

Wind ist Trumpf

Cuxport ist breit aufgestellt. Ein großer Vorteil des Hafens ist Platz – und mit dem Ausbau im Offshore-Terminal wird sich der für den Betreiber Rhenus nochmal verdoppeln. Roland Schneider, Business Development Manager bei Rhenus Cuxport, kennt alle Abläufe und Neuerungen.



Der Hafen von Cuxhaven liegt strategisch günstig an der Elbmündung und Nordseeküste.

Von seinem Büro aus, das mitten auf dem Hafengelände in Cuxhaven steht, hat Roland Schneider die Humber Pier mit ihrer multimodalen Anbindung über Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen und die Nordsee ebenso im Blick wie den Europakai mit den aktuell vier Liegeplätzen. Seit 16 Jahren arbeitet der Business Development Manager bei Rhenus Cuxport, er kennt das Areal von Cuxport, das etwas außerhalb der Stadt Cuxhaven liegt, bestens.

„Wir sind ein Multipurpose-Hafen“, berichtet er. „Verschiedenste Güter werden hier über die Pier umgeschlagen: etwa recyceltes Papier, das aus ganz Deutschland per Bahn und Lkw ankommt, und von hier auf Trailern für die dortige Verpackungsindustrie nach England geht, oder aber Stahl- und Holzprodukte.“ Daneben gibt es im Rahmen von Projekt- und Schwergutumschlag auch zahlreiche begleitete Straßentrailer nach England, ebenso Container mit diversen Konsumgütern. „Zu uns kommt Fisch aus Island, von uns aus geht Mehl nach Island für die dortige Bevölkerung“, zählt Schneider weitere Beispiele auf. „Zudem haben wir Güter für den Offshore-Service, bei dem im 14-Tages-Rhythmus eine neue Crew zu den Offshore-Windkraftanlagen auf See für Wartungsarbeiten fährt.“

Denn die Off- und Onshore-Windenergie steht besonders im Fokus in Cuxhaven. Schon heute laufen über Cuxport diverse Komponenten für Windkraftanlagen an Land und auf See. Kein Wunder: Die strategisch gute Lage an der Nordsee und das großzügige Platzangebot hat Cuxhaven zum Offshore-Industriezentrum in Deutschland gemacht: Anbieter wie der Windkraftanlagenhersteller Siemens Gamesa Renewable Energy oder das Unternehmen Titan Wind Energy, das Monopiles und Off-

shore-Komponenten für Windkraftprojekte produziert, haben sich in Hafennähe angesiedelt. Schneider fährt auf seinem Weg zum Büro täglich an dutzenden bis zu 80 Meter langen Windkraftträgern, gigantischen Maschinenhäusern und anderen XXL-Bauteilen für Windkraftträger vorbei, die auf den Lagerflächen auf die Abholung warten.

Drei neue Liegeplätze

Das gesamte Areal ist für Schwerlasten optimiert – auch jenseits der Hafengrenzen, wo traditionell die Fischindustrie die Region viele Jahrzehnte lang geprägt hat. „Dank einer Sonderlösung können seit ein paar Jahren Schwerlasttransporter die kurze Distanz von den Terminals hin zur Autobahn ohne Polizeibegleitung fahren“, so Schneider. Ab 20 Uhr wird die Zufahrt auf die A27 für den öffentlichen Verkehr gesperrt – solange, bis die zehn bis 20 Lkw mit Turmsektionen oder Flügeln die Auffahrt in Richtung Süden passiert haben. Jede Nacht, wohlgemerkt. Und es ist noch lange nicht Schluss: Weitere Flächen wurden und werden rund um den Hafen für neue Dienstleister und Lagerflächen erschlossen. Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven wächst.

Vor allem durch ein Großprojekt: Bis 2028 entstehen die ersten der drei neuen Liegeplätze 5 bis 7 mit einer Gesamtlänge von 1.250 Metern und 38 Hektar Terminalflächen, betrieben von Cuxport (Terminals 5 und 6.1) und Blue Water Breb. Damit entsteht eine durchgehende Kaianlage zwischen den Liegeplätzen 1 bis 4 von Rhenus und den bestehenden Offshore-Liegeplätzen 8 und 9. Das 300 Millionen Euro teure Vorhaben wird mit 200 Millionen Euro aus Mitteln der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) vom Bund und dem Land Niedersachsen gefördert. Hintergründe sind die Offshore-Industrie und insbesondere die Ausbauziele der ehemaligen Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag vereinbart wurden.



Dank der drei neuen Liegeplätze entsteht eine durchgängige Kaianlage in Cuxhaven.



