Vereinsblatt



Sonderausgabe zum 51. Schifffahrtsessen 17.06.2022



Nautischer Verein Cuxhaven e.V. Kapitän-Alexander-Str. 40

27472 Cuxhaven

Tel. <u>04721 201620</u> Fax <u>04721 201621</u> Mail <u>post@nvcux.de</u>

Presserechtlich verantwortlich: Arne Ehlers Redaktionelle Bearbeitung: Annelie Jung

Vorwort



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

nach zweijähriger Pause konnten wir am 17ten Juni 2022 wieder unser traditionelles Schifffahrtsessen ausrichten, welches in vielerlei Hinsicht einzigartig war. Zum ersten Mal haben wir im Sommer und gleichzeitig nach vielen Jahren wieder in den HAPAG-Hallen gefeiert. Das Ergebnis war eine angenehm luftige, nahezu lange "weiße Nacht".

Mit dem 17ten Juni als Veranstaltungsdatum und den HAPAG-Hallen als Austragungsort verbanden sich Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft auf spannende Weise. Während der deutschen Teilung wurde in Westdeutschland an diesem Tag des mit Hilfe sowjetischer Panzer im Jahre 1953 niedergeschlagenen Volksaufstands in der jungen DDR gedacht. Heute rollen wieder russische Panzer und versuchen, den freien Willen eines Volkes zu brechen. Das Ergebnis wird das gleiche sein wie in Deutschland. Die Ukraine wird Teil der demokratischen, wirtschaftlichen und militärischen Wertegemeinschaft des Westens werden.

Allein das einstmals liberale und humanistisch geprägte Königsberg, das beim Bau der HAPAG-Hallen noch selbstverständlich ein Teil Deutschlands war, wie das Stadtwappen auf einer der Säulenkapitelle im Kuppelsaal zeigt, wird sich als russische Exklave weiter von Europa entfernen.

Bei Ausbruch des 1ten Weltkriegs verfügte Cuxhaven mit dem Steubenhöft und den HAPAG-Hallen über die größte Pier der Welt, von der auch wie mittlerweile allgemein bekannt ist, am 22. Januar 1891 die 1te Kreuzfahrtreise der Welt startete. Bis zu 13 Sonderzüge pro Tag übernahmen den Transport von 4.000 an- und abreisenden Gästen, wenn an einem Tag sowohl ein Passagierlinienschiff aus New York anlegte als auch eines Richtung New York abfuhr.

Der im Jahr 1935 eröffnete Fischversandbahnhof war der größte Europas und versorgte ganz Deutschland per Eilzug mit frischem Seefisch. Seit vielen Jahren ist Cuxhaven Deutschlands größtes Nordseebad mit 3,9 Millionen Übernachtungen im Stadtgebiet und 8 Millionen Übernachtungen im Landkreis.

Heute belegt der Schifffahrtsstandort Cuxhaven gleich dreimal den ersten Platz. 1.) In das Vereinigte Königreich bieten drei Linienreedereien aus Cuxhaven bis zu 10 Abfahrten pro Woche. 2.) Die Kleine und Große Hochseefischerei sind mit der größten registrierten Flotte und dem Hauptstandort der Fischereigenossenschaften in Cuxhaven vertreten. 3.) Das Deutsche Offshore Industrie Zentrum (DOIZ) ist Deutschlands größter Hub für den Umschlag von Windenergie-Komponenten und nach Esbjerg die Nr. 2 in Europa. Das Cuxhavener Siemenswerk ist Weltmarktführer im Bereich der Offshore-Windturbinen. Siemens hält einen Weltmarktanteil von 60% - made in Cuxhaven.

Ergänzt wird diese herausragende Rolle durch staatliche Einrichtungen wie das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ), das als Gemeinsames Lagezentrum See die Kompetenzen der Deutschen Marine, der Bundespolizei, dem Zoll, des Fischereischutzes, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer und dem Havariekommando bündelt.

Nordholz im Landkreis Cuxhaven beherbergt einen der drei Großverbände der Deutschen Marine, das Marinefliegerkommando, dem alle Seeluftstreitkräfte der Bundeswehr unterstehen.

Vor unserer Haustür liegen die meistbefahrene Schifffahrtsstraße genauso wie der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, der mit 3.450 km² der zweitgrößte deutsche Nationalpark ist, sowie mit der Cuxhavener Küstenheide das größte zusammenhängende Heidegebiet auf dem Festland der deutschen Nordseeküste. Der weltweit erste mit Wasserstoff betriebene Personenzug verkehrt im Landkreis Cuxhaven.

Im Gegensatz zu diesen Superlativen ist Cuxhaven eine dem ländlichen Raum zuzuordnende mittelgroße Stadt geblieben und auch das erst seit der späten Stadtgründung im Jahr 1907. Der Cuxhavener trägt diese Diskrepanz zwischen "Weltrang" auf der einen und Provinz auf der anderen Seite mit der dem Norddeutschen so typischen ruhigen Gelassenheit.

In den großen deutschen Machtzentren sorgen diese Fakten allerdings manches Mal für Erstaunen. Erst recht, wenn Cuxhavener aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Verwaltung qua der von ihnen vertretenen herausragenden Belange kompetent, selbstbewußt und erfolgreich auftreten. Doch längst hat sich rumgesprochen, dass in der Zukunft mit Cuxhaven zu rechnen ist und das ist in vielen Belangen.

Neben dem Schifffahrtsessen finden Sie in dieser Ausgabe ausschließlich Berichte mit direktem Bezug zu Cuxhaven, meist von Cuxhavenern verfasst.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre

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

Inhalt



- 1. Kapitänsrede
- 2. Dem Südpol ganz nah
- 3. Erstes Nationales Wirtschaftsforum Wasserstoff
- Neues Lotsenversetzschiff für die Elbe getauft
- Blue Water BREB setzt auf Nachhaltigkeit und Professionalität
- 6. Die neue Hafenkapitänin für Cuxhaven stellt sich vor
- 7. Selbstbewusst in die Zukunft
- Cuxhavener Reederei kauft zwei neue Multi-Purpose-Schiffe
- Offshore-Wind-Wasserstoff Hafenerweiterung (Liegeplätze 5-7) und Marktpositionierung
- 10. Kreuzfahrtforum Cuxhaven
- 11. DFFU erzielt mit VARD eine Vereinbarung über den Entwurf und Bau eines neuen High-Tech-Fischereifahrzeugs
- 12. Bilder Schifffahrtsessen 2022



1 Kapitänsrede

Fregattenkapitän Agnes Makel, Marinefliegerkommando

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur maritimen Vielseitigkeit Cuxhavens gehört seit Generationen auch die Armee.

Als Garnisonsstadt an der Elbmündung zu Kaiserzeiten, über den geschichtsträchtigen Luftschiffhafen in Nordholz Anfang der 19-Hunderer- Jahre, Festungen und Forts während der Weltkriege und neben einer langandauernden Stationierung infanteristischer Truppen in Altenwalde sind es die Marineflieger, die auf eine lange Verbundenheit mit dem Cux-Land blicken.

Höchste Zeit also, dass die Kapitänsrede auf dem gesellschaftlichen Event in Cuxhaven, dem Schifffahrtsessen des Nautischen Vereins, mal wieder von einem Soldaten gesprochen wird. Herr Ehlers, lieber Arne, vielen Dank für die Einladung und ich darf dich mit einem kräftigen Waidmannsheil grüßen

Nun ist es genaugenommen eine Kapitäninnen-Rede. Und dann auch noch ohne Kapitänspatent, aber dafür im militärischen Dienstgrad Fregattenkapitän. Das muss als Schnittmenge reichen und ich freue mich, in den nächsten Minuten sowohl Einblicke in meine Laufbahn als auch die Schwerpunkte und Herausforderungen der Marineflieger in der heutigen Zeit skizzieren zu dürfen. Dabei verzichte ich auf das neumoderne Gendern, ich hoffe Sie können mir dennoch folgen.

Geboren in Danzig, aufgewachsen in Kiel, jetzt zu Hause in Cuxhaven. Das klingt nach einem Leben zwischen dem 53ten und 54ten Breitengrad. Sehr wohl durfte ich vor, während und nach meinem Studium an der Helmut-Schmidt-Universität, der Universität der Bundeswehr Hamburg in meiner militärischen Laufbahn sehr viel mehr Länder besuchen, Meere befahren und Kulturen kennenlernen.

Meine Damen und Herren, ein medial bestimmendes Thema der zurückliegenden Jahre waren die Possen um unser Segelschulschiff Gorch Fock. Eingedockt 2016 in Bremerhaven zu einer geplanten kurzzeitigen Instandsetzung, haben wir unsere Ausbildungsplattform für angehende Offiziere für über 5 Jahre verloren. Eine stetige Teuerung der Sanierungskosten, immer wieder neu aufkommende Arbeitsvorhaben begleitet von einer gesellschaftlichen Diskussion über Sinn und Nutzen eines Schulschiffes bereiten unserer Marine viele Sorgen. Auch Sie in der zivilen Schifffahrt unterliegen ja zum Teil der gleichen Regeln, Vorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, SOLAS-Regularien, Arbeitsschutzkonzepten, Abnahmen, Prüfungen... ich könnte ewig weiter machen. Und ein sorgfältiger deutscher Prüf-Ingenieur, der 9mm Wandstärke misst und 10mm vorgegeben sind - der wird Ihnen eben kein Siegel geben. Das dann eines zum anderen führt und letztendlich ein Ausbildungsabschnitt, ich würde sagen eine der wichtigsten Phasen in der Prägung zukünftiger nautischer Offiziere und Operateure in der Marine wortwörtlich mit dem Kiel auf der Klippe hängt, spiegelt das mitunter geringe Verständnis in Gesellschaft, aber auch in politischen Gremien, für die entscheidend wichtigen Erfahrungen von See, Wind, Navigation, Naturgewalten und Korpsgeist wider.

Nun steht die Gorch Fock, auf der ich meine ersten Seemeilen während einer Auslandsausbildungsreise (AAR) erfahren durfte, wieder in See. Und auf den Punkt gebracht, lässt sich resümieren, dass ein Segelschulschiff für eineMarine unserer Bundesrepublik, für ein Land mit unserem Gewicht in der Welt



und als eines der maritim wirtschaftlich stärksten Europas unverzichtbar ist. Sei es als Botschafter mit weißen Segeln oder als ebenso wichtiger Baustein der Ausbildung. Mich hat die Zeit zwischen Masten und Tampen geprägt und "Lust auf Meer" bereitet. So war für mich eine Verwendung auf seegehenden Einheiten selbstverständlich, immerhin hatte ich mich ja zur Marine gemeldet.

scheint dieses soldatische Selbstverständnis heutzutage nicht mehr selbstverständlich. Unsere Marine durchlebt eine nie dagewesene Zeit des Nachwuchsmangels. bei unserer fahrende Flotte potenziert sich das Fehl umso mehr. Aber wem erzähle ich das. Ich bin mir sicher, dass sich viele Ihrer Unternehmen in einer ähnlichen Situation befinden. Die langen Abwesenheiten weit weg von zuhause hält der Neugier, etwas von der Welt zu sehen, nicht mehr stand. Und das ist keine subjektive Wahrnehmung. Während meiner Verwendung beim Personalamt der Bundeswehr in Köln, in der ich junge Offiziere der Flotte "geführt" habe, war der Wunsch, auf seegehenden Einheiten zu dienen, ein selten geäußerter Karriereschritt. Dabei haben es im Nachhinein die wenigsten bereut, nachdem ich die Versetzungsverfügungen zugestellt habe und die Kameraden erstmal an Bord angekommen sind.

