

Rotorflügel erneut erfolgreich verladen

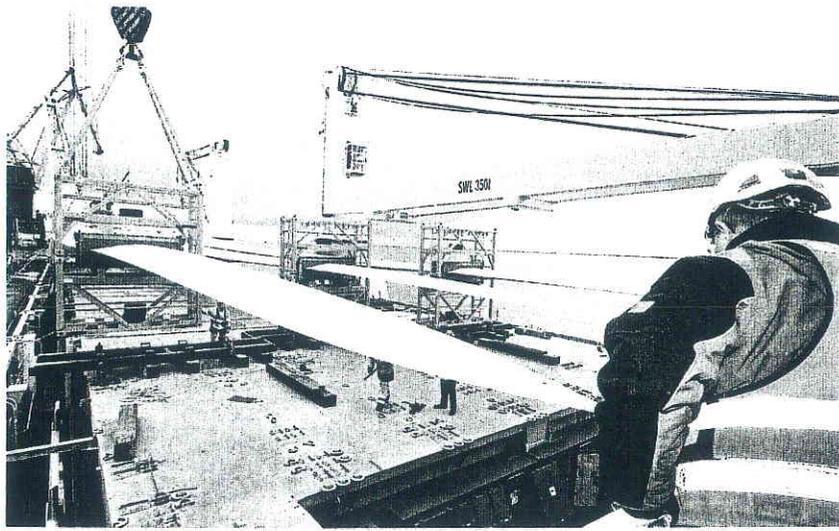
Hafen Brunsbüttel wickelt Großauftrag ab – Schramm Group will Offshore-Geschäft systematisch ausbauen

Über den Hafen Brunsbüttel ist jetzt das zweite Los von insgesamt 15 Rotorblättern für den im Aufbau befindlichen Offshore-Windpark „Ormonde“ in Nordwestengland verladen worden.

„Auch diese Verladung verlief problemlos“, sagte Frank Schnabel, Geschäftsführer der zur Schramm Group gehörenden Brunsbüttel Ports GmbH, dem THB. Wie bereits bei der ersten Verladung Ende Januar kam auch dieses Mal der SAL-Schwergutfrachter „Maria“ zum Einsatz. Bei seinem Anlauf in Brunsbüttel hatte das Schiff bereits zwei Maschinenhäuser an Bord. Diese Ladung hatte der Frachter zuvor bei Cuxport in Cuxhaven übernommen.

Die Flügel und weitere Bauteile werden auf dem Seeweg zur nordirischen Hafenstadt Belfast transportiert. Auf der dortigen Harland & Wolff-Werft werden sie mit den gewaltigen Maschinenhäusern vormontiert, um anschließend zu der Großbaustelle in der Irischen See weitertransportiert zu werden, wo die Endmontage aller Komponenten erfolgt.

Auftraggeber für die Verladung der Großbauteile ist der Hamburger Windanlagenbauer REpower Systems AG. Das Unternehmen konnte im Sommer 2009 eine Bestellung über 30 Offshore-Windenergieanlagen des Typs REpower 5M unterzeichnen. Auftraggeber war in diesem Fall die Ormonde Energy Ltd. (OEL), eine Tochterfirma des schwedischen Vattenfall-Konzerns. Der Windpark entsteht etwa 35 Kilometer vor der nordenglischen Stadt Barrow-in-Furness und soll noch in diesem Jahr ans Netz gehen. Die Wassertiefen bewegen sich in dem Seegebiet zwischen 17 und 30 Meter. Die „Ormonde Offshore Wind Farm“ ist eingebettet in das Windkraftgebiet East Anglia Array. Es hat nach Angaben des Vattenfall-Konzerns ein Kapazitätspotenzial von



Verladung von Windflügeln auf den SAL-Schwergutfrachter „Maria“ im Hafen Brunsbüttel

2700 MW – eine Energiemenge, die ausreichen würde, um gut fünf Millionen Haushalte mit elektrischer Energie zu versorgen.

Wie alle Bestandteile des Offshore-Windparks „Ormonde“ haben auch die Rotorblätter gewaltige Ausmaße. Sie sind 61,5 Meter lang und rund 22 Tonnen schwer. In Dänemark gebaut, werden sie auf dem Landweg per Lkw-Spezialtransporter nach Brunsbüttel befördert, dort zwischengelagert und schließlich verladen. Bis Ende März, Anfang April sollen alle 90 Flügel verladen werden, erwartet Schnabel.

