



Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten



Niedersachsen

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Niedersächsische Landesregierung sieht in der Maritimen Wirtschaft einen der wichtigsten Leitmärkte für Niedersachsen. Dreh- und Angelpunkt sind dabei die niedersächsischen Seehäfen. Diese stellen in der Gesamtleistung einen großen Universalhafen dar.

Doch ohne ein Netz zuverlässig funktionierender Binnenhäfen, die zu den zentralen logistischen Knoten in unserem Land gehören, könnten auch die Seehäfen ihre Aufgaben nicht so erfolgreich wahrnehmen, wie dies erfreulicher Weise der Fall ist.

Die niedersächsische Hafenlandschaft mit ihren See- und Binnenhäfen zeichnet sich durch eine enorme Vielfalt und große Bandbreite aus. Diese Verschiedenheit zu zeigen und die Spezialisierungen der einzelnen Hafenstandorte vorzustellen, ist Ziel der nun vorliegenden Sammlung „Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten“. Ich freue mich über diese kompakte Zusammenstellung, die interessante Einblicke in und einen guten Überblick über die Häfen unseres Landes als Logistikstandorte mit besonderem Stellenwert gibt.

Recht herzlich bedanken möchte ich mich bei der Hafenwirtschaft, die den Entstehungsprozess dieses Faktenbandes in den letzten Jahren aktiv und engagiert begleitet hat.

Mit freundlichen Grüßen



Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

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.....	31
1.8 Stade-Bützfleth.....	34
1.9 Wilhelmshaven.....	37
1.10 Wilhelmshaven JadeWeserPort.....	42
1.11 Norden/Inselversorgung.....	45
2. Binnenhäfen	47
2.1 Braunschweig.....	48
2.2 Bückeburg.....	52
2.3 c-Port.....	55
2.4 Dörpen.....	58
2.5 Hannover.....	61
2.6 Eurohafen Emsland.....	65
2.7 Hildesheim.....	68
2.8 Lüneburg.....	72
2.9 Osnabrück.....	75
2.10 Peine.....	77
2.11 Salzgitter-Beddingen.....	79
2.12 Spelle-Venhaus.....	83
2.13 Uelzen.....	86
2.14 Wittingen.....	90
2.15 Wolfsburg Containerhafen.....	93
2.16 Wolfsburg-Fallersleben.....	95
2.17 Wunstorf-Kolenfeld.....	98
2.18 Minden.....	101
3. Binnenhäfen in Planung	105
3.1 Bohmte.....	106
3.2 Nienburg.....	108
3.3 Wunstorf.....	111
4. Kontaktadressen	113





1.1 Brake

1.1.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Brake befindet sich am seeschifftiefen Fahrwasser des westlichen Weseruferes etwa 26 km oberhalb des Mündungstrichters. Der Hafen gliedert sich in den Althafen, den in zwei Abschnitten in den Jahren 2009 und 2012 in Betrieb genommenen Niedersachsenkai sowie den Binnenhafen. Das Hafengebiet umfasst ca. 110 ha Land- und 20 ha Wasserfläche.

Eigentümerin und Betreiberin der Hafinfrastruktur ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Der Umschlag wird vorwiegend von der Unternehmensgruppe J. Müller aus Brake durchgeführt. Der Umschlag am Standort erfolgt durch drei Unternehmen, nämlich der J. Müller Agri Terminal GmbH & Co. KG für den Umschlag von Agrarprodukten und Schüttgütern (vorrangig Getreide und Futtermittel), der J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG für den Umschlag massenhafter Stückgüter und Projektladungen (vorrangig Stahl, Windkraftanlagen und Forstprodukte) sowie der LogServ Logistik Services GmbH & Co. KG für den Umschlag von Schwefel. Weiterhin ist am Standort die Wilmar Edible Oils GmbH vertreten, die über einen Privatanleger im Anschluss an den Althafen verfügt, sowie im Binnenhafen die Firma Sibelco Deutschland GmbH, die Feldspate und Nepheline verarbeitet.