Persönliche Reife, charakterliche Stärke oder militärischer Führungsanspruch lassen sich eben nicht im Lehrsaal unterrichten.

Diese Tugenden sind der Inbegriff unseres soldatischen Auftretens. Hinzu kommen verinnerlichte Werte wie Menschenwürde, Freiheit, Gleichheit, Gerechtigkeit und Demokratie. Diese Prinzipien sind für alle Soldaten gleich, egal zu welcher Dienstgradgruppe sie zählen.

Ich habe mich für die Laufbahn als Truppenoffizier mit Studium entschieden. Das klingt für den Außenstehenden kompliziert, bedeutet aber letztendlich die Verpflichtung auf Zeit, z.B. 12 Jahre. Bei der späteren Übernahme zum Berufssoldaten erfolgt dann die Beförderung in den Höheren Dienst, um es mit den Laufbahnen des öffentlichen Dienstes zu vergleichen

Gestern ist in Wilhelmshaven die Fregatte LÜBECK das letzte Mal eingelaufen. Die einzig verbliebene Fregatte der Klasse 122 geht nun aus der Fahrbereitschaft und bald außer Dienst. Damit endet eine Ära deutscher U-Jagd-Fregatten, auf denen ich viel zur See gefahren bin. An Bord der KÖLN und der NIEDERSACHSEN habe ich als logistischer Offizier, als Schiffsversorgunsoffizier, mehrere Jahre gedient. Als SVO, so die Abkürzung, unterstand mir dabei neben der gesamten logistischen Versorgung, die Lasten und die Kombüse auch die Sanität und das Schiffslazarett. Als operativen Aspekt ist der SVO auch der Gefechts-Wachhabenderoffizier auf der Brücke. Während eines Gefechts wird das Kriegsschiff also von einem Logistiker navigatorisch befehligt, was abermals die Breite unserer individuellen Ausbildung aufzeigt. An Bord unserer Schiffe sind nur wenige Offizierdienstposten wachfrei. Der Job des SVO gehört nicht dazu. Was bei uns in der Flotte "Seewächter" genannt wird, zehrt bei Seetörns von bis zu drei Wochen an Körper und Geist.

Während meinen aktiven Seefahrtsjahren habe ich an vielen, auch multinationalen, Manövern teilgenommen. Einsätze im Rahmen ATALANTA zur Bekämpfung der Piraterie im Indischen Ozean oder Antiterror-Operationen im Mittelmeer...



...gehörten zum jährlichen Fahrprogramm der Einheiten. Nach jeder Werftliegezeit durchläuft die Besatzung ein international anerkanntes Einsatz- und Ausbildungsprogram (EAP).

Das innere und äußere Gefecht, also die Schadensabwehr und der Waffenbeinsatz werden dabei monatelang beübt und schließlich zertifiziert. Ich möchte keinen Tag auf See missen, obwohl mir bewusst ist, was ich alles im privaten und familiären Umfeld verpasst habe. Seefahrt, dass ist Abenteuer und Entbehrung zugleich

Bei der Operation Enduring Freedom und der Nachfolgemission ATALANTA unter Führung der Europäischen Union kreuzten von 2003 bis 2015 durchgehend deutsche Fregatten durch das Seegebiet am Horn von Afrika. Immer dabei zwei Bordhubschrauber vom Typ Sea Lynx - aus Nordholz. Die Bordhubschrauber landen in der Deutschen Bucht auf der Fregatte und verlegen im Hangar mit den Schiffen um die ganze Welt. Als erweitertes Auge der Fregatte zur Seeraumaufklärung oder Embargoüberwachung, als Search and Rescue Komponente, als Verbringungsmittel für Boardingteams und Spezialkräfte, zur Unterwasserseekriegsführung oder für Anti-Piraterie-Einsätze - "Fliegen wo die Flotte fährt" ist hierbei das Credo unserer Soldaten.

Aber unsere Soldaten benötigen für ihre Einsätze robuste Mandate. Die Erfolgsgeschichte "Atalanta", in der die Piraterie vor Somalia nachhaltig eingedämmt wurde, beruhte aus meiner Betrachtung genau daher. Entschiedenes Vorgehen ermöglichen, klare Aufträge erteilen, Ziele definieren und Handlungssicherheit geben - unabdingbar für uns Soldaten, wenn wir auf See erfolgreich operieren sollen.

Ich bin kein Pilot, aber eine Pilotenfrau. Der Grund für eine Folgeverwendung als Einheitsführer auf dem Fliegerstützpunkt liegt in meinem Herzen. Unsere Ehe ist aber auch heute noch von vielen Abwesenheitstagen geprägt, haben die Einsatzverpflichtungen mitnichten abgenommen. Und so fliegst du weiter auf der ganzen Welt in unterschiedlichsten Missionen.

Die Gewichtung unserer Aufgabenfelder hat sich jedoch spätestens seit dem 24. Februar zurück in Richtung Landesund Bündnisverteidigung gewandelt. Natürlich kommt die Marine ihren aufgetragenen Mandaten im internationalen Seeraum weiterhin nach. Dazu gehört z.B. die gerade durch den Deutschen Bundestag um ein Jahr verlängerte Mission IRINI zur Überwachung des Waffenembargos vor der Lybischen Küste. Bis vorgestern war Fregattenkapitän Jens Parnow, heute ebenfalls unter uns, der Commander Task Group der deutschen Einheiten in dieser Mission.

Aber unser Schwerpunkt muss wieder die Kampffähigkeit in nationalen Gewässern sein, die Bündnisverteidigung muss den höchsten Stellenwert unserer militärischen Doktrinen einnehmen.

Meine Damen und Herren, der Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Mais, hat in einem viel beachteten Statement kurz nach Beginn des völkerrechtswidrigen Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine davon gesprochen, dass das Heer "blank" dastehe. Mit keiner einzigen Silbe hat er hier untertrieben, ich würde sogar noch weitergehen. National. Im Bereich der Landesverteidigung haben wir derzeit nicht viel entgegenzusetzten. Unsere Stärke - die liegt im Bündnis, in Kooperieren mit anderen Streitkräften, unsere Schlagkraft bündelt sich im Kollektiv mit unseren Partnern. Aber ohne Zweifel haben wir in den vergangenen Jahren Fähigkeitslücken akzeptiert, die wir uns nicht mehr leisten können. Der Wandel von der einstigen Verteidigungsarme zur Einsatzarmee, wie es

oft genannt wurde, ist überholt. Wir müssen die Rolle rückwärts stemmen und dabei doch nach vorne blicken, um den Feind nicht aus den Augen zu verlieren. Es ist nicht so, als hätten wir als Streitkräfte nicht davor gewarnt. Ersatzteilbeschaffungsstopps und immer mehr Verwaltung gehören hoffentlich der Vergangenheit an und die "Zeitenwende" hält, was wir uns davon versprechen. Aber wir müssen diese neue Ära gemeinsam gestalten, Militär, Wirtschaft und Gesellschaft.

Wir brauchen den Rückhalt in der Bevölkerung und die Akzeptanz für eine Streitmacht, die auch kämpfen kann, um nicht kämpfen zu müssen.

Wir brauchen eine Rüstungsindustrie, die nicht die 100 Milliarden Euro Sondervermögen sieht, sondern den Fokus auf die Bereitstellung funktionierender Waffensysteme legt. Und wir brauchen adäquates Personal.

Um das kümmere ich mich in meiner jetzigen Verwendung im Marinefliegerkommando als Abteilungsleiter Personal. Die Personalgewinnung hat dabei den gleichen Stellenwert wie die Personalbindung. Als attraktiver und einer der größten Arbeitgeber der Region, mit über 2300 Soldaten und zivilen Mitarbeitern bietet der Stützpunkt unzählbar viele Berufe. Alle mit dem Fokus, der Flotte operativ einsatzbereite Luftfahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

Eine materielle "Zeitenwende" hat in Nordholz sehr wohl Einzug gehalten. Bereits im vergangenen Jahr erfolgte der Kauf neuer Seefernaufklärer, der P-8A POSEIDON, als Ersatz für die ORION und mit der Einführung des neuen Marinehubschraubers Sea Lion und Sea Tiger wird die Marine über operativ höchstwertige Luftfahrzeuge verfügen. Dazu kommen neue unbemannte Systeme, Ausbildungshubschrauber, um das riesige Portfolio der Marineflieger gezielt schulen zu können und nicht zu vergessen die Ölauflärungsflugzeuge Havariekommandos, betrieben durch Soldaten Marine. Schöne Fliegergrüße an den neuen Leiter des HK, Dr. Robby Renner, schön dich in neuer Funktion hier zu sehen.

(Aufgrund der ganzen neuen Luftfahrzeuge wird)

Der Fluglärm, liebe Cuxhavener, wird also gewiss nicht weniger werden. Sorry.

Aber in diesem Zusammenhang zitiere ich gerne einen Gassenhauer, in dem es heißt "ein Schiff ist nicht nur für den Hafen da, es muss hinaus, hinaus auf hohe See". So verhält es sich auch mit unseren Luftfahrzeugen.

Immer wenn ein Hubschrauber oder ein Flugzeug aus Nordholz startet, geht es um operativen Flugbetrieb oder um elementar wichtige Aus- und Weiterbildung.

Das große Spektrum des Fliegens über See erfordert stetiges Üben. Dazu trainieren wir nicht ausschließlich alleine unter uns. Wir arbeiten mit vielen Partner eng zusammen. Im Rahmen der Ausbildung "Überleben auf See", in der Luftfahrzeugbesatzungen im Umgang mit Rettungssystemen geschult werden und praktisch das Retten aus der Nordsee durchgeführt wird, kooperieren wir seit einiger Zeit mit Schleppern der in Cuxhaven ansässigen Reederei Wulf. Die Schiffe des neuen Reedereizentrums dienen als Plattform für Winchübungen, ebenso die Einheiten der DGzRS. Mit der Bundespolizei verbindet uns eine fachliche Zusammenarbeit im Bereich der Bordfliegerei, nachdem die neuen Einheiten ebenfalls über ein Landedeck verfügen.



Auch im Namen meines Kommandeurs Marinefliegerkommando, Kpt z.S. Bobzin, darf ich Ihnen allen dafür danken.