Offshore ergänzt Portfolio von Brunsbüttel sinnvoll

Der Hafen Brunsbüttel will das Offshore-Segment in Zukunft mit großem Nachdruck ausbauen, weil er darin eine sehr sinnvolle Ergänzung zu seinem bisherigen Kerngeschäft sieht. Dazu gehört neben dem Stückgutumschlag vor allem das Massengutgeschäft mit fester und flüssiger Ladung. So wird beispielsweise die Hamburger Aurubis AG über ein ausgeklügeltes Logistikkonzept mit dem Rohstoff Kupfererzkonzentrat „just in time“ versorgt. Das allein sind auf Jahresbasis 1,2 Millionen Tonnen, die mittels zweier Spezialbinnenschiffe im Shuttle-Verkehr transportiert werden. Schnabel: „Wir sind ein

Vielseitigkeitshafen. Und das wollen wir auch in Zukunft bleiben.“ Erfahrungen beim Umschlag von Windkraftanlagen-Bauteilen liegen bereits seit mehreren Jahren vor. Ende 2009 wurde die Offshore-Jack-Up-Plattform „Buzzard“ für den Einsatz im Windpark „alpha ventus“ in Brunsbüttel umgerüstet. Bei „alpha ventus“ handelt es sich um Deutschlands ersten Offshore-Windpark. Er liegt 45 Kilometer nördlich der Insel Borkum und besteht aus insgesamt zwölf Turbinen. Bis Ende Januar 2011 hatte der Park bereits 230 Gigawattstunden Strom erzeugt.

Dass der Hafen Brunsbüttel auf dem Offshore-Gebiet große Chancen hat, bestätigt auch ein im Sommer 2010 durch die Hamburger Uniconsult erstelltes Gutachten. Schnabel: „Wir haben an diesem Standort eine Reihe von Trümpfen vorzuweisen. Die drei wichtigsten sind: Wir haben die für die Lagerung und den Umschlag benötigten Flächen am seeschifftiefen Wasser, und wir haben noch weitere Flächenreserven. Zudem haben wir Erfahrung im Umgang mit diesen Ladungsträgern. Und wir sind als Hafenstandort optimal für die verschiedenen Verkehrsträger erreichbar.“ Sehr zufrieden sei er darüber, dass die Kieler Landesregierung dem Thema Offshore eben-

falls „einen sehr bedeutenden Platz auf der Tagesordnung einräumt“. So lässt das Wirtschaftsministerium derzeit durch ein Ingenieurbüro den Bau eines speziellen Offshore-Terminals in Brunsbüttel prüfen, der sich direkt an die bereits bestehende Kaileiste anschließen würde. Der Bau eines solchen Spezialbereichs ist im Übrigen auch eine Emp-

fehlung aus dem bereits erwähnten Gutachten.

Frank Schnabel richtet aber nicht nur den Blick auf Brunsbüttel. Er gehört zu den Initiatoren der „Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“, die seit Herbst 2010 besteht (THB 14. Dezember 2010). In ihr haben sich die Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Husum, Helgoland, Wyk/Föhr, Dagebüll, Rendsburg-Osterrönfeld und Hörnum/List zusammengeschlossen. Schnabel: „Als wichtiges Glied der Kette müssen sich auch die Seehäfen auf die zukünftigen Aufgaben einstellen und verschiedene Funktionen erfüllen.“ Mit der Initiative trage man auch der Tatsache Rechnung, dass die Industrie bereits eine Art Hafenfähigkeits-Rangfolge erstellt hat: von schwerlastfähigen Tiefwasserhäfen (Basishäfen) für die Lagerung, Vormontage und Verladung, über Serviceports bis hin zu den Im- und Exporthäfen für On- und Offshore-Anlagen. EHA

„Fair Lady“ verlässt Gdynia

Seebäderschiff soll heute Kurs auf Cuxhaven nehmen

Nach der am 14. Februar in Gdynia erfolgten Übernahme durch die Reederei Cassen Eils mit Umflaggung nach Deutschland wird das Seebäderschiff „Fair Lady“ ex „Lady Assa“ heute von der Stocznia Remontowa Nauta Kurs auf den neuen Heimathafen Cuxhaven nehmen. Bis Mitte Mai wird die zum Kon-

zernverbund der AG „Ems“ gehörende Reederei Cassen Eils in Cuxhaven von mehreren Firmen eine Generalüberholung des bekanntlich aus Polen erworbenen Schiffes durchführen lassen. Vom 20. Mai bis 30. September soll die „Fair Lady“ dann täglich von Bremerhaven zur Insel Helgoland fahren. ed

UNIQUE IONOMER TECHNOLOGY

SEA GRANDPRIX

CF-10

SERIES

Tin and Copper Free and Tri Butyl Tin (TBT) Free
Self Polishing Anti-Fouling Paint
For 5 Years' Performance

More than 1.000 vessels coated!

CMP CHUGOKU MARINE PAINTS (Germany) GmbH
Hamburg • Tel. 040 / 31 79 64 80
Fax 040 / 31 79 64 76 • mailbox-de@cmpeurope.eu • www.cmp.co.jp