1.1.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Brake kann tideabhängig von einlaufenden Seeschiffen mit einem maximalen Tiefgang von 11,90 m angelaufen 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 Länge beträgt 275 m. Die Revierfahrt zum Hafen Brake über Außenweser und Unterweser dauert ca. 5 Stunden.

Die Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz erfolgt über die Weser 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). Nach Abschluss 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 fehlenden Streckenausbaus der Mittelweser ergeben sich jedoch Einschränkungen bei den Begegnungsmöglichkeiten für diesen Schiffstyp, so dass unter wirtschaftlichen Bedingungen keine vollumfängliche Nutzung dieses Schiffstyps möglich ist.

Schienenseitig verfügt der Seehafen Brake über eine leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz der DB im Bahnhof Brake (Unterweser) Hafen. Ab hier besteht Anschluss an die elektrifizierte Strecke Nordenham - Hude (- Bremen). Es bestehen keine Einschränkungen für Ganzzüge. Neben der Bedienung mit Ganzzügen ist der Hafen auch an das Einzelwagennetz der DB angeschlossen.

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 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 über die B 212 erreicht werden. Auf der B 211 müssen gegenwärtig noch Ortschaften durchquert werden, der Ausbau dieser Bundesstraße ist jedoch bereits beschlossen. 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 Umschlaganlagen

Der Seehafen Brake besteht aus dem Althafen mit dem Nord- sowie dem Südpier; er verfügt über eine Gesamtlänge von 1.637 m mit sechs Großschiffliègeplätzen. Der Althafen wird vom Agri Terminal, Breakbulk Terminal und von der LogServ für den Umschlag von Schwefel genutzt.

Der Niedersachsenkai mit einer Länge von 450 m verfügt über zwei Großschiffliègeplätze. Die Nutzung erfolgt durch den Breakbulk Terminal vorrangig für den Umschlag von Projektladungen und Stahlprodukten.

Das Unternehmen Wilmar Edible Oils verfügt über einen Privatanleger, der für die Bedürfnisse der Fettraffinerie genutzt wird. Hier stehen Umschlaganlagen für Öle und Fette sowie für Melasse und andere Fertigprodukte zur Verfügung.

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: 1.637 m Nordpier max. Tiefgang: 11,90 m Südpier max. Tiefgang: 11,90 m	2 Drehwippkrane (bis 35 t) 2 Verladebrücken (bis 88 t) 1 Hafemobilkran 1 Schiffsbelader (1.000 m³/h) Förderbänder (1.000 m³/h) 2 Getreideheber (1.400 t/h) 3 Schiffsbelader (1.800 t/h) 6 LKW-/Waggonbelade-Stationen (1950 t/h)
Niedersachsenkai	Kailänge: 450 m max. Tiefgang: 11,90 m	2 Verladebrücken (bis 60 t) 2 Hafemobilkrane (jeweils bis 140 t, im Tandembetrieb bis 230 t)
Wilmar Edible Oils	Kailänge: 166 m max. Tiefgang: 9,20 m	Umschlaganlagen für pflanzliche Öle
Binnenhafen	Länge Umschlagkajen: 1.070 m Wasserfläche: 4,4 ha Wassertiefe: bis 5,50 m	1 Drehwippkran (bis zu 32 t) 1 Mobilkran (bis zu 11 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 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 Fettraffinerie 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. Im Warenausgang wird vor allem Brotgetreide versendet.

Im Stahlbereich werden vor allem Produkte der norddeutschen Stahlindustrie exportiert, insbesondere für einen niedersächsischen Stahlhersteller. Weiterhin wird in Brake im Warenausgang sowie in geringerem Umfang auch im Wareneingang Schrott umgeschlagen.

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

Für zwei 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. Im Zuge der Immobilienkrise in den USA war dieses Geschäft nahezu zum Erliegen gekommen, durch das Wiederanziehen der Baukonjunktur in den USA, aber auch durch die Stabilisierung der politischen Verhältnisse in Nordafrika sind hier wieder deutliche Zuwächse zu verzeichnen.