Liebe Mitglieder des Nautischen Vereins, liebe Gäste: – Schön, nach der Pandemie wieder einer Veranstaltung – dieser Couleur beiwohnen zu dürfen.

Auf dem Schifffahrtsessen 2017 (in der Kugelbake-Halle) – sprach David McAllister, Abgeordneter im Europaparlament und Ministerpräsident a.D.

Er hielt eine Lobhymne auf unser, damals noch friedliches Europa. Eine Rede, die mir bis heute in Erinnerung geblieben ist, vielleicht erinnert sich der eine oder andere von Ihnen. Die grenzenlose Reisefreiheit, die wirtschaftliche Kraft Europas und einige amüsante Anekdoten der Bürokratie sorgten damals bei mir für europäischen Stolz. Ich wünsche uns diese Leichtigkeit zurück, ich wünsche Ihnen und uns unser friedliches Europa zurück.

Wir stehen dafür Wache. Tag und Nacht.

Bleiben Sie und Ihre Familie gesund - auf den Nautischen Verein und unsere Seehafen und Flughafenstadt Cuxhaven.

Guten Abend.

Fregattenkapitän Agnes Makel

- Geboren am 03.08.1981 in Danzig
- Abitur 2002 in Kiel
- Eintritt Marine 2003
- Pädagogikstudium an der Helmut-Schmidt-Universität (Universität der Bw HH)
- Verschiedene Verwendungen auf seegehenden Einheiten und landgebundene Dienstposten im Bereich Logistik und Personal
- Aktuell Abteilungsleiter Personal im Marinefliegerkommando in Nordholz
- Verheiratet, 2 Kinder



2 Dem Südpol ganz nah

Philipp Rademann



Mit dem Polarkreuzfahrtschiff LE COMMANDANT CHARCOT auf den Spuren der großen Entdecker in der Antarktis unterwegs.

12.00 Uhr als die mittags, COMMANDANT CHARCOT den südlichsten Punkt stammend, ist stolz auf sein Schiff, das er über Antarktis-Expeditionsreise ins Rossmeer erreicht hat. Bei Temperaturen von -23 Grad Celsius hat Kapitän Patrick Marchesseau in der Bucht der Wale das Schiff bis auf wenige hundert besonders umweltfreundlichen Hybrid-Antrieb und Meter ganz dicht an das Ross-Schelfeis gesteuert. kann entweder mit Flüssiggas (LNG) oder auch Auf Position 78° 44' Süd feiern die Passagiere diesen historischen Augenblick auf Helikopterdeck. Näher kann man auch mit einem polargängigen Schiff dem Südpol nicht kommen: Dieser ist "nur" 1.283 Kilometer entfernt, während die Hansestadt Hamburg 17.039 Kilometer weit weg ist. Das Schelfeis glitzert in der Sonne, die Champagnerkorken knallen.

Elf Tage zuvor waren die 128 Passagiere der LE COMMANDANT CHARCOT in Punta Arenas im Süden Chiles gestartet. 24 Tage Expeditionsreise ins Rossmeer stehen auf dem Routenplan des neuen Schiffes, das in ganz neue Dimensionen der Kreuzfahrt vorgestoßen ist. Ein Blick auf das Schiffes mit dem dunkelblauen Rumpf verrät sofort, dass es sich eigentlich um einen Eisbrecher handelt. Einen ganz modernen Eisbrecher, der mit seiner Eisklasse PC2 nicht nur bis zu 2,5 Meter dickes Packeis brechen zu Zeit auch Passagiere in polaren Gebieten kann, sondern gleichzeitig auch neue Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit setzt.

Der französischen Reederei Ponant ist eine Innovation gelungen, wie man sie selbst in der dynamischen Kreuzfahrtbranche seit den Zeiten Albert Ballins nicht allzu häufig erlebt hat. Kapitän LE Patrick Marchessau, aus der Nähe von Bordeaux viele Jahre mit geplant hat. Erst Ende September 2021 in Le Havre in Dienst gestellt, verfügt die LE **COMMANDANT** CHARCOT über einen mit schwefelarmem Diesel betrieben werden. 4.500 Kubikmeter Flüssiggas werden bei -160 Grad Celsius in zwei innovativen Tanks mit Membran-Technologie gelagert. ermöglichen Lithium-Inonen-Batterien mit einem Gewicht von 50 Tonnen und einer Kapazität von 4,5 MWh es dem Schiff sogar, rund eine Stunde ohne Maschinenantrieb in besonders sensitiven Gebieten zu manövrieren. Mehr Nachhaltigkeit ist aktuell ein Bord eines Schiffes kaum möglich. Insgesamt hat das Schiff Treibstoff für bis zu vier Monate an Bord genug für Erkundungen polarer Gebiete auch bei längsten Reisedauern. Während andere Expeditionsschiffe "nur" mit Eisstärken von bis zu 0,8 Metern eleganten zurechtkommen, ist die LE COMMANDANT CHARCOT also bestens gerüstet für ganz besondere Expeditionen. Nur ein russischer Polareisbrecher, der in der Vergangenheit von Zeit befördert hat, verfügt über eine noch höhere Eisklasse. (Foto: P. Rademann)





"Während ich früher mit anderen Schiffen Eisfelder Lichteffekte zaubert oder Kaiserpinguine von einer immer gemieden habe, suchen wir mit der LE Eisscholle herübergrüßen, "Die Show findet COMMANDANT CHARCOT ganz bewusst das schließlich draußen statt", erläutert Kapitän Eis", berichtet Kapitän Marchesseau auf der Marchessau mit einem Lächeln. Brücke. Die Kommandozentrale des Schiffes steht den Passagieren - die vor der Reise in Corona- Auch in Sachen Wissenschaft beschreitet der Zeiten gleich zwei PCR-Tests absolviert haben immer offen. Die französischen Offiziere stehen diesen Schiffstyp - neue Wege: Die LE auch bei Fragen immer zur Verfügung - sofern es die Navigationsverhältnisse und Wind und Wetter zulassen. Ebenfalls auf der Brücke greifen zwei argentinische Wissenschaftlerinnen von der Universität aus Buenos Aires fortlaufend zum Fernglas. Sie zählen die Wale während der Forschungsschiff von der Klasse der "Polarstern" gesamten Reise.



unverwechselbaren Muster auf Die der Schwanzflosse eines Wales - Fluke genannt ermöglicht dabei die Identifizierung bestimmten Wales (Foto: Studio PONANT-Morgane Monneret). "Die Schwanzflosse eines Wales ist so einzigartig wie der Fingerabdruck eines Menschen", berichtet Lucia Sala Simion vom 18köpfigen Offizieren Expeditionsteam des Schiffes. Insgesamt können die Expeditionsreisenden 258 Wale während der Reise bestaunen, darunter auch fünf Blauwale. Die Anlandungsplätze auszumachen. Ganz bewusst größten Säugetiere der Welt zeigen sich bereits am dritten Tag der Reise auf dem Weg in die Bellingshausensee. Kapitän Marchessau und dem aus den USA stammenden Expeditionsleiter John Frick ist es wichtig, den Passagieren die Faszination der Antarktis bei nahezu jeder Tages-Nachtzeit näherzubringen. Auf anderen Schiffen der Luxusklasse gehören Durchsagen auch Zodiac genannt - anstehen. Dann sind die nicht zum Repertoire des exklusiven Reisens.

Hier an Bord der LE COMMANDANT CHARCOT Siple Island, ganz nah. sind sie obligatorisch, wenn Wale oder Eisberge gesichtet werden, die Mitternachtssonne besondere

Polar Explorer - so nennt die Reederei Ponant COMMANDANT CHARCOT ist mit zwei Laboren ausgestattet, die von Wissenschaftlern genutzt werden können. Für Biologen, Meeresforscher & Co., die in extrem abgelegene polare Gebiete wie z.B. das Rossmeer - ansonsten nicht ohne ein können, bietet dies vielfältige neue reisen Möglichkeiten. Bereits auf der Testreise zum Nordpol im September 2021 - vor Indienststellung des Schiffes und ohne Passagiere - waren acht Wissenschaftler an Bord. (Foto: P. Rademann)



und dem Expeditionsleiter Erkundungsflüge ermöglicht, um die Navigation in schweren Eisverhältnissen zu erleichtern oder hat sich Ponant dazu entschieden. Passagieren keine Flüge mit dem Hubschrauber anzubieten, um die Umwelteinflüsse in polaren Gebieten so gering wie möglich zu erhalten. Auf dem Weg in das Rossmeer kommt der Helikopter immer dann zum Einsatz, wenn Eislandungen oder Exkursionen mit einem Festrumpfschlauchboot -Kaiserpinguine, wie z.B. bei der Anlandung vor





Für das Verhalten der Expeditionsreisenden in der Antarktis gelten strenge Regelungen, die die Gäste. Alle sehr geräumigen Kabinen verfügen internationale Organisation der Veranstalter von über einen großzügig dimensionierten Balkon und Antarktis-Reisen (IAATO) erlassen hat. Schon am ein exklusiv ausgestattetes Badezimmer mit Tag nach der Abfahrt in Punta Arenas hatte das Expeditionsteam um John Frick alle Passagiere auf Eignersuite zusätzlich mit einer Terrasse von 186 die Verhaltensvorschriften der IAATO verpflichtet. Quadratmetern aufwarten kann. Das luxuriöse Ein Mindestabstand von fünf Meter zu Pinguinen ist Ambiente wirkt allerdings nie förmlich oder gar dabei selbstverständlich. Wie bereits die erste steif. Abendkleid und Smoking sind an Bord Anlandung zeigt, sind es allerdings die stattlichen ohnehin fehl am Platz. Die Lebensart an Bord Kaiserpinguine selbst, die sich nicht an diese erweist sich als entspannt und leger-elegant. So Regelungen halten und neugierig Wissenschaftler und Passagiere der COMMANDANT zukommen. Ob Schneeschuhen ausgerüstet auf einer und ausgedehnten Wanderung oder als Spaziergang auf dem dicken Seeeis: Das Erleben asiatischen Crew auch Gourmetküche auf der Natur, das sich fortlaufend verändernde Licht höchstem Niveau. So zeichnet der französische oder auch die Mächtigkeit der Eisformationen Sternekoch Alain Ducasse für die Menüs im verändert den ganz persönlichen Blick auf den Restaurant Nuna an Bord verantwortlich. Eine Schutz der Natur und die Bewahrung unseres gute Weinauswahl ist ebenso wie Champagner im Planeten. "Sie kommen als Botschafter der Reisepreis bereits inklusive. zurück", hatten mich Antarktis erfahrene I Antarktisreisende vor dem Abflug nach Chile auf das unbeschreibliche Reiseerlebnis eingestimmt. Sie sollten Recht behalten.

