

Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten



Niedersachsen

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

Niedersachsen ist Hafeland und geprägt durch die Vielzahl seiner leistungsfähigen und gut aufgestellten Häfen an der Küste und im Binnenland.

Für die exportorientierten Unternehmen in ganz Deutschland bilden die niedersächsischen Seehäfen, die mit einem Umschlagsvolumen von weit über 50 Mio. Tonnen pro Jahr zu den größten Hafengruppen in Deutschland gehören, das Tor zur Welt. Die Binnenhäfen im Hinterland mit ihrer guten und vielfach trimodalen Verkehrsanbindung stellen als Logistikdrehscheiben und wichtiger Bestandteil des niedersächsischen Infrastrukturnetzes hierzu die ideale Ergänzung dar. Zusammen ermöglichen unsere Häfen damit stabile und sicher funktionierende Transport- und Lieferketten. Moderne, leistungsfähige und flexible Umschlags- und Lagereinrichtungen, qualifiziertes Personal sowie hervorragende Anbindungen machen sie zu einem starken Partner für die Wirtschaft.

Gleichzeitig sind unsere Häfen wichtige Arbeitsplatzgaranten und tragen damit maßgeblich zum Wohlstand in unserem Land bei. Die Beschäftigungswirkung beschränkt sich allerdings nicht allein auf die niedersächsischen Hafenstandorte und die Hafengewirtschaft, sondern strahlt über indirekte Effekte in der übrigen Industrie und in anderen Bundesländern weit über die Grenzen Niedersachsens hinaus und unterstreicht damit die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Häfen.

Entsprechend messen wir unseren Häfen einen großen Stellenwert bei. Die Entwicklung der Häfen in unserem Land wird sowohl seitens des Landes Niedersachsen als auch der kommunalen und privaten Betreiber stetig vorangetrieben, um die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Tätigkeit und Investitionen für die Unternehmen zu verbessern. So hat sich auch in den zurückliegenden Jahren an den einzelnen Standorten in dieser Hinsicht viel getan – es wurde in Infrastrukturen investiert, Anbindungen wurden verbessert und Potenziale realisiert. Im gleichen Zug sind kontinuierlich neue Perspektiven entwickelt worden.

Höchste Zeit also, unsere 2014 veröffentlichte Broschüre „Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten“ neu aufzulegen und aufzuzeigen, wie sich die einzelnen See- und Binnenhäfen in der Zwischenzeit spezialisiert und weiterentwickelt haben und sich in ihrer Unterschiedlichkeit immer mehr perfekt zu einem Hafen Niedersachsen ergänzen. Der vor Ihnen liegende Faktenband bietet diesbezüglich einen guten Überblick.

Mein Dank gilt an dieser Stelle den vielen Beteiligten in den Häfen und der Hafengewirtschaft, die mit ihrer Arbeit und ihrem Engagement ihren Teil zur Erfolgsgeschichte des Hafens Niedersachsen beigetragen haben und weiter beitragen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Althusmann,
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Digitalisierung

Inhalt



1. Seehäfen	7
1.1 Brake	8
1.2 Cuxhaven	12
1.3 Emden	17
1.4 Leer	22
1.5 Nordenham	25
1.6 Oldenburg	28
1.7 Papenburg	30
1.8 Stade	33
1.9 Wilhelmshaven	36
1.10 JadeWeserPort in Wilhelmshaven	41
1.11 Norden/Inselversorgung	45
2. Binnenhäfen	49
2.1 Braunschweig	50
2.2 Bückeburg	54
2.3 c-Port	57
2.4 Dörpen	60
2.5 Eurohafen Emsland	63
2.6 Hannover	66
2.7 Hildesheim	69
2.8 Lüneburg	73
2.9 Osnabrück	76
2.10 Peine	79
2.11 Salzgitter-Beddingen	81
2.12 Spelle-Venhaus	85
2.13 Uelzen	88
2.14 Wittingen	92
2.15 Wolfsburg Containerterminal Fallersleben	96
2.16 Wolfsburg-Fallersleben	98
2.17 Wunstorf-Kolenfeld	101
2.18 Minden	104
3. Binnenhäfen in Planung	109
3.1 Bohmte	110
3.2 Wunstorf	112
4. Kontaktadressen	115



Seehäfen





1.1 Brake

1.1.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Brake befindet sich am seeschifftiefen Fahrwasser des westlichen Weserufers etwa 26 km oberhalb des Mündungstrichters. Der Hafen gliedert sich in den Althafen, den Niedersachsenkai sowie den Binnenhafen. Das Hafengebiet umfasst ca. 258 ha Land und 40 ha Wasserfläche.

Eigentümerin und Betreiberin der Hafeninfrastuktur ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Der Umschlag im Hafen Brake wird vorwiegend von einem Umschlagunternehmen durchgeführt. Ein weiteres Unternehmen übernimmt den Umschlag von Schwefel. Weiterhin ist am Standort eine Fettraffinerie ansässig, die über einen Privatanleger im nördlichen Anschluss an den Althafen verfügt. Ein weiteres Unternehmen verarbeitet im Binnenhafen Feldspat und Nephelin.

1.1.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Brake kann tideabhängig von einlaufenden Seeschiffen mit einem maximalen Tiefgang von 11,90 m angefahren werden. In Ausnahmefällen sind gegenwärtig maximal

12,20 m Tiefgang für einlaufende Schiffe möglich. Auslaufende Seeschiffe dürfen tideabhängig maximal 11,60 m Tiefgang aufweisen. Die maximale Schiffslänge beträgt 270 m. Die Revierfahrt zum Hafen Brake über Außenweser und Unterweser dauert ca. fünf Stunden.

Die Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz erfolgt über die Mittel- und Oberweser sowie die Hunte und den Küstenkanal. Über diese Wasserstraßen kann der Hafen Brake gegenwärtig mit Binnenschiffen der Europaklasse angefahren werden (85 m Länge und 9,50 m Breite bei einer Abladetiefe von 2,50 m). Seit der Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen an den Schleusen Minden und Dörverden kann der Hafen auch von Großmotorgüterschiffen (110 m Länge, 11,45 m Breite) bei einer reduzierten Abladetiefe von 2,50 m erreicht werden. Aufgrund des noch fehlenden Streckenausbaus der Mittelweser ergeben sich jedoch weiterhin Einschränkungen bei den Begehungsmöglichkeiten für diesen Schiffstyp.

Schienenseitig verfügt der Seehafen Brake über ein rund 33 km langes und von Niedersachsen Ports betriebenes Gleisnetz sowie eine leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz der DB im Bahnhof Brake (Unterweser). Ab hier besteht Anschluss

an die elektrifizierte Strecke Nordenham – Hude (– Bremen). Es bestehen keine Einschränkungen für Ganzzüge mit einer Länge von bis zu 700 m. Neben der Bedienung mit Ganzzügen ist der Hafen auch an den Einzelwagenverkehr der Eisenbahnverkehrsunternehmen angebunden.

Die straßenseitige Anbindung des Hafens erfolgt über die beiden Bundesstraßen B 211 und B 212. Über die B 212 und die B 437 (Wesertunnel) kann die A 27 und damit das Hinterland in Richtung Osten und Süden erreicht werden. In westlicher Richtung können die A 28 über die B 211 sowie in südlicher Richtung die A 29 und damit das bedeutsame Güterverkehrszentrum Bremen über die B 212 angefahren werden. Auf der B 211 müssen gegenwärtig noch Ortschaften durchquert werden, der Ausbau dieser Bundesstraße ist jedoch bereits vorangeschritten und wird voraussichtlich Ende 2020 oder Anfang 2021 abgeschlossen sein. Durch den Bau der Küstenautobahn A 20 käme es zu einer deutlichen Verbesserung der straßenseitigen Anbindung des Hafens und der Erschließung eines größeren Hinterlandes.

1.1.3 Umschlageinrichtungen

Der Seehafen Brake besteht aus dem Althafen mit dem Nord- sowie dem Südpier; er verfügt über eine Gesamtlänge von 1.623 m mit sechs Großschiffliègeplätzen. Der Althafen wird maßgeblich für den Umschlag von Agri-, Düngemittel- und Forstprodukten und für den Umschlag von Schwefel genutzt.

Nördlich an den Althafen schließt ein Privatanleger der Fettraffinerie an. Hier stehen Umschlageinrichtungen für Öle und Fette sowie für Melasse und andere Fertigprodukte zur Verfügung.

Der Niedersachsenkai mit einer Länge von 450 m am nördlichen Ende des Hafens verfügt über zwei Großschiffliègeplätze. Die Nutzung erfolgt vorrangig für den Umschlag von Projektladungen, Stahlprodukten und Zellulose.

Die Pier- und Umschlaganlagen des Seehafens Brake sind in der folgenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet:

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Nord- und Südpier	Kailänge 1.623 m Nordpier max. Tiefgang 11,90 m Südpier max. Tiefgang 11,90 m	1 Drehwippkran (bis 25 t) 1 Verladebrücke (bis 88 t) 2 Materialumschlagmaschinen (bis zu 25 t) 1 Schiffsbelader (800 t/h) 2 Getreideheber (insgesamt 1.400 t/h) 3 Schiffsbelader (bis zu 1.800 t/h) 7 LKW/Waggonbelade-Stationen (bis zu 1.950 t/h)
Niedersachsenkai	Kailänge 450 m max. Tiefgang 11,90 m	2 Verladebrücken (bis 61,5 t) 2 Hafenmobilkräne (jeweils bis 140 t, im Tandembetrieb bis 230 t)
Privatanleger Fettraffinerie	Kailänge 166 m Max. Tiefgang 9,20 m	Umschlaganlagen für pflanzliche Öle
Binnenhafen	Schleuse (Länge 90 m, Breite 16 m) Länge Umschlagkajen 1.070 m, Wasserfläche 4,4 ha, Wassertiefe bis 5,50 m	1 Drehwippkran (bis zu 32 t)

Tabelle 1: Pier- und Umschlaganlagen, Infrastruktur und Suprastruktur Brake
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

1.1.4 Funktionen

Der Hafen Brake ist ein multimodaler Standort mit Spezialisierung auf verschiedene Gütergruppen, die nicht in Containern befördert werden. Der Hafen ist durch seine von Niedersachsen Ports vorgehaltene vielseitige Infrastruktur insbesondere in den Segmenten Agrar-/Schüttgüter, Stahl- und Projektladung, Forstprodukte sowie Windkraft und Schwefel aktiv. Daneben werden in Brake auch in geringem Umfang Container umgeschlagen. Weiterhin erfolgt der Umschlag von Rohstoffen und Fertigprodukten für eine im Hafen ansässige Raffinerie für pflanzliche Öle und Fette durch diese selbst.

Im Agrarbereich werden im Wareneingang gegenwärtig vor allem Futtermittel und Getreide umgeschlagen, hinzu kommen Düngemittel. Der größte Anteil davon geht in die Veredelungswirtschaft im Oldenburger Münsterland. Nach der noch ausstehenden Weseranpassung sind deutlich größere Mengen im Wareneingang von Produkten aus den Bereichen Getreide- und Futtermittel möglich, da bestehende Wettbewerbsnachteile aufgehoben würden.

Im Stahlbereich werden vor allem Produkte der norddeutschen Stahlindustrie versendet, insbesondere für einen niedersächsischen Stahlhersteller.

Im Projektladungsbereich erfolgt vor allem der Umschlag von Onshore-Windkraftanlagen sowohl im Import als auch im Export. Hierfür wird der schwerlastfähige Niedersachsenkai genutzt.

Für diverse Papierhersteller in Niedersachsen sowie Unternehmen dieser Branche im deutschsprachigen Raum wird Zellulose aus Skandinavien, der iberischen Halbinsel und Südamerika im Wareneingang umgeschlagen. Weiterhin erfolgt im Segment Forstprodukte der Umschlag von Schnitthölzern aus Deutschland und anderen mitteleuropäischen Ländern für den Export in die USA und Nordafrika.

Schwefel ist seit jeher ein bedeutendes Umschlagsgut für den Braker Hafen. Wurde er bislang als Koppelprodukt in der niedersächsischen Gasförderung exportiert, wird er nun als Festschwefel importiert, um die nationale Nachfrage zu bedienen. Außerdem wird Palmöl, vor allem aus Malaysia, empfangen, das in der im Hafen ansässigen Raffinerie weiterverarbeitet und zwischengelagert wird.

Im Containerbereich werden vor allem spezielle Ladungen aus den erwähnten Bereichen (z. B. Futtermittel/Futtermittelzusatzstoffe) umgeschlagen.

In Brake werden neben Umschlag und Lagerung alle klassischen, seehafenrelevanten Dienstleistungen wie Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsprüfung, Qualitätskontrolle sowie Containerpacking und -stripping angeboten. Diese Leistungen sind eng mit den traditionell umgeschlagenen Massengütern und massenhaften Stückgütern verbunden. Daneben hat der Hafen Brake ein breites Angebot an zusätzlichen logistischen Dienstleistungen aufgebaut. So werden Dienstleistungen in den Bereichen Lager-, Beschaffungs-, Kontrakt-, Produktions-, und Distributionslogistik sowie Recycling und Entsorgungslogistik angeboten. Weiterhin werden beispielsweise Binnen- und Seeschiffstransporte befrachtet sowie Seeschiffs-, Binnenschiffs-, LKW- und Bahntransporte organisiert.

Neben dem Umschlag und der Lagerung bieten die im Hafen ansässigen Unternehmen auch Dienstleistungen in den Bereichen Silieren, Trocknen, Aspirieren, Schrotten, Mahlen, Mischen, Brechen und Begasen an. Grundlage sind Zertifizierungen nach QS, IFS Logistics, ÖKO VO 834/2007 und GMP+.

Mit dem Brake Logistics Center verfügt der Standort mit 50.000 m² schwerlastfähiger Hallenfläche über ein leistungsfähiges Distributions- und Konsolidierungszentrum, das für ein großes Produktportfolio unter anderem im Maschinen- und Anlagenbereich, aber auch im Zellstoffbereich genutzt werden kann.

1.1.5 Entwicklungspotenziale

Der Niedersachsenkai kann in weiteren Bauabschnitten um insgesamt 25 ha Umschlag- und Lagerflächen sowie um einen dritten Liegeplatz erweitert werden. Darüber hinaus besteht die Option, am Niedersachsenkai einen vierten Liegeplatz für die Ro-Ro-Verladung zu errichten.

Mit den hafennahen Gewerbeflächen stehen im Hafen Brake rund 85 ha Entwicklungsfläche für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industriebetriebe zur Verfügung. Diese Flächen sind größtenteils planungsrechtlich gesichert. Die Vermarktung erfolgt über die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und mit Unterstützung durch die Hafengewirtschaft. Vorgesehen sind insbesondere Ansiedlungen aus den Bereichen alternative Energien (z. B. Windkraft, Wasserstoff) sowie Recycling (z. B. Repowering).

Im Agrarbereich bestehen durch die geplante Vertiefung der Außen- und Unterweser erhebliche Marktpotenziale. Durch die Erreichbarkeit für Schiffe mit 12,80 m (eingehend) bzw. 12,60 m (ausgehend) Tiefgang könnten die üblichen im Getreidetransport eingesetzten Schiffe der Panmax-Klasse den Hafen

Brake anlaufen. Dadurch besteht ein Wachstumspotenzial insbesondere beim Export heimischer Agrarprodukte. Gleichzeitig wächst der Umschlag der Getreide- und Futtermittelimporte. Zur Bewältigung dieses Wachstums und der gestiegenen Qualitätsanforderungen wurde der Südpier im Jahr 2018 um einen zweiten Großschiffsliegeplatz erweitert. Durch den Bau der geplanten A 20 könnte dem Hafen zusätzlich agrarisch geprägtes Hinterland in Schleswig-Holstein erschlossen werden.

Weitere Marktchancen bestehen durch den zu erwartenden Anstieg der Mengen im Bereich Biomasse. Der Hafen Brake vermarktet den Hafen in diesem Segment als „BioPort Brake“. Die Ansiedlung von Unternehmen in diesem Bereich stellt eine Marktchance für den Hafen dar. Auch im Stammgeschäft, dem Umschlag von Getreide, Futter- und Düngemitteln, ist mit steigenden Mengen zu rechnen.

Der Niedersachsenkai ist ein leistungsfähiger Terminal für den Umschlag von Stahl und Projektladungen mit sehr guten Umschlagmöglichkeiten für Schwergut. Zudem stellt er seit kurzem einen wichtigen Umschlagsplatz für Zellulose dar. Bislang wurde dieses Produkt im Althafen umgeschlagen. Diese örtliche Verlagerung schafft mehrere Vorteile: die kainahe Lagerung dieses Produkts und anderer massenhafter Stückgüter in den neuerbauten Hallen des Umschlagunternehmens und den angrenzenden Lagerflächen sowie die Entlastung des Althafens, um wachsenden Lagermengen

im Bereich Agri aufnehmen zu können. Hierdurch ergeben sich Marktchancen für den Hafen Brake im Bereich der massenhaften Stück- und Schüttgüter. Im Stahlbereich besteht eine strategische Partnerschaft mit einem niedersächsischen Stahlhersteller. Die Stahlprodukte bilden auch die Basisladung für linienähnliche Reedereidienste. Im Containerbereich bestehen Wachstumschancen insbesondere als Dienstleister in den Branchen, die der Hafen bisher bereits bedient. Hier können in bestimmten Nischen, beispielsweise Futterzusatzstoffen, Dienstleistungen angeboten werden. Zusätzliche Chancen können sich durch den JadeWeserPort ergeben, indem Brake hier als Speziallagerhalter fungieren könnte.

Der Bau der neuen B 212 verbessert die Anbindung des Güterverkehrszentrum Bremen an einen leistungsfähigen Umschlagsplatz für den Seeverkehr, der gleichzeitig die oben genannten besonderen Hafen- und Logistikdienstleistungen anbietet.

1.1.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) im Seehafen Brake lag im Jahr 2019 bei rund 8,0 Mio. t. Getreide und Futtermittel machten dabei einen Anteil von über 60 % aus, gefolgt von Forstprodukten mit über 18 %. Der Hafen ist auf verschiedene Gütergruppen spezialisiert. Die allgemeine Entwicklung war in den letzten Jahren positiv.

Umschlag im Hafen Brake

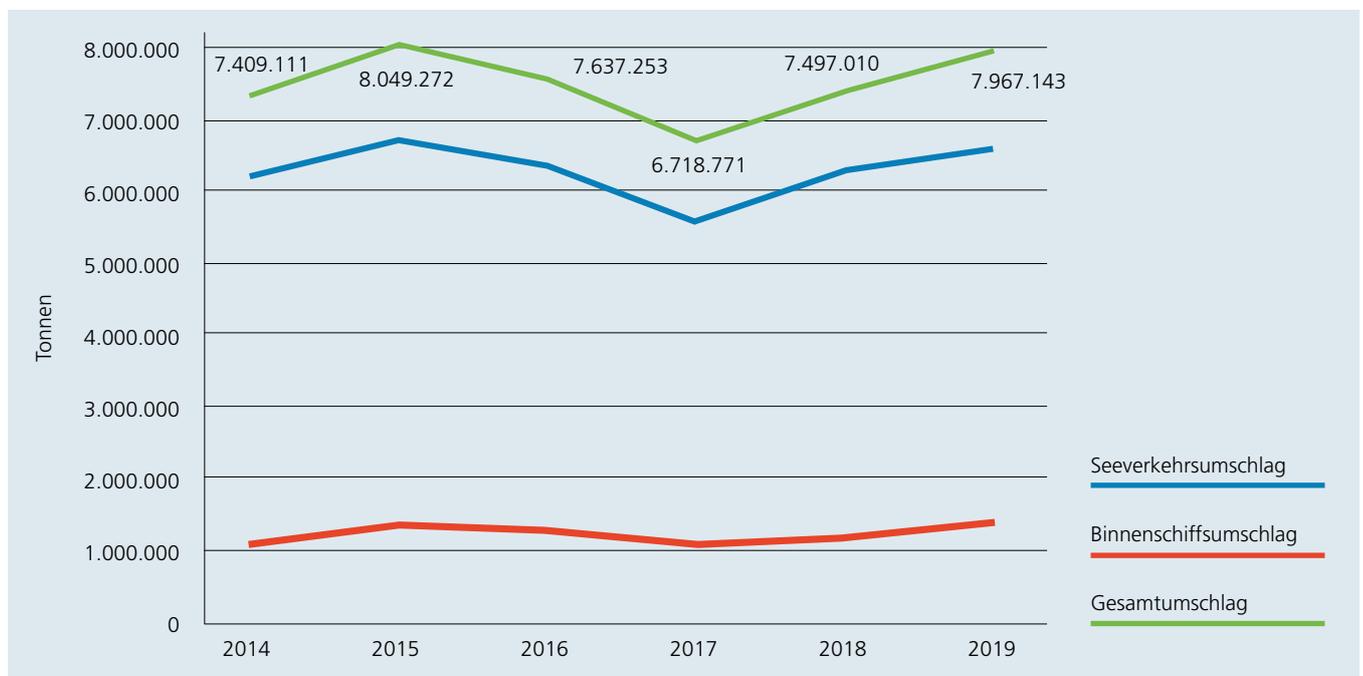


Diagramm 1: Gesamtumschlagentwicklung Brake der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Unternehmensgruppe J. Müller, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG



1.2 Cuxhaven

1.2.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Cuxhaven liegt direkt an der Elbmündung und gegenüber vom Nord-Ostsee-Kanal (16 sm). Mit dieser Lage ist der Seehafen insbesondere ein geeigneter Ausgangspunkt für Short-Sea-Verkehre in die Westhäfen Europas (Großbritannien, Norwegen und Island) sowie in die skandinavischen und osteuropäischen Ostseehäfen. Eigentümerin und Betreiberin der Hafeninfrastruktur ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Der Umschlag wird durch Umschlagunternehmen durchgeführt.

1.2.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Cuxhaven kann von Seeschiffen mit einem maximalen Tiefgang von 14,50 m erreicht werden. Zudem befindet sich der Seehafen in unmittelbarer Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal.

Für Binnenschiffe ist der Hafen über die Elbe erreichbar. Hier bestehen bis Hamburg keinerlei Einschränkungen. Im weiteren Verlauf sind auf der Elbe bzw. dem Elbe-Seitenkanal jedoch Einschränkungen, bezogen auf die Schiffsgrößen, festzustellen.

Auf der Schiene besteht ein direkter Anschluss an die Strecken nach Stade - Hamburg (und weiter zum Rangierbahnhof Maschen) sowie nach Bremerhaven - Bremen. Beide Strecken sind nicht elektrifiziert. Die Elektrifizierung der Strecke von Stade nach Cuxhaven ist bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Die Strecke nach Bremerhaven ist eingleisig, jedoch ist auf der Hälfte der Strecke bei Nordholz eine Begegnung zweier Züge auf einem Ausweichgleis möglich. Die Strecke nach Hamburg ist prinzipiell zweigleisig, im Bereich der Ostequerung besteht jedoch ein eingleisiger Engpass, der zur Sicherung des bahninduzierten Wachstums beseitigt werden sollte.

Die straßenseitige Erreichbarkeit des Hafens wird durch die A 27 in Richtung Bremerhaven – Bremen sowie die B 73 in Richtung Stade – Hamburg sichergestellt.

In unmittelbarer Nähe zum Seehafen (18 km Entfernung und erreichbar über die A 27) befindet sich der „Seeflughafen Nordholz“. Auf der ca. 3.000 m langen Startbahn können die größten Flugzeugtypen für Passagier- und Frachtverkehre landen. Im Zuge des Ausbaus der Offshore-Windenergie wird der Flughafen zunehmend als Basis für Helikopterflüge zu den Windparks für die Installation und Wartung der Anlagen genutzt.

1.2.3 Umschlaganlagen

Das gesamte Hafengelände umfasst 494 ha, welche sich in 307 ha Landflächen und 187 ha Wasserflächen unterteilen. Der Seehafen verfügt über 98.000 m² Schuppenfläche und 22.000 m² Freilagerfläche. In Kühl- und Tiefkühlagerhallen besteht zudem

eine Lagerkapazität von 100.000 m³. Der Seehafen Cuxhaven kann in die nachfolgend mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelisteten Areale unterteilt werden:

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Fährhafen	Länge: 110 m Wassertiefe: –4,00 m SKN	
Seebäderbrücke	Länge: 284 m Wassertiefe: –7,00 m SKN	
Vorhafen Alte Liebe	Länge: 300 m Wassertiefe: –7,00 m SKN	
Hafenkaje	Länge: 300 m Wassertiefe: –4,10 m SKN	
Helgoländer Kaje	Länge: 200 m Wassertiefe: –8,10 m SKN	
Neuer Fischereihafen	Länge: 2.185 m Wassertiefe: –9,70 m	Umschlagbrücke für Massengut Schwimmdock Ro-Ro-Anleger (Verladerampe)
Schleuse	Länge: 190 m/ Breite: 24 m Wassertiefe: –8,60 m SKN	
Lübbertkai	Länge: 297 m Wassertiefe: –8,10 m SKN	
Steubenhöft	Länge: 387 m Wassertiefe: –12,00 m SKN	1 Ro-Ro-Brücke 1 Schienenkran
Amerikahafen	Länge: 260 m Wassertiefe: –6,60 m SKN	1 Schwimmdock, Jack-up-Möglichkeit
Alter Lenzkai	Länge: 181 m Wassertiefe: –6,60 m SKN	
Neuer Lenzkai	Länge: 260 m Wassertiefe: –6,10 m SKN	
Imperatorkai	Länge: 130 m Wassertiefe: –6,10 m SKN	
CuxCargokai	Länge: 120 m Wassertiefe: –6,60 m SKN	
Humberkai	Länge: 120 m Wassertiefe: –6,60 m SKN	1 Ro-Ro-Anleger 1 Mobilkran (100 t) siehe Europakai

Europakai incl. Liegeplatz 4	Länge: 1033 m Wassertiefe: bis zu –15,40 m SKN	
Offshore-Terminal Liegeplatz 8	Länge: 375 m Wassertiefe: –7,40 m SKN	Portalkran (660 t) Jack-up-Möglichkeit
Offshore-Terminal Liegeplatz 9	Länge: 777 m Wassertiefe: –10,60 m SKN	Jack-up-Möglichkeit

Tabelle 2: Pier- und Umschlaganlagen, Infrastruktur und Suprastruktur Cuxhaven
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Cuxhaven ist ein Mehrzweckhafen. Der Stückgut- und Projektladungsumschlag erfolgt auf verschiedenen Terminals, überwiegend direkt an der Elbe.

Im Neuen Fischereihafen bestehen Umschlag- und Ausrüstungskais für den Umschlag von Fisch. Weitere Hafenteile sind der Amerikahafen, der Liegeplätze für Frostschiffe sowie die allgemeine Schifffahrt aufweist und zusätzlich Werftstandort ist. Der Alte Hafen, der Fährhafen und der Ritzenbütteler Schleusenpriel sind Mehrzweckhäfen für Werften und den Bäder- bzw. Inselverkehr nach Neuwerk und Helgoland.

Der Offshore-Terminal mit den Liegeplätzen 8 und 9 ist schwerlastfähig und für alle gängigen Schiffstypen im Offshore-Bereich geeignet (inkl. Jack-up-Schiffe).

1.2.4 Funktionen

Der Seehafen Cuxhaven ist ein Mehrzweckhafen, der auf den Umschlag von Stückgut/Ro-Ro, Kraftfahrzeugen, Massengut, Fischwaren sowie Schwergütern und Windkraftkomponenten spezialisiert ist. Weiterhin obliegt Cuxhaven eine wichtige Funktion in der Versorgung der Inseln Neuwerk und Helgoland. Insbesondere durch die Verkehre zu diesen Inseln hat der Hafen mit im Mittel etwa 400.000 Personenbeförderungen pro Jahr auch ein nennenswertes Passagieraufkommen.

Ro-Ro-Verkehre sowie die Verladung von Neufahrzeugen werden vor allem nach Großbritannien sowie in die skandinavischen Länder angeboten. In der Regel werden dabei in

Deutschland produzierte Fahrzeuge verschiedener Hersteller exportiert.

Es findet aber auch der Import von in Großbritannien produzierten Fahrzeugen für den kontinentaleuropäischen Markt statt. Neben dem reinen Umschlag werden dabei weitere wertschöpfungsintensive Dienstleistungen angeboten, die zu einer hohen Kundenbindung und zusätzlichen Arbeitsplätzen am Standort geführt haben.

Cuxhaven ist eine Keimzelle für den Aufbau von Offshore-Windparks und verfügt über den größten Offshore-Terminal an der deutschen Nordseeküste. Ausgangspunkt der Entwicklung war die Errichtung einer Schwerlastplattform. Der Offshore-Terminal ging dann im Jahr 2009 in Betrieb und wurde 2012 erweitert. Der Offshore-Terminal bietet als einer von nur wenigen Häfen die Möglichkeit für Jack-up-Schiffe, sich aufzujacken. Gegenwärtig können zwei Jack-up-Schiffe parallel beladen werden. Cuxhaven ist aber nicht nur Standort für den Aufbau von Offshore-Windparks, es haben sich auch drei Produktionsbetriebe für Windkraftkomponenten angesiedelt, für weitere Ansiedlungen stehen Flächen zur Verfügung.

Die Ver- und Entsorgung der Ölfördereinrichtung „Mittelplate“ erfolgt bereits ausschließlich über den Standort.

Das logistische Angebot in Cuxhaven umfasst:

- den Stückgutumschlag im Ro-Ro-Verkehr,
- den KFZ-Umschlag,

- das Containerhandling (Containerpacking und -stripping sowie Reparaturen und Depotleistungen; klassische Funktionen wie Ladungssicherung und Verzollung),
- den Fischumschlag (Fang- und Frostfisch),
- die Lebensmittelverarbeitung,
- den Umschlag und die Lagerung von Eingangsmaterialien für die Produktion von Komponenten der Offshore-Windenergie,
- die Verladung von lokal produzierten Komponenten der Offshore-Windenergie,
- die Lagerung, Konsolidierung und Verladung von nicht lokal produzierten Komponenten der Offshore- und Onshore-Windenergie,
- den Umschlag von Massengut (vorrangig Baustoffe),
- den Umschlag von Maschinen und Anlagen, Baustoffen und Gefahrgut sowie Holzprodukten,
- die Abfertigung von Personenbeförderungs- und Versorgungsschiffen nach Helgoland, Neuwerk und Sylt,
- die Lagerlogistik.

1.2.5 Entwicklungspotenziale

Der Seehafen Cuxhaven wurde in den letzten Jahren für die Nutzung durch die Offshore-Windenergie erheblich ausgebaut. Mit dem Bau des Offshore-Terminals sowie der damit verbundenen Ansiedlung von Produzenten von Offshore-Komponenten lag ein besonderer Schwerpunkt auf der Offshore-Windkraft. Heute kann Cuxhaven als Basishafen für die Ausrüstung von zwei Offshore-Windparks parallel genutzt werden.

Neben dem direkten Umschlag von vor Ort produzierten Komponenten für Windparks in der deutschen Außenwirtschaftszone/AWZ bestehen auch Marktchancen im Export von in Cuxhaven produzierten Komponenten in andere Regionen

sowie – als reiner Ausrüstungshafen – für den Aufbau von Windparks mit an anderen Orten produzierten Komponenten. Hier kann Cuxhaven eine Konsolidierungsfunktion übernehmen. Weitere Marktchancen ergeben sich im Servicebereich für Offshore-Windparks. Hierfür können der Steubenhöft-Terminal und der Fährhafen als Standorte genutzt werden. Zusätzlich können über die bestehenden Kaianlagen des Offshore-Terminals alle Arten von Komponenten für Onshore-Windkraftanlagen importiert und exportiert werden. Dieses ist, durch den Umbau des Kreisels an der Autobahn, für Komponenten bis 100 m Länge möglich.

Im Bereich der Ro-Ro-Logistik sind insbesondere für den Umschlag von Neufahrzeugen ausreichende Lagerflächen erforderlich. Hier stehen in einiger Entfernung zum bestehenden Terminal Flächen zur Verfügung. In diesem Bereich bestehen auch gute Wachstumsmöglichkeiten. Die zunehmende Nutzung auch für den Import von Fahrzeugen stellt hier eine Chance dar.

Da die Kapazitäten der Mehrzweckumschlaganlage am Europakai ausgelastet sind, werden die Sicherung der Bestandsverkehre und weiteres Wachstum maßgeblich vom Ausbau der Anlage um die planfestgestellten Liegeplätze 5–7 abhängen. Die Offshore-Terminals können nicht für die wachsenden Systemverkehre (Ro-Ro, Bahnanbindung) genutzt werden, sie sind somit keine Alternative zum Bau der Liegeplätze 5–7.

Im Bereich der Unterelbe bestehen Kooperationen mit den Häfen Hamburg, Brunsbüttel, Glückstadt und Stade.

Im Fischbereich steht vor allem die Bestanderhaltung im Fokus. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die umgeschlagenen Volumina wesentlich ansteigen werden.

1.2.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) im Seehafen Cuxhaven lag im Jahr 2019 bei rund 3,7 Mio. t. Hierin enthalten ist ein Sondereffekt durch den Umschlag von Wasserbausteinen in einer Größenordnung von rund 1 Mio. t. In den vergangenen Jahren lag der Umschlag des Seehafens Cuxhaven konstant zwischen 2.500.000 und 3.000.000 t, wobei es erhebliche Schwankungen innerhalb der einzelnen Gütergruppen gab.

Sammel- und Stückgut, gefolgt von Fahrzeugen, bildeten gewichtsmäßig den größten Anteil.

Für die Zukunft ist, vor allem durch den Bau der Liegeplätze 5–7, mit Wachstumspotenzialen zu rechnen.

Zusätzlich zum Güteraufkommen wurden 2019 in Cuxhaven 468.522 Passagierbewegungen verzeichnet.

Umschlag im Hafen Cuxhaven

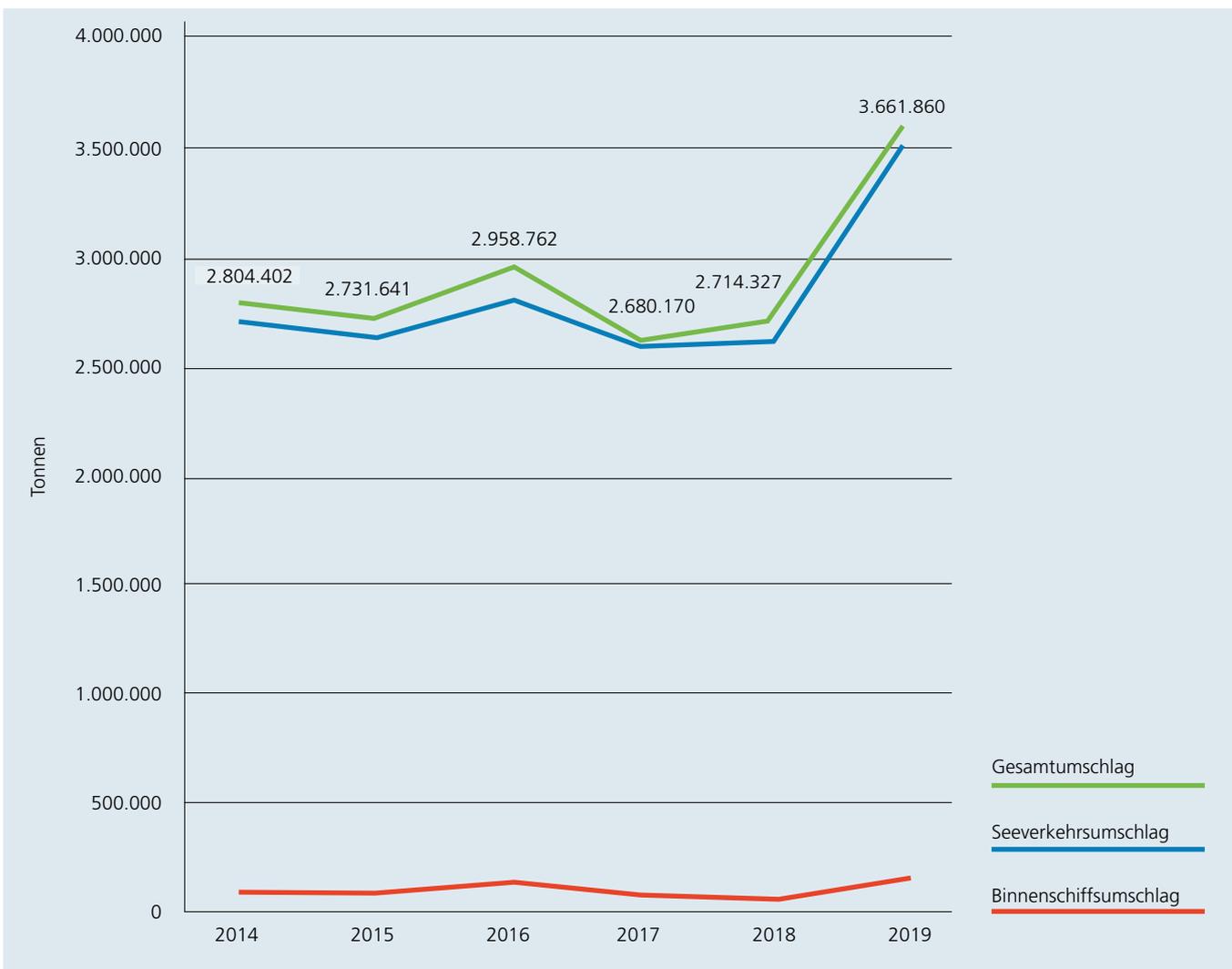


Diagramm 2: Gesamtumschlagsentwicklung Cuxhaven der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG



1.3 Emden

1.3.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Emden liegt am Nordufer der Ems, etwa 38 km südöstlich der Emsmündung an der Nordsee. Emden ist flächenmäßig der drittgrößte Nordseehafen und der westlichste Seehafen Deutschlands. Eigentümerin und Betreiberin der Hafeninfrastruktur ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Zu den Hafennutzern gehören insbesondere Unternehmen aus der Kraftfahrzeugindustrie, der Papierindustrie, der Industrie für flüssige Massengüter (Kraftstoffe, Flüssigkreide, Flüssigdünger), der Baustoffindustrie und der Windenergieindustrie (On- und Offshore) – weiterhin ist Emden Werftenstandort.

1.3.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Emden kann seeseitig von Schiffen mit einem Tiefgang von 8,10 m angelaufen werden. Tideabhängig ist die Zufahrt zum Hafen für Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 10,70 m gewährleistet. Die geplante Vertiefung des Fahrwassers der Außenems könnte zukünftig maximale Tiefgänge von 9,10 m (tideunabhängig) bzw. 11,70 m (tideabhängig)

ermöglichen. Der Binnenhafen ist über zwei Schleusen (Große Seeschleuse und Nesserlander Schleuse) erreichbar. Die Große Seeschleuse verfügt über eine Kammer mit 260 m Länge und 40 m Breite sowie einer Drempeltiefe von NN –11,76 m, die Nesserlander Schleuse ist auf die Größe von 180 m Länge, 18 m Breite und einer Drempeltiefe von 7,0 m ausgebaut.

Über die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal ist der Hafen Emden nach Süden an das deutsche Binnenwasserstraßennetz angebunden. Durch den Dortmund-Ems-Kanal besteht zudem in westlicher Richtung Zugang zum niederländischen Kanalnetz und zum Niederrhein.

Schienenseitig ist der Seehafen Emden über die Bahnhöfe Emden und Emden-Außenhafen an die Strecke Emden – Rheine (– Ruhrgebiet sowie Hannover – Berlin) angeschlossen. Diese ist mit Ausnahme einiger kurzer Abschnitte bei Leer und Dörpen durchgängig zweigleisig, elektrifiziert und weist die höchste DB-Streckenklasse auf. Die Leit- und Sicherungstechnik der Emden Hafenbahn wurde 2019/2020 umfangreich erneuert. Mittels der Anbindung an das von Niedersachsen Ports betriebene Stellwerk im JadeWeserPort ist die Nutzung der Emden Hafenbahn 24/7 möglich.

Straßenseitig ist der Hafen Emden über die Anschlussstellen Emden-West (Distanz zum Außenhafen drei km) und Emden-Ost (Distanz zum Binnenhafen zwei km)¹ der A 31 sowie über die A 28 optimal an das deutsche Fernstraßennetz und damit an das deutsche Hinterland angebunden. Gleichermaßen können über die A 280 die niederländischen Autobahnen A 7 und A 28 und das niederländische Hinterland erreicht werden.

1.3.3 Umschlaganlagen

Die Hafenanlagen sind unterteilt in zwei Hafenbereiche: den tideoffenen Außenhafen und den durch zwei Seeschleusen (Große Seeschleuse und Nesserlander Schleuse) abgetrennten tidefreien Binnenhafen.

