischen Streitkräfte auch und gerade in der Ostsee hochgefahren hat.**

Im Nato-Sprachgebrauch wird der seit mehreren Monaten bestehende Zustand als „Enhanced Vigilance Activities“ (EVA) umschrieben, was frei übersetzt für „erhöhte Wachsamkeitsaktivitäten“ steht. Das Ziel ist: Auf diese Weise wird die Präsenz der Flotte in diesem wichtigen europäischen Randmeer erhöht. Genaue Zahlen werden nicht genannt. Sie sind sicherheitsrelevant.

Russland soll nicht auf diese Weise genau in Kenntnis gesetzt werden.

Hauptzweck der verstärkten Marinepräsenz in der Ostsee ist zu demonstrieren, welche Kräfte die NATO einzusetzen bereit ist, um die Seewege insbesondere ins Baltikum freizuhalten. Estland, Lettland und Litauen, wie auch der bald neue NATO-Partner Finnland, sind von diesen Verbindungen abhängig. Einerseits verläuft ein sehr großer Teil ihres Handels über das Meer, andererseits könnte ein potenzieller Konfliktgegner Russland die Landverbindungen von Westeuropa an diese Nordostflanke des Bündnisses leicht unterbrechen.



Foto: Blue Water BREB GmbH

## Niedersachsen als Offshore-Primus

Laut dem von Rot-Grün in Niedersachsen vorgelegten Koalitionsvertrag sollen die Themen Klima und Energie künftig mehr Gewicht bekommen als unter der SPD-CDU-Landesregierung. Angestrebt wird, dass die Emissionen bis 2030 um 75 Prozent sinken und Niedersachsen bis 2040 klimaneutral ist. Die Erneuerbaren sollen deutlich ausgebaut werden.

„Wir begrüßen die starke Gewichtung energiepolitischer Themen und die Fokussierung auf den Ausbau der erneuerbaren Energien und die Klimaneutralität des Landes bis 2040“, kommentiert die Geschäftsführerin der Stiftung Offshore-Windenergie, Karina Würtz.

Niedersachsen sei insbesondere auch im Bereich Offshore-Wind von Anfang an großer Visionär und Unterstützer gewesen. „Als Küstenland mit der mit Abstand höchsten Anlandungskapazität von Offshore-Strom in Deutschland sowie als Flächenland mit großen Industriezentren nimmt es zukünftig eine komplexe Doppelrolle für die Transformation des Energiesystems und der Dekarbonisierung der nationalen Wirtschaft ein“, so Würtz.

Dass der Ausbau des Hafens Cuxhaven zum Offshore-Hub im Koalitionsvertrag besondere Erwähnung findet, begrüßt die Stiftung. Würtz: „Der Offshore-Windbereich ist auf die Hafeninfrastrukturen angewiesen. Investitionen müssen jetzt getätigt werden.“

## Klage gegen Schlickpläne?

Die Hamburger Pläne, Schlick aus der Elbe vor der Nordseeinsel Scharhörn zu verklappen, stoßen in Niedersachsen auch bei der geplanten neuen Landesregierung auf Ablehnung.

Im rot-grünen Koalitionsvertrag, über den am Wochenende noch zwei außerordentliche Parteitage abstimmen und der dann am Montag unterzeichnet werden soll, heißt es: „Wir lehnen Schlickverklappungen vor der Vogelschutzinsel Scharhörn strikt ab und werden nötigenfalls rechtliche Schritte ergreifen.“ Die ungelöste Bewältigung der enorm gestiegenen Baggergutmengen belege, dass die Elbvertiefung „ökologisch gescheitert“ sei. Auch die bisherige Regierung aus SPD und CDU hatte erklärt, es werde geprüft, welche rechtlichen Möglichkeiten es gegen die Verklappung gebe.

Im September hatte sich auch der niedersächsische Landtag einstimmig gegen das Hamburger Vorhaben ausgesprochen.

Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, sagte dazu nun gegenüber dem Hamburger Abendblatt: „Es ist erstaunlich, dass sich eine rot-grüne Landesregierung so gegenüber einer anderen rot-grünen Landesregierung verhält.“ Bonz sprach von einem unfreundlichen Akt. Hamburg hatte Anfang des Jahres angekündigt, den bei der Ausbaggerung der Elbe anfallenden Schlick künftig auch vor der zur Hansestadt gehörenden Vogelschutzinsel Scharhörn zu verklappen. Das stieß unter anderem bei Umweltverbänden auf Widerstand.

**Bericht: THB, 3.11.22/bek/lni**



# Kurznachrichten

## Lomar Shipping gibt die Übernahme der Carl Büttner Holding GmbH & Co. KG bekannt und erweitert ihre diversifizierte, globale Flotte

Lomar Shipping, eine maritime Tochtergesellschaft der Libra Group, hat die in Bremen ansässige Carl Büttner Holding GmbH & Co. KG (Carl Büttner oder "CB") übernommen. Die Akquisition der 166 Jahre alten Reederei und Schiffsmanagementgesellschaft, die für ihr technisches Management Know-How und ihr bedeutendes maritimes Erbe bekannt ist, ist Lomars jüngster Schritt zur weiteren Diversifizierung und Ausbau ihrer Flotte.