Die Reiseroute auf dem Weg ins Rossmeer folgt den Bedingungen von Wind und Wetter. Nicht immer ist eine Anlandung möglich, so dass der Routenplan - ganz anders als auf Kreuzfahrten anderswo - nicht exakt eingehalten werden kann. So ist eine Anlandung auf Charcot Island aufgrund der Windverhältnisse nicht möglich. Stattdessen kann die Insel vom Schiff aus bestaunt werden. Der Namensgeber unseres Schiffes, Jean-Baptiste entdeckte die Insel in der Bellingshausensee gelegen - im Jahr 1910.

Der französische Arzt und Polarforscher war mit seinem als Forschungsschiff gebauten Dreimaster "Pourquoi Pas?" damals auf seiner zweiten Expeditionsreise in der Antarktis unterwegs. Die Insel benannte er allerdings nicht nach sich selbst, sondern nach seinem Vater, dem berühmten französischen Neurologen Jean-Martin Charcot.

Auf der LE COMMANDANT CHARCOT sind die Entbehrungen, die Jean-Baptiste Charcot auf seinen Forschungsreisen Anfang Jahrhunderts erdulden musste. allerdings Lichtiahre entfernt. Das Schiff erweist sich als Inbegriff der französischen Lebensart. 123 Kabinen und Suiten bieten Platz für bis zu 245 Meerblick, während die 115 Quadratmeter große auf sucht man auch feste Tischzeiten oder gar LE Zuzahlrestaurants vergebens. Die mit Restaurants an Bord bieten lange Öffnungszeiten einem neben hervorragenden, kurzer persönlichen Service von der französisch-



(Fotos: P. Rademann)

Nachdem das Schiff den südlichsten Punkt der Reise hinter sich gelassen hat, nimmt die LE COMMANDANT CHARCOT Kurs auf die Ross Insel und die bis heute erhaltenen Hütten der Polarforscher Scott und Sheckleton. Auf Ross Island war der britische Marineoffizier Robert Falcon Scott im Rahmen seiner Terra-Nova Expedition gestartet, um den Südpol zu erreichen. Den Pol erreichte er am 18. Januar 1912 und musste dort feststellen, dass der norwegische Polarforscher Roald Amundsen ihm rund einen Bevor die LE COMMANDANT CHARCOT wieder Monat zuvorgekommen war. Auf dem Rückweg Kurs auf Chile nimmt, stehen noch Exkursionen zum Basislager starben Scott und seine vier mit dem Zodiac auf der Antarktischen Halbinsel Begleiter an Unterernährung, Unterkühlung und an. Einzig dieser Teil der Antarktis wird auf Krankheit. Besser erging es Ernest Henry Antarktis-Kreuzfahrten vieler Expeditionsreisen Shackleton, der ebenfalls im Rahmen seiner anderer Reedereien besucht. Mit Kajaktouren vergeblichen Nimrod-Expedition in den Jahren 1907 entlang der Eisberge bietet die Crew des bis 1909 versucht hatte, den Pol zu erreichen. französischen Schiffes auch hier echte Erlebnisse. Ausgangspunkt war seine Hütte bei Cape Royds im Andere Passagiere genießen unterdessen ein Bad McMurdo Sound. COMMANDANT CHARCOT bestaunen die beiden Plunge genannt. Die vielfach gefürchtete Passage Hütten vom Helikopterdeck am Bug des Schiffes der Drakestraße zwischen der Nordspitze der aus, während sich Vulkan Mount Erebus - mit 3.794 Antarktischen Halbinsel und Kap Hoorn zeigt sich Metern der südlichste aktive Vulkan der Erde leider in Wolken hüllt. (Fotos: P. Rademann)



Das Expeditionsteam an Bord berichtet bei spannenden Vorträgen nicht nur über Wale, Vogelarten oder die Geografie der Antarktis, sondern auch über das oft tragische Schicksal der frühen Polarforscher, Das Leben von Ernest Henry Shackleton wird während unserer Rossmeer-Reise wieder Gegenstand der weltweiten Berichterstattung. Kein Wunder, wurde doch das Wrack seines im Januar 1915 vom Eis zerdrückten Polarschiffes "Endurance" im März 2022 in einer Tiefe von 3.000 Meter im Weddelmeer entdeckt. Sheckleton und seine Crew hatten den Untergang ihres Schiffes während des Ersten Weltkriegs überlebt und konnten sich in einer abenteuerlichen neunmonatigen Odyssee retten.



Die Passagiere der LE im eiskalten Wasser der Antarktis - an Bord Polar anschließend sogar von ihrer ruhigen Seite. Nach insgesamt 7.593 Seemeilen (entspricht 14.062 Kilometern) und 362 geleerten Magnumflaschen Champagner macht die LE COMMANDANT CHARCOT wieder in Punta Arenas fest. Kapitän Patrick Marchesseau steht an der Gangway und verabschiedet jeden Gast persönlich. Mit seinem Schiff macht er sich nach dem Ende der ersten Antarktis-Saison wieder auf den Weg nach Europa. Im Sommer auf der Nordhalbkugel steht ein anderes eher selten besuchtes polares Ziel auf dem Routenplan dieses einzigartigen Schiffes: Der Nordpol.

COMMANDANT CHARCOT

Baujahr: 2021 Flagge: Frankreich

max. 245 Passagiere bei 210 Crew

Bauwerft: Vard Søviknes, Norwegen/Rumänien

Länge: 149,9 m Breite: 28,3 m Tiefgang: 10,0 m

Vermessung: 31.283 BRZ

Hybridantrieb LNG/Diesel mit 34.000 kW (46.227

PS); Batteriekapazität: 4.520 kWh

Geschwindigkeit: 15 Knoten (max. 18 Knoten)

Eisklasse: PC2 (bis 2,5 m Packeis) Reederei: Ponant (www.ponant.com)

3 Erstes Nationales Wirtschaftsforum Wasserstoff



Verbände, Wirtschaft und Wissenschaft ziehen Wasserstoffstrategie (NWS) hat das 1. Nationale Bilanz der Nationalen Wasserstoffstrategie

Auf der Weltklimakonferenz 2015 in Paris haben eine Bilanz gezogen, die deutlich macht: Es gibt Staaten dazu verpflichtet. Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C zu begrenzen sowie spätestens in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts weltweit Treibhausgasneutralität zu erreichen. Das heißt es geht um die vollständige Dekarbonisierung, also die Abkehr von der Nutzung kohlenstoffhaltiger Energieträger.

Die Produktion, der Transport und der Einsatz von Wasserstoff sind zur Umsetzung der Energiewende, zur Erreichung der Treibhausgasneutralität und der Dekarbonisierung wichtiger Industriezweige in decken. Deutschland dabei entscheidend.

(Foto: Michael Westhagemann und Dr. Hans-Joachim Stietzel ©Kevin Winiker Photostudio Ottensen)

Vor dem Hintergrund der russischen militärischen Aggression gegen die Ukraine wird aktuell das Thema Versorgungssicherheit einem zu vorrangigen und essenziellen Bestandteil der Energiewende. Wasserstoff kann dabei einen wichtigen Beitrag Verminderung zur Abhängigkeit von russischem Gas liefern.

Vor diesem Hintergrund hat am 18.5.2022 in Nationale Wirtschaftsforum Hamburg das Wasser-stoff unter der Schirmherrschaft vom Hamburger Wirtschaftssenator Michael Westhagemann stattgefunden. Initiiert organsiert wird das Wirtschaftsforum Wasserstoff, das zukünftig im jährlichen Turnus stattfinden wird, von Dr. Hans-Joachim Stietzel, Cuxhaven und Prof. Dr. Martin Skiba, Hamburg.

1. Nationales Wirtschaftsforum Wasserstoff: Politik, Zwei Jahren nach Verabschiedung der Nationalen Wirtschaftsforum Wasserstoff in Hamburg nun die noch viel zu tun vor allem in Sachen Schnelligkeit, Investitionssicherheit und wettbewerbsfähiger Grünstromversorgung.

> Ziel der im Juni 2020 von der damaligen Bundesregierung vorgestellte NWS sollte es sein. einen kohärenten Handlungsrahmen für einen Markthochlauf entlang Wertschöpfungskette von Wasserstoff zu schaffen und so den Bedarf durch Erzeugungsanlagen in Deutschland und den Import von Wasserstoff zu

> Die norddeutschen Küstenländer haben noch frühzeitiger auf das Thema Wasserstoff gesetzt und seit Beginn 2019 eine "Norddeutsche Wasserstoff-Strategie" abgestimmt, um damit zum Vorreiter beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in Deutschland zu werden. Im Rahmen des 1. Nationalen Wirtschaftsforums Wasserstoff diskutierten hochrangige Vertreter der Bundesregierung, des Hamburger Senats. Mitglieder des Nationalen Wasserstoffrates, der Verbände, der Wissenschaft und der Industrie den Status der NWS, stellten aktuelle Leitproiekte der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland vor und diskutierten Handlungsempfehlungen für eine stringenten Markthochlauf.

> Unter den 130 Teilnehmern waren auch Vertreter von Cuxhavener Unternehmen und der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven. Schon seit längerer Zeit besteht in der Metropolregion Hamburg eine gute Zusammenarbeit zwischen Stadt Cuxhaven und Cuxhavener Unternehmen mit dem Erneuerbare Energien Cluster Hamburg. Dies wurde Wirtschaftssenator Westhagemann noch einmal explizit hervorgehoben.

> Michael Westhagemann, Senator für Wirtschaft und Innovation betonte in seiner Eröffnungsrede: "Hamburg hat sich mit diversen Initiativen und Projekten zu einem nationalen Hot Spot der Wasserstoffwirtschaft entwickelt und verbindet die industriepolitischen Chancen des Markthochlaufs von grünem Wasserstoff mit den Zielen des Klimaschutzes.



Die Norddeutsche Wasserstoffstrategie bildet den Einvernehmen herrschte überdies, dass Offshorefür das Rahmen Hamburger Wasserstoffwirtschaft. die Importstrategie, den Auf-bau großer Elektrolyse Wasserstoff zu leisten und die neuen Offshore-Anlagen und die Dekarbonisierung der Industrie. Ausbauziele von 70 GW bis 2045 dafür eine sehr Eine zielgerichtete und Strategiefortschreibung des Bundes, für die dieses wieviel der bis 2030 angestrebten 10 GW Forum Vorschläge gemacht hat, kann und muss für Elektrolysekapazität durch Offshore Wind erzeugt uns beflügelnd wirken."

Von den Teilnehmern einhellig begrüßt wurden die Energiegewinnungsbereiche") nur wenige Hundert in der Koalitionsvereinbarung formulierten neuen Megawatt leisten kann. Daher sei es wichtig, Ziele für den Markthochlauf Wasserstoffwirtschaft sowie die dafür notwendige wirtschaftlichen Pilotvorhaben investieren, schnell Import- und Transportinfrastruktur möglichst schnell eine vorantreiben zu wollen, wonach bis zum Jahr 2030 Flächenentwicklungs-plan des BSH in der Nordeine Elektrolysekapazität von rund 10 Gigawatt und Ostsee erhielten. erreicht werden soll und die einheimische Erzeugung auf Basis Erneuerbarer Energien Bericht: Michael Westhagemann, Senator für Priorität genießt.