Der Seehafen Emden verfügt über Lagerhallen mit einer Gesamtfläche von insgesamt 67.400 m², eine Kailagerfläche von 395.500 m² und eine Freilagerfläche von etwa 668.500 m². Die Pier- und Umschlaganlagen im Hafen Emden sind in 15 Bereiche aufgeteilt, welche nachfolgend mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet sind:

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Emspier	Länge: 250 m zusätzlich 220 m Dalbenliegeplatz Wassertiefe: 10,80 m LAT	Ro-Ro-Liegeplatz
Emskai	Länge: 275 m mit 140 m Dalben/Leinensteg Wassertiefe: 9,12 m LAT	1 Ro-Ro-Liegeplatz (Ro-Ro-Heckrampe, Ro-Ro-Quarerrampe)
Außenhafenkai	Länge: 1.240 m Wassertiefe: 8,72–8,12 m LAT	2 Ro-Ro-Liegeplätze
Borkumkai	Länge: 340 m Wassertiefe: 4,12 m LAT	Hydraulische Ro-Ro-Heckrampe
Südkai	Länge: 930 m Wassertiefe: 10,00–11,90 m NN *)	1 Hafenmobilkran (35 t/48 m, max.124 t)
Nordkai	Länge: 480 m Wassertiefe: 11,50 m NN *)	2 Mobilkräne (124 t)
Binnenschiffsbecken	Länge: 460 m Wassertiefe: 3,50 m–8,50 m NN *)	Umschlaganlage für Holzhack- schnittel 1 Ro-Ro-Liegeplatz (Ro-Ro-Quarter- und Seitenrampe)

¹ Die Maßnahme Südumgehung Emden/Verlegung der B 210 – durch die der Emden Binnenhafen direkt an die A 31 angeschlossen wird – befindet sich im Bau und soll bis Ende 2022 fertiggestellt sein.

EVAG Terminal 1	2 Dalbenliegeplätze à 120 m und à 160 m Wassertiefe: 7,00 m–10,00 m NN *)	1 Ro-Ro-Liegeplatz (Ro-Ro-Heckrampe)
EVAG Terminal 2	Länge: 350 m Wassertiefe: 5,00 m	1 Ro-Ro-Liegeplatz (Heckrampe) Überdachte Lagerfläche: 6.000 m ² Freilagerfläche: 28.000 m ²
Ölhafen	3 Liegeplätze: à 180 m, à 100 m und à 200 m Wassertiefe: 5,00–10,50 m NN *)	Löschbrücken Flüssigkreide See- und Binnenschiff Löschbrücke Flüssiggüter Tankkapazitäten für Flüssiggüter
Jarßumer Hafen	Länge: 230 m Wassertiefe: 3,50–5,00 m NN *)	1 Portalkran (500 t)
Industriehafen	Länge: 820 m Wassertiefe: 5,00–9,70 m NN *)	2 Sturmpoller à 100 t
Stichkanal	Länge: 1.230 m Wassertiefe: 7,00 m NN *)	1 Kran (35 t/17 m bis 12 t/30 m) 1 Mobilkran (10 t/17,5 m)
Borßumer Hafen	Länge: 200 m Wassertiefe: 5,00 m NN *)	
Altes Emdener Fahrwasser mit 3 Hafenbecken	Länge: 1200 m Wassertiefe: 4,00–7,00 m NN *)	
Alter Binnenhafen	Länge: 580 m Wassertiefe: 2,50–4,50 m NN *)	Touristische Vermarktung durch die Stadt Emden
Große Seeschleuse	Länge: 260 m Breite: 40 m Drempeltiefe: –11,76 m NN	Betriebszeit: 24/7
Nesserlander Schleuse	Neue Länge: 180 m Neue Breite: 18,00 m Drempeltiefe: –7,00 m NN	Betriebszeit: 24/7

Tabelle 3: Pier- und Umschlaganlagen, Emden
Quelle Seaports of Niedersachsen GmbH

*) bezogen auf den Hafenwasserstand von 1,10 m

1.3.4 Funktionen

Zu den wichtigsten Branchen im Seehafen Emden zählen die Automobilindustrie, die Forstwirtschaft/Papierindustrie, die Baustoffindustrie, die Industrie für flüssige Massengüter und die Windenergieindustrie.

Im Bereich Automobilumschlag offeriert der Hafen den seewärtigen Umschlag (Import und Export), die Organisation des Vor- und Nachlaufs, die Depothaltung und die Aufgaben der Stauerei. Des Weiteren bietet der Seehafen Emden die Pre-Delivery-Inspection und die permanente Sendungsverfolgung per EDV an.

Für die Forstwirtschaft respektive die Papierindustrie übernimmt Emden den Umschlag, die Lagerung und die Just-In-Time-Lieferungen von Forstprodukten (Zellulose, Holz, Papier) und Flüssigkreide. Die Hauptkunden sind die deutschen Produktionsstätten der größten Papierkonzerne der Welt.

Im Segment der erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergiebranche, übernimmt Emden den Umschlag von Windkraftanlagen und die Offshore-Versorgung. Weiterhin ist der Seehafen Emden Produktionsstandort für Fertigturmeile für Windenergieanlagen.

Weitere Sektoren sind der Umschlag von Containern als Beiladung, der Umschlag von Gefahrgütern und die Schiffbau-/Schiffreparaturindustrie.

Das logistische Angebot Emdens umfasst:

- die Lagerlogistik,
- die Distributionslogistik,
- die Gefahrgutlogistik,
- die Projekt- und Schwergutlogistik,
- die klassischen Hafendienstleistungen und
- Zusatzdienstleistungen im Rahmen der Veredelung von Rohstoffen.

Logistiksystemleistungen für die Automobilindustrie sind als weiteres wichtiges logistisches Angebot im Hafen Emden zu nennen. Hierzu zählen beispielsweise Fahrzeugkonfigurationen für den Endkunden, die von den ansässigen Umschlagunternehmen angeboten werden.

1.3.5 Entwicklungspotenziale

Der Hafen Emden verfügt über verschiedene Erweiterungsmöglichkeiten, hiervon werden insbesondere die Bereiche Wybelsumer Polder, Larrelter Polder und Rysumer Nacken inkl. seeseitigem Zugang umfasst – hier stehen rund 600 ha für die Ansiedlung von hafenauffinen Industrie- und Gewerbeprojekten zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der großen zusammenhängenden Flächen bieten sich die o. g. Bereiche besonders für die Ansiedlung von flächenintensiven Vorhaben an.

Zur Erweiterung der Umschlagskapazitäten liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Bau eines zusätzlichen Großschiff-liegeplatzes im Außenhafen zwischen der Emspier und dem Emskai vor. Mit diesem Großschiff-liegeplatz kann insbesondere der vorhandene Automobilumschlag gesichert und die von den Nutzern vorgesehene Steigerung des Kfz-Umschlages ermöglicht werden – die bauvorbereitenden Arbeiten laufen.

Wachstumschancen ergeben sich für den Seehafen Emden in den bereits bestehenden Geschäftsfeldern des Automobilumschlages und der -logistik, dem Umschlag von Forstprodukten (insbesondere Zellulose) und Flüssigkreide sowie dem Export und Import von Windkraftanlagen. Darüber hinaus kann sich der Hafen Emden als Basishafen für Offshore-Services und ggf. für den Rückbau bzw. die Verwertung von Alt-Windkraftanlagen weiterentwickeln. Weitere Potenziale können sich aus der universellen Ausrichtung des Hafens sowohl im Massen- als auch im Stückgutbereich ergeben. Diese können durch eine flexible Anpassung an die jeweiligen Markterfordernisse genutzt werden. Eine weitere Chance bildet die Umstellung des VW-Konzerns auf die Produktion von elektrisch betriebenen Fahrzeugen – in diesem Zusammenhang bietet der Standort beste Voraussetzungen zur Ansiedlung einer Batteriezellproduktion.

Einen wesentlichen Beitrag zur Ausnutzung der genannten Potenziale wird die geplante Vertiefung der Außenems darstellen. Diese wird zukünftig Seeschiffen mit einem größeren Tiefgang das Anlaufen des Seehafens Emden flexibler ermöglichen. Dies ist insbesondere für die Abfertigung der immer größer werdenden Carcarrier im Überseeverkehr von großer Bedeutung.

1.3.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) im Seehafen Emden lag im Jahr 2019 bei rund 6,0 Mio. t.

Durchschnittlich lag das Umschlagsvolumen in den Jahren 2011 bis 2019 bei 6,2 Mio. t. Fahrzeuge, Forstprodukte sowie Kreide und Baustoffe dominieren hier den Gesamtumschlag. Der Umschlagsrückgang in 2019 ist vor allem zurückzuführen auf den Einbruch des Umschlags bei Windkraftanlagenkomponenten.

Zusätzlich zum Güteraufkommen wurden 2019 in Emden 1.140.012 Passagierbewegungen auf der Linie Emden – Borkum verzeichnet.

Umschlag im Hafen Emden

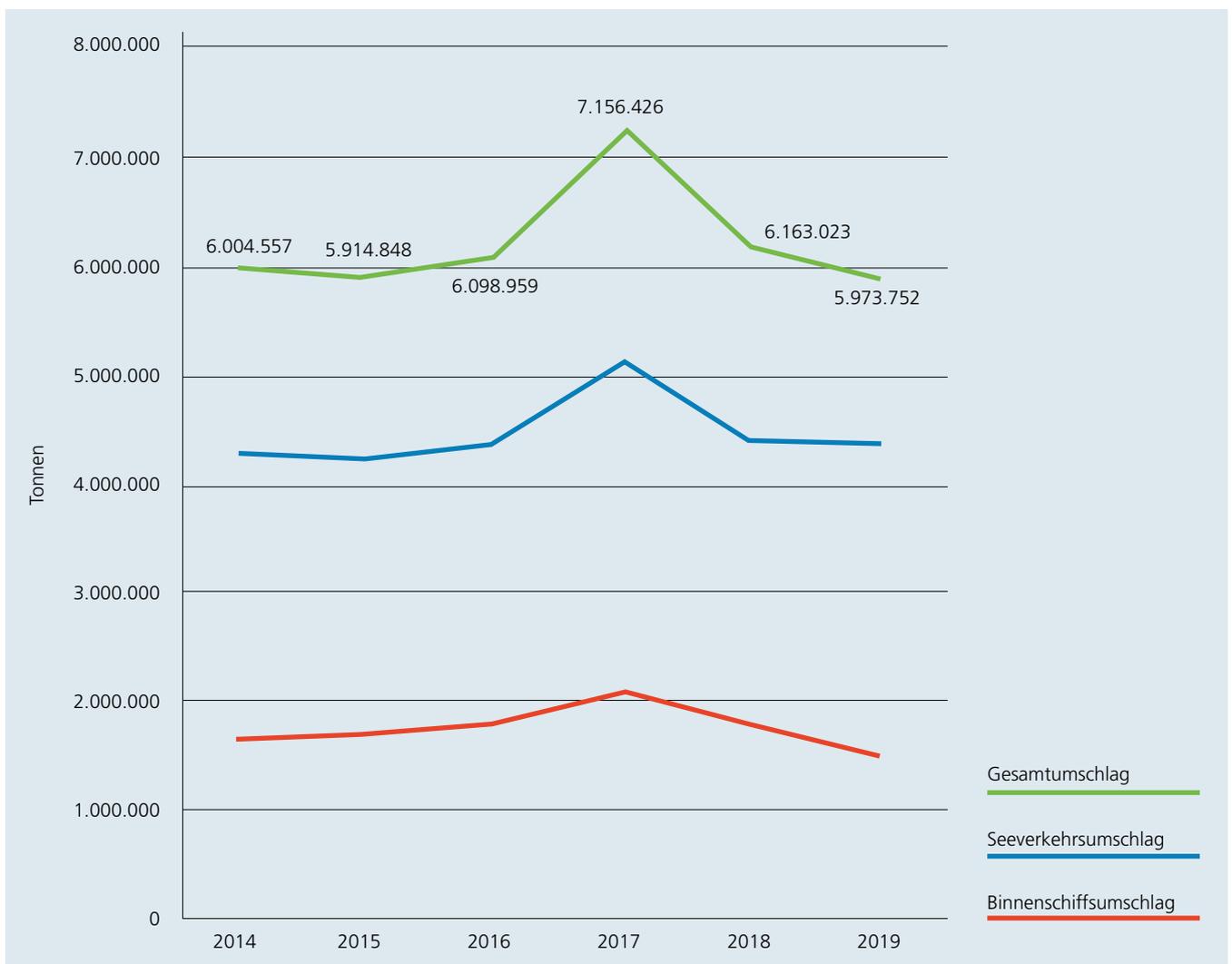


Diagramm 3: Gesamtumschlagentwicklung Emden der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG



1.4 Leer

1.4.1 Lage und Betreiber

Der See- und Binnenhafen Leer befindet sich etwa 53 km von der Nordsee entfernt. Der Hafen Leer ist ein kommunaler Seehafen und wird von den Stadtwerken Leer AöR betrieben. Er ist einer der bedeutendsten kommunalen Häfen Niedersachsens. Neben seiner Funktion als See- und Binnenhafen ist der Hafen Leer auch zunehmend Standort für maritime Dienstleistungen. So ist Leer, gemessen an der Zahl der bereederten Schiffe, nach Hamburg der zweitgrößte deutsche Reedereistandort. Weiterhin sind Unternehmen aus dem Schiffbaubereich, der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer sowie das Maritime Kompetenzzentrum (MARIKO) in Leer ansässig.

1.4.2 Erreichbarkeit

Die seewärtige Zufahrt zum Hafen Leer erfolgt über die Ems und die Leda. Die Zufahrt zum Hafen erfolgt über die Seeschleuse, die mit ihrer Größe (192 m Länge und 26 m Breite) auch die Abmessungen der Schiffe bestimmt. Im Hafen wird eine Fahrwassertiefe von bis zu 6,0 m vorgehalten.

Der Hafen Leer ist gut an das Hinterland angebunden. Wasserseitig besteht über die Flüsse Leda und Ems bzw. den Dortmund-Ems-Kanal eine Anbindung an den Mittellandkanal sowie in das Wirtschaftszentrum Rhein-Ruhr. Im Hafen selbst gibt es keine Einschränkungen für die Größe der Binnenschiffe; durch den noch nicht erfolgten Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals bestehen jedoch Einschränkungen (95 m Länge bei einer Breite von 9,60 m und einem maximalen Tiefgang von 2,70 m). Über den Küstenkanal und die Hunte kann der Weserraum mit Binnenschiffen erreicht werden. Hier bestehen ebenfalls Einschränkungen, bezogen auf die Schiffslänge.

Straßenseitig können die A 31 (Richtung Emsland und Ruhrgebiet) sowie die A 28 (Richtung Oldenburg und Bremen) vom Hafen aus erreicht werden. Über diese Autobahnen besteht auch Anschluss an das weitere deutsche sowie das niederländische Autobahnnetz. Die schienenseitige Anbindung erfolgt über das Netz der Hafenbahn Leer. Dieses bindet im Bahnhof Leer an das Netz der DB an. Von Leer aus bestehen elektrifizierte Strecken in Richtung Ruhrgebiet sowie nach Oldenburg und Bremen. Darüber hinaus ist auch eine Anbindung an das niederländische Eisenbahnnetz vorhanden.

1.4.3 Umschlaganlagen

Zur Stärkung der Vertriebsstrukturen wurde die Hafenwirtschaftsvereinigung Leer gegründet. Der Umschlag wird von den Anliegerfirmen aus den Bereichen Logistik, Baustoffe, Recycling durchgeführt. Im Hafengebiet gibt es etwa 20 hafengebundene Betriebe, die den Hafen bzw. die Hafenbahn nutzen.

Der Hafen hat insgesamt 40 ha Wasserfläche und gliedert sich in die beiden Hafenbecken Industriehafen und Handelshafen. Der nördliche Bereich des Handelshafens dient der Freizeitnutzung. Im Hafen stehen Schuppenflächen von 27.000 m² sowie Freilagerflächen von 85.000 m² zur Verfügung. Weiterhin verfügt der Hafen über eine Silokapazität von maximal 30.000 t und eine Tank-Kapazität von etwa 8.000 m³.

Umgeschlagen werden vor allem:

- Baustoffe
- Nahrungs- und Futtermittel (u. a. Fette und Öle)
- Eisen, Stahl und Schrott
- Mineralölprodukte
- Salz.

Die Pier- und Umschlaganlagen des Seehafens Leer sind in der folgenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet:

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Mehrzweckkai einschl. Ro-Ro-Anlage	Länge: 3.100 m Wassertiefe: bis zu 6 m	2 Mobilkrane (10 t) 1 Mobilkran (70t) Pneumatische Schiffsentladeanlage (80–110 t/Std)

Tabella 4: Pier- und Umschlaganlagen Leer
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

1.4.4 Funktionen

Der See- und Binnenschiffumschlag im Hafen Leer wird überwiegend für die im Hafen ansässigen Unternehmen durchgeführt. Es werden vor allem klassische Massengüter und massenhafte Stückgüter wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel, Steine und Erden, Eisen und Stahl sowie Mineralölprodukte umgeschlagen. Im Eisenbahngüterverkehr erfolgt vor allem der Umschlag von Split, Kies, Zement, Düngemitteln, Stammholz und auch Projektladungen.

Die Hauptkunden des Hafens sind dementsprechend Unternehmen aus der Futter- und Lebensmittelbranche, dem Maschinen- und Anlagenbau, der Baustoffbranche sowie der Recyclingbranche.

Der Hafen ist vor allem für die regionale Wirtschaft wichtig. So entfallen nur etwa 10 % des Umschlags auf überregionale Verkehre, während etwa 20–30 % im regionalen Bereich verbleiben. Der Rest wird für Unternehmen direkt im Hafen umgeschlagen.

Die Stadtwerke Leer AöR sind als Hafenbetreiberin auch Betreiberin der Hafenbahn, die über zwei eigene Lokomotiven für Rangierdienste im Hafen sowie Übergaben an das Netz der DB verfügt.

Das logistische Angebot im Hafen Leer umfasst neben Umschlag und Lagerung auch:

- Beschaffungslogistik
- Distributionslogistik
- Recyclinglogistik
- Entsorgungslogistik und
- klassische Hafendienstleistungen (Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung, Ladungsprüfung/Qualitätskontrollen sowie Equipmentverleih).

1.4.5 Entwicklungspotenziale

Möglichkeiten zur Hafenerweiterung stellen der Ausbau des Südkais für den Seegüterumschlag und der Ausbau einer ehemaligen Spülfläche für Hafennutzungen dar. Im Bereich des Industriehafens könnten durch Umsiedlung von nicht hafenauffinen Unternehmen auch größere Flächen für Umschlag und Lagerung gewonnen werden. Eine direkte Schienenanbindung dieser Flächen ist z. T. schon vorhanden.

Gegenwärtig gibt es 2,6 ha freie Flächen an der Uferlinie, die für eine Ansiedlung geeignet sind. Weitere Flächen können durch den Ausbau des Südanlegers gewonnen werden.

Marktpotenziale für den Hafen Leer ergeben sich zum einen im Ausbau bestehender Aktivitäten in den Bereichen Baustoffe, Eisen/Stahl/Schrott und zum anderen im Einstieg in den Umschlag von Schwergut.

1.4.6 Umschlag

Bis 2011 entwickelte sich der Umschlag positiv bis auf 776.619 t. Seit 2012 sinkt der Seeschiffumschlag tendenziell ab. Dominierend bleibt der Umschlag per Binnenschiff mit etwa zwei Drittel. Beim Hafeneisenbahnumschlag konnte ebenfalls bis 2011 ein kontinuierliches Wachstum verzeichnet werden, seit dem gibt es einen leichten Rückgang.

Hafeneisenbahnumschlag für die Statistik:

Ein fortgesetzter Rückgang führte dazu, dass im Jahr 2014 im Eisenbahngüterverkehr nur noch 87.000 t umgeschlagen wurden. Ab dem Jahre 2015 stieg der Güterumschlag wieder an. 2015 belief er sich auf 120.000 t und 2016 auf 129.000 t. Für das Jahr 2017 ergab sich ein leichter Rückgang auf 120.000 t. Dieser Trend setzte sich in den Jahren 2018 mit 90.000 t und 2019 mit 69.000 t leider fort. Der Rückgang im Umschlag von 2018 auf 2019 betrug 24 %.

Umschlag im Hafen Leer

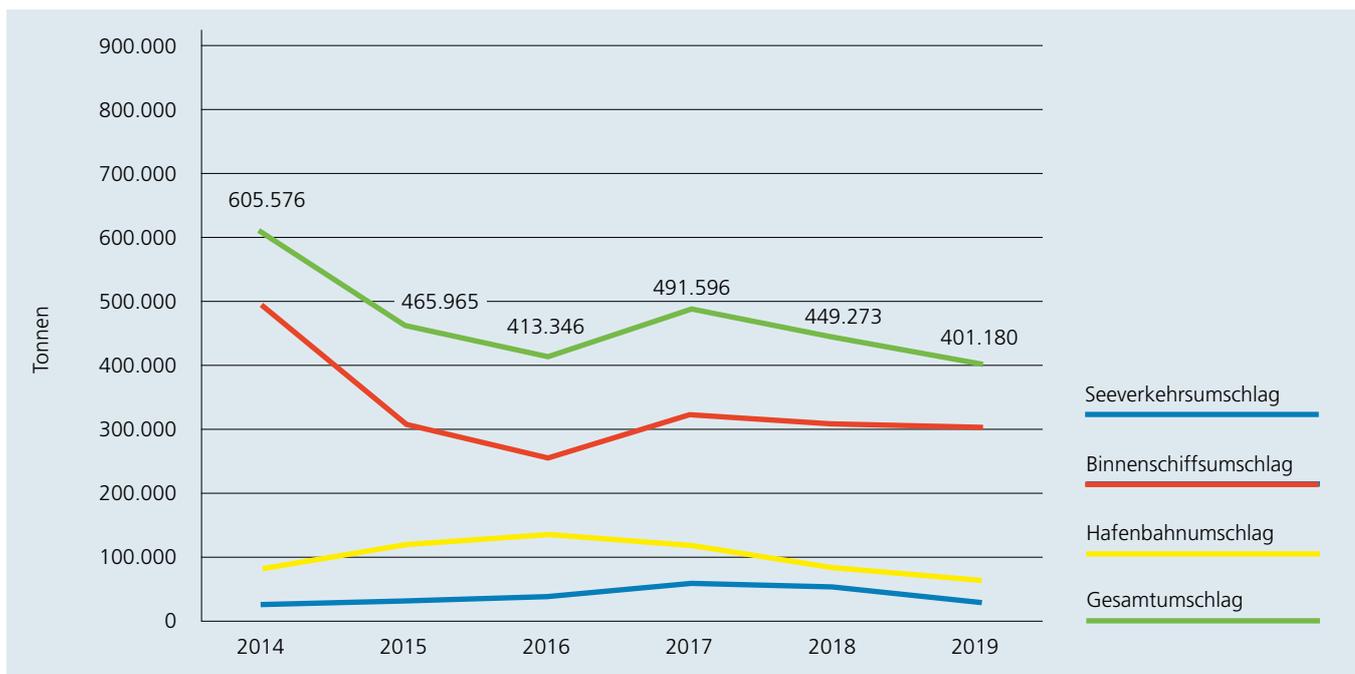


Diagramm 4: Gesamtumschlagentwicklung Leer der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Statistiken der Stadtwerke Leer AöR



1.5 Nordenham

1.5.1 Lage und Betreiber

Nordenham ist ein von der Rhenus Midgard GmbH & Co. KG privat betriebener, öffentlicher Seehafen. Der Hafen besteht aus zwei Hafenteilen, die sich direkt in Nordenham bzw. weiter nördlich in Blexen befinden.

1.5.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Nordenham liegt im Mündungsbereich der Weser in die Nordsee direkt am seetiefen Fahrwasser. Nordenham kann seeseitig von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 13,10 m und einer maximalen Länge von 270 m (mit Ausnahmegenehmigung 300 m) angelaufen werden. Über die Mittelweser ist der Seehafen an das Binnenwasserstraßennetz angeschlossen.

Schienenseitig ist der Hafen direkt an die meist eingleisige, elektrifizierte Strecke Bremen – Brake – Nordenham angebunden.

Straßenseitig ist Nordenham in östlicher Richtung durch den Wesertunnel (B 437) an die etwa 15 km entfernte A 27 ange-

bunden. In südlicher und westlicher Richtung sind von Nordenham über die Bundesstraßen B 437, B 211 und B 212 die A 29 und A 28 erreichbar.

1.5.3 Umschlaganlagen

Der Seehafen verfügt über eine Schuppenfläche von insgesamt 60.500 m² und eine Freilagerfläche von 157.000 m². Nordenham ist in zwei Hafengebiete unterteilt, welche auf S. 26 mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet sind.

1.5.4 Funktionen

Der Hafen Nordenham ist seeseitig stark empfangsorientiert und besitzt eine Drehscheibenfunktion vorrangig für Nordwestdeutschland (Niedersachsen und Bremen). Das Umschlagvolumen wird geprägt durch Massengut und massenhaftes Stückgut. Schwerpunkte sind Kohle/Koks, Holz, Mineralölprodukte, Erze/Abbrände und rollende Ladung sowie Offshore Windelemente. Die Hauptkunden sind Unternehmen aus der Chemieindustrie, dem Maschinen- und Anlagenbau, der Flug-

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Terminal Nordenham Stadt	Länge: 1.090 m Tiefgang: 13,10 m (FW)	1 Brückenkran (20/36 t) 1 Kran (65 t) 1 Mobilkran (140 t) Mineralölumschlaganlage Melasseumschlaganlage
Terminal Blexen	Länge: 600 m (inkl. Dalben) Tiefgang: 12,00 m (FW)	1 Brückenkran (21 t) 1 Förderbandanlage 1 Ro-Ro-Anleger für Seeschiffe bis 250 m Länge und 9,50 m Tiefgang

Tabelle 5: Pier und Umschlaganlage, Infrastruktur und Suprastruktur in Nordenham
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

zeugindustrie, der Offshore-Windindustrie und der Kraftwerksindustrie. Die Weiterbeförderung der umgeschlagenen Güter erfolgt mittels Binnenschiff, Schiene und Straße. Neben dem Umschlag und der Zwischenlagerung erfolgt in Nordenham auch das anforderungsgerechte Mischen von Massengütern.

Vor dem Hintergrund der Rückgänge im Kohleumschlag werden derzeit neue Märkte für den Hafen Nordenham gesucht.

Im Flüssigutbereich (Melasse und Brennstoffe) spielt das Bunkergeschäft eine wichtige Rolle.

Des Weiteren steht eine Ro-Ro-Rampe für die Verladung von Rumpfschalen für Flugzeuge (Airbus) zur Verfügung. Zusätzlich werden Seekabel für Telekommunikation und Energie umgeschlagen. Ferner dient der Hafen dem Umschlag von Gütern für die in Nordenham ansässigen Industrieunternehmen.

Das logistische Angebot Nordenhams umfasst neben dem reinen Güterumschlag:

- das Bunkergeschäft (Melasse und Brennstoffe),
- klassische Hafendienstleistungen (Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung, Ladungsprüfung/Qualitätskontrollen sowie Containerpacking und -stripping),
- die Beschaffungslogistik,
- die Lagerlogistik,
- die Produktionslogistik nach dem Just-in-Time- oder Just-in-Sequence-Konzept und die Distributionslogistik.

1.5.5 Entwicklungspotenzial

Das Hauptentwicklungsgebiet des Hafens ist der Hafenteil Blexen. Ein Teil der hier verfügbaren Flächen könnte auch zukünftig für den Umschlag und die Lagerung von Komponenten für die Offshore-Windenergie genutzt werden. Ein namhafter Unternehmer aus dieser Branche ist bereits in Blexen tätig. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den Hafen werden eruiert. Denkbar ist u. a. eine Ausweitung der Aktivitäten in den bestehenden Geschäftsfeldern. Insgesamt stehen für einen weiteren Ausbau des Seehafens 33,5 ha freie Gewerbeflächen zur Verfügung.

1.5.6 Umschlag

Seit 2014 hat sich der Gesamtumschlag in Nordenham um die 2.500.000 t bis 3.000.000 t eingependelt. Besonders stark war

der Rückgang im Vergleich zu den Jahren davor im Bereich des Umschlags von Kohle. Mit einem Anteil am Gesamtumschlag von etwa 50 % bleibt diese jedoch das wichtigste Umschlaggut in Nordenham.

Umschlag im Hafen Nordenham

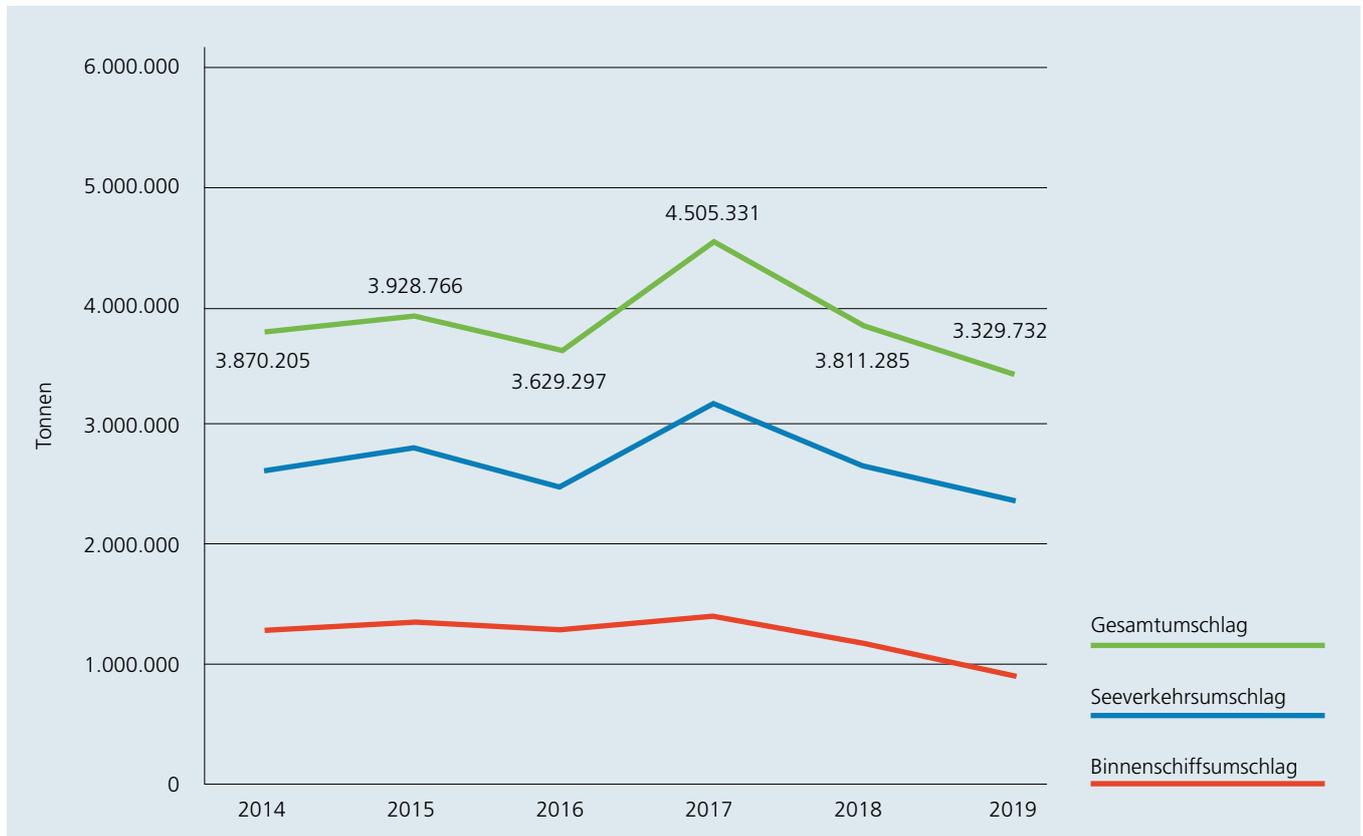


Diagramm 5: Gesamtumschlagentwicklung Nordenham
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH



1.6 Oldenburg

1.6.1 Lage und Betreiber

Durch seine Lage an der Seewasserstraße Hunte und an der Binnenwasserstraße Küstenkanal besitzt der Hafen Oldenburg eine See- und Binnenhafenfunktion. Der Oldenburger Hafen besteht aus insgesamt drei Hafengebieten, die sich hinsichtlich der Betreiberstruktur unterscheiden. Der Osthafen wird als öffentlicher Hafen vom Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg geführt. Der Hafengebiet Dalbenstraße ist ein Privathafen, der von der Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG betrieben wird. Im Hafengebiet Nordkaje (Privathafen) ist die Betreiberin die AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg GmbH.

1.6.2 Erreichbarkeit

Die Anbindung für die Seeschifffahrt wird über die Hunte hergestellt. Diese ist für Schiffe mit einer Länge von maximal 86 m und einer Breite von 10,50 m mit einer maximalen Aufbauhöhe von 24 m bei mittlerem Tidehochwasser befahrbar. Mit Sondergenehmigung können auch größere Schiffe bis 13 m Breite den Hafen Oldenburg anlaufen. Der Zugang für die Binnenschifffahrt erfolgt über die Hunte und den Küstenkanal. Der Küstenkanal ist für Schiffe bis 100 m Länge und 9,65 m Breite bei einer zulässigen Abladetiefe von 2,50 m sowie einer maximalen Höhe von

4,50 m befahrbar. Schienenseitig ist der Hafen über ein nicht elektrifiziertes Anschlussgleis im Hafengebiet Dalbenstraße an das Schienennetz der DB angebunden. Durch die von Oldenburg ausgehenden Bahnstrecken ist der Hafen überregional erreichbar. Eine überregionale straßenseitige Erreichbarkeit des Oldenburger Hafens ist durch die in geringer Entfernung zu den Hafengebieten verlaufenden Bundesautobahnen A 28 und A 29 gewährleistet.

1.6.3 Umschlaganlagen

Im Hafen Oldenburg stehen folgende Umschlaganlagen zur Verfügung:

- Krane
- Verladebrücken
- Mobilkrane
- Raupenkrane.

Im Hafengebiet Osthafen ist die Verladung von Schwergut möglich.

1.6.4 Funktionen

Der Hafen Oldenburg ist entsprechend seiner Verkehrsinfrastruktur Binnen- und Seehafen (Short-Sea-Bereich), allerdings mit einer starken Dominanz der Binnenhafenfunktion.

Im Hafen Oldenburg werden verschiedene Branchen bedient. Diese umfassen den Handel mit Baustoffen, die Produktion, Lagerung und Handel mit Futtermitteln, die Produktion von Fertigbeton und Fertigbetonteilen sowie den Handel mit Altmetallen.

Das Güteraufkommen insgesamt weist sowohl im See- als auch im Binnenverkehr eine starke Unpaarigkeit zwischen Empfang und Versand auf. Der Hafen Oldenburg ist sehr stark empfangsorientiert. Die Hauptumschlagsgüter sind die Massengüter Futtermittel, Getreide und Baustoffe. Zudem werden chemische Erzeugnisse umgeschlagen. Das regionale Einzugsgebiet umfasst einen Umkreis von ca. 60 km um den Hafen.

Neben Umschlag und Lagerung bietet der Hafen Oldenburg weitere logistische und expeditionelle Dienstleistungen an. Angeboten werden Kommissionierung, sowie Transport und Zulieferung der Güter an Kunden im regionalen Umkreis.

1.6.5 Entwicklungspotenziale

Im Osthafen stehen etwa ein ha Erweiterungsflächen für hafenauffine Nutzungen zur Verfügung, die bei Bedarf aktiviert werden können. Diese Flächen befinden sich direkt am Wasser, jedoch verfügt das Grundstück noch nicht über eine Spundwand.

1.6.6 Umschlag

Die allgemeine Entwicklung des Umschlags im Hafen Oldenburg war in den letzten Jahren relativ konstant. Bis 2017 war der seeseitige Umschlag leicht rückläufig, hat sich jedoch in 2018 und 2019 konstant gehalten.

In Oldenburg dominiert das Binnenschiff den Umschlag. Es werden vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse (Futter- und Düngemittel) und Erze, Steine und Erden (Baustoffe) umgeschlagen. Des Weiteren findet ein Umschlag von chemischen Erzeugnissen (Flüssiggas) sowie von Sekundärrohstoffen statt.

Umschlag im Hafen Oldenburg

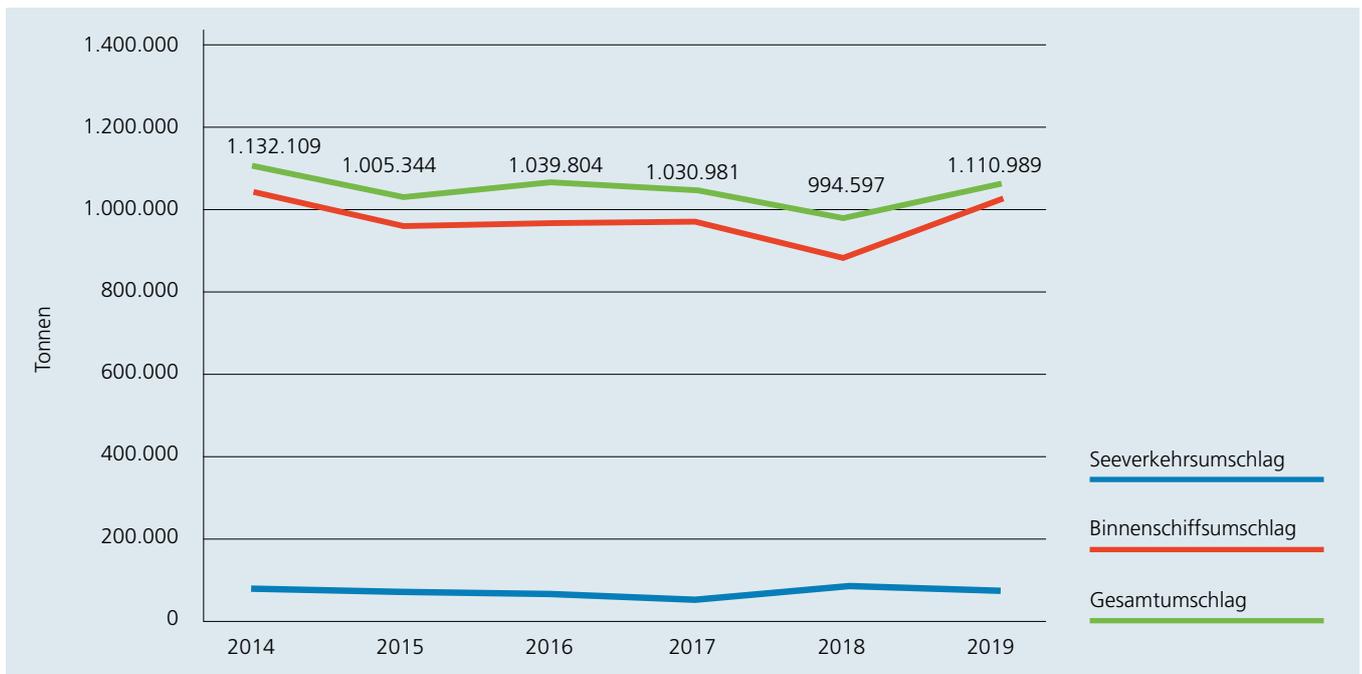


Diagramm 6: Gesamtumschlag des Hafens Oldenburg der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg



1.7 Papenburg

1.7.1 Lage und Betreiber

Der See- und Binnenhafen Papenburg ist der südlichste deutsche Seehafen. Er befindet sich etwa 60,5 km von der Nordsee entfernt. Der Hafen liegt direkt an der Bundeswasserstraße Ems. Der Hafen Papenburg ist ein kommunaler Hafen im Eigentum der Stadt Papenburg.

1.7.2 Erreichbarkeit

Die seewärtige Zufahrt zum Hafen Papenburg hat eine Länge von etwa 60,5 km und erfolgt über die Ems. Der Hafen ist für Schiffe mit einer Länge von maximal 145 m bei einem Tiefgang von maximal 5,50 m und einer Breite von 25 m erreichbar. Die Zufahrt zum Hafen erfolgt über eine Seeschleuse, wobei das Gelände der Werft auch über eine Dockschleuse erreicht werden kann.

Der See- und Binnenhafen Papenburg verfügt über eine gute Hinterlandanbindung. Wasserseitig können über die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal der Mittellandkanal und im weiteren Verlauf das Wirtschaftszentrum Rhein-Ruhr erreicht werden. Der Hafen kann von Binnenschiffen im Rahmen der Abmessungen der Seeschleuse ohne Einschränkung erreicht werden.

In südlicher Richtung ergeben sich Einschränkungen durch den noch nicht erfolgten Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals. Über den Küstenkanal und die Hunte kann auch der Weserraum erreicht werden. Hier bestehen ebenfalls Restriktionen in Bezug auf die Schiffsgröße.

