

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

10. Dezember 2010
Hei/St/IV-2/19

Beitrag des ZDS
für den
Runden Tisch „Maritime Offshore-Infrastruktur“
am 10. Dezember 2010
in Cuxhaven

Klaus Heitmann
Hauptgeschäftsführer

Anreden

Die Offshore-Windenergieanlagen-Logistik bietet große Chancen für deutsche Nord- und Ostseehäfen.

Viele Standorte haben die Wachstumsoptionen erkannt und stellen sich organisatorisch sowie infra- und suprastrukturell neu auf.

Im Marktbereich der Offshore-Windpark-Logistik können Häfen fünf mögliche Funktionen ausüben:

- Produktionsstandort
- Basishafen (Installationshafen)
- Servicehafen (Hafen für Betrieb, Wartung und Instandhaltung)
- Forschungshafen
- Import- und Exporthafen für Onshore- und Offshore-Anlagen.

Lassen Sie mich in meinen Ausführungen auf drei Fragen eingehen:

1. Welche Häfen verfügen bereits über Anlagen der Offshore-Windpark-Logistik?

Im März 2009 wurde in *Cuxhaven* ein Offshore-Basishafen in Betrieb genommen.

Er besteht aus zwei Offshore-Terminals mit einer Kailänge von 1.112 Metern, einer Schwerlastplattform, einem fest installierten 650 t Schwerlastkran und einer Mehrzweckumschlaganlage. Die Offshore-Basis dient zur Errichtung von Offshore-Windparks und als Import- und Exporthafen.

Die heute in Cuxhaven für deutsche und englische Offshore-Projekte von den Firmen Cuxhaven Steel Construction (BARD) und Ambau produzierten Fundamente und Turmsegmente werden hier seit mehreren Jahren umgeschlagen.

Grundlage ist ein Masterplan aus 2003.

Von 2005 bis Ende 2010 hat der öffentliche Sektor hier ca. 130 Mio. € und der private Bereich 95 Mio. € investiert.

Für Umschlag, Lagerung und Montage stehen heute 11 ha und für die Produktion 150 ha an Flächen mit 5 schleusenfreien, seeschifftiefen Liegeplätzen zur Verfügung.

In *Bremerhaven* werden seit diesem Sommer Flächen im Containerhafen als Basishafen für die Errichtung des Offshore-Windparks Nordsee Ost 1 genutzt.

Von hier aus werden insgesamt 48 Windturbinen der 6 MW-Klasse samt Fundamenten vormontiert, verladen und zur Offshore-Windparkfläche nördlich von Helgoland transportiert.

In *Brunsbüttel* findet Umschlag und Ausrüstung von Komponenten statt, die in den nächsten Monaten nach England für den Offshore-Windpark „Ormonde“ verschifft werden.

Außerdem wurde die Jack-up-Plattform „Buzzard“ umgerüstet, die bei Alpha Ventus zum Einsatz kam. Der Hafen verfügt seit fünf Jahren über Erfahrungen im Umschlag von Onshore-Windkraftkomponenten.

Aktuell befindet sich Brunsbüttel Ports GmbH in der Phase von Angeboten für den Umschlag von Schwerlastkomponenten für diverse Windparks im „Helgoland Cluster“ und „Sylt Cluster“ für verschiedene Unternehmen.

Auch im *Emden* Hafenbereich stehen für die Windkraftbranche geeignete Hafenanlagen und entsprechendes Equipment für Umschlagstätigkeiten bereit.

Beim Hersteller BARD wurde ein Brückenlaufkran auf stationärer Kranbahn mit einer Hebeleistung von 450 t installiert.

Außerdem hat sich die Fa. SIAG auf dem ehemaligen Werftgelände der Thyssen Nordseewerke angesiedelt.

Der Hafen verfügt bereits über jahrelange Erfahrungen im Handling mit allen Komponenten von Onshore-Windkraftanlagen.

Auch im *Braker* Hafen stehen am Niedersachsenkai und Boitwarder Groden Lager- und Verkehrsflächen sowie Liegeplätze für die Offshore-Windenergieanlagen-Logistik ab dem 3. Quartal 2011 zur Verfügung.

Die Jack-up Tauglichkeit am Niedersachsenkai ist durch ein Gutachten geprüft und bestätigt worden.