Gleichwohl wurde deutlich. dass Konkretisierung der Nationalen Wasserstoffstrategie mit einem tiefen Verständnis gesamten Wertschöpfungskette wirtschaftspolitisch ausgerichtet und alle Aktivitäten besser koordiniert und vernetzt müssen.

Cluster Windenergie zwar in der Lage sei, einen Wasserstoff- erheblichen Beitrag zur Erzeugung von grünem be-herzte gute Basis bieten. Unklarheit herrsche aber weiter, werden sollen, da die bisher dafür ausgewiesene Fläche der Nordsee der Unternehmen, die in diese noch Perspektive für weitere Flächen im

> Wirtschaft und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg und Dr. Hans-Joachim Stietzel. die Nationales Wirtschaftsforum Wasserstoff.



Dr. Hans-Joachim Stietzel ist seit über 20 Jahren in diversen thematischen Bereichen der Offshore Windenergie tätig. Sein Berufsweg als Diplom-Geologe führte ihn seit 1983 von der Tätigkeit für ein amerikanisches Erdöl-Unternehmen, über die EU-Kommission. das Umweltbundesamt, Bundesministerium für Forschung und Technologie. das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zum Senat für Bau. Umwelt und Verkehr in Bremen, wo er als Referatsleiter die Gründung der WAB und die Strategie Offshore Wind in Bremerhaven mit initiierte.

Seit 2006 baute er in Cuxhaven die Infrastruktur der Offshore Basis Cuxhaven auf, koordinierte die Ansiedlung der Offshore Industrie und war Initiator ersten Cuxhavener Appels des an Bundesregierung. Seit 2017 ist er Berater in den Bereichen Governmental Relation und Market Development u.a. für MHI Vestas Offshore Wind und Orsted Wind Power Germany. Er ist Mitglied des Vorstandes der Stiftung der deutschen Wirtschaft für Offshore Windenergie.

Nautischer Verein Cuxhaven

4 Neues Lotsenversetzschiff für die Elbe getauft



Am 25.05.2022 wurde in Cuxhaven das neue länderübergreifend zusammengearbeitet. In den Lotsenversetzschiff auf den Namen "Medem" Bau sind sowohl die speziellen Erfordernisse des getauft. Es ist die Weiterentwicklung einer Reihe Reviers Lotsenversetzschiffen, von Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits in der Ostsee eingesetzt werden.

Taufpatin ist die Parlamentarische Staatssekretärin Anforderungen des beim Bundesminister für Digitales und Verkehr anspruchsvollen Daniela Kluckert: "Die Seelotsinnen und Seelotsen Elberevier angepasst. Die Lotsen bedienen in sowie die Mitarbeiter des Lotsbetriebsvereins halten diesem Revier alle Schiffsgrößen. Die Konzeption die Schifffahrt am Laufen. Sie tragen eine hohe des Verantwortung, sorgen für die Sicherheit der Versetzmanöver zum Übersteigen des Lotsen Besatzung der ihnen anvertrauten Schiffe, schützen während der Fahrt, auf Reede oder an der Pier. unsere Küsten und die Umwelt. Umso wichtiger ist Deshalb ist es wichtig, dass das Schiff in den es, dass sie sich bei ihrer Arbeit auf ihr Material kurzen, und steilen Wellen des Tidegewässers verlassen können. Die "Medem" wurde in enger Elbe Kentersicherheit bietet und eine schnelle Abstimmung zwischen den Seelotsen und der Werft Anfahrt leistet. gebaut, um nicht nur die neuesten Standards, sondern auch die besonderen Anforderungen hier in Im Cuxhaven bestmöglich zu erfüllen."



Das Schiff wurde im Auftrag des Bundes originär für Kpt. den Cuxhavener Bereich gebaut. Einsatzgebiet der Lotsbetriebsverein Außenstelle Cuxhaven: "Die "Medem" ist das Seelotsrevier Elbe vor Cuxhaven. Darüber hinaus wird das Schiff - im Rahmen einer Anforderungen an den Lotsversetzdienst im Kooperation des Bundes mit dem Hafenbetreiber wachsenden Hafen in Cuxhaven. Damit ist der Niedersachsen Ports - den Versetzdienst der neue Lotsenversetzer eine wichtige Ergänzung Lotsen im Hafengebiet Cuxhaven übernehmen.

Bei der Planung der "Medem" haben die Nautiker der WSV, die Werft und die Lotsen eng und

als auch Erfahrungen der Schiffsbesatzung eingeflossen.

Die Form des und Eigenschaften Aluminiumschiffes sind auf die besonderen Einsatzgebiets an Lotsenversetzdienst ermöglicht Schiffes anspruchsvolle

zu baugleichen Veraleich den Lotsenversetzschiffen aus den Jahren 2010/11 für die Ostsee hat die "Medem" einen zusätzlichen Bugstrahler erhalten, der das Manövrieren im Cuxhavener Hafen erleichtert. Das Schiff ist im Kenterfall selbstaufrichtend und verfügt über eine Bergeeinrichtung, die es dem Schiffsführer erleichtert, über Bord gegangene Personen zu retten.

Das wendige neue Lotsenschiff bekommt den in der Region bekannten Namen "Medem" des bei Otterndorf in die Elbe mündenden gleichnamigen Flusses, der sich durch den Landkreis Cuxhaven schlängelt.

Dr. Marcus Erdmann. Leiter der Abteiluna Schifffahrt der GDWS: ..Das technisch hochmoderne Lotsenversetzschiff Arbeitsbedingungen der rund 300 Lotsen an der Elbe und den Versetzdienst auch im Hafenbereich von Cuxhaven noch sicherer machen."

Marco Gessinger, Geschäftsführer "Medem" erfüllt die neuen und zukünftigen der Infrastruktur des Cuxhavener Hafens."



Die "Medem" wurde im Februar 2022 an den Lotsbetriebsverein e.V. ausgeliefert und diesem ietzt formal zum Betrieb übergeben. Lotsbetriebsverein betreibt und unterhält die Schiffe für den Bund.

Das Schiff wurde in der schwedischen Werft Dockstavarvet gebaut.

Bericht: Pressemitteilung WSV, 25.05.2022

"MEDEM"

Länge: 16,80 m Breite: 5.20 m 1,50 m Tiefgang: Geschwindigkeit: 20 kn Antriebsleistung: 2 x 368 kW Besatzung/Lotsen: 2/7 Personen Kosten: 2.5 Millionen Euro



5 Blue Water BREB setzt auf Nachhaltigkeit und Professionalität

Seit 2021 wird das Terminal Blue Water BREB Ein wichtiger Bestandteil des Qualitäts- und ausschließlich mit grünem Strom der EWE Umweltmanagementsystems ist das Festlegen Cuxhaven beliefert. Dies ist Teil der eigenen exakter Ziele, um eine stetige Verbesserung der Umweltziele des Unternehmens. Als einziger eigenen Leistung, aber auch der Minimierung der Hafenumschlagsbetrieb in Cuxhaven ist die Blue Umwelteinflüsse zu erreichen. So setzt BWB nur Water BREB nach den hohen Standards des moderne Geräte und Fahrzeuge mit hoher Lloyd's Register in den Bereichen ISO 14001:2015, Umweltverträglichkeit ISO 9001:2015 und ISO 45001:2018 zertifiziert.

durch technischen Vorsprung ein.





Besonderer Wert wird in allen Sicherheits-, Umweltaspekten Gesundheitsund auf die Mitarbeiter gelegt. Interne und externe Schulungen sowie eine ständige Zusammenarbeit mit der Mitarbeiter BGVerkehr unterstützen diese Unternehmenskultur. fortzubilden So unter anderem durch konnte Zusammenarbeit der Terminalleitung mit dem Nur ein Bereich bereitet uns Sorge, und das ist der Landkreis Cuxhaven allen Mitarbeitern Coronaimpfung und Aufklärung direkt Arbeitsplatz durch den Impfbus des Landkreises Kunden, die wir nicht mehr bedienen können. angeboten werden - sowie natürlich allen anderen In Zukunft werden die On- und Offshore-Projekte im Hafen beschäftigten.

Aufgrund der guten Auftragslage und Zukunftsaussichten bemüht sich das Terminal Bericht: Steffen Rogalinsky, Terminalleitung BWB aktuell um weiteres Gerät, wie z.Bsp. einen weiteren Hafenmobilkran (LHM 550).

Blue Water BREB bildet jedes Jahr Fachkräfte für Hafenlogistik aus und unterstützt Ausbildungsberufe, wie z.B. Schifffahrtskaufleute. werden ermutiat, sich stetia die und nötigen Scheine für enge Großgeräte zu erwerben.

die immer knapper werdende Platz im Hafen. Schon jetzt haben wir viele Projekte und Anfragen von

aber nur noch zunehmen! Wir benötigen dringend die neuen Piers und Liegeplätze 5 - 7.

6 Die neue Hafenkapitänin für Cuxhaven stellt sich vor



Interview mit Abteilungsleiterin / Port Office, Cuxhaven

Frau Nicole

Schnieders. Bei NPorts fühle ich mich sehr wohl. Ich habe sehr Hafenkapitän nette Kollegen und ein super Team.



Was hat Sie dazu bewegt, das zu tun, was Sie heute tun?

Ich habe bereits früh gewusst, dass ich Nautik studieren möchte. Mit 16 Jahren habe meinen Sportbootführerschein für die DLRG gemacht, da ich schon immer sehr schifffahrtsaffin

Nach dem Abitur habe ich drei Monate Praktikum auf einem Containerschiff in Südamerika gemacht, mit ausschließlich männlicher Besatzung Deutscher. ein Engländer. Rest Chinesen). Das war sehr speziell, aber ich habe es trotzdem durchgezogen.

Wie war Ihr Weg bis zu dem Zeitpunkt heute?

Welche Schritte haben Sie durchlaufen?

Ich habe 2004 das Studium in Rostock/Warnemünde (Hochschule Wismar) begonnen und bin während des Studiums immer wieder zur See gefahren. Dabei habe ich Erfahrung auf Tankern, Containerschiffen und der TT-Line, also Fähre, gesammelt. Ich war auch in der Werft in Wismar und habe dort technische Pläne und deren Umsetzung kennengelernt.

Meinen Hochschulabschluss habe ich im Dezember 2008 gemacht und habe dann im Januar 2009 bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrt angefangen. Dort habe ich die klassische Laufbahn als zunächst 3. Offizier, dann 2. Offizier, 1. Offizier-Sicherheit und später Chief Mate und Staff Captain durchlaufen.

Nach 10 Jahren bei HL, bin ich 2018 mit meinem Mann aus Hamburg nach Bremerhaven gezogen und als Kapitän auf einem Lotsenversetzer beim LBV Bremerhaven eingestiegen. Dort bin ich auf der Geeste und im Hafen gefahren.