Straßenseitig verläuft zum einen die B 70 in der Nähe des Hafens. Die A 31 befindet sich in etwa zehn km Entfernung zum Hafen. Sie kann ohne Durchquerung von Wohngebieten erreicht werden. Über die A 31 können in südlicher Richtung das Emsland und das Ruhrgebiet erreicht werden. In nördlicher Richtung besteht eine Anbindung an das niederländische Autobahnnetz sowie über Leer an die A 28 in Richtung Oldenburg und Bremen.

Die schienenseitige Anbindung des Hafens erfolgt über den Bahnhof Papenburg. Von dort aus besteht eine elektrifizierte Strecke in Richtung Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr bzw. Richtung Leer – Emden. Über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Verbindung kann auch das niederländische Bahnnetz erreicht werden.

1.7.3 Umschlagrichtungen

Der Umschlag wird von fünf ansässigen Unternehmen durchgeführt. Der Hafen besteht aus sechs Hafenabschnitten, nämlich dem Industriehafen Süd, an dem u. a. eine Werft angesiedelt ist, dem

sowie des regionalen Hinterlandes. Der kommunale See- und Binnenhafen Papenburg erfüllt daher eine wichtige Funktion als multifunktionale Drehscheibe und Gateway sowie als Regional-Hub (bis ca. 120 km Radius). Dabei entfallen etwa zwei Drittel des Umschlags auf den Seeschiffsverkehr. Des Weiteren gewinnt

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Industriehafen Nord unterer Teil	Länge: 576 m Tiefgang: 5,50 m	Mobilkräne von 5 bis 15 t
Industriehafen Nord oberer Teil	Länge: 620 m Tiefgang: 5,00–5,50 m	Mobilkräne von 5 bis 35 t
Deverhafen	Länge: 980 m Tiefgang: 5,00 m	Mobilkräne von 3 bis 6 t
Sielkanal	Länge: 437 m Tiefgang: 5,50 m	Mobilkräne von 5 bis 35 t
Industriehafen Süd	Länge: 917 m Tiefgang: 3,50–5,50 m	Mobilkräne von 5 bis 35 t
Turmkanal	Länge: 71 m Tiefgang: 4,50 m	1 Mobilkran mit 15 t

Tabelle 6: Pier- und Umschlaganlagen Papenburg
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

oberen und unteren Industriehafen Nord, dem Deverhafen, dem Sielkanal und dem Turmkanal. Die Pier- und Umschlaganlagen des Seehafens Papenburg sind in der obenstehenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet.

Das Hafenbecken im Industriegebiet Nord besitzt eine Gesamtlänge von 1.320 m. Hier haben sich unter anderem ein Biomasse-Heizkraftwerk und ein Maschinen- und Anlagenbauer angesiedelt. Weitere wasserzugängliche Freiflächen werden aktuell von der Stadtverwaltung entwickelt.

1.7.4 Funktionen

Der Hafen Papenburg dient – ohne Betrachtung der Schiffbauproduktion der vor Ort ansässigen Werft für den internationalen Markt – überwiegend den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft

der Hafen Papenburg auch als Frachtknotenpunkt für überregionale und internationale Transporte, insbesondere zur Verbindung der Transportwege Seeweg – Schiene, an Bedeutung. Die in Papenburg ansässige Schiffbauindustrie mit den verbundenen Transporten von Schiffs- und Maschinenteilen hat einen wesentlichen Anteil an der Wertschöpfung.

Die Hauptkunden des Hafens sind vor Ort ansässige Unternehmen. Dazu zählen neben der bereits erwähnten international bedeutsamen Werft, ein Blumenerdewerk, ein Asphaltmischwerk, Unternehmen aus dem Baustoffbereich, ein Biomasseheizkraftwerk, Unternehmen aus der Futtermittelbranche, Unternehmen aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie Unternehmen aus dem Schiffbau und dem Gartenbau.

Die Funktion des Hafenumschlags in Papenburg ist international ausgerichtet. Güter aus dem Baltikum, Skandinavien, Großbri-

tannien, Frankreich, Spanien und weiteren Ländern werden in Papenburg umgeschlagen und teilweise im Hafen veredelt, bevor der Weitertransport in das regionale Hinterland erfolgt. So ist der Hafen Papenburg der bedeutendste Umschlagplatz für Torf in Niedersachsen. Es werden auch Produkte aus der Region im Export auf Seeschiffe umgeschlagen, so z. B. Holz- und Gummischredder sowie Ersatzbrennstoffballen. Neben dieser besonderen Funktion für die regionale Wirtschaft werden Güter auch in weitere nationale und internationale Märkte befördert. Neben Torf sind Projektladungen (Schiffs- und Maschinenteile), Düngemittel, Holz (Stamm- und Schredderholz), Asche sowie Baustoffe weitere wichtige Umschlagsgüter.

Das logistische Angebot im Hafen Papenburg umfasst neben Umschlag und Lagerung auch:

- Beschaffungslogistik,
- Distributionslogistik,
- Kontraktlogistik,
- Recyclinglogistik,
- Produktionslogistik,
- Entsorgungslogistik und
- klassische Hafendienstleistungen (Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung sowie Ladungsprüfung und Qualitätskontrollen).

1.7.5 Entwicklungspotenziale

Die nutzbaren Flächen des Hafens Papenburg sind weitgehend vergeben, so dass sich im bestehenden Hafen kaum neue An siedlungsmöglichkeiten ergeben. Im Nordhafen sollen die noch bestehenden Freiflächen kurzfristig entwickelt werden und an siedlungswilligen Unternehmen zum Kauf angeboten werden. Eine potenzielle Erweiterungsmöglichkeit für den Hafen ist im Bokeler Bogen – südlich des Firmengeländes der Werft – vorhanden. Hier steht neben Entwicklungsflächen für die Werft noch ausreichend Platz für neue Ansiedlungen sowie Erweiterungabsichten der hiesigen Unternehmen zur Verfügung.

In diesem Bereich könnten insbesondere Zuliefererfirmen aus den Bereichen Stahlbau, Schiffbau und der Maschinentechnik angesiedelt werden, die neben einer hohen Wertschöpfungstiefe vor Ort auch eine Steigerung des Umschlags bedingen würden.

1.7.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag hat sich in Papenburg stetig gesteigert. Während sich der seeseitige Umschlag konstant weiterentwickelt, ist der Binnenschiffumschlag deutlich geringer. Über 60 % des Gesamtumschlags entfallen auf den Seeschiffumschlag.

Umschlag im Hafen Papenburg

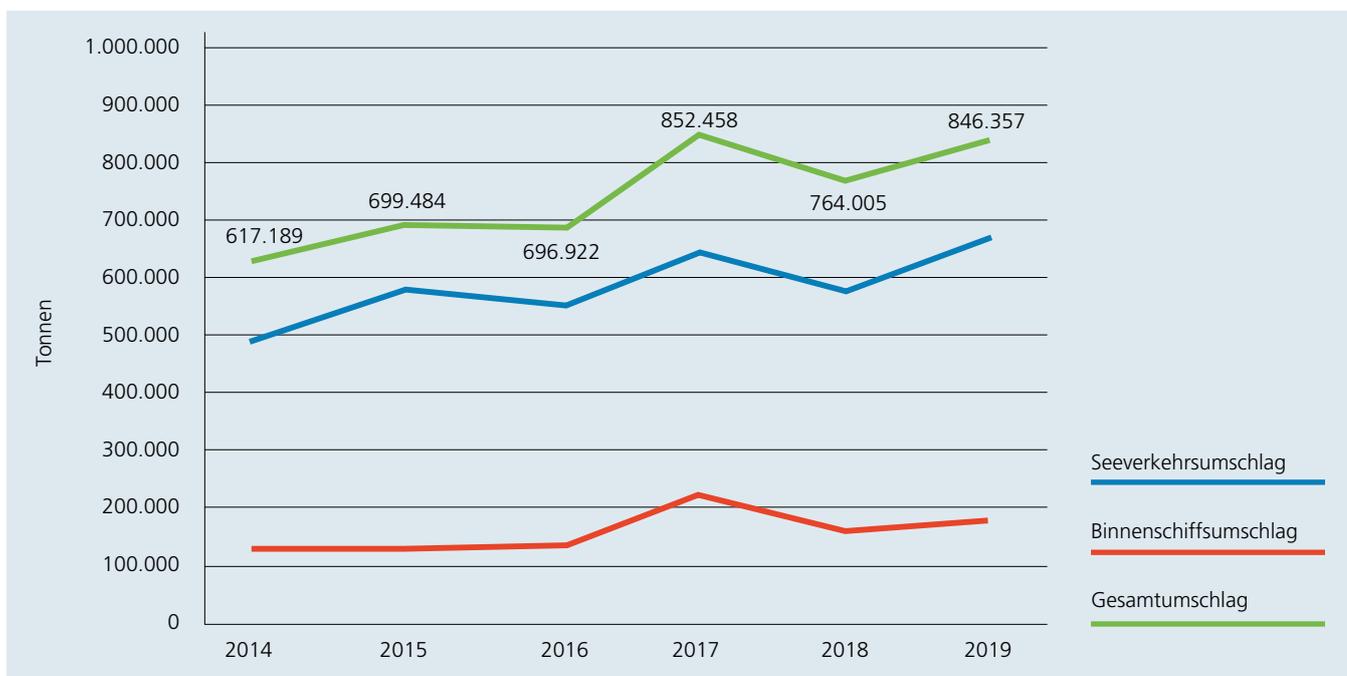


Diagramm 7: Umschlagentwicklung Papenburg der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Statistiken der Stadt Papenburg



1.8 Stade

1.8.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Stade befindet sich am seeschifftiefen Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Cuxhaven etwa 60 km oberhalb der Mündung. Eigentümerin und Betreiberin der Hafeninfrastruktur ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG.

1.8.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Stade kann von Seeschiffen mit 13,50 m Tiefgang erreicht werden. Tideabhängig sind für die elbseitigen Liegeplätze bis zu 14,50 m möglich. Die maximale Schiffslänge beträgt 260 m.

Für Binnenschiffe ist der Hafen über die Elbe erreichbar, so dass Stade über eine sehr gute Anbindung an das europäische Binnenwasserstraßennetz verfügt. Hier bestehen bis Hamburg keinerlei Einschränkungen, bezogen auf die Schiffsgröße. Im weiteren Verlauf gibt es auf der Elbe bzw. dem Elbe-Seitenkanal jedoch Einschränkungen, bezogen auf die mögliche Länge und die Abladetiefe.

Der Terminal verfügt gegenwärtig über keinen Gleisanschluss, für die ansässigen Industrieunternehmen besteht jedoch eine leistungsfähige Anbindung an das Netz der DB im Bahnhof Stade. Diese Anbindung ist eingleisig und nicht elektrifiziert, die Elektrifizierung ist jedoch bereits vorbereitet. Einschränkungen bezüglich der Zuglänge bestehen nicht. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Industriepark der chemischen Industrie befindet sich ein KV-Terminal, welcher für den kombinierten Ladungsverkehr auch für Dritte zur Verfügung steht. Im Rahmen der Planungen der Hafenerweiterung ist die Anbindung der Erweiterungsflächen an den bestehenden Gleisanschluss eines der Industrieunternehmen geplant. Landseitig ist der Seehafen Stade über eine Landesstraße angebunden, über die ohne Ortsdurchfahrten die A 26 bzw. die B 73 erreicht werden kann. Die A 26 verfügt gegenwärtig noch nicht über einen Anschluss an das übrige Autobahnnetz. Der weitere Ausbau nach Hamburg mit Anschluss an die A 7 ist jedoch in Bau, der Anschluss an die A1 in Planung. Die ebenfalls geplante A 20 mit der Elbquerung im Raum Stade sowie einer Verlängerung in westlicher Richtung wird zu einer idealen straßenseitigen Erreichbarkeit Stades in alle Hauptverkehrsrichtungen bei gleichzeitiger Umfahrungsmöglichkeit des Verkehrsknotens Hamburg führen.

1.8.3 Umschlaganlagen

Der Umschlag wird von zwei Industrieunternehmen, einem Unternehmen aus dem Baustoffbereich sowie einem Hafenumschlagsunternehmen durchgeführt.

Der Hafen besteht aus dem Nordhafen und dem Südhafen. Beide Hafenteile verfügen sowohl über einen Außenhafenbereich direkt an der Elbe als auch über einen Innenhafenbereich.

Der Südhafen wird nur von einem vor Ort ansässigen Chemieunternehmen genutzt. Der Außenhafen sowie ein Teil des Innenhafens des Nordhafens wird von einem örtlich angesiedelten Aluminiumoxidhersteller genutzt. Der verbleibende Bereich wird zum einen von dem Unternehmen aus dem Baustoffbereich und zum anderen von dem Hafenumschlagsunternehmen genutzt.

Die Pier- und Umschlaganlagen des Seehafens Stade sind in der folgenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet:

1.8.4 Funktionen

Der Seehafen Stade dient bislang vor allem den Umschlagbedürfnissen der am Hafen ansässigen Industriebetriebe mit spezialisierten und technisch leistungsfähig ausgestatteten Umschlaganlagen sowohl für flüssige und gasförmige Erzeugnisse als auch trockene Massenschüttgüter. Im Bereich des Südhafens ist der Flüssiggut- und Gasumschlag für die benachbarte chemische Industrie konzentriert. Die Produktionsanlagen des Werkes sind über Pipelines direkt mit den Schiffs Liegeplätzen verbunden. Zudem bestehen über das Werk Pipelineverbindungen nach Brunsbüttel und Mitteldeutschland.

Der Hafen sichert dabei die Rohstoffversorgung und den Vertrieb der hergestellten Produkte großer global agierender Unternehmen und ist wesentliche Standortvoraussetzung für den Produktionsstandort Stade. So bezieht das ansässige Aluminiumoxidwerk den benötigten Ausgangsstoff Bauxit komplett mit Seeschiffen über den Wasserweg und verlädt einen Großteil seiner Produkte auf Binnen- und Seeschiffe. Einer der Abnehmer ist ein Aluminiumwerk in Hamburg, welches mit einem regelmäßigen Binnenschiffdienst angebunden ist. Diese Umschlaganlage ist über spezialisierte Bandanlagen direkt mit dem Werksgelände verbunden.

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Elbeliegeplatz Nordhafen	Länge: 345 m, Wassertiefe: 14,50 m SKN	Umschlagbrücke für Massengut mit einer Löschleistung von 1.000 t/h
Binnenliegeplatz Nordhafen	Länge: 320 m Wassertiefe: 7,50 m SKN	Verladeanlage für Aluminiumoxid und Aluminiumhydroxid
Nord-West-Kai	Länge: 340 m Wassertiefe: 9,50 m SKN	Portalkran für 12,5 t, mobile Umschlaggeräte von Schüttgütern, 1 feste Rampe, an der eine Ro-Ro-Brücke installiert werden kann
Elbeliegeplatz Süd	Länge: 380 m Wassertiefe: 14,50 m SKN	Löschkopf für den Flüssig- gutumschlag
Binnenliegeplatz Süd	Länge: 155 m Wassertiefe: 9,50 m SKN	Löschkopf für den Flüssig- gutumschlag
Südhafen Löschkopf 3	Länge: 200 m Wassertiefe: 9,50 m SKN	Löschkopf für den Flüssig- gutumschlag

Tabelle 7: Pier- und Umschlaganlagen, Infrastruktur und Suprastruktur Stade
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Darüber hinaus werden durch ein Hafendienstleistungsunternehmen seit 1998 für Kunden aus der Region überwiegend Massengüter umgeschlagen. Ein Hafenumschlagunternehmen aus Hamburg bietet Umschlagdienstleistungen für Drittkunden in den Bereichen Projektladung, Stückgut, Schüttgut, Container und Ro-Ro sowie Zwischenlagerung an. Das Umschlagunternehmen bietet neben Umschlag und Lagerung die klassischen Seehafendienstleistungen Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsprüfung sowie perspektivisch auch Containerpacking und -stripping an. Das Unternehmen hat aufgrund der fehlenden Entwicklungsperspektiven im Hafen Hamburg in Stade einen weiteren Standort aufgebaut. Gegenwärtig werden Massengüter verschiedenster Art umgeschlagen. Unter den Projektladungen ist insbesondere der Transport von Flugzeugkomponenten (Flügelchalen) aus einem in Stade ansässigen Werk zu einem Flugzeughersteller in Hamburg zu nennen.

Der Umschlag wird größtenteils durch die Industrieunternehmen selbst durchgeführt. Weiterhin bietet ein im Hafen ansässiger Dienstleister Schlepperleistungen, Umschlag, Stauerei, Reededienste, Speditions- und Agenturleistungen an.

1.8.5 Entwicklungspotenziale

Der neu errichtete Terminal im Nordhafen bietet die Möglichkeiten, das Spektrum der umgeschlagenen Güter und damit auch das Umschlagaufkommen erheblich zu steigern. Durch diesen Terminal hat sich der Hafen von einem reinen Industriefhafen zu einem öffentlichen Hafen, an dem auch Umschlag für Dritte durchgeführt wird, entwickelt.

Ein weiterer Ausbau des Nordhafens um 24 ha ist möglich. Dabei würde auch die Anbindung an das Schienennetz realisiert werden.

Für die Ansiedlung weiterer Unternehmen in Hafennähe steht prinzipiell die Fläche eines ehemaligen Aluminiumwerks zur Verfügung. Auf dieser Fläche wurde bereits eine Gießerei für die Herstellung von Naben für Windkraftanlagen aufgebaut. Ein Großteil der Flächen befindet sich im Eigentum eines Privatinvestors.

Stade gehört zu den Standorten in Deutschland, an denen ein LNG-Terminal erfolgreich umgesetzt werden kann. Hierzu bestehen Planungen, welche einen Umschlaghafen für verflüssigte Gase im Anschluss an den Südhafen vorsehen. Dabei könnte es auch zu einer Verlagerung von Produkten der ansässigen chemischen Industrie in den neuen Hafen und zu einer Erweiterung des vorhandenen Südhafens um einen 3. Löschkopf kommen, was eine starke Entlastung der angespannten Umschlagsituation ermöglichen würde.

Im Bereich der Unterelbe bestehen Kooperationen mit den Häfen Hamburg, Brunsbüttel, Glückstadt und Cuxhaven.

1.8.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) im Seehafen Stade lag im Jahr 2019 bei rund 7,2 Mio. t. Bauxit, Aluminiumerze sowie chemische Grundstoffe machen mehr als 70 % des Gesamtumschlags aus. Das hohe Umschlagsvolumen in 2019 ist vor allem zurückzuführen auf starke Umschlagssteigerungen bei Baustoffen.

Umschlag im Hafen Stade-Bützfleth

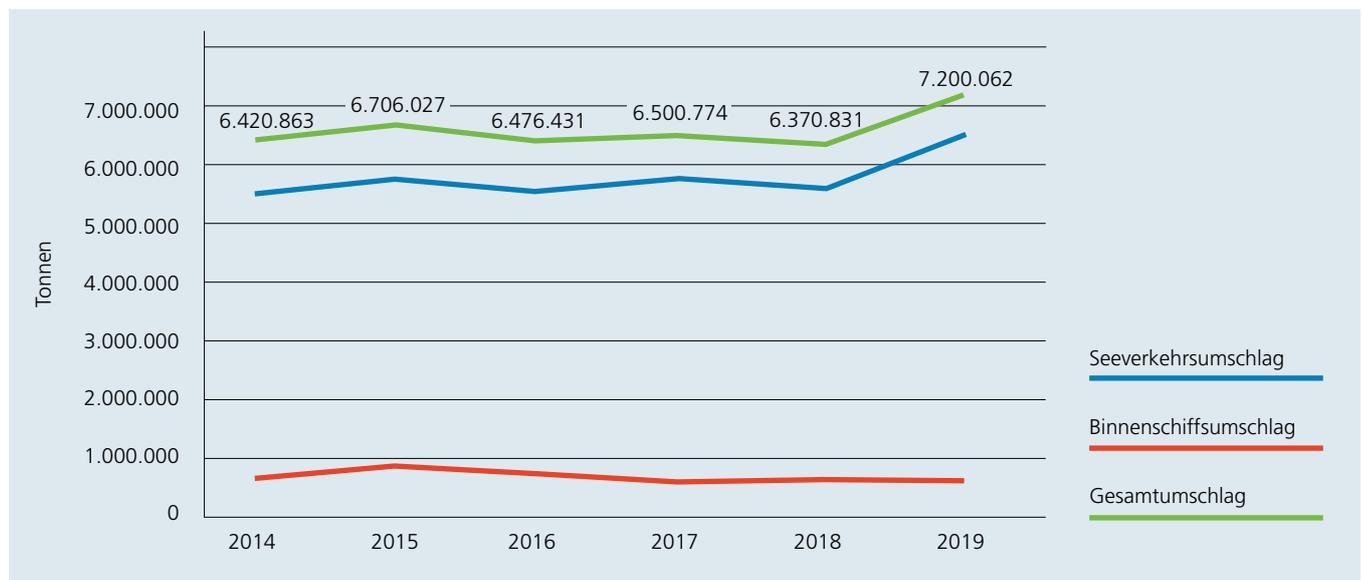


Diagramm 8: Umschlagentwicklung im Hafen Stade-Bützfleth der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG



1.9 Wilhelmshaven

1.9.1 Lage und Betreiber

Die Hafenanlagen in Wilhelmshaven liegen zwischen Ems und Weser auf der Westseite der Jade. Der Hafen besteht aus zwei Hafenteilen, dem Äußeren Hafen mit den fünf Umschlaganlagen am Jadfahrwasser (Tiefwasserhafen) sowie dem tidefreien Inneren Hafen hinter der Schleuse. Die Umschlaganlagen im Äußeren Hafen sind zum Teil mit Produktionsbetrieben verbunden. Die Umschlaganlage Voslapper Groden, betrieben durch ein Chemieunternehmen, sowie die Niedersachsenbrücke, betrieben durch ein Umschlagunternehmen, befinden sich im Eigentum von Niedersachsen Ports. Die Umschlaganlagen der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft sowie der Nordwest Ölleitung befinden sich jeweils im Eigentum der Unternehmen und werden von diesen auch betrieben.

Eigentümerin und Betreiberin der Infrastruktur des landeseigenen Teils des Inneren Hafens ist die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Der Umschlag am Lüneburg- und Braunschweigkai wird durch das Umschlagunternehmen durchgeführt, welches auch die Niedersachsenbrücke betreibt. Das Osnabrücker Ufer, welches auch Standort eines Schwimmdocks ist, wird von einer Werft genutzt. Ein Anbieter maritimer Dienstleistungen nutzt Teile der Schleuseninsel. Die öffentlichen Umschlag- und Liege-

plätze am Hannoverkai befinden sich im Verantwortungsbereich der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG.

Weitere Hafenteile des Inneren Hafens sind im Eigentum der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven. Im Ausrüstungshafen Nord betreibt die Rova Hafenumschlag GmbH eine von ihr errichtete Kaje. Der Nordostkai im Verbindungshafen wird durch ein Bauunternehmen genutzt. Im südlichen Handelshafen nutzen ein Unternehmen für Seehafenlogistik und Containerhandel sowie ein Metall-Recyclingunternehmen die Strombaukaje. Die Pier im nordwestlichen Handelshafen wird durch ein Motorenwerk genutzt. Die Nordfrost GmbH & Co. KG ist Eigentümerin und Betreiberin des Nordwest- und Südwestkais.

1.9.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Wilhelmshaven ist nautisch problemlos über eine sehr kurze Revierfahrt (je nach Anlaufpunkt im Hafen zwischen 18 und 32 sm) erreichbar. Die Wassertiefe wird durch regelmäßige wasserbauliche Unterhaltungsmaßnahmen auf 18,1 m unter SKN gehalten. Tideunabhängig können Schiffe jederzeit mit einer Länge von bis zu 400 m und einer Breite von bis zu 60 m mit 18 m Tiefgang einlaufen oder mit 17 m Tiefgang aus-

laufen. Tideabhängig sind einlaufend Schiffstiefgänge bis 20 m (auslaufend 19 m) möglich.

Die Zufahrt zum Inneren Hafen erfolgt über die rund um die Uhr betriebene Seeschleuse. Die Schleuse besteht aus zwei Kammern von je 360 m nutzbarer Länge und 57 m nutzbarer Breite. Sie erlaubt Schiffstiefgänge bis zu 11,5 m. Sie kann ohne Schwierigkeiten alle Schiffsgrößen, die für den Inneren Hafen bestimmt sind, passieren lassen.

Der Seehafen Wilhelmshaven ist landseitig gut an das innerdeutsche und osteuropäische Hinterland angebunden.

Schienenseitig ist Wilhelmshaven über die zweigleisige Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen sehr gut an das überregionale Bahnnetz angeschlossen. Ergänzend wird die Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg derzeit elektrifiziert. Die Anbindung des Äußeren Hafens erfolgt über das Industriestammgleis. Die Bahnanschlüsse des Inneren Hafens, Westgleis und Südgais sind derzeit nicht mehr nutzbar. Das Nordgleis befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

Straßenseitig bindet die A 29 Wilhelmshaven hervorragend an das deutsche Fernstraßennetz an. Der Bereich des Inneren Hafens ist über den „Friesendamm“ an die Autobahn angeschlossen. Eine zusätzliche Verbesserung der straßenseitigen Erreichbarkeit kann durch den Bau der Küstenautobahn A 20 erreicht werden, die insbesondere in West-Ost-Richtung bestehende Straßenverbindungen entlasten und eine stärkere Vernetzung von Wilhelmshaven mit anderen niedersächsischen Hafenstandorten ermöglichen kann.

Über den Ems-Jade-Kanal besteht für die Sport- und Freizeitschifffahrt eine Verbindung zwischen dem Inneren Hafen und der Ems. Für die gewerbliche Güterschifffahrt ist dieser Kanal aufgrund seiner Dimensionierung (max. Schiffslänge 33 m, Schiffsbreite max. 6,20 m) allerdings nicht nutzbar. Dementsprechend besteht keine Binnenwasserstraßenanbindung für die heute gängigen Binnenschiffsgrößen (Großmotorgüterschiff).

1.9.3 Umschlaganlagen

Die Pier- und Umschlaganlagen des Seehafens Wilhelmshaven sind in der Tabelle auf S. 38 mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet.

Der äußere Hafen Wilhelmshaven schlägt die folgenden Güter um:

- Rohöl/Mineralöl(-produkte),
- Container,
- Kohle,
- Baustoffe,
- Breakbulk,
- chemische Produkte,
- Projektladung.

Im Inneren Hafen werden folgende Güter umgeschlagen:

- Baustoffe,
- Dünger,
- Holz,
- Stückgüter,
- Kühlgut,
- Fahrzeuge und
- Projektladung.

Wilhelmshaven besitzt eine überdachte Lagerfläche von insgesamt 20.000 m² und eine Freilagerfläche von etwa 340.000 m². Es bestehen 1.000 ha verfügbare Gewerbeflächen, welche als Hafenerweiterungsgebiet zur Verfügung stehen.

Das logistische Angebot in Wilhelmshaven umfasst:

- die Beschaffungslogistik,
- die Lagerlogistik,
- die Distributionslogistik,
- die Kontraktlogistik (für die Lebensmittelbranche, die Baustoffbranche, die Automobilindustrie sowie die Holz- und Möbelindustrie),
- den reinen Güterumschlag und
- klassische hafenauffine Dienstleistungen (wie Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung, Ladungs- und Qualitätskontrollen).

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Umschlaganlage Voslapper Groden	SKN: –14,10 m	2 Anleger für Umschlag chemischer Produkte Tankkapazität 42.000 m ² 1 Anleger frei 1 Anleger für den Umschlag von LNG (in Planung)
Tankerlöschbrücke	SKN: –18,1 m	2 Anleger, Verladeanlage für Eisenbahnkesselwagen Tanklager ca. 1.3 Mio. m ³
Niedersachsenbrücke	SKN: –19,60 m Liegewanne	Förderbandanlage (2.000 t/h) 3 Liegeplätze (max.250.000 tdw) 2 Doppellenker Drehwippkräne (je 63 t)
Tankerlöschbrücke	SKN bei Bedarf bis –20,4 m	3 Liegeplätze, Löschleistung (40.000 m ³ /h), Tanklager 1,6 Mio. t
Nordhafen Braunschweigkai	Länge: 320 m Wassertiefe: 12,00 m 60.000 m ² befestigte Kaifläche	1 Ro-Ro-Rampe
Nordhafen Lüneburgkai	Länge: 275 m Wassertiefe: 11,00 m	Mobilgerät nach Bedarf 1 Ro-Ro-Rampe
Nordhafen Osnabrücker Ufer Hildesheimer Ufer	Länge: 320 m Wassertiefe: 6,00 m	Werften, Reparatur und andere Serviceeinrichtungen Dock 8.000 t
Nordhafen Hannoverkai	Länge: 325 m Wassertiefe: 11,00 m	Mobilgerät nach Bedarf
Ausrüstungshafen Nord	Länge: 170 m Wassertiefe: 10,00 m	1–2 Liegeplätze
Verbindungshafen Nordwestkai/Südwestkai	Länge: 470 m Wassertiefe: 7,00 bis 10,00 m	1 Ro-Ro-Rampe
Verbindungshafen Nordostkai	Länge: 150 m Wassertiefe: 7,00 m	1 Ro-Ro-Rampe
Jade-Dienst-Kai	Länge: 215 m Wassertiefe: 7,00 m	1 Ro-Ro-Rampe Schwimmkran (100 t)
Handelshafen	Länge: 980 m Wassertiefe: 6,00 m 1 Portalkran (20 t)	5.000 m ² Hallenlagerfläche Werftbetrieb

Tabelle 8: Pier- und Umschlaganlagen Wilhelmshaven
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

1.9.4 Funktionen

Äußerer Hafen:

Die im Jahr 1982 in Betrieb genommene Umschlaganlage Voslapper Groden wird für den Umschlag von chemischen Grundstoffen und Produkten für ein angeschlossenes Chemiewerk genutzt.

Über die Brücke einer Raffinerie werden Mineralölprodukte zur Lagerung und Belieferung inländischer Kunden umgeschlagen. Die Raffinerie hat nach ihrer Schließung im Jahr 2009 einen Teilbetrieb zur Herstellung von Marine Diesel Oil (MDO) im Jahr 2020 wieder aufgenommen.

Über die Niedersachsenbrücke werden die auf dem Rüstesier Groden gelegenen zwei Kohlekraftwerke sowie per Bahn inländische Kohlekraftwerke mit Importkohle versorgt. An der Brücke der Nord-West-Ölleitung (NWO) wird fast ausschließlich Rohöl umgeschlagen. Das importierte Rohöl wird zum überwiegenden Teil per Pipeline an Raffinerien weitergeleitet. Darüber hinaus wird über die Umschlagbrücke der NWO die Mineralölkrisenbevorratung in angrenzenden Kavernenanlagen durchgeführt.

Innerer Hafen:

Gemessen am reinen wasserseitigen Umschlagvolumen ist der Innere Hafen im Vergleich zu den Anlagen am Jadefahrwasser von geringerer Bedeutung. Während die Anlagen am Äußeren Hafen mit Ausnahme der NWO (Hinterlandverkehre per Pipeline) und des JadeWeserPorts vorwiegend eine Industriefunktion erfüllen, nimmt der Innere Hafen eine Schnittstellenfunktion mit regionaler und teils auch überregionaler Bedeutung wahr. So entfallen etwa 50 % des im Inneren Hafen realisierten Umschlags auf den Ortsbereich Wilhelmshaven, während je 25 % für regionale bzw. überregionale Quell- und Zielorte abgewickelt werden.

Das Schwergewicht der Umschlagaktivitäten an den Kaianlagen des Inneren Hafens entfällt auf Baustoffe, Schrott, Holz, Stückgüter, Kühlgut, Projektladungen und Fahrzeuge. Neben Umschlag und Lagerung werden von den dort ansässigen Umschlag- und Logistikunternehmen vielfältige ergänzende Dienstleistungen entlang der Transportkette bis hin zur Umsetzung komplexer Logistikprojekte angeboten.

1.9.5 Entwicklungspotenziale

Im Inneren Hafen stehen Flächen direkt an und hinter fertigen Kajen für mögliche Ansiedlungen zur Verfügung. Zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten bieten die Bereiche Schleuseninsel (ca. 18 ha) und Heppenser Groden (ca. 100 ha). Insgesamt sind in Wilhelmshaven etwa 1.000 ha Fläche für Hafenerweiterungen verfügbar. Geplant ist auch der Ausbau der Dockkapazitäten der ansässigen Werften.

Der Hafen Wilhelmshaven ist ein Universalhafen und daher optimal für den Umschlag verschiedener Güter geeignet. Zum einen festigt und entwickelt Wilhelmshaven seine Position als Energiedrehscheibe für

- Öl (Lagerung und Verarbeitung),
- Kohle (für die Stahlproduktion und noch für die Energiegewinnung),
- Versorgung der Offshore-Windindustrie

konsequent weiter.

Zum anderen sind der Umschlag von Projektladungen, Kühlladung und temperaturgeführter Ladung (u. a. Obst, Gemüse) sowie Massengütern von hoher Bedeutung.

Durch den erfolgten Ausbau der Niedersachsenbrücke kann die Umschlaganlage auch große Bulkcarrier (VLBC) abfertigen. Der Kohleumschlag wird durch den Ausstieg aus der Energiegewinnung mit Kohle in den nächsten Jahren zurückgehen. Aktuell bestehen verschiedene Planungen zu einer Umnutzung der Anlagen/Flächen, u. a. für einen möglichen Umschlag von anderen Massengütern, Wasserstoff oder LNG.

Die Schleuseninsel (ca. 18 ha) und der Heppenser Groden (bis zu 100 ha) bieten sich für weitere Entwicklungen an. Im Äußeren Hafen ist auf dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven die Nutzung eines Liegeplatzes und die Bereitstellung von Terminalfläche zur Zwischenlagerung, Vormontage und Verladung von Windenergieanlagen und Anlagenkomponenten möglich.

1.9.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) im Seehafen Wilhelmshaven lag im Jahr 2019 bei rund 29,3 Mio. t.

Wilhelmshaven ist ein klassischer Universalhafen. Schwerpunkte im Umschlagaufkommen sind Container, der Rohölumschlag, der Umschlag von Kohle, Baustoffen und Polyvinylchlorid (PVC). Der Hafen ist einer der drei umschlagstärksten Häfen in Deutschland.

Der Gesamtumschlag im Hafen Wilhelmshaven ist in den letzten Jahren mit einigen Schwankungen leicht gestiegen. Dies ist u. a. auf die Inbetriebnahme des Containerterminals im Jahr 2012 zurückzuführen.

Darüber hinaus ist auch der Kohleumschlag in den Jahren ab 2012 gestiegen, derzeit aber wieder rückläufig. Mittel- bis langfristig wird der Kohleumschlag aufgrund des Kohleausstiegs bei der Energiegewinnung weiter sinken.

Mögliche Umschlagsteigerungen sind hingegen durch geplante Terminals für LNG und ggf. Wasserstoff zu erwarten.

Für die Ölterminals wird ein gesteigertes Umschlagvolumen von weit über den gegenwärtigen bis zu 23 Mio. t prognostiziert, abhängig von der konjunkturellen Situation. Hierzu trägt auch die Wiederinbetriebnahme der Raffinerie bei. Der Abtransport des Rohöls, das nicht vor Ort verarbeitet wird, erfolgt überwiegend über Pipelines nach Lingen, Wesseling und Hamburg.

Umschlag im Hafen Wilhelmshaven (inkl. JadeWeserPort)

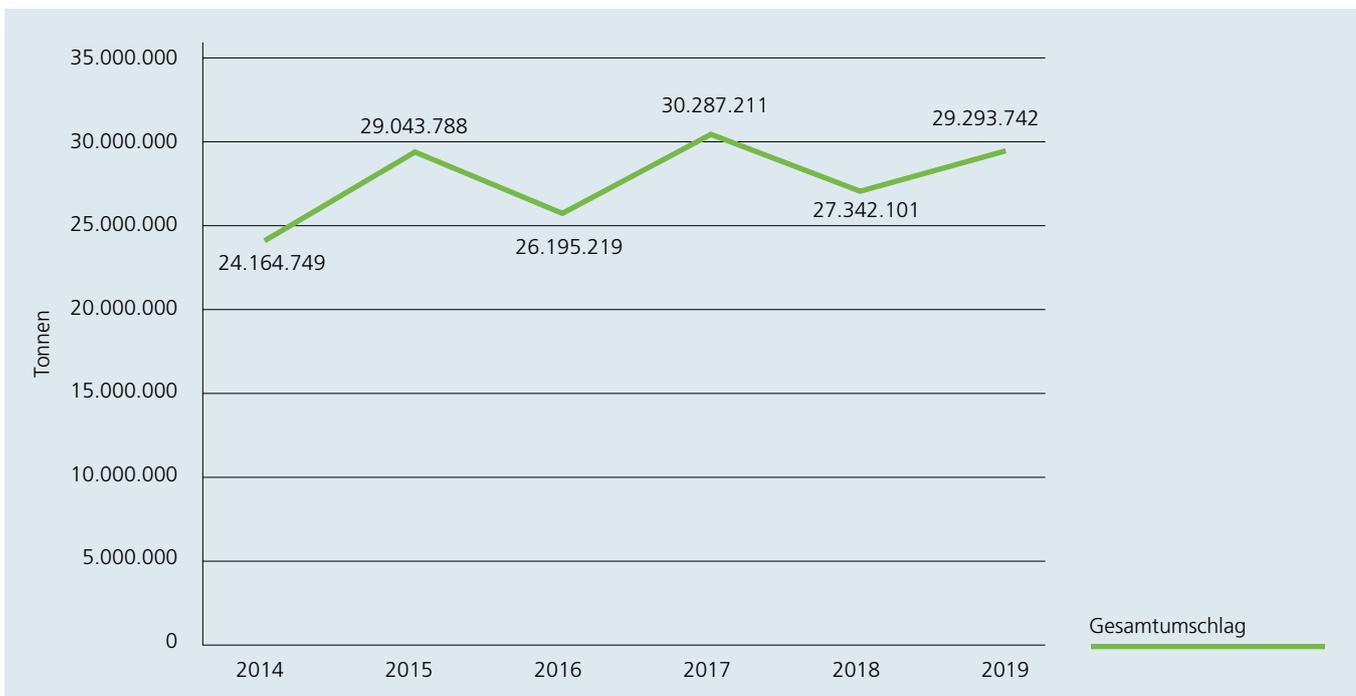


Diagramm 9: Gesamtumschlagentwicklung Wilhelmshaven der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH



1.10 JadeWeserPort in Wilhelmshaven

1.10.1 Lage und Betreiber

Der an der Bundeswasserstraße Jade gelegene Containerterminal im JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen und Hauptumschlagstandort im Bereich Container innerhalb der Niedersächsischen Seehäfen. Er ist gemeinsam mit dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven und dem benachbarten Güterverkehrszentrum ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen.

Zwei Landesgesellschaften kümmern sich in Wilhelmshaven um die Vermarktung und den Betrieb des Hafens. Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, an der die Länder Niedersachsen mit 50,1% und Freie Hansestadt Bremen mit 49,9% beteiligt sind, ist Betreiberin der terminalnahen Hafeninfrastruktur. Die Gesellschaft stellt damit sicher, dass im Hafen die Voraussetzungen für den reibungslosen operativen und technischen Betrieb sowie eine wirtschaftliche Nutzung der Infrastruktur gegeben sind. Hingegen fällt die Vermarktung des Hafens und das Management der im Güterverkehrszentrum gelegenen Industrie- und Logistikflächen in den Zuständigkeitsbereich der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-

Marketing GmbH & Co. KG, einer 100-prozentigen Tochter des Landes Niedersachsen.

EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG ist der Betreiber des Containerterminals, der als „common user“-Terminal allen Reedereien weltweit zur Verfügung steht und den die weltgrößten Schiffe jederzeit unabhängig von Ebbe und Flut anlaufen können.

1.10.2 Erreichbarkeit

Als Tiefwasserhafen nimmt der JadeWeserPort unter den Seehäfen Niedersachsens und Deutschlands eine Sonderstellung ein. Die nautisch problemlose, sehr kurze Revierfahrt wird durch regelmäßige wasserbauliche Unterhaltungsmaßnahmen auf 18 m unter SKN gehalten. Tideunabhängig können Schiffe jederzeit mit Längen von bis zu 430 m und Breiten von bis zu 60 m mit 16,5 m Tiefgang ein- und auslaufen.

Der JadeWeserPort ist landseitig hervorragend an das innerdeutsche und osteuropäische Hinterland angebunden.

