

**Rede von
Minister Walter Hirche
zur Eröffnung „Open ship Cuxhaven 2007“
am 17.08.2007
10jähriges Betriebsjubiläum
der Fa. Rhenus Cuxport**

- Es gilt das gesprochene Wort! -

Anrede,

für Ihre Einladung zu der heutigen Veranstaltung danke ich Ihnen und freue mich, gemeinsam mit Ihnen das 10jährige Bestehen der Cuxport GmbH in diesem Jahr feiern zu können.

Die Küste erlebt zurzeit einen wahren Boom. Viele Großprojekte sind in Angriff genommen, die für die Wirtschaft nicht nur in Niedersachsen, sondern in ganz Deutschland von überragender Bedeutung sind.

Deutschland spielt als Exportweltmeister in der ersten Liga der Wirtschaftsnationen ganz vorne mit. Aber um diese Position zu halten, ist es Voraussetzung, für einen reibungslosen Transport der Warenströme in Deutschland zu sorgen. Daher sind die jetzt laufenden Ausbauvorhaben in den seewärtigen Zufahrten zu den

Häfen und auch in den Häfen selbst eine Grundvoraussetzung hierfür.

Die Küsten sind weltweit Gewinner der Globalisierung. Das gilt auch für Niedersachsen. Hier entwickelt sich in Nordeuropa eine zweite Hanse. Hier treffen sich die internationalen Warenströme, hier sind die Schnittstellen von weltweitem Seeverkehr und Landverkehr. Die Globalisierung der Märkte bietet hervorragende Chancen für die niedersächsischen Häfen, vom Anstieg der Güterverkehrsströme signifikant zu profitieren. Flexibilität, Mobilität, Innovationskraft und Internationalität sind wesentliche Voraussetzungen hierfür.

Flexibilität, weil in einer vernetzten globalen Welt Beweglichkeit und Flexibilität Eckpfeiler des Erfolges sind.

Mobilität, weil eine mobile Gesellschaft Voraussetzung für eine wachsende Wirtschaft ist.

Innovationen, weil nur durch innovative Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft ausgebaut werden kann.

Internationalität, weil im weltweiten Wettbewerb der Regionen durch Internationalität die Marktchancen gewahrt werden können.

Unsere Wirtschaftsstandorte entlang der Küste verkörpern diese vier Eigenschaften in besonderer Weise und haben damit das Potenzial für hervorragende Wachstumschancen. Dies zeigt sich insbesondere auch am Hafenstandort Cuxhaven. In Cuxhaven wurde im ersten Halbjahr 2007 gegenüber den ersten Halbjahr 2006 insgesamt ein Plus von 4 % erwirtschaftet. Blickt man einmal auf die Vorgeschichte des Hafens Cuxhaven zurück, so ist diese positive Entwicklung besonders erfreulich.

Vorgeschichte

Nach Abzug der Marine und Einstellung des Überseepassagierverkehrs in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts verblieb nur noch Fischfang und -verarbeitung als wesentliche Säule des Hafengeschehens.

Bedingt durch die Ausweitung der Hoheitsgewässer und Wirtschaftszonen von Island, Kanada und Grönland, diverse Fangstopps zur Regenerierung der Fischbestände und internationale Quotenregelungen gingen jedoch dann auch in Cuxhaven die Fischanlandungen ständig zurück.

Das Land Niedersachsen war daher gefordert, die Voraussetzungen für neue Verkehre im Hafen Cuxhaven zu schaffen.

Im Zuge des Baues der Seeschleuse und Erweiterung des Neuen Fischereihafens wurde der hierbei freigewordene Sand genutzt, um ein Gelände in der Grimershörnbucht für einen Fährhafen westlich des bisher vorhandenen Hafens aufzuspülen. Dieser Hafen, erbaut 1965 - 1969, wurde 1976 - 1982 durch die Maßnahme „Umgestaltung der Hafeneinfahrten und Bau einer neuen Seebäderbrücke“ beträchtlich erweitert.