Weiterhin wird im Seehafen Schwefel, der als Koppelprodukt in der niedersächsischen Gasförderung entsteht, umgeschlagen. Außerdem wird Palmöl, vor allem aus Malaysia, empfangen, das in der im Hafen ansässigen Fettraffinerie weiterverarbeitet und zwischengelagert wird.

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

In Brake werden neben dem Umschlag und der Lagerung alle klassischen seehafenrelevanten Dienstleistungen wie Verzo-lung, 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 Seeschifftransporte befrachtet sowie Seeschiffs-, Binnenschiffs-, LKW- und Bahntransporte organisiert.

Neben dem Umschlag und der Lagerung bietet der Agri Terminal auch Dienstleistungen in den Bereichen Silieren, Trocknen, Aspirieren, Schroten, 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. Integrierte Bahndienstleistungen werden insbesondere in den Segmenten Agrar- und Forstprodukte angeboten. Im Schwefelumschlag wird auch die Umwandlung von flüssigem Schwefel in Festschwefel durchgeführt.

1.1.5 Entwicklungspotenziale

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

Mit dem hafennahen Gewerbegebiet „Boitwarder Groden“ stehen im Hafen Brake 63 ha Entwicklungsfläche für die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbe- und Industriebetriebe zur Verfügung. Diese Flächen sind planungsrechtlich gesichert. Die Vermarktung erfolgt über die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und die private Hafenvirtschaft. Vorgesehen sind insbesondere Ansiedlungen aus den Bereichen Windkraft sowie Bioenergie, hier beispielsweise ein Biomassekraftwerk.

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 können die üblichen im Getreidetransport eingesetzten Schiffe der Panmax-Klasse den Hafen Brake anlaufen. Dadurch besteht ein Wachstumspotenzial insbesondere beim Transport von Brotgetreide. Gleichzeitig wächst der Umschlag der Getreide- und Futtermittelimporte. Zur Bewältigung dieses Wachstums und der gestiegenen Qualitätsanforderungen ist auch die Errichtung eines zweiten Liegeplatzes für Großschiffe im Agrarterminal vorgesehen. 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 einer der leistungsfähigsten Terminals in Europa für den Umschlag von Stahl und Projektladungen mit sehr guten Umschlagmöglichkeiten für Schwergut. Letztere sind durch einen zweiten Mobilkran gerade erweitert worden. Hierdurch ergeben sich Marktchancen für den Hafen Brake gerade auch im Projektgeschäft sowie für Windkraftkomponenten. Im

Stahlbereich besteht eine strategische Partnerschaft mit einem niedersächsischen Stahlhersteller. Die Stahlprodukte bilden auch die Basisladung für linienähnliche Reedereidienste. In der Folge werden zunehmend Projektladungen über den Hafen Brake gebucht, so dass eine gewisse Sogwirkung entsteht. Seit 2008 werden in Brake vermehrt Metallrecycling-Produkte umgeschlagen, die in der stahlproduzierenden Industrie benötigt werden. Im Containerbereich bestehen Wachstumschancen insbesondere als Dienstleister in den Branchen, die der Hafen bisher bereits bedient. Hier können in bestimmten Nischen, beispielsweise Futtermittelzusatzstoffen, Dienstleistungen angeboten werden. Zusätzliche Chancen können sich durch den JadeWeserPort ergeben, indem Brake hier als Speziallagerhalter fungieren könnte.

1.1.6 Umschlag

Der Hafen Brake ist auf verschiedene Gütergruppen spezialisiert. Die allgemeine Entwicklung war in den letzten Jahren positiv. Der Gesamtumschlag (Seeschiff und Binnenschiff) stieg von 6.329.897 t im Jahr 2005 auf 6.980.000 t im Jahr 2008 an. Im Zuge der wirtschaftlichen Krise ging das Umschlagvolumen auf 5.847.000 t zurück, seitdem war aber wieder eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Im Jahr 2012 wurde ein Umschlag von 7.355.360 t erzielt. Im Jahr 2013 verzeichnete der Hafen Brake einen Umschlag von 6.711.892 t.