Schienenseitig ist der Containerterminal an die zweigleisige Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen sehr gut an das überregionale Bahnnetz angeschlossen. Ergänzend wird die Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg bis Ende 2022 durch die Deutsche Bahn AG elektrifiziert werden. Straßenseitig bindet die A 29 den JadeWeserPort hervorragend an das deutsche Fernstraßennetz an. Die Autobahn endet direkt im JadeWeserPort. Eine zusätzliche Verbesserung der straßenseitigen Erreichbarkeit kann durch den Bau der A 20 erreicht werden, die insbesondere in West-Ost-Richtung bestehende Straßenverbindungen entlasten und eine stärkere Vernetzung des JadeWeserPort mit anderen niedersächsischen Hafenstandorten ermöglichen kann.

1.10.3 Umschlaganlagen

Die Pier- und Umschlaganlagen des JadeWeserPort sind in der untenstehenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet.

Das logistische Angebot in Wilhelmshaven umfasst:

- die Beschaffungslogistik,
- die Lagerlogistik,
- die Distributionslogistik,
- die Kontraktlogistik (für die Lebensmittelbranche, die Baustoffbranche sowie die Holz- und Möbelindustrie),

- den reinen Güterumschlag und
- klassische hafenauffine Dienstleistungen (wie Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung, Ladungs- und Qualitätskontrollen, Containerpacking und -stripping).

1.10.4 Funktionen

Die Hauptfunktion des JadeWeserPort ist der Containerumschlag. Der Tiefwasserhafen ist auch für ULCV (Ultra Large Container Vessel, d. h. Containerschiffe mit mehr als 14.500 TEU Stellplatzkapazität) über eine kurze Revierfahrt von 23 sm erreichbar. Der Tiefwasserhafen ist überwiegend für den Umschlag von Überseecontainern ausgelegt. Das strategische Ziel des JadeWeserPort liegt in seiner Funktion als Transshipment-Hafen. Der Tiefwasserhafen soll zudem als Gateway mit Distributionsfunktion für den europäischen Kontinent fungieren. Hierfür ist ein 130 ha großer Containerterminal entlang eines Kais von 1.725 m entstanden. Die Suprastruktur des JadeWeserPort wird im Endausbau mit 16 Containerbrücken (Superpostpanamax-Brücken) bedarfsgerecht ausgestattet sein. Gegenwärtig sind es acht Containerbrücken. Durch diese Maßnahmen können bis zu vier Großcontainerschiffe und Feeder-schiffe zeitgleich abgefertigt werden.

Die Bundeswasserstraße Jade verfügt über eine tideunabhängige Fahrwassertiefe von 18 m SKN. Der Wendebereich beträgt durchschnittlich 700 m. Dies bedeutet, dass zum aktuellen Zeitpunkt alle Schiffe den Tiefwasserhafen anlaufen können, da die momentan größte Schiffsklasse einen maximalen Tiefgang von über 16 m aufweist (24.000 TEU Schiffe).

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven; JadeWeserPort	SKN: –18,0 m	8 von 16 geplanten Superpostpanamax-Containerbrücken (bis zu 25 Reihen), KV Umschlaganlage
Servicehafen	SKN: –10,0 m	Basishafen für Serviceschiffe im Container- oder Offshoresgeschäft
JadeWeserPort Project Pier	SKN: –18,0 m	Schwerlastumschlag

Tabelle 9: Pier- und Umschlaganlagen JadeWeserPort
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Die Terminalfläche verfügt über eine landseitige Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV). Daran schließt sich ein ca. 160 ha großes hafennahes Logistik-, Industrie und Gewerbegebiet mit einem Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort für die Ansiedlung von hafenabhängigen Unternehmen an, welches mit einem Dienstleistungszentrum und Truck Service Center große Bedeutung für den JadeWeserPort hat. Die Logistikfläche ist schwerlastfähig. Im Ranking der Deutschen GVZ-Gesellschaft von rund 200 GVZ-Standorten in Europa rangiert das GVZ JadeWeserPort mit Platz 16 unter den Top 20 und im bundesdeutschen Vergleich auf Platz sechs.

Im Norden des JadeWeserPort befindet sich zudem ein Schwerlastumschlagsbereich (JadeWeserPort Project Pier). Damit ist der JadeWeserPort auch für den Umschlag von Windenergieanlagen und anderem Schwergut geeignet.

Landseitig ist der Hafen über die A 29 an das bundesdeutsche Fernstraßennetz angebunden. Des Weiteren gibt es einen direkten Gleisanschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG, um intermodale Transporte zu ermöglichen. Hierfür wurden 16 ganzzuglange Vorstellgleise und sechs ganzzuglange Gleise für das angeschlossene KV-Terminal gebaut, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten.

Erste bedeutende Unternehmen haben sich im Güterverkehrszentrum bereits angesiedelt.

Integraler Bestandteil des GVZ JadeWeserPort ist eine Grenzkontrollstelle. Darin enthalten sind:

- Zweckverband Veterinäramt JadeWeser (Veterinär-grenzkontrollstelle und Einfuhruntersuchung nichttierischer Lebensmittel),
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK) mit der Pflanzenkontrollstelle,
- Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) mit der Futtermittelkontrolle,
- Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) mit Marktordnungskontrollen für Obst und Gemüse.

1.10.5 Entwicklungspotenziale

Im Zusammenhang mit der Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven bis Ende 2022 durch die Deutsche Bahn AG steht auch die Elektrifizierung des Anschlussgleises und der Vorstellgruppe im JadeWeserPort an. Um den Übergang vom öffentlichen in das hafeneigene Schienennetz optimal zu gestalten, soll auch das ca. vier km lange Anschlussgleis sowie die gesamte Vorstellgruppe mit ihren 16 Gleisen elektrifiziert werden. Damit wird die Basis für die Nutzung von Elektrotriebfahrzeugen anstatt dieselbetriebener Fahrzeuge und somit emissionsärmerer Technologie gelegt.

Im Rahmen des mit der Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Digitalisierungsprojektes „RangierTerminal 4.0“ wird das vollautomatische Rangieren in der Vorstellgruppe GVZ erforscht und erprobt. Damit soll künftig der zeitkritische Rangiervorgang optimal gestaltet und sowohl mit dem Containerumschlag als auch mit der Zuglaufplanung abgestimmt werden. Der Bahnbetrieb soll dabei nach den Anforderungen des Containerumschlags und unter Umweltgesichtspunkten (Emission von Lärm und Schadstoffen) optimiert durchgeführt werden.

Das Umweltmanagement des JadeWeserPort wurde zum dritten Mal nach 2015 und 2018 PERS-zertifiziert. PERS steht für Port Environmental Review System, ein Instrument zur umfassenden Analyse und Überwachung des Umweltmanagements speziell in Häfen. Die damit zusammenstehenden Maßnahmen für ein nachhaltiges Wirtschaften und die Entwicklung des Hafens werden fortentwickelt, um einen konsequenten und kontinuierlichen Ausbau des Umweltmanagementsystems im JadeWeserPort in den nächsten Jahren zu ermöglichen.

Bereits mit der Ende 2015 erstellten Machbarkeitsstudie für die zweite Baustufe des Container-Tiefwasserhafens Wilhelmshaven konnte nachgewiesen werden, dass eine nördliche Erweiterung des JadeWeserPort durch einen wettbewerbsfähigen und operativ eigenständigen zweiten Containerterminal (JadeWeserPort 2) einschließlich leistungsfähiger Infrastruktur technisch und rechtlich grundsätzlich realisierbar ist. Das entworfene Terminaldesign empfiehlt eine 1,8 km lange Kaje in nördlicher Richtung mit einer um zehn Grad abgeknickten Kajeinführung bei einer Terminaltiefe von 620 m.

Die im Jahr 2019 durchgeführte Wettbewerbs- und Marktuntersuchung im Zusammenhang mit der Planung eines zweiten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven hat gezeigt, dass der Bau eines zweiten Containerterminals weiterhin wirtschaftlich

machbar und sinnvoll ist. Denn angesichts des prognostizierten langfristigen Bedarfs für weitere Terminalkapazitäten in der östlichen Norddrange wird dieser größtenteils durch die zweite Baustufe des JadeWeserPort abgedeckt werden können.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum bestehenden GVZ JadeWeserPort befindet sich ein weiteres Areal im Eigentum der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, das EU-Vogelschutzgebiet Voslapper Groden Süd. Als hafennahe Erweiterungsfläche von rund 400 Hektar hat es langfristig hohe Bedeutung für die künftige Entwicklung des Hafens. Bei Bedarf und Erfüllung gesetzlicher Voraussetzungen kann das Areal zur einer zweiten Logistikzone mit Industrie und Gewerbeflächen für hafennahe Ansiedlungszwecke verfügbar gemacht und direkt an das bestehende GVZ angebunden werden und somit von der dort gegebenen Trimodalität profitieren.

Der JadeWeserPort ist zwar auf den Containerumschlag spezialisiert. Dennoch können auch andere Güter, wie z. B. Offshore-Windkraftanlagen, umgeschlagen werden. Auf dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven ist die Nutzung eines Liege-

platzes und die Bereitstellung von Terminalfläche zur Zwischenlagerung, Vormontage und Verladung von Windenergieanlagen und Anlagenkomponenten möglich. Ein Aufjacken ist innerhalb dieser Liegeplätze durchführbar.

1.10.6 Umschlag

Der JadeWeserPort startete als neuer Greenfield-Hafen im Jahr 2012. Dadurch wurden 2,7 Mio. TEU zusätzliche Jahreskapazität am Markt geschaffen. Im Containergeschäft sind im JadeWeserPort in den Jahren 2014 ca. 67.000 TEU, 2015 ca. 427.000 TEU, 2016 ca. 482.000 TEU, 2017 ca. 555.000 TEU, 2018 ca. 656.000 TEU und 2019 ca. 639.000 TEU umgeschlagen worden. Trotz der derzeit schwierigen Gesamtsituation angesichts freier Kapazitäten kann sich der Hafen zunehmend besser behaupten. Der JadeWeserPort, als einziger Tiefwasserhafen in Deutschland, kann die ultragroßen Containerschiffe jederzeit restriktionsfrei abfertigen. Hierin liegt zum einen die Zukunft des Hafens und zum anderen seine Marktchance, da immer mehr Neubauten dieser Giganten auf den Markt kommen.



1.11 Norden/Inselversorgung

1.11.1 Lage und Betreiber

Die Niederlassung Norden der Niedersachsen Ports GmbH & Co. bewirtschaftet sieben Insel- und Küstenhäfen. Die Inselversorgungshäfen Norddeich (Ausgangspunkt der Fährlinien nach Norderney und Juist), Bensersiel (Ausgangspunkt der Fährlinie nach Langeoog) und die Inselhäfen Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge stellen mit durchschnittlich 1,4 Mio. t Umschlag, fast 8,2 Mio. Passagierbewegungen und rund 70.000 Schiffsbewegungen pro Jahr einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor in der Region Ostfriesland dar.

Jeder Hafen ist aufgrund seiner individuellen Besonderheiten Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr und Ausgangspunkt für den Fährverkehr bzw. die Inselversorgung zu den ostfriesischen Inseln.

Der Hafen Norddeich als drittgrößter Personenfährrhafen Deutschlands und größter Personenfährrhafen in Niedersachsen wird nachstehend beispielhaft für die niedersächsischen Inselversorgungshäfen vorgestellt.

1.11.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Norddeich ist über die Bundesstraße 72 mit Emden und der dort beginnenden A 31 verbunden.

Weiterhin besteht im Personenverkehr ein direkter Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn AG. Norddeich ist Start- und Endpunkt von InterCity- und Regional- Expresszügen, die das gesamte Bundesgebiet erreichen.

In unmittelbarer Nähe zum Hafen Norddeich befindet sich der Flughafen Norden-Norddeich (Sonderlandeplatz).

1.11.3 Funktionen

Neben dem Fährverkehr und der Inselversorgung hat sich Norddeich u. a. durch die Ansiedlung eines dänischen Energieversorgungsunternehmens als Servicestandort für Offshore-Windparks etabliert. Vor geraumer Zeit hat sich ein weiteres Offshore-Unternehmen im Hafen Norddeich angesiedelt. Auch eine im Hafen Norddeich ansässige Reederei bietet für die Betreiber von Offshore-Windparks Serviceleistungen an.

Mittlerweile werden die Offshore-Windparks Alpha Ventus, Borkum Riffgrund 1 und 2, Godewind 1 und 2, Nordsee One und Deutsche Bucht vom Hafen Norddeich aus versorgt.

Außerdem wird der Hafen von etwa zehn Fischkuttern und rund 20 weiteren Kuttern in der Saison als Löschhafen genutzt. Des Weiteren gibt es eine Schiffswerft für Sportboote, Kutter und andere Schiffe dieser Größenordnung, die mit einem fahrbaren Lift an Land gehoben werden können. Auf dem Molenkopf hat eine Inselversorgungsreederei ihre Hauptverwaltung. Im Westhafen befindet sich eine private Marina. Weiterhin finden hier Behördenschiffe und Fischkutter ihre Liegeplätze.

Norddeich besitzt ein Umschlagvolumen von etwa 0,5 Mio. t Gütern. Mehr als 2,5 Mio. Passagierbewegungen werden auf den Fährverbindungen zu den ostfriesischen Inseln Norderney und Juist abgewickelt. Im Mittel sind dies 20.000 Schiffsbewegungen.

Darüber hinaus ist der Hafen Norddeich Tourismusstandort. Norden-Norddeich ist das größte staatlich anerkannte Nordseeheilbad an der ostfriesischen Küste.







2.1 Braunschweig

2.1.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Braunschweig liegt bei km 219 des Mittellandkanals und wird von der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, einer Tochtergesellschaft der Stadt Braunschweig, betrieben. Neben der Vermarktung der Flächen führt diese auch selbst Umschläge durch und bietet speditionelle Dienstleistungen an. Das Netz der Hafenbahn mit etwa 15 km Länge wird ebenfalls von der Hafenbetriebsgesellschaft betrieben und erschließt auch zwei benachbarte Industriegebiete. Der Hafen Braunschweig befindet sich außerhalb der Stadt und ist als Sondergebiet ausgewiesen. Dementsprechend bestehen keine städtebaulichen Konflikte und Nutzungseinschränkungen.

2.1.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Braunschweig ist wasserseitig mit Großmotorgüterschiffen (110 m Länge, 11,45 m Breite bei einer Abladentiefe von 2,80 m) erreichbar. Außerdem können Schub- und Koppelverbände mit einer Länge von bis zu 185 m den Hafen anlaufen. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei

Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich, bei Verbänden sind es maximal 185 m.

Es besteht eine Anbindung des Hafens an das Schienennetz über eine eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke der DB, an die das Netz der Hafenbahn mit einer Gleislänge von 15 km anschließt. Über das Netz der Hafenbahn werden auch zwei benachbarte Industriegebiete erschlossen. Die Zuglänge ist aufgrund einiger handbedienter Bahnübergänge und der Länge der Gleise im Übergabebahnhof Braunschweig Hafen auf 540 m beschränkt.

Die A 2 und A 391 befinden sich in unmittelbarer Nähe des Hafens. Die Zufahrten zu den Anschlussstellen verlaufen durch die angrenzenden Industriegebiete. Eine Durchquerung von Wohngebieten ist hierfür nicht notwendig.

2.1.3 Umschlagrichtungen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- Containerkräne,
- Pumpanlage für Mineralöl,
- Pumpanlage für Flüssigdünger (gegenwärtig nicht genutzt),
- Krananlagen,
- Verladebrücken,
- Siloanlagen mit Verladung,
- diverse Mobilgeräte
(z. B. Containerstapler, Gabelstapler, Radlader).

Im Hafen existiert ein Terminal für den kombinierten Verkehr.

2.1.4 Funktionen

Im Hafen Braunschweig werden verschiedene Branchen bedient. Dazu zählt der Landhandel mit dem Umschlag von Getreide und Düngemitteln, der Empfang von Rohstoffen für ein im Hafen ansässiges Kraftfuttermischwerk, ein Recyclingbereich, Kohle für ein Kraftwerk in Braunschweig, Mineralöle für ein Tanklager sowie Baustoffe. Diese werden sowohl im Versand als auch im Empfang umgeschlagen.

Das Güteraufkommen insgesamt ist relativ paarig zwischen Empfang und Versand, bei den einzelnen Gütergruppen sind die Verhältnisse naturgemäß unterschiedlich. So fallen Kohle und Mineralöl nur im Empfang, Schrott und Getreide jedoch vor allem im Versand an. Im Schiffsverkehr besteht eine starke Orientierung auf den Hafen Hamburg (ca. 60–70 % des Aufkommens). Bei Bauzuschlagstoffen bestehen zusätzlich noch Verkehre mit dem Hafen Brake. Weiterhin werden vor allem Ziele in Norddeutschland und dem Rhein-Einzugsgebiet angefahren.

Im Wareneingang verbleiben die Güter zu ca. 90 % in einem Umkreis von ca. zehn km um den Hafen, ca. 50 % verbleiben direkt bei den Betrieben im Hafen und werden dort zwischengelagert bzw. weiterverarbeitet (Mineralöl im Tanklager, Futtermittel bei einem Kraftfutterwerk im Hafen etc.), während zehn % der Güter im übrigen Stadtgebiet bzw. dem unmittelbaren Umland (vor allem Kohle für das Kraftwerk Braunschweig) verbleiben. Die übrigen 40 % gehen in weitere, vor allem regionale Gebiete. Der Schwerpunkt des Einzugsgebietes zeigt eher nach Süden (bis zum Südharz).

Im Versand kommt etwa ein Drittel direkt von den Betrieben im Hafen (vor allem Schrott von einem Schrotthändler, Getreide aus einem Getreidelager). Ein weiteres Drittel kommt aus der Region (40–50 km, eher nach Süden). Das verbleibende Drittel betrifft vor allem den (überregionalen) Containerbereich.

Neben Umschlag und Lagerung offeriert der Hafen Braunschweig weitere logistische und speditionelle Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen werden in allen Segmenten angeboten, jedoch vor allem im Containerbereich nachgefragt. Angeboten werden die Organisation von Haus-zu-Haus-Transporten, Zollabwicklung, Packing und Stripping von Containern inkl. dem Kommissionieren von Waren, Reparatur von Containern, Vorhalten eines Leercontainerdepots sowie der Handel mit Containern. An Gefahrgütern werden im Wesentlichen Mineralöle umgeschlagen.

Im Hafen selbst stehen noch ca. zehn ha freie Flächen zur Verfügung, die teilweise nicht direkt am Wasser liegen. Rund um den Hafen bestehen drei Gewerbe- und Industriegebiete (Heesfeld, Hansestraße und Waller See). Insbesondere im Gewerbegebiet Waller See stehen noch Flächen für die Ansiedlung hafenaffiner Betriebe zur Verfügung. Die meisten Ansiedlungen dort erfolgen jedoch durch Unternehmen, die die Nähe zur Autobahn suchen.

2.1.5 Entwicklungspotenziale

Strategisch wird eine Erhöhung des kombinierten Verkehrs weiterverfolgt. Das Containerterminal wird laufend den aktuellen Anforderungen angepasst, hier stehen drei ha Flächenreserve zur Verfügung. Es werden zusätzliche Dienstleistungen angeboten und weitere Flächen für die Lagerung, bzw. eine Packhalle erstellt. Zusätzlich befindet sich ein KV-Terminal Straße/ Schiene im Aufbau.

Im Bereich der Entsorgungslogistik werden ebenfalls Potenziale für den Hafen Braunschweig gesehen. Insbesondere die Umstellung des benachbarten Heizkraftwerkes von Kohle auf Biomasse bringt zusätzliche Chancen. Umfangreiche Genehmigungen für den Umschlag von Abfall liegen vor.

2.1.6 Umschlag

Das Umschlagaufkommen hat sich seit dem Ende der Finanz- und Wirtschaftskrise fast durchgehend positiv entwickelt und im Jahr 2018 mit über 1,1 Mio. t Gesamtumschlag einen Höchstwert erreicht. Erst 2019 war wieder ein nennenswerter Rückgang zu verzeichnen. Im Containerumschlag geht die Entwicklung seit 2015 kontinuierlich nach oben. Hier konnte 2019 mit gut 77.000 TEU das bisher beste Umschlagergebnis eingefahren werden.

Umschlag im Hafen Braunschweig

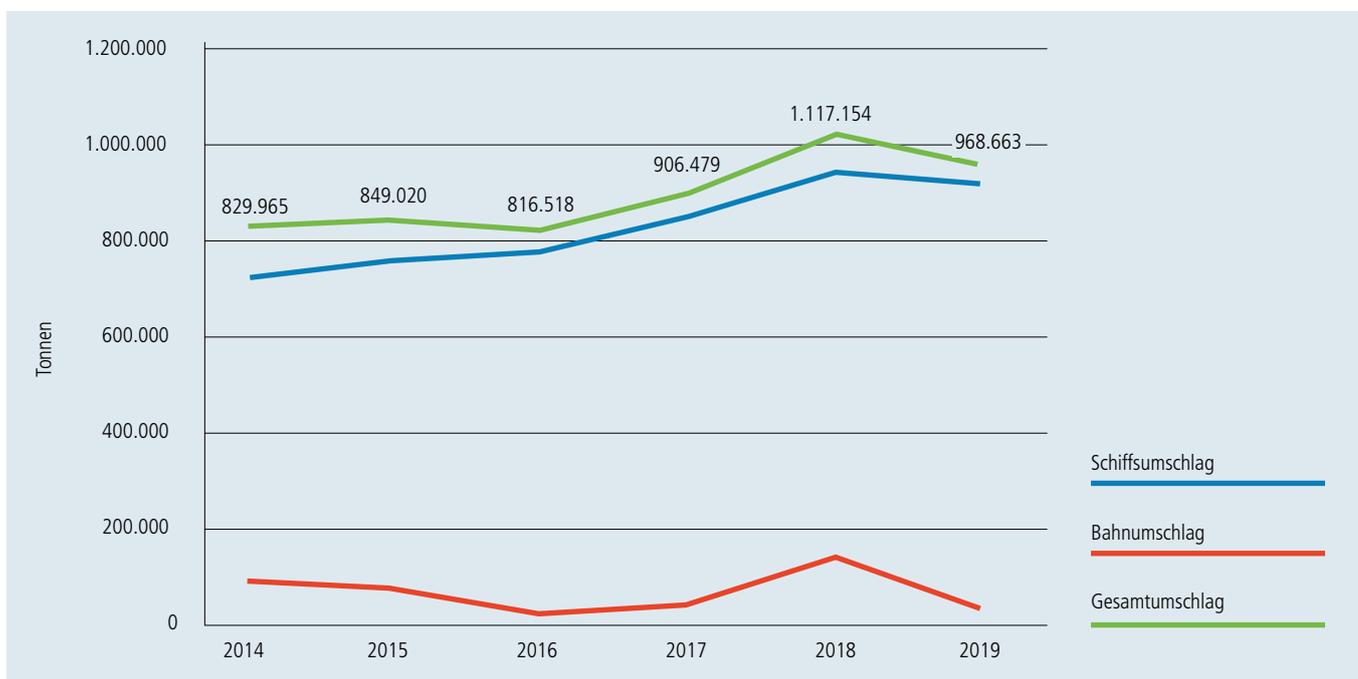


Diagramm 10: Gesamtumschlag des Hafens Braunschweig der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirt. Erzeugnisse	88.389	100.373	121.229	91.559	116.745	214.343
Futtermittel	137.962	147.249	142.829	125.816	151.577	114.692
Feste Brennstoffe	58.417	76.445	72.673	63.233	33.832	29.789
Mineralöle	161.501	158.959	138.490	148.430	137.083	119.771
Erze & Abfallprodukte	25.389	16.058	24.634	32.436	40.468	40.481
Eisen & Stahl	10.327	2.124	231	7.784	2.014	519
Steine & Erden	154.873	163.870	149.460	244.777	283.104	249.368
Düngemittel	192	988	8.053	18.373	14.532	10.955
Chem. Erzeugnisse	5.916	6.864	15.941	12.499	117.537	11.846
Fertigprodukte	186.999	176.090	142.978	161.572	220.262	176.899
Gesamtumschlag	829.965	849.020	816.518	906.479	1.117.154	968.663

Tabelle 10: Gesamter Güterumschlag des Hafens Braunschweig 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig GmbH

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schiff	730.040	766.023	778.445	856.635	943.559	927.478
Bahn	99.925	82.997	38.073	49.844	173.601	41.185
Gesamtumschlag	829.965	849.020	816.518	906.479	1.117.154	968.663

Tabelle 11: Containerumschlag des Hafens Braunschweig der Jahre 2014 bis 2019 in TEU
Quelle: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH



2.2 Bückeberg

2.2.1 Lage und Betreiber

Der am Mittellandkanal bei km 107 gelegene Hafen Bückeberg wird von der Hafen Bückeberg-Berenbusch GmbH betrieben. Diese ist für die Verwaltung der Flächen und die Bereitstellung der Infrastruktur verantwortlich. Die Durchführung des Umschlags und der logistischen Dienstleistungen obliegt den Anliegern.

2.2.2 Erreichbarkeit

Über den Mittellandkanal ist der Hafen Bückeberg mit Gütermotorschiff (GMS) erreichbar. Außerdem können Schubverbände mit einer Länge von bis zu 185 m den Hafen anlaufen. Nach Fertigstellung des begonnenen Erweiterungsbaus der Mindener Schachtschleuse ist die Bedienung des Hafens mit übergroßen Gütermotorschiffen (ÜGMS) mit einer Länge von 135 m möglich. Im Hafen sind zwei Liegeplätze vorhanden.

Der Hafen verfügt über einen Gleisanschluss, der östlich des Güterbahnhofs Minden auf Höhe der Verzweigung der Strecken Minden – Hannover und Minden – Nienburg an das überregionale Bahnnetz angebunden ist. Entsprechende Bahndienstleitungen werden in Kooperation mit der mkB Minden

angeboten. Eigentümerin der Schieneninfrastruktur ist die Hafen Bückeberg-Berenbusch GmbH.

In den Jahren 2020/2021 wird die Schieneninfrastruktur vollumfänglich saniert. Der Hafen verfügt danach über Umschlagflächen mit Bahnanschluss für einen Zug bis 600 m Länge. Darüber hinaus ist die Verladung direkt von Schiff auf Bahn oder umgekehrt an der 2014 sanierten Uferladestraße möglich.

Die nächstgelegene Autobahn ist die A 2 in etwa zehn km Entfernung. Diese ist direkt über die Bundesstraße 482 erreichbar, die in Hafennähe verläuft (in etwa zwei km Entfernung).

Gemäß Flächennutzungsplan ist der Hafen Bückeberg ein Gewerbegebiet. Er liegt in direkter Nähe zur Wohnbebauung. Gegenwärtig stellt dies kein Problem dar, kann aber bei der zukünftigen Hafenentwicklung zu Einschränkungen beziehungsweise zu Auflagen führen.

2.2.3 Umschlagrichtungen

Im Hafen Bückeburg existieren die folgenden Umschlagrichtungen:

- Mobilbagger,
- Mehrschalengreifer,
- Förderbandanlage über Bunker und Bunkerband für jegliches Schüttgut mit einer Körnung bis 32+x,
- Hydraulikbagger,
- Mineralölumschlaganlage.

2.2.4 Funktionen

Der Hafen Bückeburg bedient unterschiedliche Branchen. Zu den Hauptumschlagsgütern gehören Mineralölprodukte, Kies, Sand, Split, Steine, Getreide, Raps, Baustoffe, Recyclingholz, Flugasche, Ölfrüchte sowie feste und flüssige Düngemittel.

Neben der reinen Umschlagleistung werden zusätzlich auch eine Reihe von logistischen Dienstleistungen (u. a. Lagerlogistik und die Organisation von Vor- und Nachlauf) angeboten. Perspektiven ergeben sich für den Hafen Bückeburg infolge

seiner strategisch günstigen Lage am Mittellandkanal sowie als Standort für logistische Aufgaben (Konsolidierungs-, Bündelungs- und Distributionsfunktionen).

2.2.5 Entwicklungspotenziale

Der Hafen Bückeburg verfügt über Flächenreserven für weitere Hafentwicklungen und Ansiedlungen von Unternehmen, gegenwärtig allerdings nur ohne direkten Wasseranschluss. Im Rahmen der Hafensanierung und -modernisierung können durch Konversionsmaßnahmen neue Flächen für hafenbezogene Nutzungen am Mittellandkanal gewonnen werden.

Potenziale ergeben sich einerseits durch Steigerungen bei den aktuellen Anliegern und andererseits durch Neuansiedlungen. Durch die unmittelbare Nähe zum geplanten neuen RegioPort Weser besteht ferner die Möglichkeit, an dessen Wachstum zu partizipieren.

2.2.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlags seit 2014 nachgezeichnet. Bis 2017 konnte eine erhebliche Umschlagsteigerung auf gut 210.000 t verzeichnet werden. In den letzten beiden Jahren sind die Umschläge allerdings wieder deutlich zurückgegangen.

Umschlag im Hafen Bückeburg



Diagramm 11: Gesamtumschlag des Hafens Bückeburg der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Stadt Bückeburg

Steine und Erden sowie Mineralölprodukte stellen die dominierenden Gütergruppen im Hafen Bückeburg dar. Des Weiteren haben Recyclingprodukte (Holz) und landwirtschaftliche Erzeugnisse hohe Bedeutung.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	14.728	23.554	34.455	24.942	17.883	26.181
Steine und Erden	0	47.610	116.257	138.925	120.814	104.263
Mineralölprodukte	35.104	36.358	35.440	27.130	17.146	17.536
Recyclingprodukte	508	0	14.344	19.319	13.458	9.102
Gesamtumschlag	50.340	107.522	200.496	210.316	169.301	157.082

Tabelle 12: Gesamter Güterumschlag des Hafens Bückeburg 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Stadt Bückeburg



2.3 c-Port

2.3.1 Lage und Betreiber

Der c-Port liegt an einem intensiven Verkehrsknotenpunkt im Nordwesten Niedersachsens: am Küstenkanal (Kilometer 36) und am Schnittpunkt der Bundesstraßen 402 (Verbindung A 31 nach Oldenburg) und B 72 (Verbindung Ost-Friesland an die A 1 Emstek).

Seit 2007 hat sich der multifunktionale Binnenhafen, der zum Interkommunalen Industrie- und Gewerbepark c-Port am Küstenkanal (IIK) gehört, kontinuierlich entwickelt. In den nächsten Jahren sind im Zuge des Ausbaus des Küstenkanals durch den Bund die Verlängerung der Kaimauer sowie die Erweiterung des Industriegebietes vorgesehen. Beide Infrastrukturinvestitionen sollen weitere zukunftsweisende Logistik- und Industrieansiedlungen ermöglichen.

Für Investoren besteht durch die kontinuierlichen Erweiterungen des Industrie- und Gewerbeparks eine Auswahl an Grundstücken verschiedenen Zuschnitts und Größe (Stand: Sommer 2020).

Eigentümer des c-Port ist ein Zweckverband, dem die Stadt Friesoythe, die Gemeinde Saterland und der Landkreis Cloppenburg angehören. Betrieben wird der Hafen durch die Rhenus c-Port Betreibergesellschaft mbH.

2.3.2 Erreichbarkeit

Der Hafen des c-Port ist für 110 m lange Schiffe mit 2,80 m Tiefgang ausgelegt. Aufgrund der aktuellen Ausstattung des Küstenkanal zwischen Dörpen und Oldenburg kann der Hafen mit seiner aktuell 570 m Kailänge von Schiffen mit einer Länge von 95 m und einer Breite von 9,60 m bei einem Tiefgang von 2,50 m angelaufen werden. Aktuell sehen Planungen des Bundes vor, den Küstenkanal auszubauen. Seit Sommer 2020 werden der Küstenkanal und die Schleusen in Dörpen und Oldenburg in Abschnitten für das Großmotorgüterschiff (GMS) ertüchtigt. Damit können die GMS den Hafen dann problemlos von der Nordsee und dem Dortmund-Ems-Kanal aus Richtung Dörpen erreichen und durch den Neubau eines Wendbeckens am c-Port-Hafen auch wieder verlassen.

Der c-Port ist straßenseitig über die B 72 und B 401 gut angebunden. Über die gut ausgebauten Bundesstraßen sind alle Richtungen ohne Ortsdurchfahrten für den Transport per Lkw erreichbar. Zudem stellen sie einen staufreien Anschluss an die A 1 (Hamburg- NRW), A 28 (Niederlande, Bremen, NRW), A 29 (Wilhelmshaven – Osnabrück) und A 31 (NRW) sicher. Aktuelle Studien zeigen, dass die An- und Abfahrten von den Autobahnen ohne Einschränkungen aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung möglich sind.

Für trimodale Verkehre ist der c-Port aktuell noch nicht ausgerichtet. Jedoch gibt es bereits Planungen für eine Bahnanbindung sowohl in nördlicher Richtung über Sedelsberg (ca. zwei km entfernt) als auch in südlicher Richtung über Friesoythe (ca. sieben km), die durch Nutzung einer ehemaligen Bahntrasse aktiviert werden können.

2.3.3 Umschlageinrichtungen

Etwa 35.000 m² hochwertig befestigte Flächen sowie leistungsfähige Umschlag-, Wiege- und Lagereinrichtungen garantieren schnellste Abfertigungszeiten. Der c-Port verfügt dabei über folgende Umschlageinrichtungen (Stand: Sommer 2020):

- Mobilbagger,
- Radlader,
- Bobcat,
- Reachstacker.

Mit dieser Ausstattung sind sämtliche Güter greifbar.

Darüber hinaus verfügt der c-Port über eine Schwerlastkaje für den Schwergutumschlag. Eine Umschlagmöglichkeit für Gefahrgüter kann bei Bedarf innerhalb kürzester Zeit nachgerüstet werden.

Partner des c-Port im Hafen ist die Rhenus c-Port Betreiber-gesellschaft mbH. Dieser multifunktionale Dienstleister passt sein Portfolio mit seinen jahrzehntelangen Erfahrungen an die individuellen logistischen Anforderungen der Kunden an. Zu dem Portfolio gehören u. a. der Umschlag, die Lagerung und die Wiederverladung von Containern, Schwerlastgütern ebenso wie die Zolllagerung und Abfertigung.

2.3.4 Funktionen

Eine der Stärken des c-Port: Er bedient bereits heute eine Vielzahl an Branchen. Schwerpunkte des Umschlags sind Güter des Landhandels, der Bauindustrie und des Recycling- und Entsorgungsgewerbe. Das Hauptumschlagaufkommen wird durch Massen- und Schüttgüter generiert, dazu zählen vor allem Futtermittel, Baustoffe (Kiese und Sande), Düngemittel, Torferden sowie Recyclingprodukte (Altholz und Biomasse).

Des Weiteren werden im Hafen des c-Port Stückgüter wie Stahl, Schwergut (Anlagenteile) und Projektladungen umgeschlagen. Perspektivisch ist der Umschlag von Containern vorgesehen, da im Hafen ausreichend Flächenkapazitäten vorhanden sind.

Neben dem reinen Umschlagsbetrieb bietet der c-Port weitere logistische Dienstleistungen an: Verwiegung, Lagerung, Ladungssicherung sowie Zolllagerung (vorhandene Fläche: etwa 11.000 m²) und Abfertigung.

2.3.5 Entwicklungspotenziale

Der c-Port hat seit 2007 als Industrie- und Gewerbegebiet einen Aufschwung genommen durch die kontinuierliche Ansiedlung von Unternehmen. Grundlage für diese Entwicklung waren Flächenreserven sowohl für das Hafenumfeld als auch für Flächen entlang der Bundesstraßen. Dabei hat sich als ein Markenzeichen des c-Port der vielseitige Branchenmix herauskristallisiert. Aufgrund seiner Möglichkeiten konnten Ansiedlungen von Industrie-, Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen mit beachtlichem Investitionsvolumen realisiert werden.

Aufgrund der Entwicklung sind die Planungen für eine Erweiterung (21 ha Bruttofläche direkt am Hafen, 60 ha brutto direkt an der B72) forciert worden. Als weiteres Potenzial sind zudem rund 100 ha planrechtlich gesicherte Flächen verfügbar, die bei Bedarf erschlossen werden können.

Für die weitere Entwicklung wird vor allem auch der Hafen eine entscheidende Rolle spielen. Hier wird sich die Entscheidung des Bundes, den Küstenkanal ab 2020 auszubauen und am c-Port ein Wendebassin zu schaffen, positiv auswirken. Parallel zu den neuen Möglichkeiten für die Schifffahrt auf dem Küstenkanal werden der c-Port-Zweckverband und der erfahrene Hafenbetreiber Rhenus Logistics ein Entwicklungskonzept fortschreiben, das neben der Verlängerung der Kaimauer auch eine ergänzende Ausstattung der Hafenanlagen – je nach Bedarf der

bereits angesiedelten Unternehmen bzw. von in der Warteschleife befindlichen Investoren – vorsieht.

2.3.6 Umschlag

Die Entwicklung des Umschlagaufkommens ist seit der Eröffnung des Hafens Mitte 2007 tendenziell positiv. Mit einem Umschlag von 43.000 t Gesamtumschlag gestartet, hat sich das Niveau im Jahresmittel auf 120.000 t eingependelt. Erfreulich ist die Entwicklung in den vergangenen Jahren. 2017 konnte

das erfolgreichste Jahr mit 165.000 t verbucht werden, für das Jahr 2020 ist eine Rekordtonnage von über 200.000 zu erwarten.

Im c-Port werden in erster Linie Massen- und Schüttgüter (Futtermittel, Baustoffe, Düngemittel, Torferden und Recyclingprodukte) umgeschlagen. Weitere Umschlagaufkommen werden durch Stückgüter (Stahl, Schwergut und Projektladungen) generiert.

Umschlag im c-Port

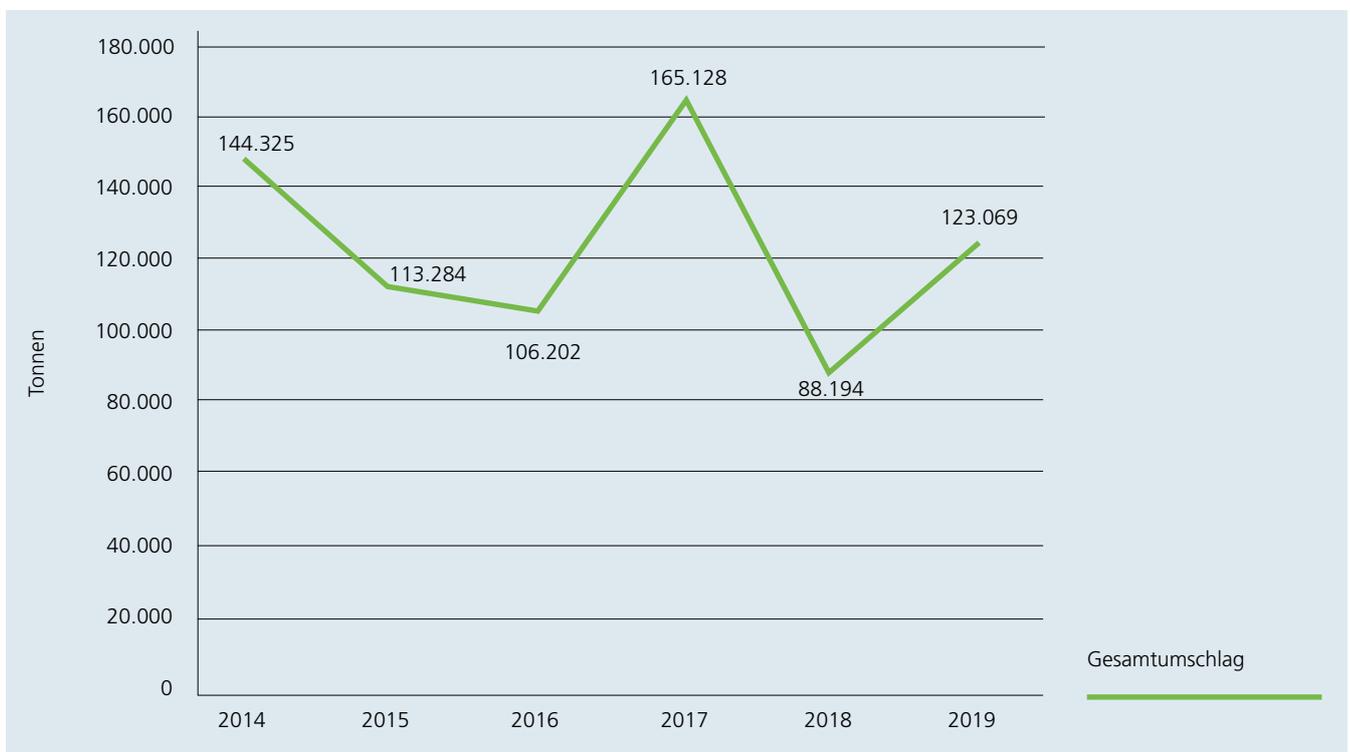


Diagramm 12: Gesamtumschlag c-Port der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: c-Port Zweckverband IIK, Saterland



2.4 Dörpen

2.4.1 Lage und Betreiber

Der zum GVZ-Emsland gehörende Hafen Dörpen befindet sich an einem Stichkanal mit Wendebecken am Küstenkanal km 64. Eigentümerin der Flächen des Containerhafens ist die Gemeinde Dörpen. Betreiberin ist die Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK). Daneben befinden sich Produktionsunternehmen auf dem GVZ-Gelände, die ihren Umschlag selbst durchführen. Der Hafen umfasst drei Hafengebiete, die auf Container, Getreide bzw. Zellstoff spezialisiert, aber alle auch multifunktional nutzbar sind. Mit den im Herbst 2014 abgeschlossenen Baumaßnahmen zur Erweiterung des Hafens erfolgte eine Verdopplung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße.