Mit meiner Schwangerschaft 2021 bin ich in das Büro des LBV gewechselt. Ich war hauptsächlich für Personal zuständig und habe nautische Aufgaben als Zuarbeit für den Eldermann übernommen.

Im September 2021 habe ich bei NPorts in Cuxhaven als Stellvertretende Hafenkapitänin angefangen und später das Amt des Hafenkapitäns übernommen. Außerdem sind wir ins eigene Haus in Dorum

umgezogen. Ich bin also in Cuxhaven angekommen.

Welche Ihrer bisherigen Arbeiten hat Ihnen am wenigsten gefallen?

Es gab keinen wirklich schlimmen Job, aber Containerfahrt war mental anstrengend.

Als einzige Frau an Bord hält man immer etwas Abstand zu den Kollegen und auch allgemein vereinsamt man schnell auf den langen Fahrten. Man muss lernen sich zu beschäftigen, deshalb habe ich, wenn es möglich war, es immer so gelegt, dass ich im Hafen von Bord gehen konnte. In Südamerika war das nicht immer ungefährlich, aber damals war ich zu iung und blauäugig, um mir große Sorgen zu machen. Das würde ich heute sicherlich nicht mehr so einfach machen!

Was würden Sie heute studieren, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?

Das gleiche noch einmal. Es gibt für mich keine andere Option ©.

Haben Sie bereits ein berufliches Projekt in Planung?

Das ist noch etwas früh zu sagen, da erstmal das Tagesgeschäft im Vordergrund steht und die Abläufe gefestigt werden müssen.

Aber Kreuzfahrt ist für mich sehr interessant, da ich 10 Jahre bei Hapag-Lloyd gefahren bin und auch für Cuxhaven auf jeden Fall ein passendes Thema. Es Steubenhöft schön, den und Seebäderbrücke wieder entsprechend zu nutzen und den alten Charme wiederzuerwecken.

Cuxhaven sollte nicht nur für ältere Menschen oder Familien, sondern auch für jüngere Menschen - also für jeden - durch Kreuzfahrt interessant gemacht werden.

Welcher Teil Ihres Berufes macht Ihnen am meisten

Das ist auch noch schwierig zu sagen, da mir der komplette Überblick bisher fehlt und ich in dem behördlichen Teil noch nicht sehr aktiv bin.

Für die Zukunft plane ich aber, den Hafen homogener zu gestalten, auch im Hinblick auf LP 5-7, und für alle Parteien optimal zu nutzen. Die NPorts Leitung in Cuxhaven hat viele interessante Ideen und Pläne für den Hafen, die in Zukunft umgesetzt werden sollen. Darauf bin ich schon sehr gespannt!

Bericht: Annelie Jung

7 Selbstbewusst in die Zukunft



Cuxhavener Hafen auf dem Weg zum Flaggschiff der deutschen Küste

Wer seinen Blick entlang des Küstengebietes schweifen lässt, wird schnell feststellen, dass sich ein Hafenstandort immer weiter in den Fokus arbeitet: Cuxhaven. Vom unscheinbaren Städtchen auf der Landkarte zum florierenden Umschlags- und Entwicklungszentrum innerhalb weniger Jahre an der Nordsee und Elbe. Eine Erfolgsgeschichte, die angesichts starker und lokaler Branchenpartner sowie eines exzellenten Netzwerkes langfristig auf dem regionalen und überregionalen Wirtschaftsmarkt fortgeschrieben werden soll.

Dass Cuxhaven auch zukünftig im Bereich Hafenwirtschaft, -logistik und Entwicklung der Infrastruktur eine Schlüsselrolle am Markt einnehmen wird, ist neben dem wirtschaftlichen Engagement auch der geografischen Lage zu verdanken. Autobahn, Bundesstraße und Bahnnetz führen direkt bis zur Waterkant - und sorgen so für eine in Europa einzigartige Anbindung des Hafens.

zum Vorteile, von denen weltweite Marktführer durch die Ansiedlung am Ort und hiesige Konzerne durch Erweiterungen der Flächen jüngst profitieren.

Im Fokus aller Unternehmen stehen dabei die Klimaschutzziele der Bundesregierung. Der Weg in ein neues Energiezeitalter kann mit Cuxhaven dem ansässigen Deutschen Offshore-Industriezentrum (DOIZ) gelingen. Dafür wurde an Deutschlands größtem Hauptumschlagsplatz für Windenergie die Basis geschaffen: Siemens Gamesa Renewable Energies inzwischen die größte Serien-Turbine der Welt für Offshore-Windparks in der Nordsee und weltweit. Produktion der neuen 11-MW-Anlagen startete im Herbst 2021. Vom nördlichsten Punkt Niedersachsens in die Welt - "made in Cuxhaven" - greift in diesem Prozess ein Rad ins andere: Durch Siemens Gamesa RE und die benachbarte Produktionsstätte von TITAN Wind werden Synergieeffekte genutzt, um Turbine Fundament für eine Offshore-Windanlage CO2arm zu produzieren.





Kurze Wege in der Produktion, kurze Distanz beim Wirtschaftsmarkt wurden in Transport: diese Faktoren zeichnen Cuxhavener Hafen aus: Von der Produktionsstätte Güter im Seeverkehr umgeschlagen. Dies zur Kaikante sind es meist nur wenige Meter. Dass entspricht einem Plus von 13 Prozent zum die Logistikleistungen am Terminal dort reibungslos Vorjahr. vonstattengehen und die Zahlen steigen, dafür trägt Fahrzeugen im Jahr 2021 liegt das Volumen im die Blue Water BREB GmbH ihren Teil bei. Denn Neufahrzeugumschlag zwar rund zwei Prozent inzwischen laufen mehr als 200 Schiffe jährlich das unter dem Vorjahr, zeigt aber auch auf, dass DOIZ an und löschen oder laden über 3.500 Rhenus Cuxport trotz der widrigen Bedingungen Großkomponenten wie Turmsektionen. Rotorblätter durch die Pandemie ein fundamentales Konstrukt und Getriebehäuser allen namhaften Hersteller für über die Windenergiebranche.

auch ideale Rahmenbedingungen zur Entwicklung Tonnen und somit zu einer Zunahme von zehn der Wasserstoffwirtschaft. Die enorme Anzahl und Prozent. Den größten Erfolgssprung verzeichnet Dichte an Windkraftanlagen bedeutet großes Rhenus Cuxport aber im Segment der festen Potenzial zur Erzeugung von "Grünem Wasserstoff" Massengüter. Mit 653.919 Tonnen konnte das (Power to Gas; Power to X). Als Partner im Vorjahresergebnis Förderpool für Wasserstoff gehört Cuxhaven unter gesteigert werden. anderem auch als Gründungsmitglied den Projekten "Hyways for Future" und "AquaVentus" an, um Damit die hiesigen Unternehmen auch langfristig langfristig die Nachhaltigkeit zu erreichen. Erste wachsen können, gilt es für Niedersachsen Ports Erfolge wurden bereits verzeichnet. In naher (NPorts) und die Stadt Cuxhaven Flächen Zukunft wird es mit Unterstützung der turneo.GmbH frühzeitig zu realisieren. Mit den geplanten die erste Wasserstoff-Tankstelle im Hafengebiet Liegeplätzen 5 bis 7 soll auf einer Gesamtlänge geben, wie aber auch eigens produzierter von rund 3,6 Kilometern direkt an der Kaimauer Wasserstoff für die maritime Anwendung. Cuxhaven weiteres Potenzial geschaffen werden. Dafür ist sich seiner Verantwortung gegenüber der wurde mit dem Flächennutzungsplan bereits eine nächsten Generationen sehr wohl bewusst und entscheidende Hürde gemeistert, sodass die arbeitet intensiv am Prädikat klimafreundliche Stadt. Voraussetzungen für den Ausbau des Cuxhavener

Für den Erfolg eines Standortes benötigt es neben geschaffen wurden. den neuen Energien auch die Gründerväter am Markt und Standort. Seit inzwischen 25 Jahren ist Bericht: Marcel Kolbenstetter, Pressereferent/ die Rhenus Cuxport GmbH nicht mehr aus dem Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Cuxhaven Cuxhavener Hafengebiet wegzudenken. Trotz der anhaltenden Corona-Pandemie und den damit verbundenen Auswirkungen auf den weltweiten

Cuxhaven den vergangenen Jahr rund 2,45 Millionen Tonnen Mit 295.644 umaeschlagenen Vierteliahrhundert das errichtet Steigende Zahlen verbuchen sie beim seeseitigen Umschlag von Stückgütern. Hier kommt der Neben der Infrastruktur bietet die Küstenregion Standort auf ein Volumen von rund 0,94 Millionen stolze Prozent um 34

Hafens zum Flaggschiff an der deutschen Küste



8 Cuxhavener Reederei kauft zwei neue Multi-Purpose-Schiffe





Cuxhaven ansässige Schifffahrtsbetrieb BREB werden: die BREB CUXHAVEN-HULL LINE. kombiniert erfolgreich seine Liniendienste mit dem Mittlerweile werden auch weitere Destinationen im Joint-Venture mit der dänischen Blue Water bedient und die Mengenentwicklung ist mit Shipping betriebenen Hafenterminal Blue Water 100.000 cbm im ersten Quartal 2022 als durchaus BREB in Cuxhaven.

So wurde im Mai das Schwergutschiff BREB STAR Begleitet wurde die Entwicklung des neuen (zweimal 120t Geschirr), das zusammen mit Hugo Dienstes durch den Ankauf von zwei passenden Trumpy aus Genua, Italien, im Liniendienst Holzfrachtern, die schon länger bei BREB in BROINTERMED von Bremen über Antwerpen und Charter gefahren waren. Hierbei handelt es sich La Spezia nach Nordafrika eingesetzt wird, am Blue um die 3.500 Tonnen bzw. 7.000cbm Schnittholz Water BREB Terminal gelöscht. Die BREB STAR tragenden BREB TIMBER und BREB TRADER, hatte in der Türkei 33 Rotorblätter des Herstellers die nun regelmäßig in Cuxhaven zu Gast sind. Nordex für deutsche Projekte geladen.

Während am eigenen Terminal bis zu 3.500 BREB Windkraftanlagenteile pro Jahr umgeschlagen werden, die entweder aus aller Welt nach Cuxhaven verschifft oder in Cuxhaven für den Export in alle Welt verladen werden, macht traditionell ein Großteil des Schifffahrtsgeschäfts der BREB der Seetransport von massenhaften Stückgütern hier namentlich Forstprodukte aus.

Seit Ende 2021 konnte in enger Abstimmung zwischen der Chartering- und Speditionsabteilung sowie der Terminalleitung ein regelmäßiger Dienst von Cuxhaven ins Vereinigte Königreich mit Schnittholz

Der 1951 in Bremen gegründete und seit 2014 in aus deutschen Sägewerken ins Leben gerufen positiv zu bezeichnen.