Umschlag im Hafen Brake

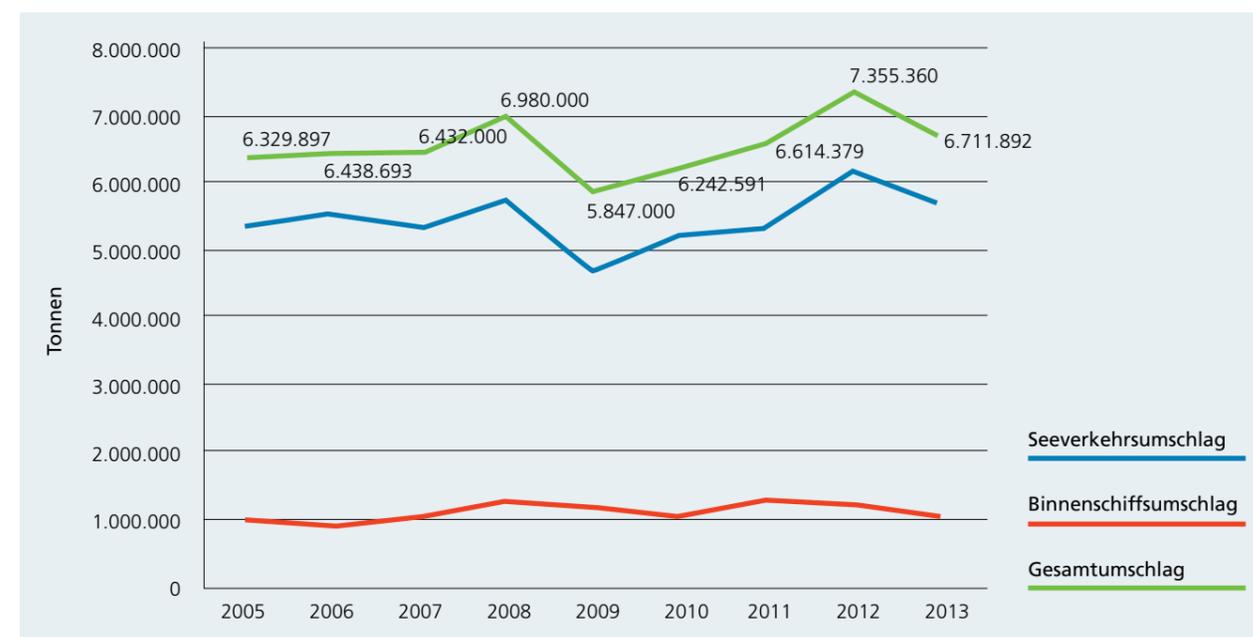


Diagramm 1: Gesamtumschlagentwicklung Brake

Quelle: Unternehmensgruppe J. Müller; Seaports of Niedersachsen GmbH



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 Hafeninfrastuktur 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 Schiffgrößen, 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 Strecke nach Bremerhaven ist durchgehend eingleisig. 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 der 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. Bei Bedarf stehen zudem 54 ha mit

Bahnanschluss im Hafengewerbegebiet Groden als Hafenerweiterungsgebiet für die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbebetriebe zur Verfügung. In Kühl- und Tiefkühlagerhallen besteht 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 _{LAT}	
Seebäderbrücke	Länge: 284 m Wassertiefe: 7,00 m SKN _{LAT}	
Vorhafen Alte Liebe	Länge: 300 m Wassertiefe: 7,00 m SKN _{LAT}	
Hafenkaje	Länge: 300 m Wassertiefe: 4,10 m SKN _{LAT}	
Helgoländer Kaje	Länge: 200 m Wassertiefe 8,10 m SKN _{LAT}	
Alter Fischereihafen	Länge: 1.225 m Wassertiefe: 4,50 m - 5,50 m SKN _{LAT}	
Neuer Fischereihafen	Länge: 2.185 m Wassertiefe: 9,70 m	Umschlagbrücke für Massengut Schwimmdock
Schleuse	Länge: 190 m/Breite: 24 m Wassertiefe: 8,60 m SKN _{LAT}	
Lübbertkai	Länge: 297 m Wassertiefe 8,10 m SKN _{LAT}	
Steubenhöft	Länge: 387 m Wassertiefe: 12,00 m SKN _{LAT}	1 RoRo-Brücke 1 Schienenkran
Amerikahafen	Länge: 260m Wassertiefe: 6,60 m SKN _{LAT}	
Alter Lenzkai	Länge: 181 m Wassertiefe: 6,60 m SKN _{LAT}	
Neuer Lenzkai	Länge: 260 m Wassertiefe: 6,10 m SKN _{LAT}	
Imperatorkai		1 Schwimmdock, Jack-up-Möglichkeit