2.4.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig kann der Hafen von Schiffen mit einer Länge von 95 m und einer Breite von 9,60 m bei einem Tiefgang von 2,70 m angelaufen werden. Im Rahmen von Erlaubnissen mit Auflagen können auch Schiffe mit 105 m Länge und 11,45 m Breite den Hafen erreichen. Containertransporte sind aus westlicher Richtung dreilagig möglich, in östlicher Richtung

sind diese aufgrund von eingeschränkten Brückendurchfahrts Höhen nur zweilagig durchführbar.

Schienenseitig ist der Hafen im Bahnhof Dörpen an die Bahnstrecke Emden – Rheine angebunden. Das gesamte Hafen- und GVZ-Gebiet ist mit Gleisen erschlossen. Es sind KV-Anlagen für den wasserseitigen und den bahnseitigen Umschlag vorhanden. Eigentümer der Schieneninfrastruktur sind die jeweiligen Anlieger respektive auf den öffentlichen Flächen die Gemeinde Dörpen. Bahndienstleistungen werden u. a. von DB Schenker Rail und der Emsländischen Eisenbahn angeboten. Zurzeit sind Zuglängen bis 380 m auf der bestehenden Infrastruktur möglich. Ganzzüge müssen daher geteilt werden. Es ist geplant, die Ladegleise auf 700 m zu verlängern, damit Ganzzüge ohne Teilung abgefertigt werden können.

Straßenseitig besteht eine sehr gute Anbindung über die Bundesstraßen 70 und 401. Ein Knotenpunkt beider Straßen befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hafens. Über die B 401 können außerdem die in etwa zehn km Entfernung verlaufende A 31 sowie die Niederlande erreicht werden. Auf der Strecke zur Autobahn werden keine Wohngebiete durchquert.

2.4.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen Dörpen bestehen folgende Umschlageinrichtungen:

- drei Hochleistungsportalkrane,
- zwei Reachstacker,
- Bagger,
- Radlader,
- Stapler,
- Förderbänder.

Ein Umschlag von Schwer- und Gefahrgütern ist möglich.

2.4.4 Funktionen

Der Hafen Dörpen ist ein multifunktionaler Logistikhafen mit Drehscheiben- und Konsolidierungsfunktion und besitzt eine Funktion als Seehafenhinterlandhub im Containerverkehr. Zu den Hauptumschlaggütern gehören Container, Zellstoff, Flüssigkreide, Nahrungs- und Futtermittel (u. a. Getreide), Maschinenteile, Schwergut, Komponenten für Windkraftanlagen (Flügel und Generatoren) sowie Gefahrgut. Das im Hafen umgeschlagene Aufkommen stammt aus dem Umland (ca. 50 km Radius).

Neben dem Umschlag werden die folgenden logistischen Dienstleistungen im GVZ-Emsland angeboten:

- Container-Service:
 - Depothaltung,
 - Handling in-out,
 - Containerreparatur.
- Container-An- und Verkauf
- Spedition, Lagerhaltung, Verzollung:
 - Abfertigung,
 - Bearbeitung von Transportaufträgen,
 - Disposition,
 - Container-Zustellung (mit/ohne Zollandienung)

Neben den logistischen Funktionen findet die Weiterverarbeitung von Produkten durch die im GVZ ansässigen Unternehmen statt, die dort ihren Umschlag für ihre Produktionsstätten am Ort selbst durchführen.

2.4.5 Entwicklungspotenziale

Mit dem im Mai 2014 fertiggestellten Ausbau des GVZ wurden zusätzliche, dringend erforderliche Kapazitäten geschaffen. Das GVZ verfügt über umfangreiche Flächenreserven, die für Hafenerweiterungen und Ansiedlungen genutzt werden können. Durch die Ausweisung als Industriegebiet gibt es keine Nutzungsbeschränkung der Flächen. Weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere beim Containerumschlag, sind für die nächsten Jahre geplant.

2.4.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens im GVZ-Emsland nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2017 ist eine mehrjährige kontinuierliche positive Entwicklung zu verzeichnen, die in einem Höchstwert von 5.250.150 t Gesamtumschlag gipfelte. Im Jahr 2018 ist es dagegen zu einem deutlichen, im Jahr 2019 noch einmal zu einem leichten Umschlagrückgang gekommen. Die Entwicklung im Containerumschlag verlief weitestgehend parallel und konnte nach mehrjährigen Zuwachsraten ebenfalls im Jahr 2017 mit 130.000 TEU einen Höchstwert aufweisen. Der Rückgang der Zahlen im Containerumschlag in den Jahren 2018 und 2019 fiel allerdings sehr moderat aus.

Umschlag im GVZ-Emsland

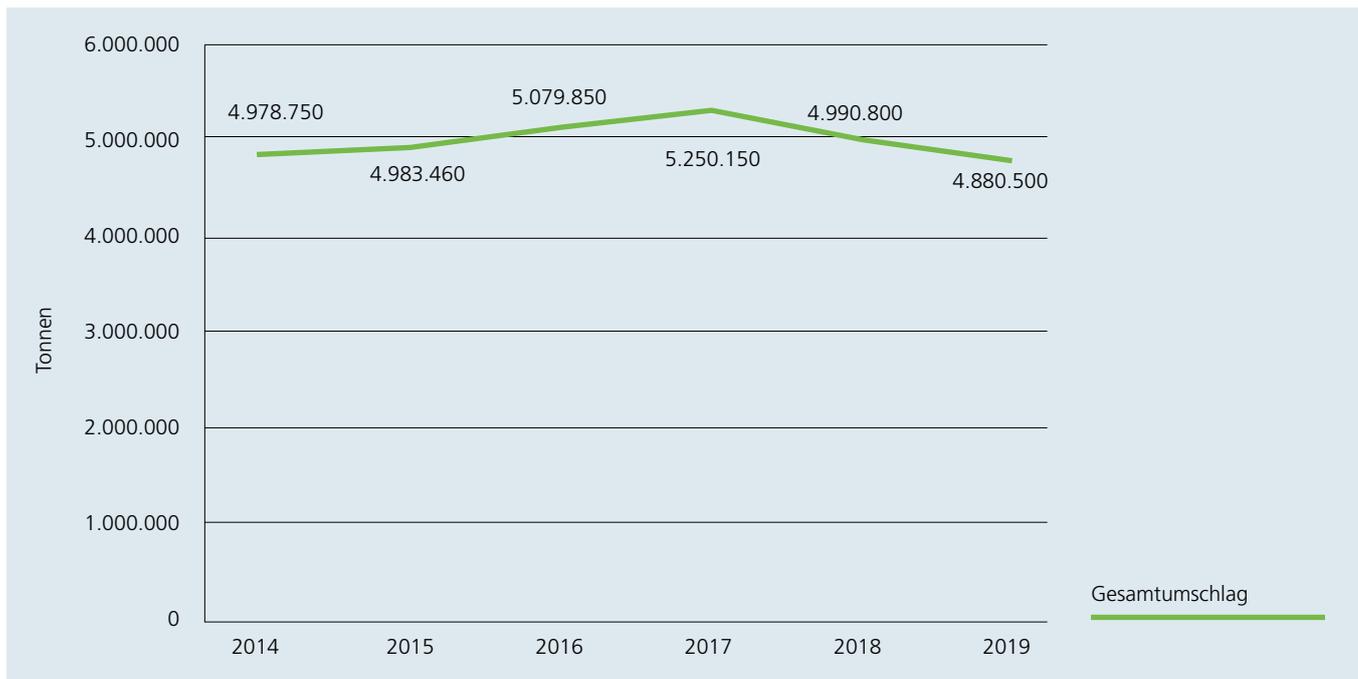


Diagramm 13: Gesamtumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH

Dominierende Gütergruppen sind Zellstoff, Kreide und Papier. Zudem spielt der Containerumschlag eine bedeutende Rolle.

Die Umschlagzahlen beziehen sich auf das Gesamtvolumen des GVZ. Berücksichtigt sind alle Verkehrsträger (Binnenschiff, Bahn und LKW), wobei das Binnenschiff etwa ein Drittel des Volumens ausmacht.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamtumschlag	4.978.750	4.983.460	5.079.850	5.250.150	4.990.800	4.880.500

Tabelle 13: Gesamter Güterumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamtumschlag	127.500	128.000	128.500	130.000	128.000	127.000

Tabelle 14: Containerumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2014–2019 in TEU
Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH



2.5 Eurohafen Emsland

2.5.1 Lage und Betreiber

Der Eurohafen Emsland liegt am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) bei km 176,6 in Haren (Ems). Er wurde 2007 fertiggestellt und ist Mitte 2008 in Betrieb gegangen. Als noch junger Binnenhafen verfügt er demzufolge über eine gute Infrastruktur. Eigentümer des Hafens ist die Eurohafen Emsland GmbH, eine interkommunale Gesellschaft der Städte Haren (Ems) und Meppen sowie des Landkreises Emsland. Die Eurohafen Emsland GmbH ist für die Vermarktung der im Hafengebiet gelegenen Industrieflächen verantwortlich. Der Betrieb des Hafens sowie die Durchführung des Umschlags obliegt der Eurohafen Umschlaggesellschaft mbH, deren Anteilseigner die Logistikunternehmen Boll und Lanfer aus Meppen sowie die Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr (DUK) sind. Die Eurohafen Umschlaggesellschaft mbH führt für alle Nutzer des Eurohafens den Umschlag durch.

2.5.2 Erreichbarkeit

Der Eurohafen Emsland, der für das GMS ausgelegt ist, kann von Schiffen mit einer Länge von 95 m und einer Breite von 9,60 m bei einem Tiefgang von 2,70 m angelaufen werden.

Allerdings kann im Rahmen von Auflagen eine Einlauferlaubnis für Schiffe aus nördlicher Richtung mit 105 m Länge und 11,45 m Breite erteilt werden. Containertransporte sind in und aus Richtung Norden dreilagig möglich. Nach Fertigstellung der derzeit im Bau befindlichen fünf neuen Schleusen im südlichen Abschnitt der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals ist die Erreichbarkeit des Eurohafens für das GMS auch aus südlicher Richtung möglich.

Der Eurohafen Emsland verfügt über einen eingleisigen, nicht elektrifizierten Gleisanschluss, der im Bahnhof Haren (Ems) an die Bahnstrecke Rheine - Emden angebunden ist. Eigentümer der Gleisanlagen sind die Eurohafen Emsland GmbH sowie die Städte Haren (Ems) und Meppen. Bahndienstleistungen werden u. a. durch die Emsländische Eisenbahn angeboten.

Straßenseitig ist der Hafen gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die A 31 und die Bundesstraßen 70, 402 (mit direktem Anschluss an das niederländische Fernstraßennetz) sowie 408 sind in geringer Entfernung erreichbar. In naher Zukunft wird die straßenseitige Anbindung des Eurohafens Emsland mittels der neuen Ortsumgehung Emmeln, die mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurde, nochmals verbessert.

2.5.3 Umschlaganlagen

Der Eurohafen Emsland verfügt über vier Liegeplätze sowie über einen Liegeplatz zum Umschlag von Flüssiggütern für ein im Hafen ansässiges Tanklager.

Im Eurohafen sind folgende Umschlaganlagen vorhanden:

- ein Radlader,
- drei Hydraulikbagger,
- zwei Kompaktlader.

Der Umschlag von Schwergütern ist im Eurohafen möglich. Hierzu werden Mobilkräne verwendet.

2.5.4 Funktionen

Die Wirtschaft in der Region um den Eurohafen Emsland entwickelt sich mit ihren verschiedenen Branchen sehr dynamisch.

Im Eurohafen Emsland werden daher eine Vielzahl unterschiedlicher Güter, insbesondere Schüttgüter bzw. Massengüter, umgeschlagen. Der Hafen ist dabei überwiegend empfangsorientiert ausgerichtet.

Wichtige eingehende Güter sind Futtermittel, Getreide, Baustoffe, Düngemittel und flüssige Chemieprodukte für das im Hafen ansässige Tanklager. Ausgehende Güter sind insbesondere Schrotte. Auch Schwergüter werden regelmäßig über den Eurohafen Emsland, u. a. von einem im Hafengebiet ansässigen Unternehmen aus dem Anlagenbau, umgeschlagen.

Im Eurohafen haben sich Unternehmen der Futtermittelindustrie, der Baustoffbranche und des Anlagenbaus angesiedelt. Hafennahe Industrieflächen für weitere Ansiedlungen sind noch vorhanden.

Von der Eurohafen Umschlaggesellschaft werden Umschlagfunktionen zwischen allen drei Verkehrsträgern angeboten. Weitere Dienstleistungen werden durch die Betreibergesellschaft bedarfsgerecht erbracht.

Umschlag im Eurohafen Emsland

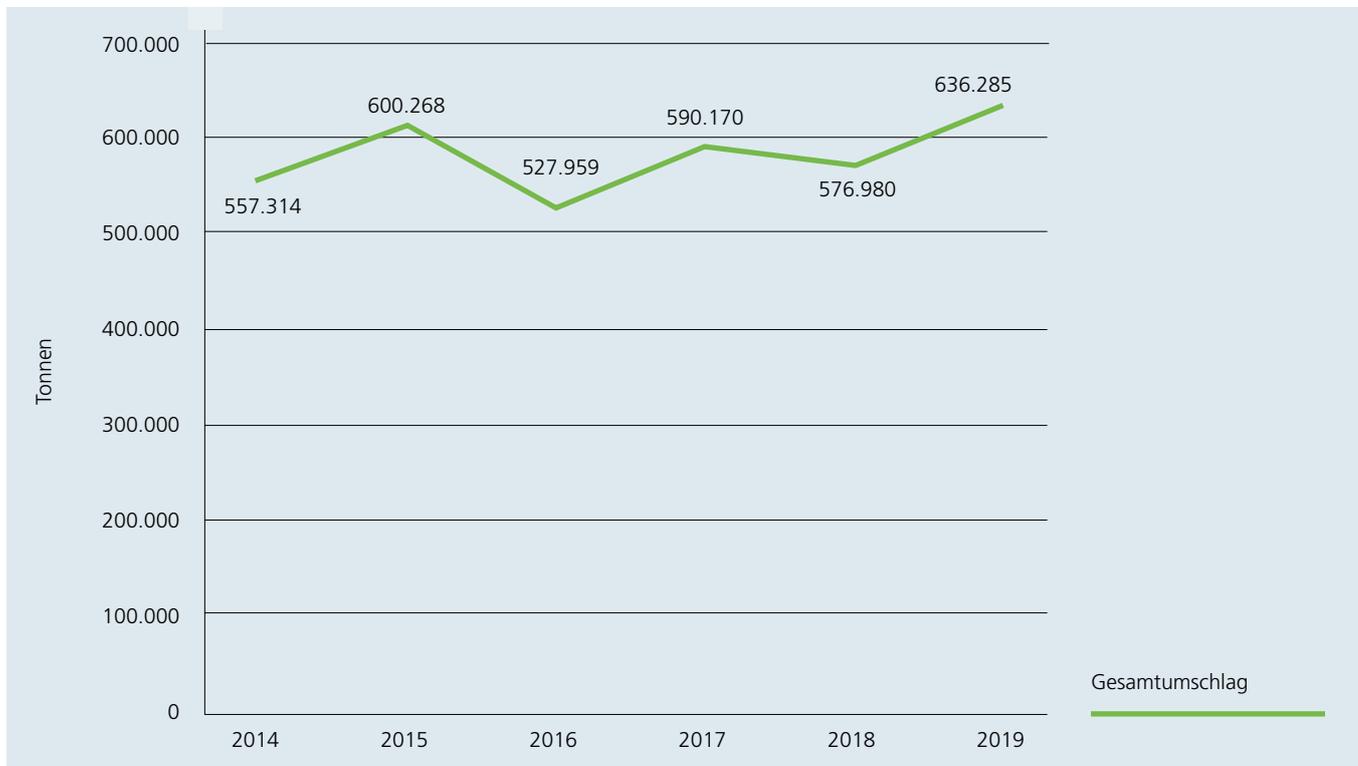


Diagramm 14: Gesamtumschlag des Eurohafens Emsland der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Eurohafen Emsland GmbH

2.5.5 Entwicklungspotenziale

Im Eurohafen selbst stehen noch Flächen von etwa zehn ha für Ansiedlungen zur Verfügung. Die verfügbaren Flächen sind planungsrechtlich abgesichert, so dass sie direkt genutzt werden können. Durch die Ausweisung als Industriegebiet bestehen kaum Nutzungseinschränkungen. Weitere an den Hafen angrenzende Entwicklungsflächen befinden sich bereits im Eigentum der Eurohafen Emsland GmbH. Darüber hinaus stehen Gewerbe- /Industrieflächen im angrenzenden interkommunalen Industriepark der Städte Haren (Ems) und Meppen zur Verfügung.

Die räumliche Nähe des Eurohafens zu den Niederlanden mit einer sehr guten verkehrlichen Anbindung bietet die Möglichkeit, Märkte in diesem Raum zu erschließen.

2.5.6 Umschlag

Seit Inbetriebnahme des Eurohafens Mitte 2008 hat sich das Umschlagaufkommen sehr positiv entwickelt. Bis zum Jahr 2011 ist eine sehr deutliche Entwicklung von 147.272 t Gesamtumschlag in 2008 (2. Halbjahr) auf 525.750 t in 2011 festzustellen. Die positive Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren, wenn auch mit einer geringeren Zuwachsrate, tendenziell fortgesetzt.

Besonders erfreulich ist, dass der Eurohafen Emsland bereits zehn Jahre nach Inbetriebnahme im August 2018 die Gesamttonnage von fünf Mio. t Umschlag überschritten hatte.

Im Eurohafen Emsland findet überwiegend wasserseitiger Umschlag statt. Bahnseitiger Umschlag erfolgt derzeit im Vergleich nur in geringem Maße.

Futtermittel und Getreide stellen die dominierende Gütergruppe im Eurohafen Emsland dar. Weiterhin haben die Baustoffe, insbesondere Kies und Sand, einen hohen Stellenwert.

Der Schwergutumschlag findet insbesondere für größere Anlagenbauteile statt.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baustoffe	23.846	67.467	56.423	72.561	103.230	76.859
Schwergut	3.130	1.570	5.926	7.659	4.362	6.405
Dünger	12.259	12.725	8.761	13.951	11.519	10.541
Futtermittel	518.079	518.506	456.849	495.999	457.869	544.480
Gesamt	557.314	600.268	527.959	590.170	576.980	638.285

Tabella 15: Gesamter Güterumschlag des Eurohafens Emsland 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Eurohafen Emsland GmbH



2.6 Hannover

2.6.1 Lage und Betreiber

In der Landeshauptstadt Hannover sind insgesamt vier Stadthäfen mit unterschiedlichen Leistungsprofilen für logistische und expeditionelle Konzeptionen nutzbar: Der Nordhafen und der Brinker Hafen, die sich beide im direkten Zugang zum Mittellandkanal (km 155 und 162) befinden, sowie der Lindener Hafen am Stichkanal Linden und der Misburger Hafen am Stichkanal Misburg.

Dieses über die Stadt verteilte Hafenkonstrukt ist unter der einheitlichen Corporate Identity „Unternehmensgruppe Hafen Hannover“ regional zu erkennen. Der Nordhafen und der Lindener Hafen sind dabei Bestandteil des Eigenbetriebs Städtische Häfen der Landeshauptstadt Hannover, der Brinker Hafen gehört der Hafen Hannover GmbH, die zu 100 % dem Eigenbetrieb zugeordnet ist, während die Misburger Hafengesellschaft als Betreiberin des Hafens Misburg zu 40 % dem Eigenbetrieb gehört.

Die Unternehmensgruppe vermarktet die Flächen in den vier Häfen, führt den Umschlag durch und bietet darüber hinaus logistische Dienstleistungen im kombinierten Verkehr an. Weiterhin werden die Hafengebäude der vier Hafenstandorte durch die Unternehmensgruppe betrieben.

2.6.2 Erreichbarkeit

Der Nordhafen befindet sich unmittelbar am Mittellandkanal und ist für GMS erreichbar. Der Brinker Hafen und der Misburger Hafen sind über kurze Stichkanäle (150 m bzw. 1,5 km) an den Mittellandkanal angeschlossen. Da diese Stichkanäle keinerlei Restriktionen für die Schiffsgröße aufweisen, sind die beiden Häfen ebenfalls für GMS erreichbar. Weiterhin können Verbände mit bis zu 185 m Länge diese Häfen anlaufen. Der Lindener Hafen ist über den Stichkanal Linden an den Mittellandkanal angebunden. Aufgrund der nicht ausgebauten Schleusen erlaubt dieser Stichkanal lediglich Europaschiffe (Länge 85 m, Breite 9,50 m, Abladetiefe 2,20 m). Weiterhin bestehen durch die Brückendurchfahrthöhen Restriktionen für die Höhe der Schiffe (max. 4 m).

Es besteht an allen vier Häfen ein Anschluss an das Schienennetz. Das Schienennetz in den Häfen umfasst insgesamt 104 km und wird von der Unternehmensgruppe Hafen Hannover betrieben. Die Hafengebäude der einzelnen Häfen sind dabei nicht verbunden und knüpfen an unterschiedlichen Punkten an das Netz der DB Netz AG an (Nordhafen 44 km Länge, Anbindung am Bahnhof Hannover Nordhafen; Lindener Hafen 27 km, Anbindung Hannover-Linden Hafen; Brinker Hafen 23 km, Anbindung

Hannover- Vinnhorst, Misburg zehn km, Anbindung Bahnhof Misburg). Über die Hafengebiete werden teilweise noch weitere Anschließter in den Gewerbegebieten bedient. Die Anbindungen der Häfen sind in gutem Zustand, eingleisig und nicht elektrifiziert.

Der Nordhafen befindet sich in unmittelbarer Nähe zur A 2, die Anbindung ist restriktionsfrei. Der Brinker Hafen liegt ebenfalls in geringer Entfernung zur A 2 (ca. zwei km). Vom Hafen Misburg kann über Stadtstraßen die schnellstraßenartig ausgebaute B 65 erreicht werden und über diese in kurzer Entfernung die A 7 (insgesamt ca. 3,5 km). Der Lindener Hafen ist an eine innerstädtische Schnellstraße (West Schnellweg, B 6) angebunden. Über diesen kann die A 2 erreicht werden. Insgesamt besteht ein guter Anschluss der Hannoverschen Häfen an das Schnellstraßennetz.

2.6.3 Umschlageinrichtungen

In den einzelnen Häfen bestehen die folgenden Umschlageinrichtungen:

Nordhafen:

- eine Kranbrücke, die zwei Schiffe überbrückt, sowie
- ein Kran; beide sind für den Umschlag von Containern und Schüttgütern geeignet,
- Reachstacker für den Containerumschlag.

Lindener Hafen:

- ein Kran für Container und Massengut,
- eine Pumpsanlage für Mineralöl.

Brinker Hafen:

- zwei Mobilbagger.

Misburger Hafen:

- Mobilbagger.

In den Häfen bestehen zwei Umschlagterminals des kombinierten Verkehrs, zum einen der Container Terminal Hannover (CTH) im Nordhafen für den Umschlag Wasserstraße-Straße-Bahn als trimodaler Standort sowie der Rail Terminal Hannover (RTH) im Lindener Hafen für den Umschlag Schiene-Straße. Im Nordhafen sowie im Lindener Hafen und dem Brinker Hafen ist der Umschlag von Schwergut mit Mobilkränen möglich. Schwergutumschlag wird sowohl im Wareneingang (beispielsweise Bauteile für Produktionsunternehmen vor Ort) als auch im Warenausgang (beispielsweise Stahlkonstruktionen einer Stahlbaufirma in Hafennähe) betrieben.

2.6.4 Funktionen

Die Häfen in Hannover bedienen unterschiedliche Branchen. Dabei ist der Hafen eher empfangsorientiert. Im Empfang werden beispielsweise Kohle für ein Kraftwerk sowie Mineralölzeugnisse für ein Tanklager umgeschlagen. Im Warenausgang sind Schrott ansässiger Schrotthändler sowie Getreide und Futtermittel für den Landhandel wichtige Umschlagsgüter. Diese Gütergruppen stellen auch den Großteil des Bahnumschlags dar. Die einzelnen Häfen haben dabei unterschiedliche Schwerpunkte. Im Nordhafen ist neben der Energieversorgung (Kraftwerk) vor allem die Automobilindustrie stark vertreten, während im Lindener Hafen das Speditions- und Lagereigewerbe sowie der Mineralölhandel dominieren. Der Brinker Hafen ist vor allem auf Stahlbau und Stahlhandel sowie die Recyclingbranche fokussiert. Im Hafen Misburg herrschen die Bauindustrie sowie die Recyclingbranche vor.

Neben diesen klassischen Massengütern ist auch das Geschäft mit Containern und der Transport von Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs mit Bahn und Schiff ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit der Unternehmensgruppe Hafen Hannover. Im kombinierten Verkehr werden unterschiedlichste Branchen bedient, ein klarer Schwerpunkt besteht nicht. Im Containerbereich werden auch expeditionelle und logistische Dienstleistungen angeboten. Neben der Organisation von Haus-zu-Haus-Transporten werden Nachlauf, Zollabwicklung, Lagerung sowie, in geringem Umfang, Packen und Entpacken von Containern angeboten. Weiterhin werden auch Depotleistungen sowie Containerreparatur offeriert. Der überwiegende Anteil des Umschlags findet für im Hafen oder in seiner unmittelbaren Umgebung ansässige Unternehmen sowie Unternehmen innerhalb der Stadt Hannover statt. Im Containerverkehr besteht allerdings ein größeres Einzugsgebiet.

2.6.5 Entwicklungspotenziale

In den Hafenstandorten selbst sind derzeit keine Erweiterungsflächen mehr vorhanden. Die bestehenden Flächen sind mit lang laufenden Erbpachtverträgen an die Unternehmen vergeben, Möglichkeiten für eine Umnutzung von Flächen gibt es nur beim Auslaufen eines Vertrags. Mittelfristig ist so die Erweiterung des Container-Terminals CTH im Nordhafen um 10.000 m² vorgesehen. Das RTH im Lindener Hafen verfügt über großflächige Abstell- und Umschlagsflächen.

Der Fokus der weiteren Entwicklung der Häfen in Hannover liegt auf den beiden größten und bedeutendsten Standorten Nordhafen und Lindener Hafen. Hier soll vor allem der Contai-

nerverkehr mit den beiden Terminals CTH für Schiffumschlag im Nordhafen und RTH für Bahnumschlag im Lindener Hafen sowie den nachgelagerten Dienstleistungen stabilisiert und auf hohem Niveau weiterentwickelt werden.

Aufgrund der fehlenden Erweiterungsflächen liegt der Fokus in den anderen Umschlagbereichen (Kohle, Schrott) vor allem weiterhin auf der Bestanderhaltung. In den Häfen Brink und Misburg ist eine Weiterentwicklung aufgrund fehlender Flächen und der infrastrukturellen Gegebenheiten nicht möglich. Neue Entwicklungsperspektiven in der Region Hannover werden mittel- und langfristig angestrebt.

2.6.6 Umschlag

Die Entwicklung des Umschlagaufkommens der Häfen in Hannover seit 2014 wird anhand der Statistiken nachgezeichnet.

Die Unternehmensgruppe Hafen Hannover befindet sich seitdem tendenziell in einem Aufwärtstrend was die Umschlagszahlen im Bereich Container Binnenschiff sowie kombinierte nationale und internationale Eisenbahnverkehre angeht.

Die außerordentlich gute Infrastruktur sowie die geografische Lage zur Annahme und Verteilung von Waren aus der ganzen Welt ist obgleich der räumlichen Nähe zu den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven nicht zuletzt durch angepasste und optimierte Logistikprozesse von den Kunden positiv angenommen worden.

	2015	2016	2017	2018	2019
Schiff	44.139	62.314	61.772	56.602	43.348
Bahn	19.572	20.982	19.100	19.936	21.797
Gesamtumschlag	63.711	83.296	80.872	76.538	65.145

Table 16: Containerumschlag CTH und RTH der Jahre 2015–2019 in TEU
Quelle: Städtische Häfen Hannover

Umschlag in den Häfen Hannover

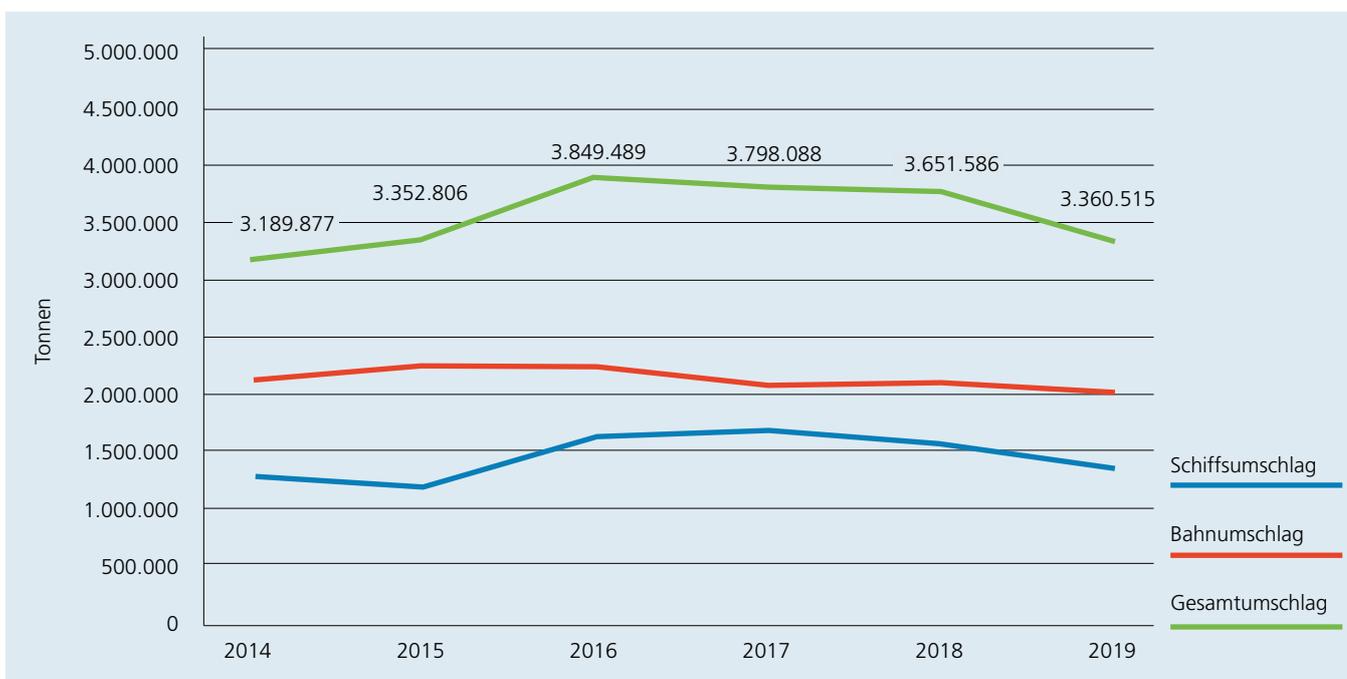


Diagramm 15: Gesamtumschlag der Häfen in Hannover der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Städtische Häfen Hannover



2.7 Hildesheim

2.7.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Hildesheim liegt am Ende des Stichkanals Hildesheim zum Mittellandkanal. Betreiberin des Hafens ist die Hafenbetriebsgesellschaft Hildesheim, eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Stadt Hildesheim und des Logistikunternehmens Rheanus. Der Umschlag wird durch die verschiedenen Anlieger im Hafen selbst durchgeführt, die Hafenbetriebsgesellschaft stellt hierfür das Equipment und Personal. Eigentümerin der Flächen im Hafen ist die Stadt Hildesheim, die diese auch vermarktet. In der Regel werden die Flächen langfristig in Erbpacht an Unternehmen vergeben, die Umschlag im Hafen beabsichtigen. Der Hafen Hildesheim befindet sich außerhalb der Stadt und unterliegt aus diesem Grund keinen städtebaulichen Konflikten und Nutzungseinschränkungen.

2.7.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der Hafen Hildesheim auch nach dem erfolgten Ausbau der Schleuse Bolzum für Schiffe/Verbände mit einer Länge von maximal 110 m, einer Breite von 9 m sowie einer Abladetiefe von 2,30 m erreichbar. Einschränkend wirkt der noch fehlende Ausbau des Stichkanals, der die Abladetiefe begrenzt.

Die schienenseitige Anbindung des Hafens erfolgt über ein von der Hafenbetriebsgesellschaft betriebenes Anschlussgleis an den Güterbahnhof Hildesheim. Der Anschluss ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die gesamte Gleislänge der Hafenbahn beträgt elf km. Die Hafenbetriebsgesellschaft verfügt über zwei Diesellokomotiven, mit denen Traktion auf der letzten Meile in den Hafen hinein angeboten wird. Da die Gleisanlagen Züge von maximal 340 m Länge erlauben, werden Ganzzüge im Güterbahnhof Hildesheim geteilt bzw. zusammengestellt.

Straßenseitig ist der Hafen Hildesheim an die Bundesstraße B 6 angebunden. Die A 7 befindet sich in etwa vier km Entfernung. Die Zufahrt verläuft nicht durch Wohngebiete. Im Zuge des geplanten Hafenausbaus ist der Neubau einer Anschlussstelle an die A 7 in unmittelbarer Nähe des Hafens geplant. Dies würde die gute straßenseitige Anbindung nochmals deutlich verbessern.

2.7.3 Umschlaginrichtungen

Der Hafen Hildesheim verfügt über zwölf Liegeplätze und 1.400 m Kailänge. Die folgenden Umschlaganlagen sind vorhanden:

- zwei Löschköpfe für den Umschlag von Flüssiggütern,
- sieben Krananlagen mit jeweils 12,5 t Traglast.

Für den Umschlag von Schwergut werden Mobilkräne verwendet.

2.7.4 Funktionen

Der Hafen Hildesheim dient den verschiedenen Branchen der regionalen Wirtschaft. Es werden eine Vielzahl unterschiedlicher Güter verladen, in der Regel Massengüter. Der Bau eines Terminals für den Umschlag von Containern ist geplant. Ein Großteil des Umschlags findet für die im Hafengebiet ansässigen Unternehmen statt. Diese haben teilweise eine Konsolidierungs- bzw. Verteilfunktion für die regionale Wirtschaft.

Für die regionale Landwirtschaft werden Getreide und andere Erzeugnisse im Warenausgang verladen. Weiterhin werden Düngemittel empfangen. Dies erfolgt durch einen im Hafen ansässigen Landhandel sowie ein Logistikunternehmen.

Das Logistikunternehmen übernimmt auch den Versand von Anhydrit und Baustoffen sowie den Empfang von festen Brennstoffen, Magnesit sowie Weiß- und Schwespat für die örtliche Wirtschaft. Weiterhin wird Roheisen verladen. Im Hafen befindet sich zudem ein Unternehmen aus dem Bereich Metallrecycling, das Schrott mit Binnenschiff und Bahn versendet, sowie ein Tanklager, welches Mineralölprodukte erhält und umschlägt.

Neben den angeführten Umschlaggütern werden weitere Güter verladen, unter anderem Maschinen bzw. Maschinenteile als Projektgeschäft. So werden beispielsweise regelmäßig Kessel eines Kesselbauunternehmens aus der Region auf das Binnenschiff verladen. Hierbei handelt es sich um Kessel, die aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nicht auf der Straße befördert werden können.

Neben Umschlag und Lagerung werden eine Reihe logistischer und expeditioneller Dienstleistungen erbracht. Die Hafengesellschaft offeriert die Organisation von Bahntransporten sowie Gesamttransportkonzepte unter Einbezug von Bahn und Binnenschiff. Als Besonderheit wird in Hildesheim das Eichen von Schiffen angeboten.

2.7.5 Entwicklungspotenziale

Weiterhin stehen etwa 18.000 m² für die Erstellung eines Containerterminals mit angrenzendem GVZ in der Verlängerung des bestehenden Hafens zur Verfügung. Voraussetzung hierfür ist die Verlegung der Bundesstraße B 6. Diese Verlegung ist im Zuge der Höherlegung der Brücke der B 6 über den Stichkanal im Rahmen des geplanten Ausbaus des Stichkanals ohnehin vorgesehen und bereits zwischen den beteiligten Partnern, der WSV, dem Planungsverband des Gewerbeparks Nord und der NLStBV, vertraglich vereinbart. Der KV-Terminal kann modular und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Unmittelbar an den geplanten Terminal grenzt der Gewerbepark Nord mit etwa 220 ha Fläche im Endausbauzustand an. Die Nähe zum geplanten Terminal sowie zur Autobahn führt zu einer optimalen Eignung der Flächen für eine logistische Nutzung. Der Gewerbepark ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Hildesheim und der Gemeinde Giesen und überregional bedeutsam. Er ist einer der wenigen Standorte im norddeutschen Raum, der geeignete Flächen für logistische Ansiedlungen in dieser Größe und Qualität mit trimodalen Transportoptionen bietet. Der Gewerbepark Nord ist im Landesraumordnungsprogramm als „Vorranggebiet für die Entwicklung eines GVZ“ ausgewiesen und Bestandteil der Logistikregion Hannover-Hildesheim. Eine im Jahr 2010 erstellte Machbarkeitsstudie prognostiziert für den Gewerbepark im Endausbau etwa 5.000 bis 7.000 neue Arbeitsplätze.

Die Flächen werden bereits vermarktet, und es konnten schon für etwa 40 ha Nutzer gefunden werden, so dass noch etwa 180 ha für Ansiedlungen verfügbar sind. Diese Flächen sollen im Zusammenhang mit dem geplanten KV-Terminal vorrangig für die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Logistikkbereich genutzt werden. Der Standort soll so zu einem GVZ weiter entwickelt werden.

Die größten Entwicklungspotenziale für den Hafen Hildesheim liegen im Containerverkehr. Die Ergebnisse einer detaillierten Potenzialanalyse für den geplanten Containerterminal haben gezeigt, dass kurzfristig mit einem von der Straße auf die Wasserstraße verlagerbaren Aufkommen von ca. 20.000 TEU pro Jahr zu rechnen ist. Das an den Hafen angrenzende Gewerbegebiet mit 180 ha freier Fläche soll gezielt für die Ansiedlung logistischer Unternehmen genutzt werden. Hierfür besteht auch großes Interesse bei der Wirtschaft. Die durch diese Ansiedlungen entstehende zusätzliche Nachfrage im KV kommt zu den in der Potenzialanalyse ermittelten Werten hinzu. Die Errichtung einer KV-Anlage ist jedoch eng mit dem Ausbau des Stichkanals

verbunden, da der Containertransport mit dem Binnenschiff den Einsatz größerer Schiffe bedingt.

Auch im Bereich des Massenguts können sich durch die Wiederinbetriebnahme des Kalischachtes im benachbarten Giesen weitere Entwicklungspotenziale für den Hafen Hildesheim ergeben.

den ist. Im Jahr 2013 betrug der Gesamtumschlag 615.500 t. Bis zum Jahr 2016 steigerte sich dieser Wert auf 662.600 t. 2017 sank der Umschlag deutlich auf 566.200 t. In den letzten beiden Jahren hat sich die Umschlagmenge wieder auf 616.500 t (2019) erhöht.