Gedacht war dabei in erster Linie an Fährbetrieb. So wurde der Liegeplatz der Elbefähre Cuxhaven-Brunsbüttel (bis zur Einstellung des Fährdienstes

1981) und des Seebäderdienstes nach Helgoland hierher verlegt. Darüber hinaus gab es 1969/70 und 1972-81 zwei Fährdienste nach Norwegen. Der Fährverkehr nach Norwegen beschränkte sich jedoch nur auf die Sommermonate.

Begünstigt durch die exzellente Lage des Hafens an der Weltschifffahrtsstraße Elbe mit kurzen Verbindungen nach England und Skandinavien entwickelte sich ein intensiver RoRo-Frachtumschlag. Cuxhaven machte hierdurch den entscheidenden Schritt weg vom monostrukturierten, fast ausschließlich vom Fisch abhängigen Hafen zum Mehrzweckhafen.

Der neue RoRo-Terminal musste aufgrund der erheblichen Umschlagsteigerungen mehrmals bis an die Grenze der städtebaulich vertretbaren Ausdehnung ausgebaut werden. So sah sich Niedersachsen veranlasst, Ersatzflächen für den Kfz- und Stückgutumschlag im Ro/Ro-Verkehr im Fährhafen zu schaffen.

Nach dem vergeblichen Versuch Niedersachsens Mitte der 80er Jahre den zu Hamburg gehörenden Amerikahafen (mit Steubenhöft) zu übernehmen, der im wesentlichen an hamburgischen Forderungen scheiterte, beschloss das Land Ende der 80er Jahre den Bau einer Mehrzweckumschlaganlage im Bereich der Baumrönne in Cuxhaven-Groden.

Nach dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ gewann Hamburg sein altes Hinterland zurück. Die sich hierbei abzeichnenden Möglichkeiten für den Hamburger Hafen, die durch die bisherige Entwicklung auch bestätigt wurden, führten dazu, dass Niedersachsen 1990 eine grundsätzliche Übereinstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg über den Übergang des Amerikahafens verhandelte, die am 05.02.1992 zu einem Staatsvertrag zwischen Hamburg und Niedersachsen führte. Planung und Bau der Mehrzweckumschlaganlage wurden nun im östlichen Teil des Amerikahafens durchgeführt, wodurch der Teil des Hafen- und Industriegeländes, der seit dem Abzug der Marine zu einer

Hafenbrache verfiel, eine zukunftsweisende Funktion erhielt.

Am 1. August 1997 wurde der RoRo-Umschlag zur neuen Anlage verlegt.

Der Standort

Cuxhaven genießt überregionale Bedeutung als Umschlagshafen von RoRo-Verkehren, Containern, Massengütern, Stahlprodukten, Projektladungen, Kraftfahrzeugen sowie Fischprodukten. Perspektiven bietet der Hafen Cuxhaven aufgrund seiner zur Verfügung stehenden großen Wassertiefe und der logistisch vorteilhaften Lage im Kreuzungsbereich der Verkehrsströme aus Nord- und Ostsee sowie an den landeinwärts gelegenen Verkehrsachsen nach Hamburg und Bremen. Die Förderung und Ausweitung des Stückgut- und Containerumschlags wurde deshalb zu einem der Hauptziele der Hafentwicklung Cuxhavens.

Cuxhaven ist weiterhin größte niedersächsische Fischereilandort sowie Konzentrationspunkt der Frischfischlogistik und Fischdistribution.

Die Erschließung des Seehafens Cuxhaven über Wasser, Straße und Schiene ist gut. Gelegen an der meist befahrenen Schifffahrtsstraße der Welt, ist Cuxhaven damit ein idealer Ausgangspunkt für Seeverkehre nach Großbritannien, Skandinavien und in den Ostseeraum.

Der Hafen ist über einen Zubringer an den Autobahnkreisel angebunden, der die A 27 und B 73 Richtung Hamburg verbindet. Mit Öffnung des Wesertunnels wurde eine leistungsfähige Verbindung des Elbe-Weser-Raumes für die Gebiete westlich der Weser geschaffen.