Cuxport

Roland Schneider, Rhenus Cuxport, kennt die XXL-Windkrafträder, die in Cuxhaven umgeschlagen werden, bestens.

„Es gab schon lange Pläne, die Liegeplätze 5 bis 7 zu realisieren, doch der im alten Koalitionsvertrag beschlossene Ausbau der Windenergie sorgte für einen Booster“, erklärt Schneider. Bis 2030 sollen demnach 30 Gigawatt installiert sein. „1.600 bis 2.000 Tonnen schwere Monopiles, Transition-Pieces, Turmsektionen, Maschinenhäuser und Flügel – all diese Güter sind platzintensiv. Daher müssen wir in die neuen Liegeplätze investieren, sodass auch Spezialschiffe bei entsprechendem Tiefgang und verstärktem Boden sicher diese Massen an Gewichte verladen und löschen können.“

Drehkreuz für Automobile

Neben dem Fokus auf die Windenergie spielen auch die Automobillogistik und der RoRo-Umschlag eine wichtige Rolle für Cuxport. Viele Automobile gehen nach und kommen aus England, aber auch aus der Türkei, Finnland und Dänemark. Von den rund 200 Menschen, die bei Cuxport arbeiten, ist ein Großteil dafür verantwortlich, täglich hunderte Autos auf die und von den Fähren zu fahren. Und auch wenn der Schwerpunkt auf die alternative Energiegewinnung ohnehin schon für Nachhaltigkeit spricht, engagiert sich Cuxport in diesem Bereich zusätzlich: Energie wird über PV-Anlagen gewonnen, seit einem halben Jahr kommen außerdem E-Shuttle-Busse zum Einsatz,



Cuxport

Unter anderem Papier wird in Cuxhaven zahlreich umgeschlagen – und geht zum Beispiel nach England.

die die Fahrer von den Schiffen zu den Lagerflächen und zurück bringen.

Mit Blick in die Zukunft würde sich Schneider über eine Elektrifizierung der Bahnlinie im letzten Teilstück auf das Gelände von Cuxport freuen, um die Abläufe effizienter zu gestalten. „Vor allem aber planen wir, noch weiter in das Equipment für die Windkraftindustrie zu investieren“, sagt der Manager und berichtet exemplarisch von zwei Reachstackern mit einer Hakenlast von je 85 Tonnen, die Anfang 2025 angeschafft wurden. Vor Kurzem ging zudem der neue 200-Tonnen-Liebherr-Schwerlastkran „Peter“ in Betrieb.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt hat laut Schneider in den letzten Jahren übrigens auch zugenommen – nicht zuletzt wegen des Offshore-Industrie-Zentrums. Denn viele Zulieferteile kommen mit Containerschiffen aus China nach Hamburg, werden dort auf Binnenschiffe verladen und erreichen damit die lokale Windkraftproduktion in Cuxhaven. Für den „Flaschenhals“, die 100-Meter-Schleuse am Schiffshebewerk Scharnebeck, hat das Unternehmen vor Kurzem eine Lösung gefunden: „Mit einem neuen Schubleichter der Rhenus-Gruppe mit 97 Meter durchgehender Ladefläche können dort nun auch die langen Windkraftflügel passieren“, berichtet Schneider, gibt aber zu bedenken: „Beim weiteren Transport der Schwerlasten ins Hinterland bleibt allerdings die Herausforderung, dass dieser nach dem Umschlag in den Binnenhäfen, die sich meist in Städten befinden, von dort weiter organisiert werden muss.“ Schneider wird das weiter beobachten – direkt von seinem Schreibtisch aus.

Susanne Löw

Anzeige

Cuxport im Profil

- » Eröffnung 1997 im Hafen von Cuxhaven
- » Sechs Liegeplätze in zwei Terminals
- » Transportwege entlang der Elbe nach Hamburg, über den Nord-Ostsee-Kanal zur Ostsee, internationale Übersee-/Kurzstreckenseeverbindungen
- » Gesellschafter von Cuxport: Rhenus (74,9 Prozent) und die HHLA (25,1 Prozent)
- » Cuxport Satellite Terminal B113/2: 110.000 Quadratmeter Lagerfläche für Automobile

**Wir reinigen
Abgas | Kraftstoff & Öl | Wasser**

**Wir wünschen allen
ein frohes Weihnachtsfest
und ein wundervolles,
erfolgreiches neues Jahr
2026!**



exomission
zero is our vision

Exomission Umwelttechnik GmbH

Redcarstr. 2b | 53842 Troisdorf | mail@exomission.de | 0 22 41 / 23 23 00