2.7.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2014 nachgezeichnet. Im Verlauf der Jahre zeigt sich im Hafen Hildesheim eine stagnierende Tendenz. Dabei ist beim Schiffsumschlag eher ein Absinken zu verzeichnen, während der Bahnsumschlag tendenziell zunimmt. Dies zeigt, dass trotz der wasserseitigen Erreichbarkeitsdefizite des Hafens Hildesheim ein stabiles Umschlagpotenzial vorhan-

Umschlag im Hafen Hildesheim

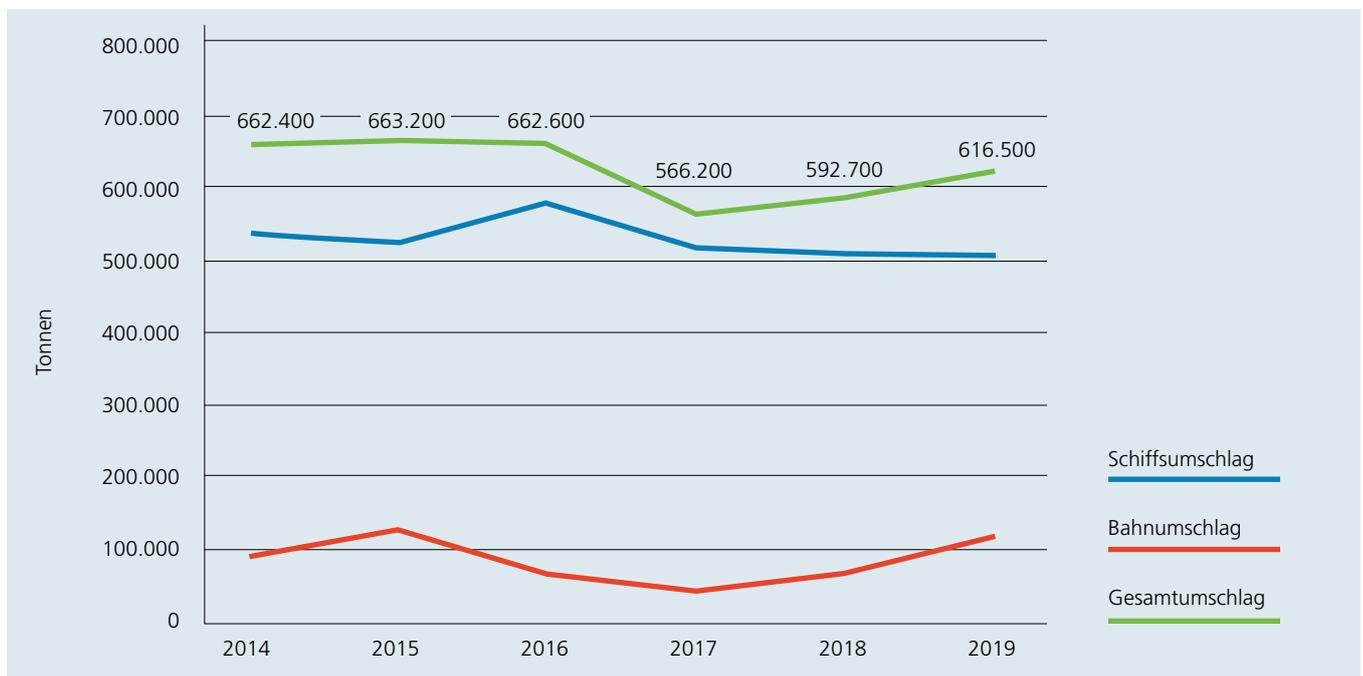


Diagramm 16: Gesamtumschlag des Hafens Hildesheim 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafenbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim

Bei den Gütergruppen, die im Hafen umgeschlagen werden, zeigt sich keine eindeutig dominierende Gütergruppe. Die Gütergruppe Mineralölprodukte weist zwar durchgängig das höchste Umschlagaufkommen auf, die Gütergruppen Steine und Erden, landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Erze und Abfallprodukte haben jedoch ebenfalls hohe Bedeutung für

den Hafen Hildesheim. Weiterhin findet auch ein Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln, festen Brennstoffen, Eisen und Stahl sowie Düngemitteln in nennenswertem Umfang statt. Der Umschlag weiterer Produkte findet vor allem im Projektgeschäft statt und ist dementsprechend schwankend über die Jahre.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	160.500	144.400	136.400	125.400	105.900	115.200
Nahrungs- und Futtermittel	1.900	10.300	18.500	7.600	21.200	18.500
Feste Brennstoffe	29.300	18.400	28.800	47.200	84.200	83.200
Mineralölprodukte	198.000	208.800	175.700	186.500	165.700	129.200
Eisen und Stahl	3.000	4.800	12.400	13.200	12.700	8.500
Steine und Erden	168.800	178.000	221.400	136.700	160.700	214.200
Düngemittel	14.000	16.100	14.400	9.200	7.800	16.500
Erze und Abfallprodukte	86.900	82.400	55.000	40.400	34.500	31.200
Gesamtumschlag	662.400	663.200	662.600	566.200	592.700	616.500

Table 17: Gesamter Güterumschlag des Hafens Hildesheim 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Hafенbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim



2.8 Lüneburg

2.8.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Lüneburg liegt bei km 100,23 des Elbe-Seiten-Kanals (ESK) und befindet sich mit rund 50 km Entfernung bereits im unmittelbaren Einzugsgebiet Hamburgs. Betreiber des Hafens ist die Hafen Lüneburg GmbH. Das Unternehmen bewirtschaftet die Hafeninfrastuktur und betreibt das operative Umschlags-geschäft. Die Hafen Lüneburg GmbH vermittelt auf Anfrage und im Zusammenhang mit den Umschlagsaktivitäten benötigte Lagerflächen und weitere Logistikdienstleistungen. Die Gesellschaft bietet als öffentlicher Hafen einen diskriminierungsfreien Zugang für den Umschlag über ihre Anlagen. Die vorhandene Hafeninfrastuktur, in direkter Nachbarschaft zu den Industrie- und Gewerbegebieten am Bilmer Berg, bietet weitere Chancen auch zur Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen.

2.8.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Lüneburg ist wasserseitig mit Europaschiffen erreichbar. Weiterhin können Schubverbände mit maximal 180 m Länge den Hafen anlaufen. Es besteht eine Gleisanbindung an die Bahnstrecken Hamburg-Hannover und Lübeck-Lüneburg. Die Bedienung erfolgt durch die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE).

Straßenseitig bestehen direkte und leistungsfähige Anbindungen an die A 39, B 4, B 209 und B 216. Hierüber kann auch die A 7 schnell erreicht werden. Damit ist der Hafen Lüneburg trimodal hervorragend in die Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion Hamburg eingebunden.

2.8.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen existieren die folgenden Umschlaganlagen:

- ein Portal-Dreh-Wippkran mit auswechselbaren Greifern und maximaler Hubkraft von zehn t (Leistung bis zu 200 t/h),
- zwei Telekrane mit je maximaler Hublast von 250 t und Hakenlast von 100 t,
- ein Telekran mit maximaler Hublast von 400 t,
- Mobiler Hafenbagger mit auswechselbaren Greifern und Leistung bis zu 300 t/h,
- Förderbänder, Radlader, Bandwagen, mobiler Bagger, Gabelstapler.

Es ist der Umschlag von Massengütern, allen Stückgütern und Fertigprodukten sowie Containern möglich. Ein Umschlag von Gefahrgut ist nicht darstellbar.

2.8.4 Funktionen

Der Umschlag von Waren und Gütern über die Hafen Lüneburg GmbH hat sich im Laufe der letzten zehn Jahre verdoppelt. Der Hafen ist spezialisiert auf den Massengutumschlag von festen Stoffen (Getreide, Futter, Düngemittel, Baustoffe, Kohle, Altmetail). Jedoch ist auch der Umschlag von Stückgut und Containern möglich. Damit nimmt der Standort Lüneburg vor allem in Bezug auf Massengüter, aber auch auf Fertigprodukte, für die südliche Metropolregion Hamburg eine wichtige Funktion in der Transportlogistik ein.

Der Hafen ist vor unbefugten Zutritt abgesichert und wird überwacht.

Rund 4.600 Arbeitsplätze in unterschiedlichsten Branchen sind in der Region Nord-Ost-Niedersachsen direkt oder indirekt mit dem Umschlag in Lüneburg verbunden.

2.8.5 Entwicklungspotenziale

Mit einer Liegeplatzlänge von rund 990 m und der ganzzugsfähigen Hafenbahn ist der Hafen Lüneburg baulich der größte Binnenhafen am Elbeseitenkanal und in der südlichen Metropolregion Hamburg bzw. in Nord-Ost-Niedersachsen.

Die bereits vorhandene Infrastruktur des Hafens, im Industriegebiet „Hafen Lüneburg“, ist für eine Jahresumschlagstonnage von 1,2 Mio. t an Waren und Gütern ausgelegt und genehmigt. Damit bietet der Standort Lüneburg schon heute das notwendige Wachstumspotenzial zur Verlagerung von Straßenverkehrstransporten auf das Binnenschiff und die Bahn. Der trimodal erschlossene Binnenhafen Lüneburg liegt bezüglich aller Verkehrsträger direkt am transeuropäischen Kernverkehrsnetz.

In Zusammenhang mit der Neubauplanung der A 39 plant die Hansestadt Lüneburg die Ausweisung von neuen Gewerbegebieten in unmittelbarer Nähe zur A 39 und dem Hafenbereich in Lüneburg. Insgesamt steht hier zukünftig eine Nettofläche von rund 18 ha ohne besondere Nutzungseinschränkungen der Planung für die Ausweisung von Gewerbegebieten zur Verfügung.

Die Hafen Lüneburg GmbH befindet sich zudem bereits in der Realisierung von modernen Ladeinfrastrukturen für emissionsfrei betriebene Schiffseinheiten und Schwerlastfahrzeuge (LKW), d. h. die E-Ladung von Batterien und die Schaffung der Möglichkeiten zur Betankung mit Wasserstoff. In Zusammenarbeit mit der Berliner Hafen- und Lagerhaus AG (BEHALA) sowie der Hamburger Hafenwirtschaft soll langfristig eine emissionsfreie Schifffahrtslinie Hamburg-Berlin mit Zwischenstopp in Lüneburg etabliert werden.

2.8.6 Umschlag

Der Umschlag des Hafens schwankt im Betrachtungszeitraum zwischen etwa 220.000 und gut 360.000 t im Jahr. Dabei wurde im Jahr 2017 mit 363.808 t das höchste Umschlagaufkommen erzielt. Mit Umschlagzahlen von 329.023 t im Jahr 2018 und 298.649 t im Jahr 2019 war in den beiden letzten Jahren eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen.

Während in früheren Jahren das Binnenschiff der eindeutig dominierende Verkehrsträger in Lüneburg war, hat sich seit 2014 der Anteil der Bahn verdreifacht, über die mittlerweile ein gutes Drittel des Aufkommens abgewickelt wird. Der Anteil des Binnenschiffs hat sich im gleichen Zeitraum auf knapp zwei Drittel des Aufkommens verringert.

Umschlag im Hafen Lüneburg

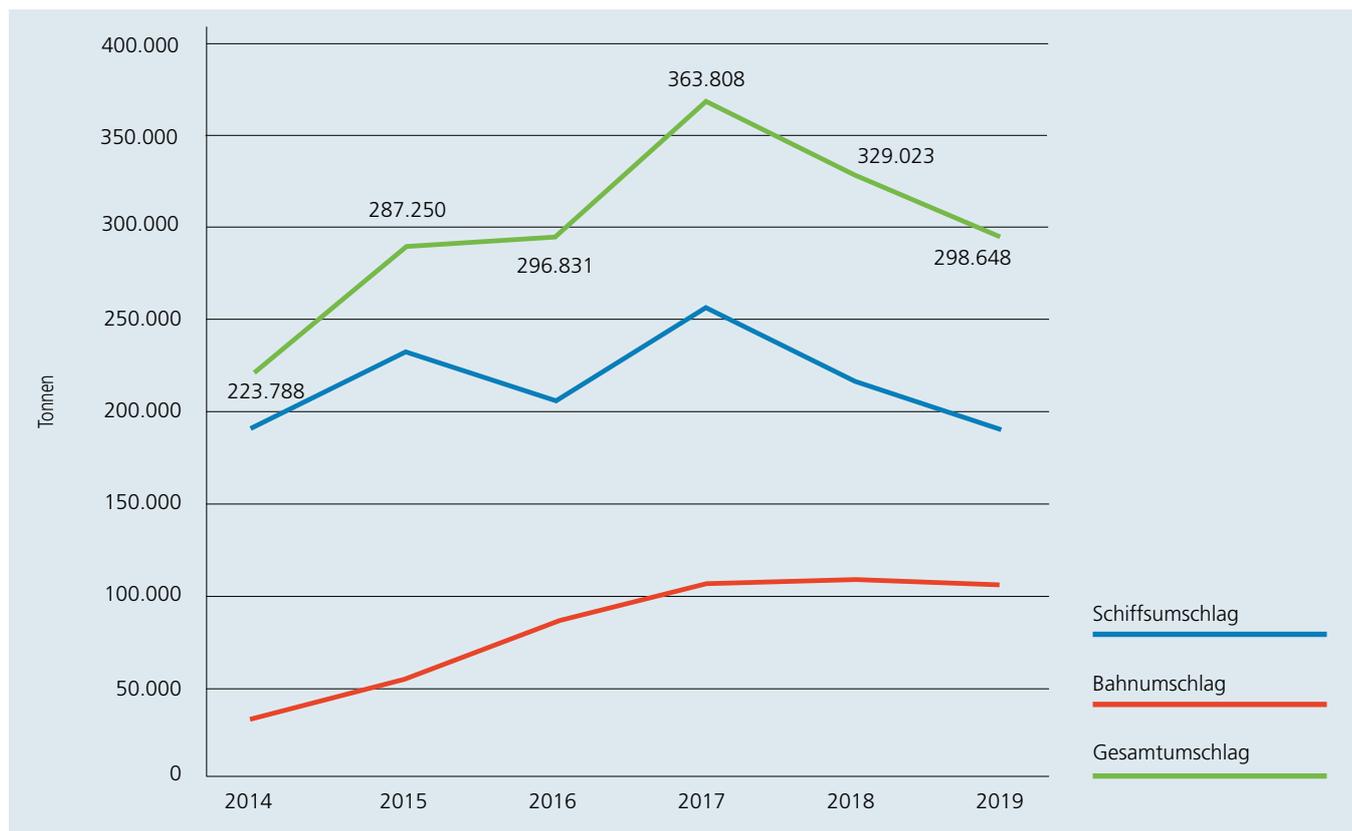


Diagramm 17: Gesamtumschlag des Hafens Lüneburg 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafen Lüneburg GmbH

TEU	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schiff	188.483	233.795	207.976	257.528	219.753	185.238
Bahn	35.305	53.455	88.855	106.280	109.270	105.777
Gesamtumschlag	223.788	287.250	296.831	363.808	329.023	298.649

Tabelle 18: Aufteilung des Güterumschlags des Hafens Lüneburg nach Verkehrsträgern 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafen Lüneburg GmbH



2.9 Osnabrück

2.9.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Osnabrück liegt am Stichkanal Osnabrück (SKO), der bei der Kilometrierung 30 vom Mittellandkanal abzweigt und eine Länge von 13,5 km aufweist. Der Hafen wird von der Stadtwerke Osnabrück AG betrieben, die sich vornehmlich als Infrastrukturdienstleisterin versteht und die Flächen langfristig an zum großen Teil mittelständig geprägte Unternehmen vermietet hat. Der Güterumschlag wird fast ausschließlich von den dort angesiedelten Unternehmen durchgeführt. Insgesamt befinden sich im Hafen ca. 60 Betriebe, die die vorhandene Infrastruktur aktiv nutzen. Davon setzen ca. 10–12 Unternehmen regelmäßig den Verkehrsträger Schiene, acht Unternehmen den Verkehrsträger Wasserstraße ein.

2.9.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Osnabrück ist über zwei Schleusen von Schiffen mit einer Länge von 85 m und einer Breite von 9,50 m erreichbar. Die maximale Abladetiefe beträgt 2,30 m. Auf Grund der Brückendurchfahrthöhen wären wasserseitige Containerverkehre nur einlagig möglich. Der Ausbau des SKO mit einer Abladetiefe von 2,80 m bei Brückendurchfahrthöhen von 5,25 m ist nach wie vor Diskussionspunkt in Osnabrück.

Der Hafen Osnabrück verfügt über ein Gleisnetz von rund 24 km Länge. Die Stadtwerke Osnabrück AG sind das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft mbH (EHB) ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und erbringt mit vier Lokomotiven Güterverkehrsleistungen im regionalen Schienengüterverkehr. Die Übergabe im Wechselverkehr mit der Deutschen Bahn ist rund 2,5 km entfernt, wird aber auch im Übergabebereich im Hafen wahrgenommen.

Eine alternative Anbindung an das DB-Netz ist über den Bahnhof Osnabrück-Eversburg möglich. Hier beginnt die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke nach Oldenburg sowie die ebenfalls eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke nach Rheine-Alteneine.

Nächstgelegene Bundesautobahn ist die A 1 mit der Anschlussstelle Osnabrück-Nord in ca. fünf km Entfernung. Durch den Autobahnzubringer bzw. die B 68 werden keine Wohngebiete durchquert. Von der A 1 besteht Anschluss zur A 30 und A 33. Der Hafen Osnabrück ist als Industriegebiet ausgewiesen. Trotz seiner günstigen Lage im Stadtgebiet wird er nicht durch angrenzende Wohnbebauung in seiner Hafennutzung eingeschränkt.

2.9.3 Umschlaganlagen

Im Hafen Osnabrück sind die folgenden Umschlaganlagen vorhanden:

- Verladebrücken,
- Verladekrane,
- Mobilgeräte.

Für den Umschlag von Schwergut wird ein Autokran eingesetzt.

2.9.4 Funktionen

Die angesiedelten Unternehmen im Hafen Osnabrück bieten neben dem Umschlag sämtliche Dienstleistungen – von der Verzollung bis zu integrierten Transportketten – an. Der Hafen erfüllt dabei nicht nur Drehscheiben-, sondern auch Konsolidierungsfunktionen. Schwergutumschlag ist ebenfalls im Hafen möglich. Der Modal Split der Verkehrsträger in Bezug auf die Bahn- und Schiffsaktivitäten liegt bei 2:1.

2.9.5 Entwicklungspotenziale

Derzeit sind im Hafen Osnabrück wenige Flächenreserven mit Uferanschluss verfügbar. Die Flächen auf dem Gelände der ehemaligen britischen Winkelhausenkaserne werden für den (Aus-) Bau eines KV-Terminals Osnabrück genutzt. Die Inbetriebnahme dieser neuen Umschlaganlage Schiene/Straße für den kombinierten Verkehr wird Mitte 2021 erfolgen.

2.9.6 Umschlag

Die dominierenden Gütergruppen des Schiffschlages im Hafen Osnabrück stellen Eisenschrotte, Mineralölprodukte sowie Steine und Erden dar. Des Weiteren werden Zellstoff und Schwergut umgeschlagen.

Bahnseitig werden die Güterklassen Eisenschrotte, Steine und Erden, Eisen- und Stahlprodukte, Zellstoff und Holz sowie Container umgeschlagen. Mit dem Bau/der Inbetriebnahme der neuen Umschlaganlage Schiene/Straße wird der Umschlag von Containern eine besondere Bedeutung bekommen.

Umschlag im Hafen Osnabrück



Diagramm 18: Gesamtumschlag des Hafens Osnabrück 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Stadtwerke Osnabrück AG

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mineralölprodukte	105.040	168.771	169.285	168.812	124.748	115.200
Eisen-/Stahlabfälle, NE-Erze, -schrott	147.763	188.817	202.472	125.336	120.147	187.433
Steine und Erden	187.781	169.121	185.762	140.288	172.199	187.433
Verbrauchsgüter	71.097	70.596	65.777	66.077	61.389	59.556

Gesamtumschlag (Schiff)	511.681	597.305	623.296	500.513	478.483	447.597
Bahnumschlag	1.029.604	1.167.750	1.194.456	814.147	832.767	778.774
Gesamtumschlag (Schiff und Bahn)	1.541.285	1.765.055	1.817.752	1.314.660	1.311.250	1.226.371

Tabelle 19: Gesamter Güterumschlag des Hafens Osnabrück 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Stadtwerke Osnabrück AG



2.10 Peine

2.10.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Peine befindet sich bei km 202 des Mittellandkanals. Betreiberin des Hafens ist die Deutsche Erz- und Metallunion (DEUMU), eine Tochtergesellschaft der Salzgitter AG. Diese führt auch den Umschlag für ein örtliches Stahlwerk durch. Weiterhin befindet sich im Peiner Hafen ein Standort der Raiffeisen-Warengenossenschaft (RWG) Osthannover. Diese betreibt den Umschlag landwirtschaftlicher Produkte in Eigenregie.

Der landwirtschaftliche Umschlag wurde früher von einem privaten Landhandelsbetrieb durchgeführt. Im Jahr 2011 hat die RWG Osthannover diesen Bereich des Hafens übernommen.

2.10.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der Hafen Peine mit GMS erreichbar. Koppel- und Schubverbände können den Hafen mit einer Länge von bis zu 185 m erreichen.

Schienenseitig ist der Hafen an das Netz des Schwesterunternehmens VPS angeschlossen, wodurch eine Verbindung an das Netz der DB sowie an das örtliche Stahlwerk erfolgt.

Straßenseitig ist der Hafen an die Bundesstraße B 444 angebunden. Über diese kann in etwa acht km Entfernung die A 2 erreicht werden.

2.10.3 Umschlageinrichtungen

Neben den Anlagen für den Umschlag von Schrott und Stahlträgern gibt es im Hafen Peine eine Anlage für Getreideumschlag. Da die Anlagen des Hafens gemeinschaftlich durch beide Unternehmen genutzt werden, sind Absprachen erforderlich. Der Umschlag für das Stahlwerk hat hierbei Vorrang vor dem landwirtschaftlichen Umschlag.

2.10.4 Funktionen

Der Hafen dient vor allem dem Umschlag von Schrott für das Elektrostahlwerk in Peine. Im Werk produzierte Stahlträger werden hier auf Schiffe verladen. Ein Umschlag für Dritte wird gegenwärtig nicht angeboten, weil die bestehenden Umschlagkapazitäten für den eigenen Umschlag benötigt bzw. freigehalten werden sollen, um die erforderliche Zuverlässigkeit zu

gewährleisten. Anfragen von Dritten werden daher grundsätzlich negativ beschieden.

Im landwirtschaftlichen Bereich wird neben Getreide aus der Region teilweise auch Getreide aus überregionalen Einzugsgebieten verladen. Diese reichen bis Thüringen. Das Getreide aus dem überregionalen Bereich wird dabei z. T. per Bahn in den Hafen gebracht und dort auf Binnenschiffe verladen. Für Zwischenlagerungen steht ein Lagerhaus zur Verfügung.

2.10.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst stehen keine nutzbaren Flächenreserven zur Verfügung. Neue Ansiedlungen sind nicht vorgesehen.

Die Entscheidung, den Hafen vorrangig als Werkschiffen des ansässigen Stahlwerks zu betreiben, führt dazu, dass die weitere Entwicklung des Hafens nahezu ausschließlich von der Entwicklung des ansässigen Stahlwerks abhängig ist. Im Bereich des landwirtschaftlichen Umschlags gab es seit der Übernahme durch die RWG Ostthannover eine deutliche Erhöhung des Umschlagsaufkommens. In diesem Bereich werden ggf. noch Möglichkeiten für weiteres Wachstum gesehen.

2.10.6 Umschlag

Nachfolgend wird die Entwicklung der Umschlagzahlen im Hafen Peine nachgezeichnet:

Umschlag im Hafen Peine

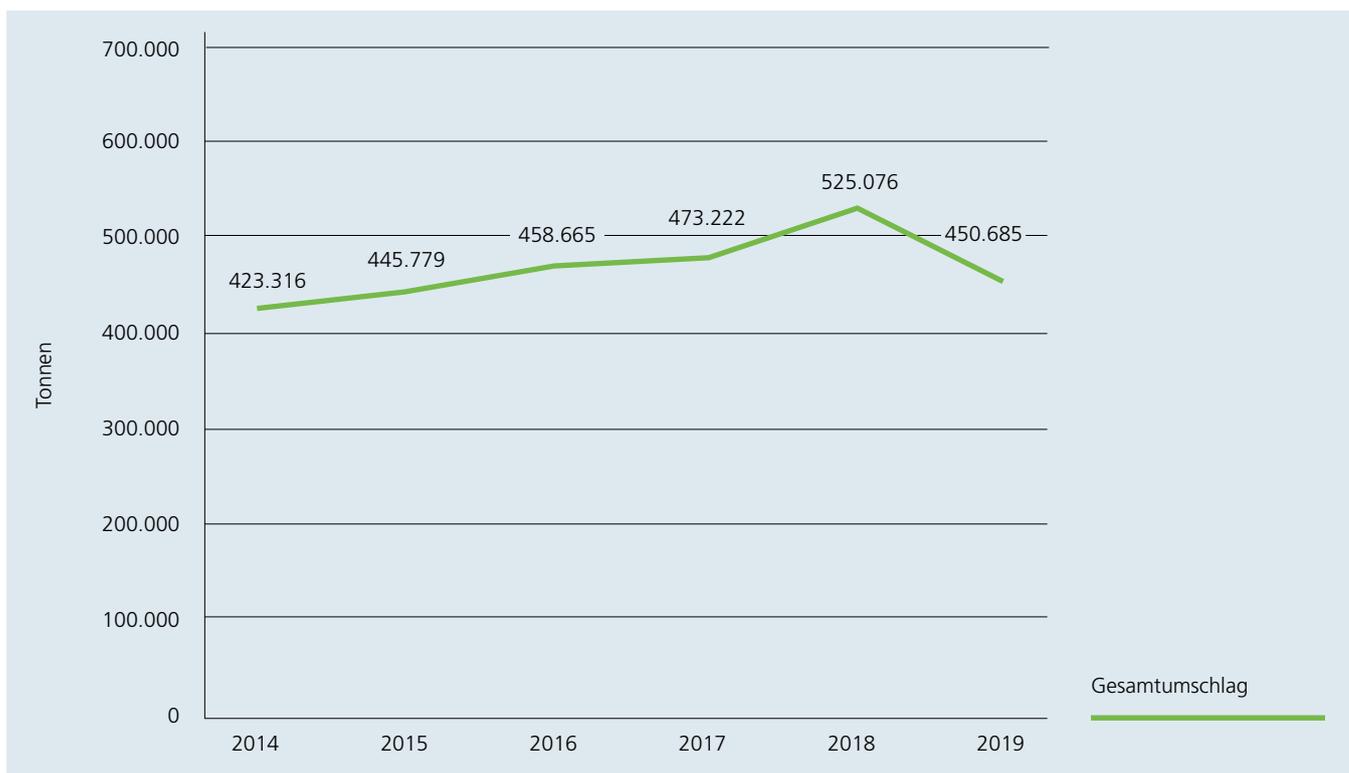


Diagramm 19: Gesamtumschlag des Hafens Peine der Jahre 2014–2019 in Tonnen
Quelle: DEUMU Deutsche Erz- und Metall-Union GmbH



2.11 Salzgitter-Beddingen

2.11.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Salzgitter-Beddingen liegt bei km 13,5 des Stichkanals Salzgitter zum Mittellandkanal. Der Hafen wird von der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) betrieben. Die VPS vermarktet die Flächen im Hafen und führt den Umschlag durch. Darüber hinaus bietet das Unternehmen weitergehende logistische und speditionelle Dienstleistungen an. Hauptgeschäft der VPS sind der Betrieb eines umfangreichen Gleisnetzes in den Bereichen Salzgitter und Peine sowie Schienengüterverkehrsleistungen.

Weiterhin betreibt das Unternehmen den benachbarten KV-Terminal Salzgitter für den Umschlag zwischen Schiene und Straße. Der Hafen Salzgitter-Beddingen ist als Sondergebiet ausgewiesen. Aufgrund der nahen Wohnbebauung ist jedoch ein Nachtumschlag nur in Ausnahmefällen möglich. Dies hat bislang nicht zu Problemen geführt.

Am Ende des Stichkanals Salzgitter befindet sich noch der Werkschiffhafen des Stahlwerks in Salzgitter, in dem ein Großteil des Umschlagaufkommens des Werkes (Rohstoffe zur Versorgung, aber auch Entsorgungslogistik) abgewickelt wird. Dieser Hafen ist als Privathafen nicht Bestandteil dieser Betrachtung.

2.11.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Salzgitter-Beddingen ist wasserseitig mit GMS erreichbar. Eine Abladetiefe von 2,80 m ist bei Schiffen mit einer Breite von maximal 9,60 m möglich. Grund hierfür sind die beiden Schleusen am Stichkanal Salzgitter (Wedtlenstedt und Üfingen). Der Ausbau des Kanals ist mit Planfeststellungsverfahren beschlossen und soll ab 2021 erfolgen, so dass ihn auch Schiffe mit einer Länge von 135 m, einer Breite von 11,45 m und einer Abladetiefe von 2,80 m befahren und den Hafen erreichen können. Ergänzend zu den genannten Schiffsgrößen können gegenwärtig Koppel- und Schubverbände mit maximal 185 m Länge den Hafen anlaufen. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich.

Der Hafen Salzgitter-Beddingen ist an das Gleisnetz der VPS Infrastruktur GmbH angebunden und über dieses wiederum mit dem Netz der DB verbunden. Es bestehen keine Einschränkungen für Ganzzüge. Das Teilstück zwischen DB und Hafen ist allerdings eingleisig und nicht elektrifiziert, die VPS bietet Traktionsleistungen auf diesem Teilstück an. Die Gleisanlagen befinden sich in einem guten Zustand.

Die straßenseitige Anbindung ist als sehr gut zu bezeichnen. Die A 39 verläuft in unmittelbarer Nähe zum Hafen. Die Anschlussstelle liegt in etwa zwei km Entfernung und kann ohne Durchquerung von Wohngebieten sowie ohne Einschränkungen der Durchfahrtshöhe erreicht werden.

2.11.3 Umschlaganlagen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- ein Schwerlastkran (50 t)
- zwei Mobilbagger für Schüttgüter
- ein Spreader für den Umschlag von Containern (gegenwärtig nicht genutzt)
- eine Bandanlage für Weizen und Zuckerrübenpellets im Warenausgang
- ein Tankschiffanleger mit Pumpanlage für Mineralöl
- ein Kesselwagenentladegleis mit Pumpanlage für Mineralöl
- zwei Bandanlagen für landwirtschaftliche Produkte im Warenausgang, die von einem Landhändler sowie einer Ölmühle genutzt werden
- eine Umschlaganlage für Flüssigdünger
- eine Umschlaganlage für Rapsrohöl, die von einer Ölmühle genutzt wird.

Im Hafen bestehen Umschlagmöglichkeiten für Schwergut, die unter anderem für Windkraftanlagen oder andere Großbauteile genutzt werden. Die straßenseitig sehr gute Erreichbarkeit für Schwertransporte ist einer der Vorteile des Hafens.

Neben dem Umschlag auf LKW gehört auch der Umschlag vom Schiff auf Eisenbahngüterwagen (teilweise über Lager) in größerem Umfang zum Leistungsspektrum des Hafens.

2.11.4 Funktionen

Der Hafen Salzgitter-Beddingen dient einer Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen aus verschiedenen Branchen, die teilweise im Hafen ansässig sind, als Zugang zum Bundeswasserstraßennetz. Die Bedeutung des Umschlags für den Mutterkonzern aus dem Stahlbereich (Erz, Legierungsmittel und Schrott im Wareneingang sowie Stahl im Warenausgang) hat dabei in den vergangenen Jahren eher abgenommen und derzeit noch einen Anteil von etwa 20 % am Umschlag aufkommen. Ein Großteil des Umschlags des Stahlherstellers erfolgt direkt im Werkschiff. Dieser wird als nicht-öffentlicher Hafen in dieser Faktensammlung nicht betrachtet.

Wichtigster Ansiedler mit einem Anteil am Umschlag von etwa 40 % ist ein Tanklager, das Mineralölprodukte empfängt. Weiterhin sind zwei Landhändler im Hafen ansässig, die Getreide und andere landwirtschaftliche Produkte aus der Region im Warenausgang versenden sowie Düngemittel für die örtlichen Landwirte empfangen. Außerdem ist eine Ölmühle im Hafen ansässig, die Raps im Wareneingang empfängt und Rapsöl sowie Rapschrot versendet. Schließlich wird noch Koks und Kohle im Wareneingang umgeschlagen, hier vor allem für Zuckerfabriken in der Region sowie Zementfabriken im Harz.

Im Hafen Salzgitter-Beddingen dominiert der Empfang mit einem Anteil von etwa 70 % am Umschlag aufkommen gegenüber dem Versand. Mit einem Anteil von etwa 90 % erfolgt der überwiegende Teil des Umschlags für Unternehmen, die direkt im Hafen (Landhandel, Ölmühle, Tanklager) bzw. in der Nähe des Hafens (Stahlwerk) ansässig sind. Der übrige Teil des Umschlags erfolgt für Unternehmen aus der Region, dabei erstreckt sich das Einzugsgebiet bis in den Harz.

Neben Umschlag und Lagerung bietet die VPS weitere spezialisierte und logistische Dienstleistungen an. Dies umfasst z. B. die Organisation des Nachlaufs mit LKW oder das Sieben von Kohle auf die benötigte Körnunggröße. Weiterhin kann die VPS aufgrund ihrer Unternehmensstruktur auch kombinierte Bahn/Schiff-Dienstleistungen anbieten. Diese werden jedoch gegenwärtig nur vom Mutterkonzern nachgefragt.

Im schiffseitigen Verkehr ist Hamburg wichtigster Ziel- oder Herkunftshafen. So kommen etwa 90 % der Mineralölprodukte im Wareneingang sowie der Großteil der umgeschlagenen festen Brennstoffe (Kohle und Koks) aus Hamburg. Im Warenausgang wird Getreide nach Hamburg befördert.

2.11.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen Salzgitter-Beddingen stehen prinzipiell Flächen für eine Hafenerweiterung zur Verfügung. Direkt am Wasser sind hierfür 20.000 m² Erweiterungsflächen nutzbar. Im angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet sind weitere Flächen für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen verfügbar. Aufgrund der nahen Wohngebiete sind Lärmgrenzwerte zu berücksichtigen. Die im Bebauungsplan bestehenden Lärmkontingente sind vor allem nachts nahezu aufgebraucht. Im Hafen besteht die Möglichkeit, weitere Liege- und Umschlagplätze zu erschließen bzw. auszubauen.

2.11.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2014 nachgezeichnet. Das Gesamtaufkommen hat sich deutlich nach oben entwickelt und hält sich in

den letzten Jahren stabil deutlich oberhalb der zwei Mio. t. Insbesondere die positive Entwicklung bei den Mineralölen sowie bei den Baustoffen haben hier zur Entwicklung beigetragen. Auch die Umschlagmengen für Stahlprodukte konnten gesteigert werden.

Dominierender Verkehrsträger mit einem Anteil von knapp über 70% ist das Binnenschiff. Da in Salzgitter auch Umschlag Schiff-Bahn bzw. Bahn-Schiff stattfindet, insbesondere bei Erz und Stahl, wurde hier, um Doppelungen zu vermeiden, der Umschlag Schiff-Bahn dem Schiffumschlag, der Umschlag Bahn-Schiff dagegen dem Bahnumschlag zugerechnet. Die fehlenden Mengen zum Gesamtumschlag sind LKW- bzw. Lagerumschlag.

Bei der Verteilung über die Gütergruppen ist in den letzten Jahren grundsätzlich eine Stabilisierung eingetreten, lediglich bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen sind die Mengen zurückgegangen, hier haben sich die Materialströme zu Gunsten der Bahn mit direktem Zulauf zum Empfänger geändert.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	657.532,00	726.341,30	762.184,90	760.476,30	748.006,50	686.514,20
Nahrungs- und Futtermittel	–	–	–	–	–	–
Feste Brennstoffe	143.089,00	149.170,50	168.623,10	190.460,70	133.052,90	152.138,00
Mineralölprodukte	770.623,80	861.535,00	828.833,50	852.737,60	907.756,60	993.964,20
Erze und Abfallprodukte	148.131,40	127.429,40	136.082,10	139.857,30	119.962,50	151.702,20
Eisen & Stahl	426.819,20	356.065,90	312.469,10	231.402,60	251.643,50	302.679,00
Steine & Erden	35.296,30	79.251,30	77.531,80	54.211,40	73.292,20	109.543,20
Düngemittel	22.605,30	18.408,60	14.547,50	16.805,10	15.857,80	23.384,30
chemische Erzeugnisse	–	–	–	–	–	–
Fertigprodukte	–	–	954,00	–	8.718,10	8.230,40
Gesamtumschlag	2.204.097,00	2.318.202,00	2.301.226,00	2.245.951,00	2.258.290,10	2.428.155,50

Tabelle 20: Gesamter Güterumschlag des Hafens Salzgitter 2018–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Wichtigste Gütergruppen sind Mineralölprodukte, Eisen und Stahl sowie weiterhin landwirtschaftliche Erzeugnisse. Weitere Gütergruppen mit größerer Bedeutung sind Kohle und Koks

sowie Erze und Schrott. Die Bedeutung von Düngemitteln und sonstigen Produkten ist eher gering.

Umschlag im Hafen Salzgitter-Beddingen



Diagramm 20: Gesamtumschlag des Hafens Salzgitter 2018–2019 in Tonnen
Quelle: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH



2.12 Spelle-Venhaus

2.12.1 Lage und Betreiber

Der am Dortmund-Ems-Kanal bei km 123 gelegene Hafen Spelle-Venhaus wird von der Hafenspelle-Venhaus GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Gemeinde Spelle und der Samtgemeinde Spelle, betrieben. Die Gesellschaft ist für die Bereitstellung und Unterhaltung der Hafeninfrasturktur verantwortlich. Der Güterumschlag obliegt den im Hafen ansässigen und tätigen Unternehmen. Der Hafen Spelle-Venhaus ist als „Sondergebiet Hafen“ ausgewiesen und liegt abseits jeglicher Wohnbebauung, so dass keine Einschränkungen für Aktivitäten auf dem Hafengelände bestehen.

2.12.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Spelle-Venhaus ist wasserseitig von Schiffen mit einer Länge von 86 m und einer Breite von 9,60 m erreichbar. Die maximale Abladetiefe beträgt 2,70 m, mit Ausnahmegenehmigung 2,80 m. Containertransporte sind aufgrund zu geringer Brückendurchfahrtshöhen nur einlagig möglich. Die für den zweilagigen Containertransport erforderliche Durchfahrtshöhe von 5,25 m wird derzeit nur von wenigen Brücken an der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals erfüllt.

Im Rahmen der Hafenerweiterung hat der Hafen Spelle-Venhaus im Jahr 2015 einen Gleisanschluss erhalten. Die Anbindung erfolgte an die von der Regionalverkehr Münsterland GmbH betriebene eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke Rheine - Spelle. In Rheine besteht ein sehr guter Anschluss an das nationale und internationale Eisenbahnnetz, dies gilt sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in West-Ost-Richtung.

Straßenseitig besteht durch die geringe Entfernung zur B 70, über welche auch die nahe gelegene A 30 in ca. vier km Entfernung erreicht werden kann, eine sehr gute Anbindung. Auf der Strecke zur Autobahn werden keine Wohngebiete durchquert. Von der A 30 aus besteht Anschluss zur A 1 und A 31.

2.12.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen Spelle-Venhaus sind drei Mobilkrane vorhanden. Des Weiteren hat sich eine Schwerlast-Logistik Firma angesiedelt. Im Hafen besteht eine Umschlagmöglichkeit für Mineralöl. Diese wird insbesondere von einer Schmierstofffirma aus dem benachbarten Salzbergen genutzt.

2.12.4 Funktionen

Der Hafen Spelle-Venhaus bedient verschiedene Branchen. Umgeschlagen werden Agrarstoffe, Nahrungsmittel (Weizen), Mineralölprodukte sowie Steine und Erden. Hierbei ist eine Differenzierung zwischen Gütereingang und -versand erforderlich. Im Gütereingang werden überwiegend Massengüter umgeschlagen, während der Güterversand vom Stückgutumschlag geprägt ist. Ein Containerumschlag findet vor dem Hintergrund der nur einlagig möglichen Transporte zurzeit nicht statt.

Neben dem reinen Umschlag werden lager- und distributionslogistische Dienstleistungen angeboten. Aufgrund des hohen lokalen Aufkommens seitens der Hafenanlieger werden hinsichtlich logistischer Dienstleistungen vor allem Lagerdienstleistungen angeboten. Ein Großteil der empfangenen Güter wird zudem direkt im Hafen verarbeitet.

2.12.5 Entwicklungspotenziale

Der Hafen Spelle-Venhaus wurde im Sommer 2013 mit dem Bau eines neuen Parallelhafens am Dortmund-Ems-Kanal erweitert. Insgesamt wurden 720 m Kaianlagen sowie vier GMS-Liegeplätze neu gebaut. Es wurde ein Gewerbegebiet von 16,5 ha erschlossen, welches komplett vermarktet ist.

In einem nächsten Ausbauschnitt werden ein zusätzliches Abstell- und Rangiergleis im Bestandshafen, die Verlängerung des Stichhafens für die Anlandung von Großmotorgüterschiffen sowie eine Lagerfläche im Erweiterungsgebiet realisiert.

Ergänzend zu den bereits im Hafen Spelle-Venhaus angesiedelten Unternehmen und deren Steigerungspotenzialen offerieren die Hafenerweiterung und die Trimodalität des Hafens Möglichkeiten, neue Unternehmen anzusiedeln und damit weitere Potenziale zur Erhöhung des Umschlagvolumens zu generieren.