Bericht: Oliver vom Endt, Chartering Manager



9 Offshore-Wind-Wasserstoff -Hafenerweiterung (Liegeplätze 5-7) und Marktpositionierung



Die Planungen für den Aufbau einer Offshore- Mit Windenergie(-Wasserstoff)-Industrie Norddeutschland wurden in Cuxhaven bereits im Gamesa Renewable Energy (SGRE) und einem Jahr 2003 mit der Erstellung eines Masterplans in Investitionsvolumen allein von SGRE von weit Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen über 200 Mio. Euro (plus weiterer 80 Mio. Euro in eingeleitet.

Hierfür wurden in den Folgejahren mit großer Windenergie-Karte für Europa und die Welt finanzieller Unterstützung des Niedersachsen, des Bundes und der Europäischen Deutschland wahrgenommen werden, weshalb Union große zusammenhängende Gewerbe- und hier Industrieflächen. Schiffsliegeplätze Hafenumschlagseinrichtungen gebaut. Ansiedlung von Pionierunternehmen wie der zur Windenergiebereich etabliert hat. Von Cuxhaven **BARD-Gruppe** zählenden Cuxhaven Construction GmbH für die Serienfertigung von Offshore-Windenergieanlagen mit einer aktuellen Gründungsstrukturen oder der AMBAU GmbH als Leistung Hersteller Turmsektionen Gründungsstrukturen folgten, die ihre Produktion nordamerikanischen am Standort maßgeschneidert für diese junge gefertigt, Offshore-Wind-Industrie aufbauen konnten.

Aufgrund verschiedener Faktoren, die von den vor weltweit als Synonym für Qualität steht. Unternehmen mitunter selbst nicht unmittelbar zu Mehrere hundert Windenergieanlagen "made in verantworten waren und sich insbesondere um die Cuxhaven" sind hier bereits gefertigt, verladen und Diskussion um reduzierte Ausbauziele für den installiert worden, viele weitere sollen und werden Bereich der Strompreisbremse u.ä. drehten, ergaben sich nicht Hektar Gewerbe- und Industriefläche bereits für unerhebliche Planungsunsicherheiten bei Firmen wie auch den finanziell engagierten Banken. Nicht desto weniger hielt der Standort Cuxhaven am Zugleich ist es der Fa. Blue Water BREB einem Thema Offshore-Windenergie und dem Aufbau weiteren Cuxhavener Unternehmen gelungen, einer vollständigen Produktions-, Installations- und alle Windenergieanlagen-Importe des Herstellers Service-/Wartungs-Supply-Chain entsprechenden Arbeitsplatz-Wertschöpfungsentwicklungen fest.

Ansiedlung des Offshorein Windenergieanlagen Weltmarktführers Siemens 2021 zur Werksanpassung auf die 11MW Turbine) konnte Cuxhaven sich endgültig auf die Offshore-Landes katapultieren und als der Windenergie-Standort in alsbald das Niedersächsische schwerlastfähige Wirtschaftsministerium Cuxhaven als das und Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Die bezeichnete, was sich als Marke mittlerweile im Steel aus werden die von SGRE in Serie produzierten von 11MW nicht nur den und europäischen, sondern auch den und asiatischen Markt insbesondere da das tradierte Qualitätsmerkmal "made in Germany" nach wie Offshore-Windenergie, folgen, insbesondere da SGRE weitere rund 20 den eine mögliche Erweiterung erworben hat.

> mit Vestas für den deutschen, österreichischen und und schweizerischen Markt über Cuxhaven Importhafen abwickeln zu können.

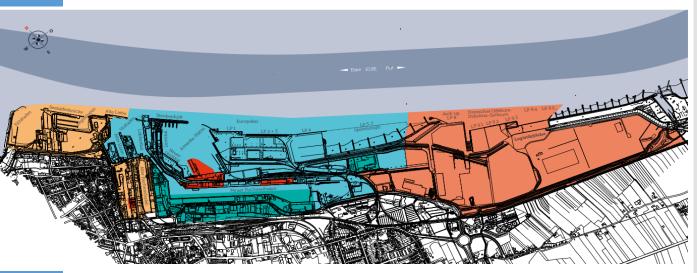




So werden auch hier mehrere Komponenten im Jahr (Turmsektionen, Turbinen, anschließend in das Baufeld verbringen zu Rotorblätter) in den Cuxhavener Hafen verbracht können. Hierbei muss auch und anschließend auf dem Landweg entsprechend hingewiesen werden, dass die Komponenten für Zieldestinationen verteilt, was zusätzliches Umschlagswachstum aber gleichzeitig wachsende Einnahmen für den im "Monopile" der nächsten Generation wiegt dabei Landeseigentum stehenden Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sorgt.

Durch die jüngst - auch aus dem Blickwinkel des Turbine/Gondel) der SGRE wiegt derzeit rund 600 immer noch andauernden Angriffskrieges auf die Tonnen Ukraine für die Energieversorgung und -sicherheit - Zweifamilienhauses), so dass entsprechend viel von der Bundesregierung geplante Anhebung der Platz für die Lagerung und Verschiffung dieser Ausbauziele im Offshore-Windenergiebereich und Komponenten benötigt wird. In Anlehnung der das Ziel einer Reduzierung der Importabhängigkeit aktuellen Offshore-Wind-Ausbauziele müssen per Rohstoffen und Energieträgern, gleichzeitigem Ausbau der Erneuerbaren Energien, Stück ist es unabdingbar, dass zumindest an einem installiert und gewartet werden (plus notwendiger Standort im norddeutschen Küstenraum auch die Rückbau- und Repowering-Aktivitäten ab dem Kapazitäten im Bereich Offshore-Wind- Jahr (Wasserstoff) vorausschauend geschaffen werden Interpretationsspielraum bei der Hafenplanung, können, um die für die Windenergieanlagen erforderlichen Komponenten

tausend produzieren, (vor-)montieren, lagern und immer für die Offshore-Windenergieanlagen äußerst groß auch und gewichtig dimensioniert sind (ein sog. Hafeneigentümer bis zu 2.500 Tonnen plus, bei einer gleichzeitigen Länge des Bauteils von über 100 Metern, eine Offshore-Windenergieanlage (nur mit Abmessungen eines bei 2022, somit heute bis zum Jahr 2045, 250 bis 350 dieser Anlagen produziert, 2030). dies lässt keinen benötigten sondern erfordert unmittelbares Handeln.



Der Hafen Cuxhaven ist an der deutschen Planfeststellungsverfahren Nordseeküste der einzige Standort, der über die erfolgreich Möalichkeit verfügt, drei Schiffsliegeplätze (sog. Liegeplätze 5-7 bzw. der konnte und zu keinerlei Einwendungen oder Lückenschluss zwischen den Liegeplätzen 1 bis 4 Einschränkungen geführt hat, so dass für diese am den Europakai, sowie Schiffsliegeplätzen 8 und 9 mit angrenzenden Baureife vorliegt. Lager-, Montage- und Verschiffungskapazitäten) in genehmigt (nports.de)) kurzer Zeit bauen zu können, da das notwendige

hierfür bereits die durch landeseigene vollständige Hafengesellschaft NPorts abgeschlossen werden Offshore- Schiffsliege- und Verladeplätze bereits eine (Hafenausbau in Cuxhaven



Für eine Energiewende "made in Germany" ist es Weitere Unternehmen oder auch Dienstleister aus den unerlässlich, dass in Deutschland - insbesondere im Bereichen Hafenwirtschaft, Seeumschlags- betriebe, norddeutschen Raum - entsprechende Kapazitäten Logistik und Offshore-Service-Provider im Allgemeinen, (Lager-Flächen, Lastaufnahmen, Schiffsliegeplätze und etc. profitieren ebenfalls von der Ansiedlung und den "Servicepoints") geschaffen und vorgehalten werden und daraus steigenden Umschlagszahlen im Hafenbereich. dies kurzfristig erfolgen muss. Andere Länder in Europa wie Frankreich oder auch UK fordern im Zusammenhang Die Entwicklung des Hafens Cuxhaven ist aktuell so mit dem Aufbau der Offshore-Windenergie immer einen gut, dass bereits Neu- und Zusatzgeschäft abgewiesen sog. "local content", der für Wertschöpfung im eigenen werden musste, weil die Kapazitäten des Hafens Land, für Einnahmen der öffentlichen Hand über limitiert sind und kein weiteres Wachstum ermöglichen. Gewerbesteuer, Einkommensteuer, Arbeitsplätze und die Kernpunkt muss es daher sein, dem Hafen Cuxhaven Einbeziehung lokaler Zulieferer sorgt und es so Wachstum zu ermöglichen und auch den zukünftigen ermöglicht viele Aspekte der Offshore-Industrie im Anforderungen der Offshore-Windindustrie gerecht zu jeweiligen Land aufzubauen und entsprechende werden, da SGRE bereits eine noch größere Offshore-Fachwissen, Fachkräfte und voranzubringen, die für eine eigene Entwicklung und den Entwicklung hat. Diese wird von den Abmessungen Aufbau und Erhalt einer entsprechenden Wirtschaft noch größer als die eingangs genannte Anlage mit 11 unabdingbar ist. Hier wäre zu ergänzen, dass sich ein MW solcher Hafenstandort und entsprechender Service-Point Abmessungen größer, die Anlagen schwerer und der nicht einfach "an- und abschalten" lässt und nach Bedarf Flächenbedarf, um die fertigen Anlagen vor der hochgefahren werden kann. In Zukunft der hierfür Verschiffung oder Installation zu lagern, wird ebenso notwendige Servicemitarbeiter auch eher spärlich zur zunehmen Verfügung stehen wird, da der Markt eine enorme Voraussetzungen nicht abgebildet werden, weshalb es Nachfrage erfährt - national, europäisch und international. dringend geboten ist, den Bedarf der Hafenwirtschaft



Neben der Ansiedlung der großen OEM wie im Cuxhavener Fall der Siemens Gamesa Renewable Energy kommen weitere positive Aspekte für die lokale und regionale Wirtschaft, die hauptsächlich von KMU geprägt ist, hinzu. Großen OEM wie SGRE ist es wichtig und notwendig, einen Großteil der Supply Chain direkt vor Ort oder in direkter Nachbarschaft abbilden zu können. auf eintretende kurzfristiae ggf. Veränderungen reagieren zu können. Beispielsweis ist in Cuxhaven neben der mit über 300 Mio. Euro Abhängigkeit auch in diesem Segment zu begeben. (Investitionen von 2016-2021) und rund 1.000 Mitarbeiter (Bilder: NPorts Perspektivpapier 2020) umfassenden Neu-Ansiedlung der SGRE auch einer der Hauptzulieferer und Metallbearbeiter, die Nordmark-Gruppe aus Dänemark, ebenfalls in Cuxhaven ansässig Leiter Agentur für geworden. Hier sind weitere knapp 30 Mio. Euro Wirtschaftsförderung Cuxhaven investiert worden mit rund 35 hochqualifizierten Mitarbeitern im Bereich der Präzisionsfertigung der tragenden Metallstrukturen der SGRE-Windenergieanlagen.