Außerdem ist ein Logistikpark für die Windindustrie mit Mehrzweckhallen und befestigten Freiflächen vorhanden.

Dabei wird der Kundschaft die gesamt Kleinteilelogistik, die Steuerung der Mehrwegladungsträger sowie der Service für die mobilen Wartungs- und Installationswerkstätten angeboten.

Im Nordseebereich stehen außerdem in den Häfen *Wilhelmshaven*, *Nordenham*, *Leer* und *Hamburg* umfangreiche Flächenbefestigungen für Umschlag, Lagerung und Vormontage von Offshore Windkomponenten zur Verfügung.

Entsprechende Flächen werden derzeit auch im *Fährhafen Sassnitz* auf der Insel Rügen hergerichtet.

Das im Bau befindliche 60.000 m² große Spülfeld im Hafensüdbereich kann nach seiner Fertigstellung Ende 2011 für die Lagerung, Vormontage und Verschiffung von Anlagenkomponenten – wie z.B. Gondeln – genutzt werden. Die 410 m lange Pier ermöglicht die Aufnahme von Installationsschiffen sowie deren Be- und Endladung.

Im nördlichen Teil des Hafens ist mit der Eröffnung des Liegeplatzes 9 bereits ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zum Offshore - Basishafen gemacht worden. Dort ist auf nunmehr 365 m Kaigesamtlänge das Handling von Jacket-Strukturen und Monopiles vorgesehen. Die angrenzenden Hafenbetriebsflächen werden in 2011 auf insgesamt 80.000 m² für entsprechende Lager- und Montagezwecke präpariert.

Die Entwicklung des Standortes Sassnitz hin zum Offshore - Basishafen wird auch durch die kürzlich erfolgte Vertragsunterzeichnung zwischen dem Fährhafen Sassnitz und der EnBW Erneuerbare Energien GmbH über den Bau des Offshore Windparks „Baltic II“ - der ab 2012 von Sassnitz aus stattfinden soll - unterstrichen.

2. Welche Anlagen sind zudem in Planung?

Im *Cuxhavener* Offshore-Basishafen werden bis Ende 2012 180 Mio. € öffentliche und 150 Mio. € private Mittel in bereits laufende Bauvorhaben investiert. Weitere private Investitionen von 100 Mio. € sind geplant.

Die Gesamtinvestitionen seit 2007 werden sich damit auf ca. 0,5 Mrd. € belaufen.

Zusätzlich wird das laufende Planfeststellungsverfahren für den Liegeplatz 4 bis Mitte 2011 abgeschlossen. Die Anlage wird dann nachfrageorientiert gebaut.

Bis 2013 werden somit umfangreiche Kaianlagen, 50 ha für Lagerung und Montage sowie 140 ha für die Produktion an Flächen zur Verfügung stehen.

Damit können in Cuxhaven alle aus der Offshore-Windenergie nachgefragten Dienstleistungsfunktionen angeboten werden.

In *Bremerhaven* befindet sich ein Offshore-Terminal in Planung, das 2014 realisiert werden soll. Das Investitionsvolumen trägt 240 Mio. Euro.

Im Elbehafen *Brunsbüttel* wird eine Offshore-Multipurpose Pier geplant. Die Machbarkeitsstudie soll im Februar 2011 fertiggestellt werden. Danach soll das Vorhaben insbesondere für den Offshore-Bereich mit entsprechenden Logistik- und Fertigungsflächen in unmittelbarer Hafennähe mit Unterstützung der Landesregierung gebaut werden. Das Investitionsvolumen für die Infrastruktur beträgt voraussichtlich 50 Mio. Euro.

Außerdem ist der Ausbau des Westbeckens im Elbehafen für den Umschlag von Offshore-Komponenten in Planung. Hier beträgt das Investitionsvolumen ca. 25 Mio. Euro.

Eine von UNICONSULT im Auftrag von Brunsbüttel Ports erstellte Studie zeigt im Übrigen die Marktpotenziale und Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort Brunsbüttel im Windenergieanlagencluster auf.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf die „Hafenkooperation Offshore-Häfen-Nordsee Schleswig-Holstein“ hinweisen. Dabei handelt es sich um ein Hafenkonzert zur Vernetzung der Häfen im Bereich Basis- und Servicehäfen in Schleswig-Holstein für die geplanten Windparks im „Helgoland Cluster“ und „Sylt Cluster“. Das Hafenkonzert soll vom schleswig-holsteinischen Wirtschaftsminister am 13. Dezember 2010 vorgestellt werden.