Umschlag im Hafen Spelle-Venhaus

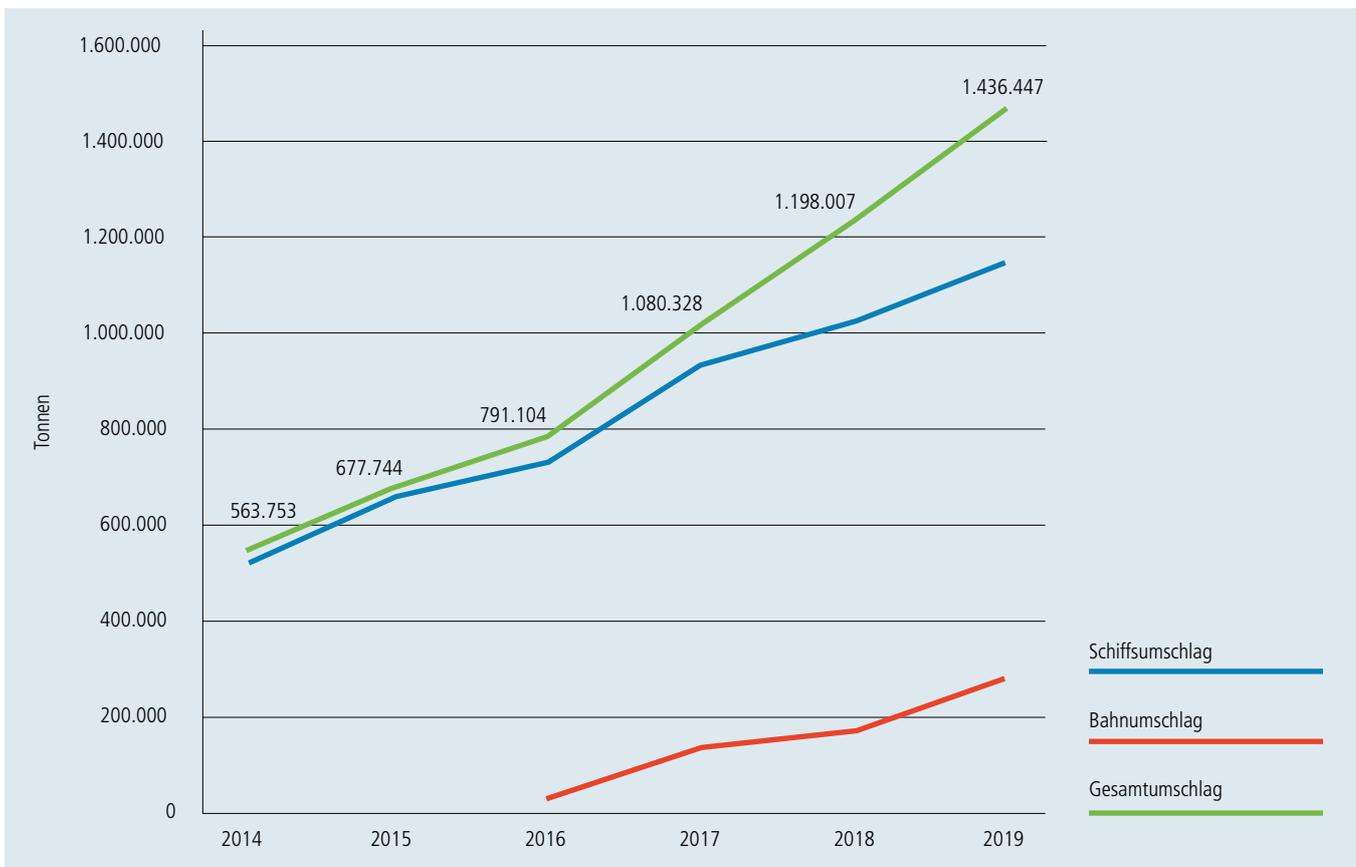


Diagramm 21: Gesamtumschlag des Hafens Spelle-Venhaus 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafen Spelle-Venhaus GmbH

Potenziale werden u.a. in der Verladung von Komponenten für Windkraftanlagen genutzt, die durch einen im nahe gelegenen Salzbergen ansässigen Produktionsbetrieb eines Herstellers aus der Windkraftbranche generiert werden. Analog zum wasserseitigen Containertransport sind dabei die Abmessungen der Anlagen zu berücksichtigen. Ein Umschlag von Anlagenkomponenten der momentanen Größendimensionen ist problemlos möglich, bei einer anzunehmenden weiteren Größenzunahme ist allerdings mit Problemen hinsichtlich der Brückendurchfahrts höhe zu rechnen.

umschlag auf 791.104 t anstieg. Nur ein Jahr später wurde erstmalig die 1 Mio. t Marke geknackt. 2019 wurden insgesamt 1.436.447 t per Schiff und Bahn umgeschlagen.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Futtermittel stellen die dominierende Gütergruppe im Hafen Spelle-Venhaus dar. Weiterhin hat der Umschlag von Mineralölprodukten und Steinen und Erden einen hohen Stellenwert. Schwergutumschlag u. a. von Windkraftanlagen findet seit dem Jahr 2016 in immer größerem Umfang statt.

2.12.6 Umschlag

Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise konnte bis 2011 eine positive Entwicklung verzeichnet werden. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2012 ging die Entwicklung des Gesamtumschlags ab 2013 konstant nach oben. Im Jahr 2016 wurde erstmals auch Bahnumschlag generiert, so dass der Gesamt-

Gütergruppe	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	354.802	345.440	412.377	411.817	497.893
Steine und Erden	184.467	240.338	405.999	380.358	555.877
Mineralölprodukte	104.505	109.076	126.051	110.832	118.926
Schwergut	33.970	96.250	135.902	295.000	263.750
Gesamtumschlag	677.744	791.104	1.080.328	1.198.007	1.436.447

Tabelle 21: Gesamter Güterumschlag des Hafens Spelle-Venhaus 2015–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Hafen Spelle-Venhaus GmbH



2.13 Uelzen

2.13.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Uelzen liegt bei km 71 des Elbe-Seiten-Kanals. Eigentümer des Hafens ist der Landkreis Uelzen, der die Port Logistics Uelzen GmbH (PLU, ehemals UHU) mit dem Umschlag beauftragt hat. Die Mehrheitseigentümerin der PLU ist die Rhenus SE & Co. KG mit 74 % Beteiligung. Weiterhin sind der Landkreis mit 17,35 % sowie die Hansestadt Uelzen mit 8,65 % an dieser Gesellschaft beteiligt. Die Flächen im Hafen werden von der Wirtschaftsförderung des Landkreises vermarktet. Der ganzzugfähige Gleisanschluss mit einer Länge von ca. 2,8 km wird von der PLU betrieben. Die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) ist ein Partner der PLU in Fragen der Eisenbahninfrastruktur.

Die Betriebsführung der PLU erfolgt durch die Rhenus Port Logistics Niedersachsen GmbH & Co. KG. Der Hafen Uelzen befindet sich außerhalb der Siedlungsstruktur der Kernstadt und damit in deutlicher Distanz zu Wohnsiedlungen. Dementsprechend bestehen keine städtebaulichen Konflikte und Nutzungseinschränkungen.

2.13.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der Hafen Uelzen mit GMS erreichbar. Weiterhin können Koppel- und Schubverbände mit maximal 185 m Länge den Hafen anlaufen. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich, bei Verbänden sind es maximal 185 m.

Der Hafen verfügt über eine Anbindung an das Schienennetz. Hierfür wird ab dem Bahnhof Uelzen die Schieneninfrastruktur der OHE AG genutzt. Die Schienenanbindung ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Der Gleisanschluss ist in gutem Zustand; es bestehen keine Einschränkungen bei der möglichen Zuglänge. Für die Verladung im Hafen müssen Ganzzüge jedoch geteilt werden. Hierfür stehen am Kai zwei Ladegleise zur Verfügung.

Die straßenseitige Anbindung des Hafens erfolgt derzeit über mehrere Bundesstraßen. Die nächstgelegene Autobahn ist die A 39 im Bereich Lüneburg, diese ist über die B 4 etwa 40 km entfernt. Für Schwertransporte bestehen Einschränkungen in der Erreichbarkeit, weil die Bahnbrücke in der Zufahrt zum Hafen eine maximale Durchfahrthöhe von 5,40 m aufweist.

Die straßenseitige Anbindung wird sich durch den geplanten Bau der A 39 erheblich verbessern. Über zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet wird der Hafen künftig schnell von der A 39 erreicht werden.

2.13.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- zwei Mobilbagger für den Massengutumschlag,
- zwei Pumphanlagen für den Umschlag von Flüssigdünger,
- zwei Getreideverladeanlagen,
- ein Radlader,
- zwei Kompaktlader,
- zwei Förderbänder.

Die Anlagen für den Umschlag von Flüssigdünger sowie Getreide werden ausschließlich von zwei im Hafen ansässigen Getreidehändlern genutzt. Im Hafen besteht die Möglichkeit für den Umschlag von Schwergut. Hierfür wird auf einen Mobilkran eines örtlichen Unternehmens zurückgegriffen.

Lagermöglichkeiten im Hafen Uelzen:

- Freilagerbox für Brennstoffe: ca. 5000 t
- Freilagerbox für Konverterkalk: ca. 400 m²
- Freilagerfläche: ca. 2.000 m² (unbefestigt)

2.13.4 Funktionen

Der Landkreis Uelzen ist vor allem durch die Land- und Forstwirtschaft sowie Industriebetriebe zur Verarbeitung land- und forstwirtschaftlicher Produkte geprägt. Dementsprechend ist die bedeutendste Funktion des Hafens, die Entwicklung dieser Wirtschaftsbereiche zu unterstützen. Gegenwärtig findet vor allem der Umschlag von Massengütern statt, im Projektgeschäft wird auch Schwergut umgeschlagen.

Wichtigste Branche im Hafen ist der Agrarhandel mit drei ansässigen Landhändlern. Weiterhin sind Baustoffveredler und

Sägewerke im Hafen ansässig sowie einige Unternehmen anderer Branchen, die keinen direkten Bezug zum Hafen haben.

Versendet wird dementsprechend vor allem Getreide durch die Landhändler, aber auch Futtermittel-Pellets aus der örtlichen Zuckerfabrik. Im Empfang werden zum einen Düngemittel für die Landhändler umgeschlagen, zudem aber auch Kohle für die ortsansässige Zuckerfabrik und weitere Betriebe in der Region sowie Baustoffe für die Veredelungsbetriebe im Hafen. Im Bahn- und Schiffsumschlag wird auch Holz für die ansässigen Sägereien umgeschlagen. Weiterhin werden Dünger- und Baustoffzüge an Kaigleisen entladen.

Dementsprechend erfolgt ein Großteil des Umschlags (etwa 75 %) für die im Hafen ansässigen Betriebe sowie zusätzliche Betriebe in der Hansestadt Uelzen. Die übrigen Umschläge erfolgen für Betriebe in der näheren Umgebung.

Der Hafen Uelzen bietet neben Umschlag und Lagerung von Gütern weitere Dienstleistungen an. Die PLU bietet auch die Organisation des LKW-Nachlaufs sowie in Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft Rhenus Schiffs- und Bahntransporte an. Zudem werden Haus-zu-Haus-Transporte für die Kunden organisiert.

2.13.5 Entwicklungspotenziale

Im bestehenden Hafenindustriegbiet auf der Westseite des Elbe-Seitenkanals gibt es kaum noch freie Industrie- und Gewerbeflächen. Im Bereich der Hafenanlagen bestehen keine Flächenkapazitäten mehr.

Auf der Ostseite des Elbe-Seitenkanals, das dem Hafenindustriegbiet genau gegenüberliegt, sind Flächen von bis zu 100 ha für eine Hafenerweiterung sowie Gewerbeansiedlungen in Planung. Gegenwärtig laufen die Bauleitplanverfahren, die die rechtliche Grundlage für die spätere Bebaubarkeit bilden. Die eigentliche Entwicklung dieser Flächen soll schrittweise nach Bedarf erfolgen. Es ist geplant, dort zwei bis drei zusätzliche Liegeplätze zu schaffen sowie neue Flächen für den Bahnumschlag zu gewinnen. Weiterhin ist die Ansiedlung hafenauffiner Betriebe vorgesehen.

Die Wirtschaftsentwicklung des Landkreises Uelzen fokussiert neben der Gesundheitswirtschaft und dem Tourismus auf Land- und Forstwirtschaft sowie auf die Lebensmittelindustrie („Ernährungslandkreis Uelzen“). Der Hafen hat in dieser Strategie eine wichtige Funktion als Dienstleister für letztgenannte

Bereiche. Der jetzige Hafen wird sich dementsprechend auf die Felder Umschlag und Lagerung von Getreide, Umschlag von Düngemitteln, Umschlag und Verarbeitung von Holz sowie Biomasse konzentrieren. Das geplante bzw. neue Gebiet (Hafen Ost) ist ergänzend auch für andere Branchen offen.

Im Containerbereich wird gegenwärtig zwar nur ein geringer regionaler Bedarf gesehen. Potenziale bestehen jedoch in der Entwicklung zu einem Hinterlandhub für den Seehafen Hamburg. Flächenreserven hierfür sind vorhanden, diese können jedoch sinnvollerweise erst nach Realisierung der Autobahnbindung angegangen werden.

2.13.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2014 nachgezeichnet. Beim Hafenumschlag ist in den letzten Jahren ein sehr positiver Trend zu verzeichnen, erkennbar u. a. daran, dass sich die Zahlen in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt haben. Das Rekordjahr

war 2018 mit 484.112 t Gesamtumschlag. Der Schiffsgüterumschlag bewegt sich in den letzten Jahren auf einem stabilen Niveau von rund 280.000 bis 300.000 t/a. Der Bahnumschlag im Hafen im Verhältnis zum Schiffsumschlag hat deutlich zugenommen und lag im Jahr 2018 anteilig bei 40 % am Gesamtumschlag.

An der Aufteilung der Gütergruppen zeigt sich die hohe Bedeutung der Landwirtschaft für den Hafen. Wichtigste Gütergruppen sind land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, gefolgt von Düngemitteln. Die dritte Stelle teilen sich die Güterarten feste Brennstoffe (Kohle) und Baustoffe. Die weiteren Gütergruppen haben eine eher geringe Bedeutung.

Umschlag im Hafen Uelzen

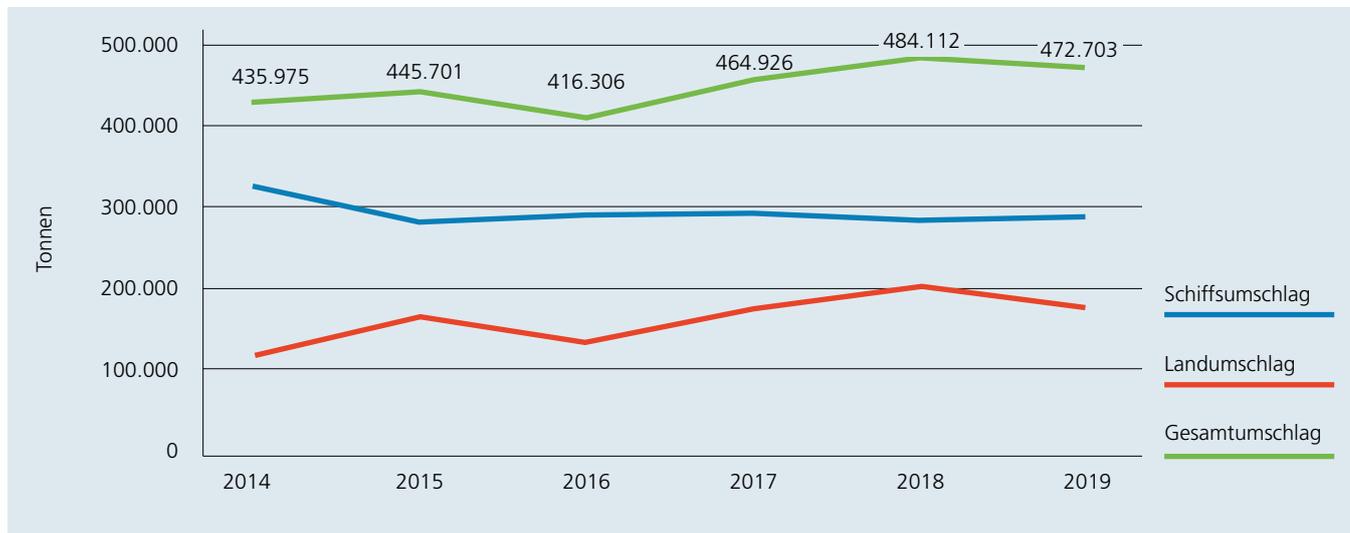


Diagramm 22: Gesamtumschlag des Hafens Uelzen 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Port Logistics Uelzen GmbH

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Land- und Forstwirtschaftliche Produkte	276.961	317.468	247.561	296.127	301.163	254.510
Futtermittel	5.075	3.861	11.877	11.328	0	10.169
Feste Brennstoffe	42.678	32.518	36.930	39.753	43.453	42.882
Mineralölprodukte	0	0	0	0	0	0
Erze und Abfälle	0	0	0	0	0	0
Eisen & Stahl	0	0	0	0	0	0
Steine & Erden	11.388	6.806	24.673	35.387	62.340	53.073
Düngemittel	67.734	61.559	76.296	71.815	58.215	100.165
Fertigprodukte Sonstiges	6.218	2.592	2.424	1.587	1.308	742
Gesamtumschlag in t (ohne Lagerumschlag)	410.054	424.804	399.761	455.997	466.479	461.541

Tabelle 22: Gesamter Güterumschlag des Hafens Uelzen 2014–2019 in t, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Port Logistics Uelzen GmbH



2.14 Wittingen

2.14.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Wittingen liegt bei km 38 des Elbe-Seitenkanals und wird von der Stadt Wittingen als Eigentümerin betrieben. Das alleinige Umschlagsrecht besitzt die Port Logistics Wittingen GmbH (PLW), an der die Stadt Wittingen und die Rhenus Logistics beteiligt sind. Das operative Geschäft wird durch die Rhenus übernommen.

An den Umschlagsbereich grenzt ein Gewerbe- und Industriegebiet an, das von der Stadt Wittingen vermarktet wird. Durch die Randlage des Hafens bestehen keine städtebaulichen Einschränkungen oder Nutzungskonflikte.

2.14.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Wittingen ist wasserseitig mit GMS erreichbar. Koppel- und Schubverbände können den Hafen mit maximal 185 m Länge anlaufen. Aus Richtung Hamburg bestehen durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich. Der Anschluss an das Schienennetz erfolgt über die Strecke Celle-Wittingen der Osthannoverschen Eisenbahnen AG. Diese

bindet im Bahnhof Wittingen an das Netz der Deutschen Bahn AG an. Betriebsführerin der Gleisanlagen im Hafen ist ebenfalls die OHE. Der Gleisanschluss ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Ganzzüge können über den Gleisanschluss abgewickelt werden, müssen aber aufgrund der Länge des Ladegleises im Hafen für die Verladung geteilt werden.

Im Rahmen der geplanten Erweiterung des Umschlagshafens und des angrenzenden Gewerbe- und Industriegebietes ist auch eine Erweiterung der Gleisanlagen mit zusätzlichen Gleisanschlüssen bzw. einer Verlängerung des Ladegleises vorgesehen. Theoretisch kann auch vom Standort aus über das Netz der OHE das DB-Netz in Celle erreicht werden.

Zur straßenseitigen Anbindung des Hafens: Der Hafen befindet sich direkt an der Bundesstraße 244. Nächstegelegene Autobahn in südlicher Richtung ist die A 39 im Bereich Wolfsburg in etwa 35 km Entfernung. Um diese zu erreichen, müssen mehrere Ortsdurchfahrten passiert werden. Die A 7 befindet sich in etwa 70 km Entfernung. Durch den Bau der vorgesehenen A 39 würde sich die straßenseitige Erreichbarkeit des Hafens erheblich verbessern. Die geplante Trasse läuft unmittelbar am Hafen vorbei, wobei im Kreuzungsbereich B 244 eine Anschlussstelle vorgesehen ist, die Luftlinie ca. 500 m vom Hafen entfernt liegt.

2.14.3 Umschlagseinrichtungen

Im Hafen bestehen folgende Umschlagsanlagen:

- mehrere Mobilkräne für den Umschlag von Massengütern und Stückgütern (Hublader/ Greifbagger),
- eine Pumpanlage für Heizöl und Dieselmotoren,
- eine Getreideverladeanlage,
- eine Pumpstation für Flüssigdünger.

Der Umschlag von Containern ist gegenwärtig nicht möglich. Es ist vorgesehen, im Zuge einer Erweiterung des Betriebsstandortes der PLW solche Möglichkeiten zu schaffen.

An Gefahrgütern werden im Wesentlichen Mineralöl und Biodiesel umgeschlagen.

2.14.4 Funktionen

Der Hafen Wittingen dient vor allem den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft. Dabei reicht das Einzugsgebiet bis in das benachbarte Sachsen-Anhalt (ca. 20 km Entfernung) hinein. Der Hafen bedient eine Reihe unterschiedlicher Branchen und ist mit einem Anteil von konstant ca. 80 % (nur Schiffsumschlag) eindeutig empfangsorientiert.

Im Hafen sind zwei Agrarhändler ansässig. Diese empfangen Düngemittel und versenden Getreide sowie andere landwirtschaftliche Produkte.

Für einen Holzverarbeitenden Betrieb im benachbarten Sachsen-Anhalt werden Holzhackschnitzel und Rundholz entgegengenommen. Die fertigen Produkte werden teilweise im Hafen wieder in Züge verladen. Ein Papierhersteller in einem Nachbarort empfängt Rohstoffe (Zellulose/China Clay). Weiterhin wird Mineralöl für ein im Hafen ansässiges Unternehmen im Wareneingang umgeschlagen. Im Projektgeschäft erfolgt ein Umschlag von Gütern im Wareneingang für mehrere ortsansässige Unternehmen aus dem Bereich Edelstahlverarbeitung/Filtertechnik.

Neben Umschlag und Lagerung bietet die PLW selbst keine weiteren Dienstleistungen an, wobei die Rhenus als Logistikunternehmen auch den Vor- bzw. Nachlauf mit LKWs anbietet. Die OHE als Eigentümerin der Gleisanlagen ist im Grundsatz für die Warentransporte zuständig. Es können prinzipiell auch kombinierte Bahn-/Binnenschiff-Dienstleistungen offeriert werden.

2.14.5 Entwicklungspotenziale

Der PLW selbst stehen im Bereich des Umschlagshafens noch freie Flächen in Größe von ca. 15.000 m² zur Verfügung, die für Umschlag/Lagerung genutzt werden können. Unmittelbar an den Umschlagshafen angrenzend ist eine Liegestelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Uelzen vorhanden, die von der Stadt Wittingen übernommen wird. Ausgangspunkt hierfür ist der Neubau einer Liegestelle oberhalb der B 244 auf einer Länge von ca. 600 m. Die freiwerdende Liegestelle wird zukünftig Bestandteil des Umschlagshafens und hierfür entsprechend ertüchtigt.

Angrenzend an den Umschlagshafen schließt das Gewerbe- und Industriegebiet an. Innerhalb des Bebauungsplanbereiches sind derzeit noch ca. 2,5 ha für Ansiedlungen verfügbar. Durch den Bau der Verlängerung der A 39 wird mit einem höheren Bedarf an Ansiedlungsflächen gerechnet. Aus diesem Grund hat die Stadt Wittingen südlich des bestehenden Bebauungsplanbereiches eine Fläche in Größe von ca. 46 ha als Erweiterungsfläche ausgewiesen. Die Stadt hat bereits innerhalb dieses Erweiterungsgebietes umfangreiche Flächen erworben.

Die Stadt plant vorrangig eine Erweiterung des Gewerbe- und Industriestandortes in östlicher Richtung zur geplanten Verlängerung der A 39. Hierfür wird zunächst ein Areal von rund 29 ha für ein Bauleitverfahren vorbereitet. Es ist vorgesehen, die innerhalb dieses Areals liegenden Flächen zu erwerben und nach Durchführung des Bauleitverfahrens bzw. einer sich anschließenden Erschließung zu vermarkten.

Bei der weiteren Entwicklung des Hafens besteht eine große Offenheit gegenüber neuen Unternehmen und Umschlagsgütern. Durch den Einsatz von unterschiedlichen Mobilgeräten kann auf aktuelle Bedürfnisse schnell und flexibel reagiert werden. Neben einer möglichen Ausweitung des Geschäfts in den bestehenden Geschäftsfeldern (beispielsweise in der Landwirtschaft oder bei den vorhandenen Kunden aus der Region) liegen auch Chancen für den Hafen in der Ansiedlung von Unternehmen innerhalb des geplanten Gewerbe- und Industriegebietes. Die Stadt ist bemüht, durch eine gezielte Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen die Bedeutung des Hafens nachhaltig zu verbessern.

2.14.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagsaufkommens seit Jahren aufgezeichnet. Es ist festzuhalten, dass es in den letzten Jahren eine kontinuierliche Steigerung der Umschlagsaktivitäten gegeben hat. Spitzenwerte konnten in den

Jahren 2013/2014 erreicht werden. Zu den guten Umschlagszahlen hat insbesondere auch eine Erhöhung des Bahnumschlages beigetragen. In den Jahren 2018/2019 ist allerdings wieder ein Rückgang der Umschlagszahlen festzustellen. Diese Einbußen sind zum einen witterungsbedingt (2018 – Niedrigwasser Rhein), zum anderen mit einer Reduzierung verschiedener Güterarten (starker Rundholzurückgang aufgrund vorhandener Kapazitäten in der Region, Zellulose wegen erheblicher Kostenschwankungen am Markt) zu erklären.

Dominierender Verkehrsträger ist in Wittingen eindeutig das Binnenschiff. Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamtumschlag ist in den letzten Jahren kontinuierlich hoch gewesen. Daneben konnte eine Steigerung der Bedeutung des Bahnumschlages nur vorübergehend festgestellt werden.

Das differenzierte Profil des Hafens Wittingen wird auch in der Aufteilung des Umschlages auf die einzelnen Gütergruppen deutlich. Zu beachten ist hier, dass der Bahnumschlag aufgrund der Datenlage nicht auf einzelne Gütergruppen aufgeteilt werden kann. Die Gütergruppe der landwirtschaftlichen Erzeugnisse (vor allem Getreide im Versand und Holzhackschnitzel im Empfang) hat im Betrachtungszeitraum trotz Wachstum ihre Position als bisher wichtigste Gütergruppe an die Gütergruppe Mineralölprodukte verloren, bei welcher ein deutliches Wachstum verzeichnet werden kann.

Umschlag im Hafen Wittingen

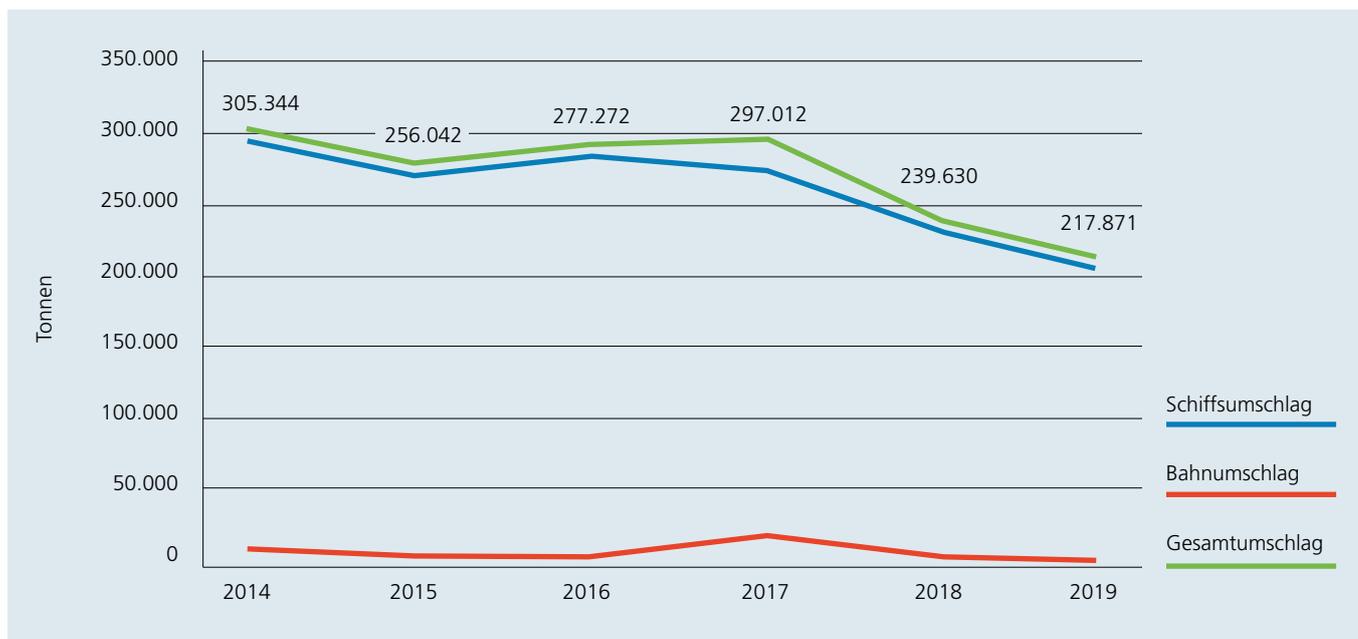


Diagramm 23: Gesamtumschlag des Hafens Wittingen 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Stadt Wittingen

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Heizöl	91.232	98.752	113.143	111.974	115.930	131.277
Düngemittel	24.601	22.205	12.664	17.988	16.597	17.717
Zellulose	29.936	21.740	29.105	16.150	15.124	2.093
Holzhack	33.613	39.727	46.157	40.782	30.227	27.752
Rundholz	81.023	49.126	38.968	54.380	26.063	0
Sonstiges	0	0	169	1.577	4.026	3.355
Schweröl	0	0	0	0	0	0
Zellulose	2.487	0	0	0	0	0
Braugerste Getreide	26.036	16.492	25.698	31.963	24.629	29.217
Sonstiges/Stückgut	4.916	0	3.368	1.098	34	360
Bahnumschlag	11.500	8.000	8.000	21.100	7.000	6.100
Gesamtumschlag	305.344	256.042	256.042	297.012	239.630	217.871

Tabelle 23: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wittingen 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Stadt Wittingen



2.15 Wolfsburg Containerterminal Fallersleben

2.15.1 Lage und Betreiber

Das Containerterminal Fallersleben befindet sich an der Westrampe bei km 238 des Mittellandkanals und hat eine Größe von etwa 22.000 m². Der Hafen ist im Herbst 2013 eröffnet worden und wird von der Container Terminal Fallersleben Betriebs-gesellschaft mbH betrieben. In unmittelbarer Nähe zum Hafen besteht ein Logistikzentrum eines Automobilherstellers. Für den Betrieb des Hafens ist ein ausreichendes Lärmkontingent vorhanden, dementsprechend gibt es keine städtebaulichen Einschränkungen oder Nutzungskonflikte.

2.15.2 Erreichbarkeit

Der unlängst abgeschlossene Ausbau der Schleuse Sülfeld hat die wasserseitige Erreichbarkeit des Standorts erheblich verbessert. Dieser ist nun mit GMS erreichbar. Koppel- und Schubverbände können den Hafen mit einer Länge von bis zu 185 m erreichen. Ein zweilagiger Containertransport ist möglich. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich.

Der Containerhafen verfügt über keinen Gleisanschluss; dieser ist auch nicht vorgesehen. Das GVZ Wolfsburg verfügt jedoch über einen Gleisanschluss und ein KV-Terminal für den Umschlag Schiene-Straße. Gemeinsam mit diesem Terminal bildet der Containerhafen Wolfsburg einen trimodalen Terminal. Der Anschluss des GVZ verläuft über den Gleisanschluss eines örtlichen Automobilherstellers und bindet im Bahnhof Fallersleben an das Netz der DB an.

Straßenseitig liegt die A 39 in etwa drei km Entfernung. Die Anbindung an die Autobahn verläuft durch Gewerbegebiete. Über die A 39 kann in geringer Entfernung die A 2 erreicht werden.

2.15.3 Umschlageinrichtungen

Der Containerhafen konzentriert sich auf den Umschlag von Containern auf das Binnenschiff. Für diesen Umschlag ist der Einsatz von Reachstackern vorgesehen. Der Einsatz ortsfester Krananlagen ist nicht beabsichtigt. Im Hafen stehen zwei Liegeplätze für GMS sowie geeignete Flächen für die Lagerung von Gefahrgutcontainern zur Verfügung.

2.15.4 Funktionen

Das Containerterminal Fallersleben wird ausschließlich für den Umschlag von Containern genutzt. Dabei liegt der Fokus auf dem regionalen Aufkommen der Stadt Wolfsburg und ihrer Umgebung. Das Einzugsgebiet beträgt dabei etwa 50 km.

Entsprechend der Wirtschaftsstruktur ist die wichtigste Branche im Containerhafen Wolfsburg der Automobilbereich mit Herstellern, Zulieferern und Logistikern. Darüber hinaus werden auch Containerdienstleistungen im Bereich Rohstoffe und Holz angeboten.

Es bestehen vor allem Verbindungen zum größten deutschen Seehafen Hamburg. Bremerhaven als zweitwichtigster deutscher Containerhafen ist ebenfalls angebunden.

Der Hafen bietet neben dem Umschlag von Containern auch Containerbegasungsmöglichkeiten an.

2.15.5 Entwicklungspotenziale

In unmittelbarer Nähe zum Containerhafen stehen direkt am Mittellandkanal weitere 20.000 m² zur Verfügung, die für eine Erweiterung des Hafens mit zusätzlichen Liegeplätzen genutzt werden können. Gewerbeflächen für die Ansiedlung hafenauffiner Betriebe sind in der Nähe des Hafens gegenwärtig nicht vorhanden.

Auf der Erweiterungsfläche ist prinzipiell auch die Ausweitung des Umschlags auf nicht containerisierte Güter denkbar.

2.15.6 Umschlag

Die Umschlagsleistung konnte in den letzten Jahren kontinuierlich gesteigert werden. Im Jahr 2019 wurden im Containerterminal Fallersleben insgesamt 14.598 vorwiegend 40' Container wasserseitig umgeschlagen. Dies entspricht einem Zuwachs von 23 % gegenüber dem Vorjahr.

2015	2016	2017	2018	2019
7.712	8.495	10.565	11.848	14.598

Tabelle 24: Anzahl wasserseitig umgeschlagener Container (vorwiegend 40 Fuß)
Quelle: Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH



2.16 Wolfsburg-Fallersleben

2.16.1 Lage und Betreiber

Der Hafen in Wolfsburg-Fallersleben befindet sich bei km 240 des Mittellandkanals und wird von der AGRAVIS Niedersachsen-Süd betrieben. Diese führt auch den Umschlag durch und hält die Infrastruktur instand. Der Betrieb des Hafens erfolgt im Auftrag der Stadt Wolfsburg, die auch Eigentümerin der Flächen ist. Die benachbarten Flächen direkt am Mittellandkanal sind von der Stadt Wolfsburg an andere Gewerbebetriebe aus den Bereichen Automobilzulieferung und Landhandel vergeben, die keinen Hafenbezug haben. Eine gezielte Hafententwicklung durch die Stadt Wolfsburg findet nicht statt.

Der Hafen ist als Gewerbegebiet ausgewiesen. Es bestehen keinerlei städtebaulichen Einschränkungen oder Nutzungskonflikte.

2.16.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Wolfsburg-Fallersleben ist mit ÜGMS erreichbar. Koppel- und Schubverbände können den Hafen mit einer Länge von bis zu 185 m erreichen. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich.

Der Hafen Wolfsburg-Fallersleben verfügt über eine schienen-seitige Anbindung an das Streckennetz der DB Netz AG im Bahnhof Fallersleben. Diese Anbindung ist eingleisig, nicht elektrifiziert und für Züge mit bis zu etwa 600 m Länge geeignet. Über Gleise der DB kann im Bahnhof Fallersleben auch der Anschluss des ortsansässigen Automobilherstellers erreicht werden.

Straßenseitig befindet sich die A 39 in etwa 0,5 km Entfernung zum Hafen. Die Anbindung an die Autobahn verläuft durch das Gewerbegebiet am Hafen. Über die A 39 kann in geringer Entfernung die A 2 erreicht werden.

2.16.3 Umschlageinrichtungen

Der Hafen verfügt über die folgenden Umschlaganlagen:

- zwei ortsfeste Kräne für den Massengutumschlag,
- eine Getreideverladeanlage mit Förderbändern direkt aus dem Silo.

2.16.4 Funktionen

Der Hafen Wolfsburg-Fallersleben wird durch die Betreiberin AGRAVIS Niedersachsen-Süd vor allem für den eigenen Umschlag im Landhandelsbereich genutzt. Dabei wird Getreide der regionalen Landwirtschaft nach Westen bzw. zum Seehafen Hamburg befördert. Im Wareneingang werden Düngemittel für die regionalen Betriebe empfangen. Hierfür werden im Wesentlichen Binnenschiffe genutzt. Für eigene Zwecke erfolgen am Standort weitere Dienstleistungen, wie beispielsweise die Trocknung von Getreide. Es werden aber auch Umschlagleistungen für Dritte angeboten. So wurde bis vor kurzem Schrott aus dem Werk eines ortsansässigen Automobilherstellers umgeschlagen. Dieser wurde mit der Bahn aus dem Werk angeliefert und im Hafen auf Schiffe verladen. Aufgrund gestiegener Umweltanforderungen kann dieser mit Ölen belastete Schrott z. Zt. jedoch nicht mehr im Hafen umgeschlagen werden.

Außer Umschlag und Lagerung werden keine weitergehenden logistischen und speditionellen Dienstleistungen für Dritte angeboten. Es ist auch nicht beabsichtigt, solche Leistungen zu offerieren, da dies nicht zum Kerngeschäft der AGRAVIS-Gruppe gehört. Auch ein Umschlag von Gefahrgütern ist nicht angedacht, da dies in Zusammenhang mit dem Kerngeschäft Lebensmittelumschlag kritisch gesehen wird.

2.16.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen stehen keine Reserveflächen zur Verfügung; eine Hafenerweiterung ist nicht möglich. Eine Weiterentwicklung des Hafens kann nur durch interne Optimierung der Flächennutzung erfolgen.

Strategisch ist eine Fortentwicklung des Kerngeschäfts im Agrarbereich (Getreide und Düngemittel) vorgesehen. Hierfür sind zusätzliche Ausbauten (zusätzlicher Lagerraum für Getreide, zweite Waage und Pflanzenschutzraum) vorgenommen worden. Darüber hinaus besteht großes Interesse daran, die Schrottverkehre für einen Automobilhersteller wiederaufzunehmen.

Der weitere Umschlag für Dritte soll ausgebaut werden. Hier können insbesondere lose Güter, wie beispielsweise Kies, umgeschlagen werden. Der Umschlag von Containern wird zwar als möglich, allein schon aufgrund fehlender Abstellmöglichkeiten aber als eher unwahrscheinlich angesehen.

Umschlag im Hafen Wolfsburg-Fallersleben



Diagramm 24: Gesamtumschlag des Hafens Wolfsburg-Fallersleben 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Hafen Wolfsburg-Fallersleben

2.16.6 Umschlag

Seit dem Jahr 2013 wird die Umschlagsmenge der landwirtschaftlichen Erzeugnisse „nur noch einfach“ dargestellt; nämlich die Ware, welche ins Schiff verladen wird.

Die Entwicklung des Gesamtumschlags seit dem Jahr 2009 im Hafen Wolfsburg-Fallersleben war insgesamt eher rückläufig, er sank von etwa 149.000 t im Jahr 2009 auf 54.000 t im Jahr 2019. Der Rückgang war nahezu vollständig auf sinkende Mengen im Schrotturnschlag zurückzuführen. Im Jahr 2017 wurde der Schrotturnschlag dann zunächst komplett eingestellt. Die Schwankungen bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen sind im Wesentlichen auf die Witterung zurückzuführen. Trockene Vegetationsperioden im Frühjahr/Sommer = geringere Getreidernten = geringerer Umschlag dieser Güter.

Bahnseitiger Umschlag fand in Fallersleben nur als Umschlag des Schrottes von der Bahn auf das Schiff statt. Um doppelte Mengen auszuschließen, wird deshalb nur der Schiffsumschlag des Hafens Fallersleben dargestellt.