Die wichtigste Anbindung für den Güterverkehr per Schiene ist die Gleisverbindung von Cuxhaven nach Hamburg/Maschen. Die Strecke ist überwiegend zweigleisig ausgebaut, und der Güterverkehr des Hafens

kann über diese Strecke problemlos transportiert werden.

Seit Beginn der 90er Jahre ist die Elbe für die Binnenschifffahrt auf ganzer Strecke befahrbar. Hier ist Cuxhaven mit dem „Elbe-Shuttle“ in den stetig wachsenden Sektor des Containertransports auf Binnenschiffen eingebunden.

Im **Fährhafen** besteht nach der Betriebsverlagerung des industriell geprägten RoRo-Umschlags die Chance, Verkehre neu zu orientieren und die Innenstadt von Cuxhaven weniger zu belasten. Hier können sich neue schnelle Fährverkehre etablieren, z.B. nach Skandinavien. Bereits heute fährt der überwiegende Teil der Passagiere von hier nach Helgoland. Für die Entwicklung dieser Verkehre ist auch die **Seebäderbrücke** mit ihrer RoRo-Anlage, die heute vornehmlich als Ausweich- oder Reparaturliegeplatz genutzt wird, von besonderer Bedeutung.

Das **Steubenhöft** mit seinen Liegeplätzen am see-schifftiefen Wasser (ca. 16 m Wassertiefe), dem dreigeschossigen Empfangsgebäude mit Restaurant sowie einer Galerie für Zuschauer und Passagiere ist ein maritimes Ensemble ersten Ranges.

Hier werden Kreuzfahrtschiffe abgefertigt, eine Nutzung, die in den nächsten Jahren weiter verstärkt werden soll. Damit eröffnet sich die Chance, diesen Hafenbereich zu einem Zentrum für Kreuzfahrt- und Seebäderverkehre zu entwickeln, die durch interessante RoRo-Verkehre ergänzt werden können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
wir blicken heute auf eine sehr erfolgreiche 10jährige Unternehmenstätigkeit von Cuxport zurück.

Das im Jahre 1997 in Betrieb genommene Mehrzweckterminal „CuxPort“ ist für die heutigen gesteigerten Anforderungen der RoRo-Container Schifffahrt bestens gerüstet. Auf einer Fläche von ca. 240.000 m², komplett befestigt für den Umschlag von Schwergütern, be-

finden sich zwei RoRo-Rampen und eine Quarterrampe. Belastungen von bis zu 250 t sind erlaubt. Eine vorgehaltene Wassertiefe zwischen 11,30 und 13,50 m an diesen zwei Brücken, mit einer nutzbaren Kailänge von 200 bzw. 230 m, ermöglicht die reibungslose Abfertigung größter RoRo-Schiffe.

Der Liegeplatz 3 des **EuropaKai**, mit einer nutzbaren Länge von 260 m und einer vorgehaltenen Wassertiefe von 15,80 m verfügt über zwei Mehrzweckkräne mit je 60 t, welche in Kombination 110 t heben können.

Östlich der Hafenanlagen stehen hafennahe Gewerbeflächen in einer Gesamtgröße von ca. 45 ha zur Verfügung. Damit verfügt der Standort Cuxhaven über sehr gute Voraussetzungen, sich in einem neuen Markt, der Produktion und der Verladung von Offshore-Windenergieanlagen, zu etablieren und positiv zu entwickeln.

Die in der Entwicklung befindlichen Multimegawatt-Windenergieanlagen mit einer Leistung von 5 Mega-

watt und Komponenten von mehreren hundert Tonnen, erfordern eine spezielle Logistik und Fertigung der Anlagen inklusive der Gründungselemente am seeschiff-tiefen Wasser.

Die Hafenerweiterungsflächen erfüllen alle Voraussetzungen für die Fertigung, Montage, Lagerung und den Umschlag dieser speziellen Ladung.

Nicht nur für die Produktion zur Einrichtung von Windparks auf hoher See, sondern auch für die erforderliche Wartung dieser Anlagen, werden auf den hafennahen Gewerbeflächen spezielle Servicekonzepte entwickelt, welche bedarfs- und nutzungsgerecht erweitert werden können.