Außerdem werden vom Standort Brunsbüttel Versorgungskonzepte für Offshore-Windparks entwickelt.

In *Emden* wird mit dem Zukunftsprojekt „Ausbau der Industrie- und Hafenflächen am Rysumer Nacken“ die Grundlage für einen Produktions-, Montage-, Service-, Versorgungs- und Umschlaghafen für viele Bereiche der Offshore-Windkraftindustrie gelegt.

In der Nordwest-Region ist die Verknüpfung der Offshore-Standorte zu einem Offshore-Network unter Nutzung intelligenter Shuttle-Systeme vorgesehen.

Der *Fährhafen Sassnitz* wird künftig verstärkt seine kaikantennahen Industrie- und Gewerbeflächen entwickeln und erschließen. Perspektivisch geht es dabei um die Ansiedlung einer Produktionsstätte – etwa für Offshore - Fundamente – und die Etablierung des Standortes als Import- und Exporthafen für Anlagenkomponenten. Schließlich ist auch die Nutzung als Servicehafen in Planung.

3. Welche Schwierigkeiten bestehen für Seehafenbetriebe, sich den Anforderungen der Offshore-Windpark-Logistik anzupassen?

Im herkömmlichen Hafengeschäft liegen den Seehafenbetrieben in der Regel ausreichend Informationen über Mengen, Maße und Gewichte der umzuschlagenden Güter sowie der eingesetzten Schiffseinheiten und der Schiffsgrößenentwicklung vor, um Anlagen und Dienstleistungen den Anforderungen der internationalen Seeschifffahrt anzupassen.

Dies ist im Bereich der Offshore-Windpark-Logistik jedoch nicht der Fall.

Die Logistikketten für die Errichtung der Windparks sind vielfach noch in der Konzeption. Dabei bestehen unterschiedliche Planungsvarianten hinsichtlich der Art des Einsatzes von Errichterschiffen und von Feedereinheiten mit Folgen

für die vor- oder nachgelagerten Dienstleistungen, wie z.B. den Hafenumschlag.

Hier ist eine enge Einbeziehung der Hafenunternehmen in die Ausgestaltung der Logistikkette wünschenswert, um sicherzustellen, dass die vorhandenen Hafenskapazitäten sinnvoll und effizient genutzt sowie etwaige neu zu schaffende Kapazitäten gemäß abgestimmter Anforderungen geplant und gebaut werden.

Wir benötigen daher mehr Informationen über die Maße und Gewichte der Komponenten, die verschifft werden sollen, sowie über die Art der Schiffseinheiten, die künftig als Errichterschiffe eingesetzt werden.

Bei den Anforderungen für Logistikkonzepte sowie bei den zeitlichen Planungen der Windparkbetreiber besteht deshalb Konkretisierungs- und Abstimmungsbedarf. Wichtig ist es auch, dass die Schnittstellen zwischen Anlagebetreibern und Komponentenbauern festgelegt werden.

Einen sehr hohen Stellenwert hat in diesem Zusammenhang auch eine verlässliche Projekt Pipeline für die Errichtung der Offshore-Windparks. Nur an Hand einer zeitlich gegliederten Übersicht kann der Bedarf an Hafenskapazitäten belastbar ermittelt und vorausschauend angepasst werden.

Für die Ermittlung der benötigten Hafenskapazitäten ist weiterhin von Bedeutung, ob der heute vielfach aus der Offshore-Windindustrie erhobene Wunsch nach „Exklusivnutzung“ aufrecht erhalten bleibt. Die Forderung einer Senkung der Logistikkosten ist mit dem Anspruch einer Exklusivnutzung von Kaianlagen und Lagerflächen aber nicht in Einklang zu bringen.

Eine Stärke der deutschen Hafenwirtschaft war schon immer das „Common User“-Konzept, mit dem die Hafenunternehmen die Anforderungen einer breiten Kundschaft kostengünstig umzusetzen verstanden. Wir sehen dieses Potenzial

auch bei relativ geringen und unregelmässigen Umschlagsfrequenzen des Offshore-Umschlags.

Außerdem ist die Unterkapazität an Errichterschiffen ein Problem.

Meine Damen und Herren,

die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten.

Dabei setzen wir auf Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.