Dominierende Gütergruppe im Umschlag in Wolfsburg-Fallersleben ist in jüngster Zeit Getreide. Dieses stellt heute über 60 % des Umschlags dar. Der im Jahr 2009 noch dominierende Schrotturnschlag hat seitdem nahezu kontinuierlich abgenommen und ist im Jahr 2017 vorläufig eingestellt worden. Eine Wiederaufnahme wäre nach Durchlaufen eines Genehmigungsverfahrens möglich. Die beiden weiteren Gütergruppen Düngemittel sowie Steine und Erden weisen eine stabile Entwicklung auf.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	36.934	54.863	53.855	33.715	22.500	36.300
Erze und Abfallprodukte	32.372	45.441	45.250	16.825		
Steine und Erden	1.130	900	1.050	7.063	6.100	6.700
Düngemittel	13.908	11.678	9.590	8.394	7.500	10.800
Gesamtumschlag	84.344	112.882	109.745	65.997	36.100	53.800

Tabelle 25: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wolfsburg-Fallersleben 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Hafen Wolfsburg-Fallersleben



2.17 Wunstorf-Kolenfeld

2.17.1 Lage und Betreiber

Der Hafen in Wunstorf-Kolenfeld befindet sich bei km 143 des Mittellandkanals und wird von der Agravis Niedersachsen-Süd GmbH betrieben. Diese ist auch Eigentümerin der Flächen.

2.17.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig ist der Hafen Wunstorf-Kolenfeld mit GMS erreichbar. Koppel- und Schubverbände können den Hafen mit einer Länge von bis zu 185 m erreichen. Aus Richtung Hamburg bestehen jedoch durch das Schiffshebewerk Scharnebeck Einschränkungen.

Einen Gleisanschluss gibt es gegenwärtig nicht. Die A 2 verläuft in etwa 1,5 km Entfernung zum Hafen. Die Anschlussstelle kann ohne Durchquerung von Wohngebieten erreicht werden.

2.17.3 Umschlaganlagen

Der Hafen verfügt über die folgenden Umschlaganlagen:

- Ein ortsfester Kran für den Umschlag von Schüttgütern
- Ein Mobilkran für den Umschlag von Coils
- Eine Getreideverladeanlage mit Förderbändern
- Eine Pumpanlage für den Umschlag von Flüssigdünger

Im Hafen steht eine Kailänge von 280 m zur Verfügung. Daneben gibt es eine Umschlagstelle für den Getreideumschlag. Der Umschlag von Schwergut ist mittels Mobilkran möglich.

2.17.4 Funktionen

Der Hafen Wunstorf wird durch die Betreiberin Agravis Niedersachsen-Süd GmbH vor allem für den eigenen Umschlag im Landhandelsbereich genutzt. Dabei wird im Warenausgang im Wesentlichen Getreide der regionalen Landwirtschaft um-

geschlagen. Im Wareneingang werden Düngemittel für die regionalen und überregionalen Betriebe empfangen.

Der Umschlag für Dritte erfolgt größtenteils durch ein Logistikunternehmen. Hier werden vor allem Stahl-Coils für ein Unternehmen in etwa zehn km Entfernung im Wareneingang umgeschlagen. Teilweise werden auch weitere Güter verladen.

Außer Umschlag und Lagerung werden keine weitergehenden logistischen und speditionellen Dienstleistungen für Dritte angeboten. Es ist auch nicht vorgesehen, solche Leistungen anzubieten, da dies nicht zum Kerngeschäft der Agravis-Gruppe gehört.

2.17.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst stehen ausreichende Flächen für Umbauten und in der Umgebung des Hafens stehen große Flächen für logistische Ansiedlungen zur Verfügung.

Im Mittelpunkt der Hafenentwicklung wird weiterhin die Abwicklung und Ausweitung des Kerngeschäfts im Agrarbereich stehen. Hier ist auch die Aufnahme des Transports von Gülle

aus den Viehzuchtgebieten im nordwestlichen Niedersachsen angedacht.

Der Umschlag für Dritte soll aber ebenfalls ausgebaut werden. Bislang erfolgt hier vor allem der Umschlag von Coils im Wareneingang für ein Unternehmen aus der Stahlbranche. Aufgrund von Umstrukturierungen bei diesem Unternehmen ist die Umschlagmenge jedoch rückläufig. Potenziale bestehen unter anderem im Umschlag von Kies aus dem Weserbergland in Richtung Berlin bzw. von Altglas in die umgekehrte Richtung. Im Umschlag von Füllwasser, für den Bokeloher Kalischacht, bestehen weitere Potenziale. Hierzu laufen gegenwärtig Gespräche.

Im Containerbereich bestehen ebenfalls große Marktchancen. Im Umfeld des Hafens ist schon ein großes Logistikunternehmen angesiedelt. Im Zusammenhang mit den Planungen der Region und der Stadt sind weitere Ansiedlungen geplant. Hier besteht die Möglichkeit, den vorhandenen Hafen als erste Stufe für den geplanten Containerumschlag zu nutzen. Bei entsprechendem Aufkommen kann dann der geplante Containerhafen neu gebaut werden.

Umschlag im Hafen Wunstorf-Kolenfeld

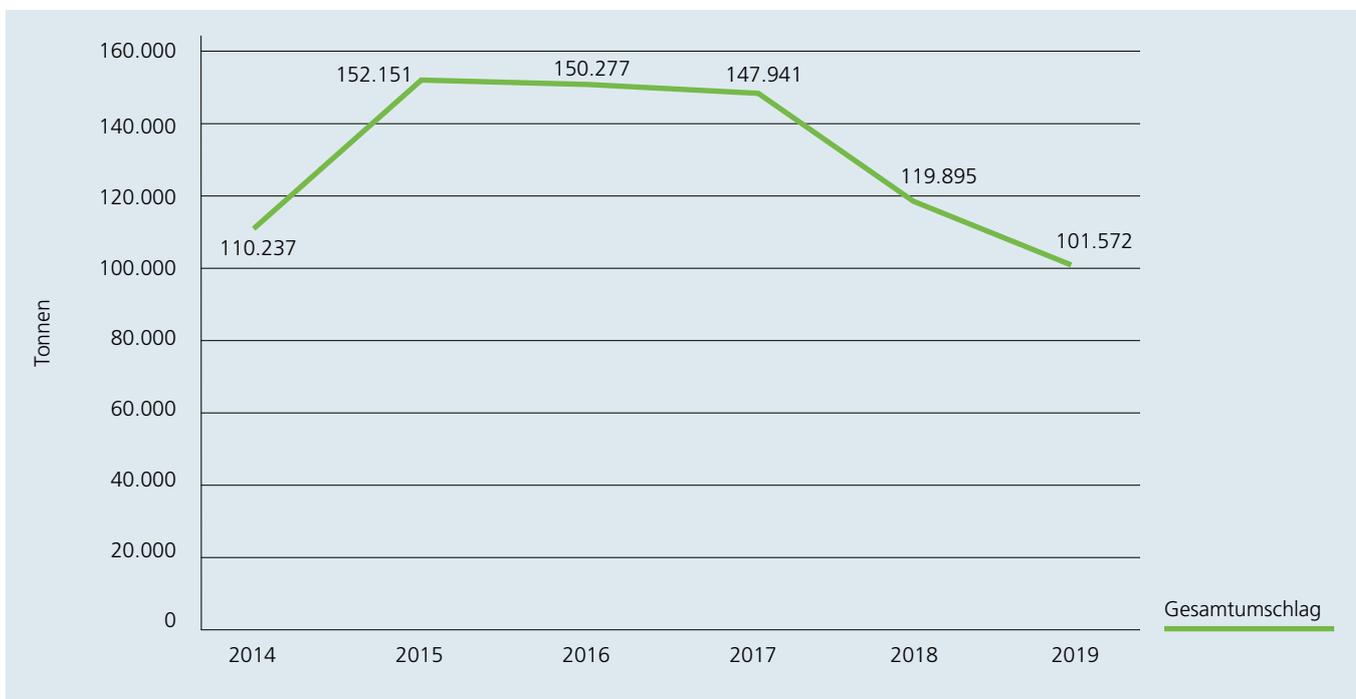


Diagramm 25: Gesamtumschlag des Hafens Wunstorf-Kolenfeld 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Agravis

2.17.6 Umschlag

Der Anstieg des Jahres 2015 ist auf eine Rekordernte zurückzuführen. Die negative Umschlagsentwicklung seit dem Jahr 2018 ist vorrangig in den schlechten Ernten in der Landwirtschaft und den rückgängigen Umschlägen des Stahlhandels begründet.

Da der Hafen Wunstorf-Kolenfeld über keinen Gleisanschluss verfügt, sind alle Umschläge Schiffs- und LKW-Umschläge.

Bedeutendste Gütergruppe im Hafen Wunstorf-Kolenfeld sind landwirtschaftliche Erzeugnisse (Getreide und Raps). In diesem Bereich ist aufgrund extremer Witterungsbedingungen in den letzten Jahren ein sehr stark schwankendes Aufkommen zu verzeichnen.

Weitere bedeutende Umschlaggüter sind Düngemittel mit konstanter Menge sowie Stahl-Coils mit fallender Tendenz. Daneben werden gelegentlich andere Güter umgeschlagen, diese haben aber nur geringe Bedeutung.

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	50.204	73.300	63.700	54.612	31.354	42.527
Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	0	0	0	0	0	0
Mineralölprodukte	0	0	0	0	0	0
Erze und Abfallprodukte	0	0	0	0	0	0
Eisen und Stahl	41.148	50.925	67.306	70.576	56.912	30.746
Steine und Erden	0	8.400	1.961	0	0	0
Düngemittel	18.885	19.526	17.310	22.753	22.629	28.299
Chem. Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0
Fertigprodukte	0	0	0	0	0	0
Gesamtumschlag	110.237	152.151	150.277	147.941	119.895	101.572

Tabelle 26: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wunstorf-Kolenfeld 2014–2019 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen
Quelle: Agravis



2.18 Minden

2.18.1 Lage und Betreiber

Aufgrund der strategischen Bedeutung des Standortes Minden/Bückeburg nicht nur für Ostwestfalen, sondern auch für Niedersachsen und der sehr engen Kooperation der beiden vorgenannten Hafenstandorte, wird der Hafen Minden in diesem Faktenband mit aufgeführt, obwohl er in Nordrhein-Westfalen liegt. Er besteht aus fünf öffentlichen Hafenanlagen (Westhafen, Industriefafen, Osthafen, Abstieghafen und RegioPort), die zwischen km 100 und km 106 des Mittellandkanals sowie am Verbindungskanal zur Weser liegen. Über die Weserschleuse Minden und die Schachtschleuse werden der Übergang zwischen Mittellandkanal und Weser gewährleistet (Weser km 206 // MLK km 101). Betreiberin des Industriefafens II ist die Mindener Hafen GmbH, eine mittelbare 100%ige Beteiligungsgesellschaft der Stadt Minden. Die Mindener Hafen GmbH schlägt im Mindener Industriefafen II ausschließlich Container um. Die übrigen Häfen werden von Privatunternehmen für den Umschlag von Schütt- und Stückgut sowie Flüssig- und ggf. Schwerlastgütern genutzt.

Der RegioPort in Minden wird von der RegioPort OWL Betriebs GmbH betrieben. Gesellschafter sind je zu einem Drittel die Mindener Hafen GmbH, die Bobe Speditions GmbH und die

Weser Container Xpress GmbH. Er befindet sich auf der Nordseite Mittellandkanal Kanal-km 106,0.

2.18.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig kann der Hafen Minden über die (Mittel-) Weser mit Großmotorgüterschiffen – GMS (Länge: 110 m, Breite: 11,40 m) angelaufen werden. Die Abladetiefe liegt hier bei maximal 2,50 m. Der Mittellandkanal ist zusätzlich für Schubverbände (Länge: 185 m, Breite: 11,40 m) freigegeben. Die Abladetiefe des Mittellandkanals liegt bei 2,80 m. Über die Weserschleuse Minden kann direkt zwischen Mittellandkanal und Weser geschleust werden (nutzbare Kammerlänge: 139,00 m/Kammerbreite: 13,30 m). Der Industriefafen II mit dem Containerterminal der Mindener Hafen GmbH ist aufgrund der Abmessungen der Kammern der Oberen Schleuse (Länge: 82 m, Breite: 10 m) bzw. der Unteren Schleuse (Länge: 82 m, Breite: 12,50 m) sowohl vom Mittellandkanal als auch von der Mittelweser nur für relativ kleine Schiffseinheiten zu erreichen. Der Abstieghafen und der RegioPort sind über die Mittelweser und den Mittellandkanal mit GMS erreichbar. Containertransporte sind zweilagig auf der Weser und dem Mittellandkanal möglich. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit Hamburgs ist ein Neubau einer Schleuse Lüneburg,

als Ersatzbauwerk für das Schiffshebewerk Scharnebeck, für GMS am Elbe-Seitenkanal nötig. Alle Hafenteile, außer dem RegioPort, verfügen über einen Gleisanschluss und sind über das Gleisnetz der Mindener Kreisbahn zu erreichen. Die Anbindung an das überregionale Schienennetz findet im Mindener Güterbahnhof statt. Straßenseitig liegt der Hafen unweit der A 2. Diese ist vom West-, Industrie- und Osthafen sowie vom RegioPort über die B 482 erreichbar. Wohngebiete werden auf dieser Strecke nur am Rande tangiert. Vom Abstieghafen kann die Autobahn auf derselben Strecke erreicht werden, lediglich die Entfernung ist etwa drei km länger. Ferner besteht eine Anbindung an die B 61, B 65 und B 83.

2.18.3 Umschlageinrichtungen

Im Containerterminal im Industriefafen II Minden wird der Containerumschlag mit Reachstackern durchgeführt. Darüber hinaus werden Leercontainerstapler und Gabelstapler eingesetzt.

Zusätzlich verfügt man hier über eine Reefer-Station für Kühlcontainer mit 115 Anschlüssen.

Der RegioPort ist ausgestattet mit einer Containerverladebrücke mit teleskopierbarem Spreader für 20'/30'/40'/45' Container. Perspektivisch wird das bimodale Terminal um einen direkten Bahnanschluss erweitert und somit über eine trimodale Anbindung verfügen. Bis dahin wird der bahnseitige Umschlag in Minden im Industriefafen II durchgeführt.

Darüber hinaus werden durch die Mindener Hafen GmbH und ihre Partner umfangreiche Dienstleistungen rund um den Container angeboten.

Über Minden werden Linienverkehre per Bahn und Binnenschiff in Richtung aller bedeutenden deutschen, niederländischen und belgischen Seehafenterminals angeboten. Auf der modernen Umschlagsanlage RegioPort OWL können Container direkt vom Schiff auf weitere Verkehrsträger des kombinierten Verkehrs verladen oder bei Bedarf auf großzügigen Stellflächen zwischengelagert werden. Auch das Verwiegen von Containern gemäß SOLAS-Richtlinie gehört zu den Services am Terminal.

An den weiteren Hafenanlagen halten Privatunternehmen das benötigte Equipment für den Umschlag von Schütt- und Stückgut sowie Flüssig- und ggf. Schwerlastgütern vor oder haben Zugriff auf dieses.

Weiterhin ist die Mindener Hafen GmbH Mitglied im Hafensband am Mittellandkanal. Über diesen Zusammenschluss der

Hafenstandorte in Bückeburg, Minden, Hille, Lübbecke und Espelkamp können zahlreiche hafenauffine Dienstleistungen in der Region Ostwestfalen/westliches Niedersachsen angeboten werden.

2.18.4 Funktionen

Die fünf Hafenbereiche sind auf unterschiedliche Branchen spezialisiert. Schwerpunkt der Umschlagaktivitäten im Westhafen ist die Papier- und die Kaffeelogistik. Im Abstieghafen werden landwirtschaftliche Produkte umgeschlagen. Alle übrigen Umschlagaktivitäten (Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten, Schrott, Steinen) sowie der Containerumschlag finden im Industrie- und Osthafen als durchgängiges Gebiet statt. Des Weiteren wird im Hafen Minden auch Mineralöl umgeschlagen. Im RegioPort werden ausschließlich intermodale Einheiten umgeschlagen. Von der Hafensbetreiberin und den im Hafengebiet angesiedelten Unternehmen werden neben dem Güterumschlag auch integrierte Transportketten, Lagerung und Kommissionierung von Waren, Distribution, Verzollung sowie Serviceleistungen rund um den Container angeboten. Bei der Planung der Vor- und Nachläufe setzen die Betreiber auf eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsträger, um möglichst kostengünstige und klimaschonende Transportlösungen hieraus abzuleiten.

2.18.5 Entwicklungspotenziale

Die Flächenreserven im Mindener Hafen sind weitestgehend erschöpft. Mit der Entwicklung des neuen Standorts (RegioPort), nahe dem Wasserstraßenkreuz Weser – Mittellandkanal, welcher als Hinterland-Hub für die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven dient, wird zukünftig auch ein logistikaffines Gewerbegebiet erschlossen.

Der Containerhafen wurde als Parallelhafen an der Nordseite des Mittellandkanals angelegt.

Die aktuelle Fläche des Areals entspricht rund 47.620 m², wovon rund 7.652 m² als Containerstellfläche genutzt werden. Dazu kommt eine Vorstaufläche mit 3.100 m² (Stellplätze für 16 LKW).

Die Zufahrt zur überregionalen B 482 erreicht man in rund 1,6 km Entfernung vom Hafengelände. Die A 2 (Berlin – Dortmund), Anschlussstelle Porta Westfalica, in ca. 15 km, erreicht man über die B 482. Weiterhin besteht über die A 30 eine straßenseitige Verbindung in Richtung der Niederlande.

Der Kai des neuen Containerterminals beginnt im Westen bei Kanal-km 106,0 und ist bis zu Kanal-km 106,2 angelegt.

2.18.6 Umschlag

Nach Ende der Finanz- und Wirtschaftskrise konnten die Gesamtumschlagzahlen bis 2016 mit dem Rekordumschlag von

gut 750.000 t jeweils deutlich gesteigert werden. Nach leichten Rückgängen in den Jahren 2017 und 2018 konnte 2019 wieder ein Umschlagplus verzeichnet werden. Nahrungs- und Futtermittel stellen die dominierende Gütergruppe im Hafen Minden dar. Weiterhin haben Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren, landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Steine und Erden einen hohen Stellenwert. Zudem finden im Hafen Minden Bahnumschlag und Containerumschlag statt.

Umschlag im Hafen Minden

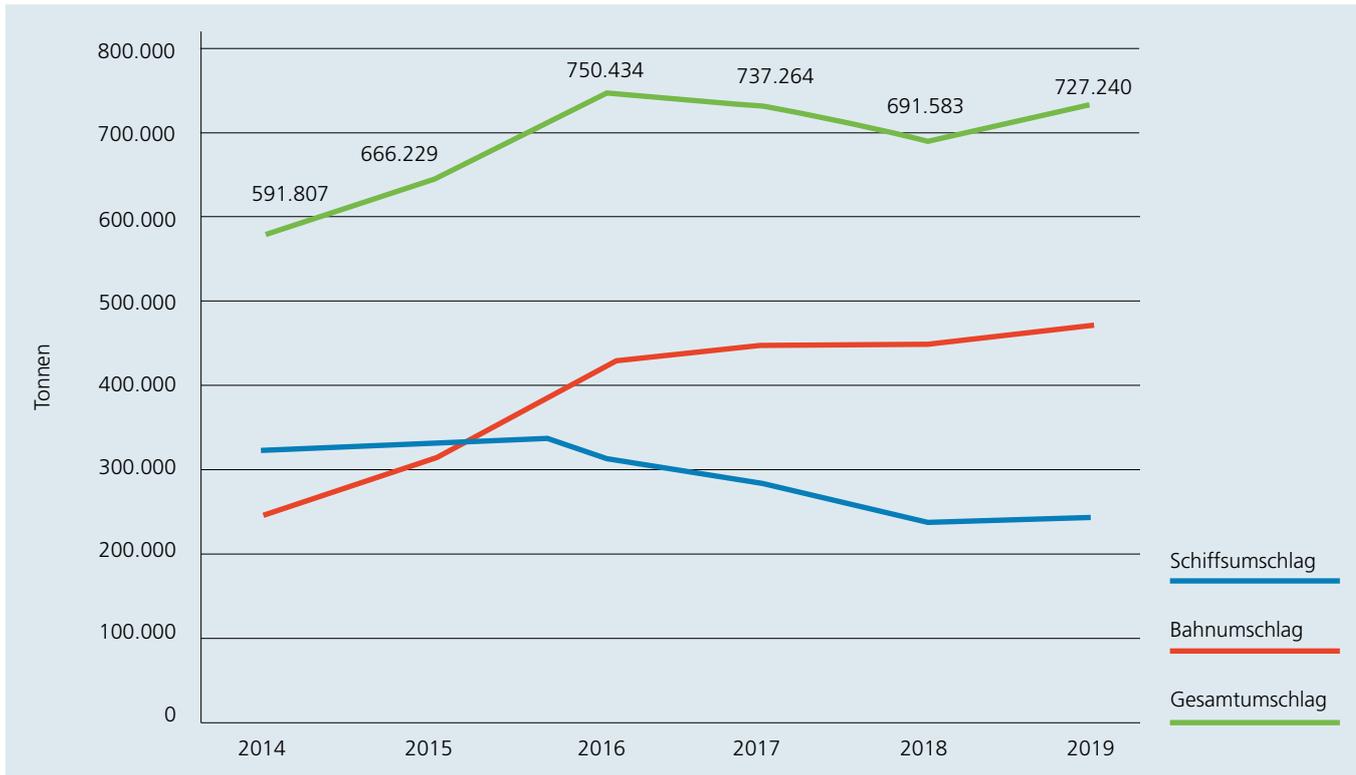


Diagramm 26: Gesamtumschlag des Hafens Minden 2014–2019 in Tonnen
Quelle: Mindener Hafen GmbH

TEU	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schiff	18.509	17.565	16.101	15.308	13.385	14.147
LKW	79.642	87.291	101.480	104.514	95.791	108.808
Bahn	35.007	47.870	61.713	56.612	57.400	60.383
Gesamtumschlag	133.158	152.726	179.294	176.434	166.576	183.338

Tabelle 27: Containerumschlag des Hafens Minden 2014–2019 in TEU
Quelle: Mindener Hafen GmbH

Gütergruppe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Land- und forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	77.129	59.197	52.817	53.979	34.403	36.456
Andere Nahrungs- und Futtermittel	106.763	104.538	98.047	89.229	90.820	84.557
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0
Erdöl, Mineralöl und Mineralöl-erzeugnisse	0	0	0	0	0	0
Erze und Metallabfälle	1.480	446	5.431	6.365	4.121 0	0
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	0	0	75	0	745	0
Steine und Erde (einschl. Baustoffe)	38.032	42.374	40.953	32.447	25.471	18.629
Natürliche Düngemittel Chemische Düngemittel	0	0	0	0	0	0
Chem. Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	109.893	133.907	107.681	92.150	77.637	99.993
Gesamtumschlag (Schiff)	333297	340.462	305.004	274.170	233.197	239.635
Bahnumschlag	258.510	325.767	445.430	463.094	458.386	487.605
Gesamtumschlag Bahn & Schiff	591.807	666.229	750.434	737.264	691.583	727.240

Tabelle 28: Gesamter Güterumschlag des Hafens Minden 2014-2019 in Tonnen, aufgeteilt nach Gütergruppen;
Quelle: Mindener Hafen GmbH



Binnenhäfen in Planung





3.1 Bohmte

3.1.1 Beschreibung des Standortes

Die Gemeinde Bohmte liegt im östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück. Die geplanten Standorte befinden sich im südlichen Bereich der Gemeinde Bohmte, auf der nördlichen Seite direkt am Mittellandkanal (km 58) und in unmittelbarer Nähe zur B 51 gelegen. Das Areal des Containerterminals wird gegenwärtig landwirtschaftlich genutzt. Die vorhandene Bau-substanz ist nicht erhaltenswert und kann überbaut werden. Für eine mögliche spätere Erweiterung stehen zwischen dem geplanten Terminal und dem Wendebecken ausreichende Erweiterungsflächen bereit. Die Anbindung erfolgt über die Hafenstraße. Eine Anbindung an das Schienennetz besteht nicht. Der neue Massenguthafen soll auf den Flächen des vorhandenen, ehemaligen Futter- und Düngemittelhafens entstehen.

3.1.2 Straßenseitige Anbindung

Die geplanten Häfen in Bohmte sind ideal an das regionale Bundesstraßennetz angebunden. Die geplanten Standorte liegen in unmittelbarer Nähe zur B 51. Diese ist an die Hafenstraße, die nur der Erschließung des Hafens dient, direkt angebunden. Die B 51 kreuzt am Hafen Bohmte den Mittellandkanal. Nahezu

unmittelbar hinter dieser Brücke befindet sich die Kreuzung mit den Bundesstraßen B 65 und B 218. Über die B 51 werden in ca. 18 km Entfernung in südlicher Richtung die Stadt Osnabrück und die südlichen Gebiete des Landkreises Osnabrück angeschlossen. Noch vor Osnabrück wird in Belm die A 33 erreicht. Diese führt in südlicher Richtung zum Autobahnkreuz Osnabrück Süd, wo eine Anbindung an die A 30 besteht, die wiederum zur A 1 führt.

In nordöstlicher Richtung werden über die B 51 in etwa vier km Entfernung zuerst die Gemeinde Bohmte selbst und in der Folge die südlichen Teile der Landkreise Diepholz und Vechta, die ebenfalls noch zum Einzugsgebiet der Häfen in Bohmte zählen, angebunden.

3.1.3 Wasserseitige Anbindung

Der Mittellandkanal verbindet den Dortmund-Ems-Kanal mit der Elbe und kreuzt dabei die Weser und den Elbe-Seitenkanal. Über diese Verbindungen des Mittellandkanals mit anderen Kanälen und Flüssen ist sowohl die direkte Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Emden als auch der Westhäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen gewährleistet.

Über den Mittellandkanal und angrenzende Wasserstraßen sind wichtige Wirtschaftszentren wasserseitig erreichbar. Über den Dortmund-Ems-Kanal werden insbesondere das Ruhrgebiet, Köln, die Rhein-Main-Region, die Rhein-Neckar-Region, Stuttgart sowie Straßburg in Frankreich und Basel in der Schweiz erreicht. In östlicher Richtung ergeben sich über den Mittellandkanal Fahrmöglichkeiten nach Hannover, in die Region Braunschweig-Wolfsburg sowie Magdeburg und Berlin.

3.1.4 Vorhaben: Massenguthafen

Als viertstärkste Mittelstandregion Deutschlands sind in Osnabrück und Umland logistische Lösungen zur Hebung des Potenzials gefordert. Eine sehr wichtige und starke Branche innerhalb der Region bilden die landwirtschaftlichen Erzeugnisse.

Diese Güter werden derzeit in starkem Maße mit dem Lastkraftwagen über lange Strecken in die Region um Bohmte transportiert. Wie bereits weiter oben erläutert, ist die straßenseitige und wasserseitige Anbindung des geplanten Massenguthafens zum Umschlag von Futtermitteln und Schüttgütern als optimal zu bezeichnen.

Die Gesamtfläche des Hafens beträgt rund 46.000 m². Auf einer Teilfläche von rund 18.000 m² sollen zukünftig Futter- und Düngemittel gelagert und umgeschlagen werden. Auf einer weiteren Teilfläche von ähnlicher Größe sollen zukünftig Schüttgüter gelagert und umgeschlagen werden. Zudem ist es vorgesehen, einen Bereich der Spundwand für den Umschlag von Schwergütern herzurichten. Getrennt werden diese beiden Teilflächen durch eine Zufahrtsstraße zum Kanal mit einer integrierten Waage. Eine ca. 20 m breite Uferladestraße direkt am Kanal ist für den diskriminierungsfreien Umschlag Dritter vorgesehen.

3.1.5 Vorhaben: Containerhafen

Die wirtschaftsstarke Region rund um Osnabrück und Bohmte ist bislang nicht marktgerecht an den wasserseitigen kombinierten Verkehr angebunden. Der Hafen Osnabrück befindet sich an einem Stichkanal des Mittellandkanals und ist nur über zwei Schleusen zu erreichen. Für einen wirtschaftlichen wasserseitigen KV-Transport ist der Einsatz moderner Schiffe mit etwa 100 m Länge notwendig (z. B. GMS mit 110 m Länge). Die beiden Schleusen des Stichkanals Osnabrück stammen noch aus dem Eröffnungsjahr 1915 und lassen lediglich eine maximale Schiffslänge von 82 m zu.

Als idealer Standort für einen wasserseitigen KV-Terminal hat sich der Bau eines neuen Containerterminals am Mittellandkanal in Bohmte erwiesen. Restriktionen für den Einsatz von GMS oder ähnlichen Schiffstypen existieren nicht. Die straßenseitige Anbindung ist optimal.

Das geplante Container-Terminal in Bohmte für den Umschlag Wasserstraße/Straße ermöglicht zusammen mit der ebenfalls auszubauenden Schiene/Straße-Umschlaganlage in Osnabrück eine attraktive und vor allem bedarfsgerechte Erschließung der Region durch den kombinierten Verkehr.

Wichtige Voraussetzung für die konkurrenzfreie zukünftige Zusammenarbeit ist die von Seiten aller regionalen Beteiligten gewünschte und unterstützte Kooperation zwischen den zwei Standorten.

Das geplante Container-Terminal Hafen Bohmte wird von der regionalen Wirtschaft vor allem für Seehafenhinterlandverkehre zum Hafen Hamburg, aber auch zu den Westhäfen (Rotterdam, Antwerpen) genutzt werden. Weiterhin werden auch einzelne Ziele im deutschen und europäischen Binnenland nachgefragt. Mehrere – immer wieder aktualisierte – Untersuchungen bestätigen das Marktpotenzial für eine derartige Anlage.



3.2 Wunstorf

3.2.1 Vorhaben: trimodaler KV-Terminal

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Standorten für die Ansiedlung von Logistikunternehmen in der Region Hannover hat die Region ein Logistikflächenkonzept entwickelt. In diesem Konzept werden verschiedene mögliche Einzelstandorte untersucht und geeignete Logistikschwerpunktstandorte herausgearbeitet. Einer der identifizierten Schwerpunktstandorte ist der Standort Barsinghausen-Wunstorf westlich von Hannover¹.

Zu den planerischen Absichten der Region Hannover bei der Entwicklung des Logistikschwerpunktstandortes Barsinghausen-Wunstorf gehört, dass am Standort Umschlag im kombinierten Verkehr möglich sein soll und alternative Verkehrsträger gestärkt werden sollen. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Alternativen für einen KV-Terminal in Wunstorf entwickelt und untersucht. Einige dieser Varianten enthalten auch einen trimodalen Terminal mit Binnenschiffumschlag direkt am Mittellandkanal. Alternativ wurde zusätzlich auch der Bau eines klassischen Binnenhafens mit Massengutumschlag untersucht.

Gerade der sehr gute trimodale Anschluss des Standorts Wunstorf stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Entwicklung des Logistikschwerpunktstandortes dar. In diesem Zusammenhang soll die Variante mit trimodalem Terminal weiterverfolgt werden. Der Bau eines klassischen Binnenhafens mit Massengutumschlag wird jedoch nicht weiter fortgesetzt. Dieser hat sich als unwirtschaftlich herausgestellt, zumal am Standort Wunstorf bereits ein Hafen der Agravis für den Umschlag von Massengütern und Stahlprodukten besteht.

Der Bau des Terminals ist in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Hafen zwischen dem Mittellandkanal und der Bahnlinie Hannover-Wunstorf vorgesehen. In die Planungen eingebunden ist auch die Hafengruppe Hannover, die den trimodalen Terminal im Nordhafen Hannover betreibt. Dieser ist sehr gut ausgelastet, und eine Erweiterung des Nordhafens ist nicht möglich. Der geplante Terminal Wunstorf fungiert dementsprechend auch als Entlastungsstandort für den Nordhafen Hannover.

¹ Grontmij: Machbarkeitsstudie Logistikschwerpunktstandort „Barsinghausen-Wunstorf“ (Hannover West), 2012

3.2.2 Konzept

1. Bahnterminal

Der gegenwärtige Planungsstand² sieht vor, zunächst einen Schiene-Straße-Terminal zu errichten. Der Terminal soll in der Nähe des Mittellandkanals parallel zum Kanalufer errichtet werden. Dadurch wird die Erweiterung zu einem trimodalen Terminal zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht. Der Bahnterminal soll eine Größe von etwa 4 ha haben und ist auf 9,5 ha erweiterbar.

2. Containerhafen

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch kein konkreter Bedarf für den Binnenschiffumschlag am Standort Wunstorf besteht, ist geplant, den Terminal erst zu einem späteren Zeitpunkt zu einem trimodalen Terminal mit Binnenschiffumschlag auszubauen. Der Containerhafen baut auf dem Bahnterminal auf und soll eine Kaimauer von 300 m Länge (passend für zwei Schiffe) erhalten. Ein getrennter Betrieb beider Anlagen wird als nicht wirtschaftlich angesehen. Aus diesem Grund ist der gemeinsame Betrieb beider Anlagen als trimodales Terminal vorgesehen.

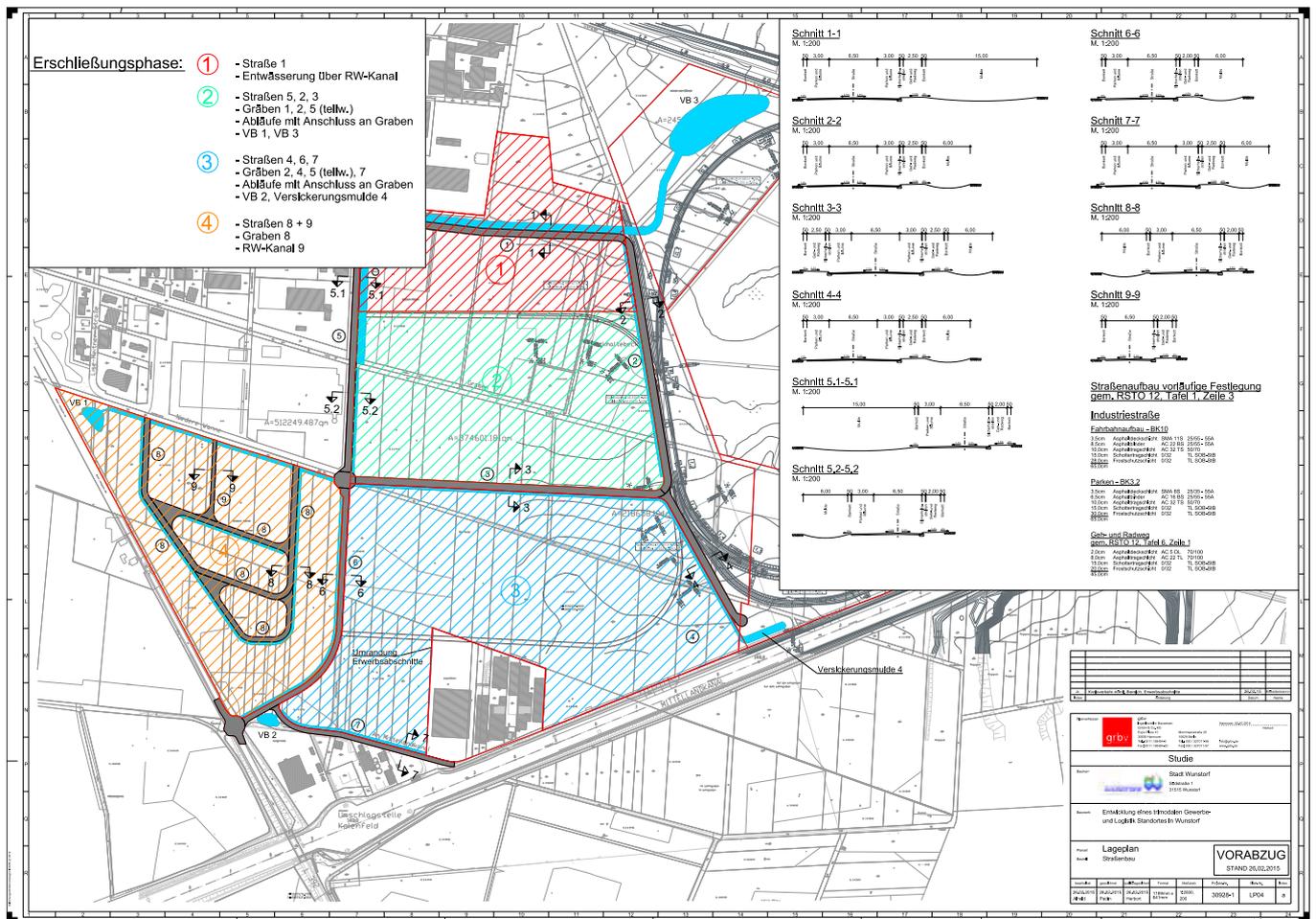


Abbildung 1: Entwicklung eines trimodalen Gewerbe- und Logistikstandortes in Wunstorf
Quelle: grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG

2 SCI Verkehr: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Realisierungs-Konzept trimodaler Logistikstandort Wunstorf/Gewerbepark Süd, 2012



Kontaktadressen



Kontaktadressen

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung:

- Referat 34: Häfen, Schifffahrt, Schiffbau, Friedrichswall 1, 30159 Hannover (Seehäfen)
- Referat 40: Verkehrspolitik, Mobilität, Logistik, Friedrichswall 1, 30159 Hannover (Binnenhäfen)

Niedersächsische Seehäfen:

- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Hindenburgstraße 26-30, 26122 Oldenburg
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Hindenburgstraße 28, 26122 Oldenburg

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes:

- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn
- GDWS, Standort Aurich, Schloßplatz 9, 26603 Aurich
- GDWS, Standort Münster, Cheruskerring 11, 48147 Münster
- GDWS, Standort Hannover, Am Waterlooplatz 5, 30169 Hannover

Arbeitsgemeinschaft der öffentlichen Binnenhäfen Norddeutschlands:

- Geschäftsstelle: Hafенbetriebsgesellschaft Braunschweig mbh, Hafenstraße 14, 38112 Braunschweig

Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen Seehäfen:

- AG Seehäfen, c/o Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK), Moslestraße 6, 26122 Oldenburg

Industrie- und Handelskammern:

- IHK Lüneburg-Wolfsburg, Am Sande 1, 21335 Lüneburg
- IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim, Neuer Graben 38, 49074 Osnabrück
- Oldenburgische IHK, Moslestraße 6, 26122 Oldenburg
- IHK für Ostfriesland und Papenburg, Ringstraße 4, 26721 Emden
- IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Am Schäferstieg 2, 21680 Stade
- IHK Hannover, Schiffgraben 49, 30175 Hannover
- IHK Braunschweig, Brabantstraße 11, 38100 Braunschweig
- NIHK Niedersächsischer Industrie- und Handelskammertag, Hinüberstraße 16–18, 30175 Hannover

Verbände und andere Organisationen:

- Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V., Leipziger Platz 8, 10117 Berlin
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V., Dammstraße 26, 47119 Duisburg
- Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Pazifik 1, 26388 Wilhelmshaven

Die vorliegende Faktensammlung „Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten“ (Stand 2020) steht Ihnen auch als Download auf der Homepage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, www.mw.niedersachsen.de, unter der Rubrik „Wirtschaft“ zur Verfügung.

Bildnachweise:

Brake:	J. Müller
Cuxhaven:	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Skyview Imaging
Emden:	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Leer:	Seaports of Niedersachsen GmbH
Nordenham:	Seaports of Niedersachsen GmbH
Oldenburg:	Seaports of Niedersachsen GmbH
Papenburg:	Seaports of Niedersachsen GmbH
Stade:	Skyview Imaging
Wilhelmshaven:	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Wilhelmshaven – JWP:	CTW JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Norden:	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Braunschweig:	Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH
Bückerburg:	eklaubert.com
c-Port:	c-Port Zweckverband IIK
Dörpen:	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)
Hannover:	Städtische Häfen Hannover GmbH
Eurohafen Emsland:	Stadt Haren (Ems)
Hildesheim:	Hafenbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim
Lüneburg:	Hafen Lüneburg GmbH
Osnabrück:	Stadtwerke Osnabrück AG
Peine:	DEUMU Deutsche Erz- und MetallUnion GmbH
Salzgitter-Beddingen:	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
Spelle-Venhaus:	Fotografen Künnemann und Egbers-Behrendt
Uelzen:	Port Logistics Uelzen GmbH
Wittingen:	Stadt Wittingen
WOB-Containerterminal:	privat
WOB-Fallersleben:	Stefan Taute
Wunstorf-Kolenfeld:	Agravis
Minden:	Mindener Hafen GmbH
Titel, S. 6/7:	Land Niedersachsen
S. 2	Niedersächsische Staatskanzlei, Philipp von Ditfurth
S. 5	kali9/istockphoto.com
S. 48/49	Bertold Werkmann/adobestock.com
S. 108/109	damircudi/istockphoto.com
S. 110	Pakorn_Khantiyaporn/istockphoto.com
S. 112	LDProd/istockphoto.com
S. 114/115	Altayb/istockphoto.com

Herausgeber:
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Friedrichswall 1
30159 Hannover

www.mw.niedersachsen.de

Veröffentlichung: September 2020

Diese Broschüre darf, wie alle Publikationen der
Niedersächsischen Landesregierung, nicht zur Wahlkampfwerbung
in Wahlkämpfen verwendet werden.