Entwicklungen Windenergieanlage mit 14 Megawatt Leistung in der Dementsprechend Leistuna. werden und kann unter den aktuellen und der Windenergie-Industrie zu antizipieren und - wie in der Vergangenheit auch gehandhabt - die Infrastrukturen vorausschauend auszubauen, was auch den Ansiedlungserfolg Cuxhavens mit SGRE bedingt hatte und bestehende Unternehmen expandieren konnten.

> Der Blick in die Zukunft und perspektiven für den Standort Cuxhaven, verdeutlichen die Notwendigkeit Erweiterung der Hafenflächen Hafenliegeplätze, wie aber auch die Stabilisierung der verfügbaren Kapazitäten und Ausbau der Ressourcen. Themen wären im Gesamtkontext notwendigen Veränderung und der anzupassenden Sicherheitsarchitektur energiepolitischen Bundesrepublik Deutschland der nächsten Jahre und Jahrzehnte zu lesen und somit kann Cuxhaven hier den Beitrag zum massiven Ausbau der Offshore-Wind-(Wasserstoff)-Industrie leisten, wie aber auch ein Gleichgewicht zu den ausländischen Standortpartnern in diesem Segment und Industriezweig darstellen, um nicht wiederum in eine unausgewogene sich

Bericht: Marc Itaen.



12 Kreuzfahrtforum Cuxhaven

von Tim Fischer, CN | 16.06.2022



Wie die Kreuzfahrtbranche die Pandemie überstanden Gute Symbiose aus Industrie und Tourismus hat, wie sie klimaneutral wird und wie realistisch eine Wiederbelebung der Kreuzfahrt in Cuxhaven ist, waren Hier sieht Müller einen klaren Vorteil für Cuxhaven. Themen des Cuxhavener Schifffahrtsexperten und Politiker kamen dazu am Rolle auf dem Weg zur klimaneutralität der Donnerstag in den Hapag-Hallen zusammen.

Norbert Plambeck. Vorsitzender Tourismuswirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven, Müller. propagiert seit Jahren die Chancen seiner Heimatstadt Gesellschafter der PWL Port Services, konnte sich als Anlaufpunkt für Kreuzfahrtschiffe. "Es ist das Ziel, sogar vorstellen, dass Kreuzfahrten zukünftig in Cuxhaven wieder zu einem nennenswerten Cuxhaven starten werden. "Es wird kein Schiff von Kreuzfahrtstandort zu entwickeln", sagte Plambeck bei Cuxhaven ins Mittelmeer fahren, aber zum Beispiel der Begrüßung. Dafür sei es jedoch wichtig, dass nach Norwegen oder in die Ostsee. Das wäre Cuxhaven ein sauberer Hafenstandort werde. Eine sinnvoll.", meinte Napp. klimafreundliche Kreuzfahrt müsse sich entwickeln.

200 Millionen Euro

Der Aufenthalt der "Mein Schiff 3" habe gezeigt, dass anderen Hafenstadt in Deutschland noch möglich." es möglich ist, große Schiffe am Steubenhöft zu begrüßen. Und die Hurtigrouten laufen mittlerweile Einer der Gäste des Kreuzfahrtforums war Dr. Jan immer wieder Cuxhaven an. Auch wenn der Zwischenstopp meist nicht lange dauert, so erfreuten sich die Gäste selbst zu später Stunde an den Schiff 7" begonnen. Ein wichtiger Meilenstein zur geführten Touren in die Hapag-Hallen und den umweltfreundlichen und klimaneutralen Kreuzfahrt. Erzählungen über die Anfänge der Kreuzfahrt.

"In Cuxhaven wurde die Kreuzfahrt erfunden. 1889 startete von Cuxhaven die erste kommerzielle ausgestattet. Kreuzfahrt", erklärte Plambeck. Die vielen Urlauber emissionsfreien und Tagesgäste beweisen, dass Cuxhaven viel zu Hafenliegezeit bieten habe. "In den kommenden Jahren werden rund Betriebszeit). Mein Schiff 7 wird auf den Antrieb mit 200 Millionen Euro in den Alten Fischeihafen Methanol vorbereitet. Gedacht ist an "grünes" investiert", verspricht Plambeck. Dieser liegt fußläufig Methanol (Bio- oder E-Methanol). Sofern dieser aus zum Steubenhöft und biete einen weiteren Anreiz für erneuerbaren Energien gewonnen wird, gilt es als Kreuzfahrtgäste.

Transformation der Schifffahrt

Philipp Rademann von der IHK Stade moderierte das Forum und begrüßte unter anderem die Bundestagsabgeordnete der Grünen Claudia Müller. Sie ist Koordinatorin für maritime Wirtschaft und Tourismus der Bundesregierung, "Um die Branche zukunftsfähig zu halten, muss die Kreuzfahrt klimaneutral werden", sagte Müller. Den Gästen sei es immer wichtiger, dass sie klimaneutral reisen können und kein schlechtes Gewissen haben müssen, wenn sie eine Kreuzfahrt machen. Die Transformation hin Klimaneutralität beherrsche die Schifffahrtsbranche. "Doch die Kreuzfahrt treibt sie voran, da hier ein besonderes Augenmerk auf der Branche liegt", erklärte die Bundestagsabgeordnete.

Kreuzfahrt-Forums. Erneuerbare Energien werden eine entscheidende Schifffahrt spielen und das werde im Cuxhavener Hafen bereits vorangetrieben. "Hier findet man eine der gute Symbiose aus Industrie und Tourismus", lobte Alexander Napp, geschäftsführender "Cuxhaven ist eine hier schlummernde Perle. Der Terminal, so wie er hier vorzufinden ist, kann in einer Woche so hergerichtet werden, dass 4000 Leute ein und aussteigen können. Ich würde mir wünschen, dass ein Reeder hier in Cuxhaven investiert, das ist so in keiner

> Meyers, Geschäftsführer der Hamburger Meyer Werft. Dort wurde am 14. Juni der Neubau der "Mein Das Schiff wird mit emissionsärmerem Marinediesel (Schwefelgehalt: 0,1 %) betrieben und ist mit Katalysatoren sowie einem Landstromanschluss Dieser sichert einen nahezu Schiffsbetrieb während der (ungefähr 40 Prozent klimafreundlicher Kraftstoff. Auf diese Weise wäre der Schiffsantrieb nahezu CO2-neutral.

11 DFFU erzielt mit VARD eine Vereinbarung über den Entwurf und Bau eines neuen High-Tech-Fischereifahrzeugs



Die Deutsche Fischfang Union GmbH (DFFU), eines der gehalten ältesten deutschen Fischerei-unternehmen, hat mit VARD Fischverarbeitungsanlage, einer hohen Ladekapazität für in Norwegen, einem der weltweit führenden Unternehmen gekühlten und gefrorenen Fisch sowie Siliertanks Spezialschiffen, eine Vereinbarung über die Konstruktion Fänge gewährleisten. Stern neuen Bau eines Fischereifahrzeugs getroffen. Der Auftragswert beläuft Baldvin Thorsteinsson und Samuel Rodriguez Ortega, sich auf über 50 Mio. EUR. Das neue Schiff wird eine Länge Co-Geschäftsführer der DFFU: von 84 Metern und eine Breite von 16,7 Metern haben. An Bord können 34 Personen in Einzelkabinen untergebracht werden.

von VARD gebaut, der an die besonderen Anforderungen der DFFU angepasst wird. Das Schiff wurde so konzipiert, dass es die neuesten Anforderungen an Fisch, Gesundheitsmanagement, Energie-Effizienz umweltfreundlichen Betrieb erfüllt. Damit leistet die DFFU auch künftig einen wichtigen Beitrag zur bestmöglichen deutschen Fangguoten und Lebensmittelsicherheit. Mit Fokussierung auf Schwerpunkte Qualität des Fangs, Sicherheit für die auf die Zusammenarbeit mit VARD. Die DFFU und unsere Besatzung und Nachhaltigkeit, verfügt das Schiff über die verbundenen Unternehmen unterhalten langjährige effizienteste Technologie, um den Fang mit minimalen Beziehungen zu Umweltauswirkungen an Land zu bringen.



Das neue Fischereifahrzeug wird mit der neuesten Technologie, Ausrüstung und Lösungen für die Produktion an Bord auf See ausgestattet sein. Der gesamte Fang wird an Bord verarbeitet, verpackt und in Gefrier- oder Kühleinrichtungen gelagert, um die höchstmögliche Flotte ausscheiden. Das neue Schiff wird eine Qualität des Fischs zu gewährleisten.

Das Fahrzeug wird mit innovativen Lösungen für das Handling des Fangs, einem Lebendtank für die Fänge, in dem der Fisch bis zur Verarbeitung schonend und gesund

hochmodernen wird, einer Bereich der Konstruktion und des Baus von ausgestattet sein, die eine vollständige Verwertung der

"Wir streben danach, Fischereierzeugnisse von höchster Qualität zu produzieren, und Nachhaltigkeit steht dabei Das neue Fahrzeug wird nach einem bewährten Entwurf im Mittelpunkt unserer Aktivitäten. Dieses neue Schiff wird es uns ermöglichen, den ganzen Fisch, von der Flosse bis zur Kieme, vollständig zu verwerten, an Land zu bringen und zu vermarkten. Damit sind wir in der Lage, eine höhere Wertschöpfung zu erzielen. Das neue Schiff wird über hervorragende Einrichtungen und Unterkünfte für unsere Besatzung verfügen und mit der modernsten Technologie ausgestattet sein, die in unserer die Branche verfügbar ist. Wir freuen uns bei diesem Projekt norwegischen Schiffbauern und Zulieferern. Wir wollen auf dieser Grundlage aufbauen

> und damit unsere Beziehungen zur norwegischen Schiffbauindustrie weiter stärken."

> Die Ladekapazität für gefrorene Produkte wird ca. 2200 mg betragen, die sich auf Decks verteilen, die zwei und Silagekapazität beträgt ca. 540 m3. Die Ausieferung des Schiffes ist für das erste Quartal 2024 geplant.

> Die DFFU mit Sitz in Cuxhaven betreibt derzeit zwei Fischereifahrzeuge, die NC 100 "Cuxhaven" und die NC 101 "Baldvin", und ist auf die Hochseefischerei spezialisiert. Das neue, von VARD gebaute Schiff, wird das Fischereifahrzeug NC 105 "Berlin"

ersetzen. Die Berlin wurde im Oktober letzten Jahres verkauft und übergangsweise durch das Fahrzeug Baldvin ersetzt. der Indienststellung des Fischereifahrzeugs wird die Baldvin wieder aus der DFFU hervorragende Ergänzung der DFFU-Flotte sein.

12 Bilder Schifffahrtsessen 2022









