Für den zukunftsorientierten Markt der Windenergie kann der Standort Cuxhaven schon heute die notwendige Kompetenz in den Bereichen Herstellung, Betrieb, Transport und Umschlag zur Verfügung stellen.

Um die Attraktivität des Standortes weiter zu steigern, wurde bereits 2006 mit dem Bau einer Schwerlastplattform begonnen. Der erste Rammschlag für diese

Schwerlastplattform wurde am 17. August 2006 ausgeführt.

Neben dem Bau der Schwerlastplattform werden auch eine Schwerlaststraße und eine Erschließungsstraße gebaut, die diese Schwerlastplattform mit den hafennahen Gewerbeflächen verbinden.

Einen weiteren Baustein zum Ausbau des Hafens Cuxhaven markiert das Planfeststellungsverfahren für den Liegeplatz 4, für das Ende 2006 ein Antrag eingereicht wurde. Ziel der Erweiterung des CuxPort Terminals um einen 240 m langen Liegeplatz ist:

- Den Aufbau des Standortes als kompletten Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb der zukünftigen Windenergie-Anlagen in Nord- und Ostsee zu ermöglichen,

- das Wachstum in den vorhandenen Umschlagsarten zu unterstützen sowie neue Umschläge zu akquirieren.

Diese Maßnahmen werden zu weiteren Kapazitätssteigerungen und damit steigenden Umschlagszahlen führen.

Das bisher vorwiegend im Short-Sea-Bereich tätige Unternehmen Cuxport als größtes Terminal am Standort Cuxhaven vermeldete im Jahr 2006 einen Zuwachs von 13,3 % auf 1,6 Mio. t. Insbesondere Containerverkehre im Short-Sea-Bereich zwischen Cuxhaven und England bzw. Island trugen zu diesem hervorragenden Ergebnis bei. Der Umschlag von Neufahrzeugen ist im letzten Jahr bei Cuxport um 6,5 % angewachsen. 2006 wurde bereits der 250.000 BMW-Neuwagen über Cuxhaven verladen.

Fuß fassen möchte der Hafen auch im Bereich der Short-Sea-Containerverkehre. Cuxport investierte da-

her in eine Containerbrücke, um für die weiteren Entwicklungen in diesem Segment vorbereitet zu sein. Die Brücke wurde im Jahr 1982 von der Vulkan-Kocks GmbH in Bremen gebaut und wird die beiden konventionellen Kräne ersetzen. Gemeinsam mit dem bereits vorhandenen modernen Hafenmobilkran wird die Brücke an Liegeplatz 2 und 3 Containerschiffe der Panmax-Klasse sowie mit Hilfe eines Drehsreaders auch klassische Frachter und ConRo-Schiffe abfertigen. Nach Umbau und Modernisierung soll die Brücke im Herbst dieses Jahres in Betrieb gehen.

Die Containerbrücke ist jedoch nur eine von vielen Investitionen, die Cuxport aktuell tätigt, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. So ließ Cuxport z. B. zu Jahresbeginn 33.000 m² zusätzliche Flächen für den Automobilumschlag befestigen, übernahm das benachbarte Steubenhöft-Terminal mit samt RoRo-Rampe und ca. 20.000 m² Aufstellfläche und Lagerhalle sowie das ursprüngliche Cuxhavener RoRo-Terminal mit einem Tiefwasserliegeplatz am alten Fährhafen.

Sehr geehrter Herr Ahlers, sehr geehrter Herr Zint,

ich beglückwünsche Sie und die Belegschaft von Cuxport zum zehnjährigen Firmenjubiläum und wünsche Ihnen für die Zukunft weiterhin viel Erfolg!

Setzen Sie den erfolgreichen Kurs Ihres Unternehmens fort – nicht zuletzt im Hinblick auf folgenden Umstand:

Wenn es Cuxport gut geht, dann boomt der Cuxhavener Hafen. Das dient der Cuxhavener Wirtschaft, der Region und dem Land und sichert sowie schafft neue Arbeitsplätze.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!