Lomar nahm im vierten Quartal 2021 erste Gespräche mit CB auf, und die endgültige Vereinbarung zwischen den beiden Häusern wurde Anfang 2022 getroffen.

Nach Erteilung der finalen behördlichen Genehmigungen wurde die Transaktion letzte Woche zu einem Unternehmenswert von fast USD 160 Mio. abgeschlossen.

George M. Logothetis, Executive Chairman der Libra Group, sagte: "Diese Transaktion spiegelt das Ethos und die Familienwerte wider, die in unserer Unternehmensgruppe geteilt werden. Wir freuen uns, dass die Carl Büttner Gruppe durch die Aufnahme in Lomar, einem nachweislichen, maritimen Marktführer, auch von der Stärke des weltweiten Netzwerks der Libra Gruppe profitieren wird." Er fuhr fort: "Dies ist eine aufregende Zeit für Lomar, und wir freuen uns auf viele innovative und zukunftsweisende Ideen."

**Bericht:** [www.pnewswire.com/news/](http://www.pnewswire.com/news/)

## Nächster Schritt zum klimaneutralen Schiff

Als weltweit erstes System seiner Art hat das methanolbetriebene Brennstoffzellensystem des strategischen Partners der MEYER WERFT, Freudenberg e-Power Systems, eine Klassenzulassung erhalten. Damit kann das System nun auf Seeschiffen eingesetzt werden und bildet einen wichtigen Entwicklungsschritt hin zu neuen maritimen Energiesystemen und einer klimafreundlichen Schifffahrt.

In mehr als 15-jähriger Entwicklungsarbeit hat die MEYER Gruppe bereits mehrere Entwicklungsschritte gemacht: In den Forschungsprojekten Pa-X-ell und Pa-X-ell2 hat das Unternehmen zunächst den Einsatz von Brennstoffzellen auf See und anschließend die Integration in ein Schiffssystem erforscht und entwickelt.

### Wendepunkt zur maritimen Nachhaltigkeit

Die Entwicklung der Brennstoffzelle für die Schifffahrt ist ein wichtiger Baustein, um mit ihrem hohen Wirkungsgrad und der Integration dezentraler Energiesysteme das Gesamtsystem Schiff zu optimieren. Gleichzeitig arbeitet die MEYER Gruppe an der Verwendung neuer Brennstoffe. So ist schon heute der Einsatz regenerativ erzeugter Brennstoffe wie Wasserstoff, Methanol und Biogas möglich.

In der Schifffahrt ist es sinnvoll, regenerativ erzeugten Wasserstoff, der für den Betrieb einer Brennstoffzelle notwendig ist, chemisch zu binden, um eine deutlich höhere Energiedichte zu erreichen. Damit wird die Brennstoffzelle für die Hochseeschifffahrt wirtschaftlich und praktisch nutzbar.

Der Einsatz von klimaneutralem Methanol stellt in diesem Zusammenhang einen Wendepunkt auf dem Weg zur

maritimen Nachhaltigkeit und zur Erreichung der IMO-Emissionsreduktionsziele dar. Methanol ist ein einfacher Alkohol, der unter normalen Umgebungsbedingungen flüssig ist und eine etwa dreimal höhere Energiedichte als verflüssigter Wasserstoff aufweist. Als wichtiger Rohstoff für die chemische Industrie zeichnet sich klimaneutrales Methanol durch bewährte Herstellungsverfahren sowie eine gute Verfügbarkeit aus.

Die für den Reformer von Methanol zu Wasserstoff benötigte Wärme kann direkt aus der Abwärme der Brennstoffzellen gewonnen werden. Brennstoffzellenstacks, Reformer und Steuerelektronik sowie alle Komponenten zur Medienversorgung befinden sich in einer vorgefertigten, modularen Einheit. Dieses Containment-Design ermöglicht eine einfache Installation an Bord.

**Bericht:**

[https://www.meyerwerft.de/de/presse/presse\\_detail/naechster\\_schritt\\_zum\\_klimaneutralen\\_schiff.jsp](https://www.meyerwerft.de/de/presse/presse_detail/naechster_schritt_zum_klimaneutralen_schiff.jsp)



Foto: MEYER WERFT



# Veranstaltungsausblick 2023

Datum	Termin
16.01.2023	Vortragsabend: Dr. Robby Renner Thema: Havariekommando Ort: Aula Seefahrtsschule
20.02.2023	Vortragsabend: Briese Shipping Thema: Neubauten Ort: havenhostel, Deck 7
24.03.2023	Schiffahrtssessen Festrede: Stefan Wenzel, MdB / PStS beim Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz
17.04.2023	Vortragsabend: <i>Podiumsdiskussion Elbvertiefung – in Planung</i>
15.05.2023	Vortragsabend: Dr. Philipp Grassel Wissenschaftlicher Mitarbeiter Arbeitsschwerpunkt „maritime und Unterwasserarchäologie“ Thema: "Wracks und Munition in Nord- und Ostsee"
19.06.2023	Vortragsabend: Christian Bubenzer, BG Verkehr, Schiffssicherheit Thema: Die Deutsche Flagge Ort: havenhostel, Deck 7
	Sommerpause

\*Änderungen vorbehalten

**Der Vorstand des NVC und die Redaktion des Vereinsblattes wünschen allen Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V. ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest! Kommen Sie gesund und gut ins Neue Jahr!**