Tabelle 2: Pier- und Umschlaganlagen, Infrastruktur und Suprastruktur Cuxhaven

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
CuxCargokai Humberkai	Länge: 130 m Wassertiefe: 6,10 m SKN _{LAT} Länge: 120 m Wassertiefe: 6,60 m SKN _{LAT}	1 RoRo-Anleger 1 Mobilkran (100 t) siehe Europakai
Europakai	Länge: 730 m Wassertiefe: bis zu 15,40 m SKN _{LAT}	1 Containerbrücke 1 RoRo-Anleger (Stern-Rampe) 1 RoRo-Anleger (Stern- und Quarter-Rampe) 4 Reachstacker 1 Mobilkran (100 t) Schwerlastpier bis 90 t/m ²
Offshore-Terminal Liegeplatz 8	Länge: 375 m Wassertiefe 7,40 m SKN _{LAT}	Portalkran (660 t) Jack-up-Möglichkeit
Offshore-Terminal Liegeplatz 9	Länge: 777 m Wassertiefe: 10,60 m SKN _{LAT}	Jack-up-Möglichkeit

Tabelle 2 (Fortsetzung): 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 Alte Fischereihafen, der Ausrüstungskais für die Kutterfischerei aufweist, sowie der Alte Hafen und der Ritzenbütteler Schleusenpriel als 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/RoRo, Kraftfahrzeugen, 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.

RoRo-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 Standort bietet als einer von nur wenigen Häfen die Möglichkeit für Jack-up-Schiffe, sich aufzujacken. Gegenwärtig können drei Jack-up-Schiffe parallel beladen werden. Cuxhaven ist aber nicht nur Standort für den Aufbau von Offshore-Windparks, es haben sich auch zwei 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 RoRo-Verkehr,
- den Kfz-Umschlag,
- das Containerhandling (Containerpacking und -stripping sowie Reparaturen und Depotleistungen; klassische Funktionen wie Ladungssicherung und Verzollung),
- 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-Windenergie,
- den Umschlag von Massengut (vorrangig Baustoffe),
- den Umschlag von Maschinen und Anlagen, Baustoffen und Gefahrgut sowie Holzprodukten,
- den Fischumschlag (Fang- und Frostfisch),
- die Abfertigung von Personenbeförderungs- und Versorgungsschiffen nach Helgoland und Neuwerk,
- die Lagerlogistik.

1.2.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen Cuxhaven stehen für die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich Offshore in unmittelbarer Nähe zum Offshore-Terminal etwa 60 ha Fläche zur Verfügung.

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 2 - 3 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.

Im Bereich der RoRo-Logistik sind insbesondere für den Umschlag von Neufahrzeugen ausreichende Lagerflächen erforderlich. Hier stehen in einiger Entfernung zum vorhandenen Terminal Flächen zur Verfügung. In diesem Bereich gibt es 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 den planfestgestellten Liegeplatz 4 abhängen. Die Offshore-Terminals können nicht für die wachsenden Systemverkehre (RoRo, Bahnanbindung) genutzt werden, sie sind somit keine Alternative zum Liegeplatz 4.

Im Bereich der Unterelbe existieren Kooperationen mit den Häfen Hamburg, Brunsbüttel 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

Im Seehafen Cuxhaven wurden in den Jahren 2006 bis 2013 folgende Umschlagvolumina erzielt:

In den Jahren 2006 bis 2008 lag der Umschlag in Cuxhaven etwa konstant bei gut 2.000.000 t. Infolge der wirtschaftlichen Krise ging der Umschlag im Jahr 2009 auf ca. 1.800.000 t zurück. Im Jahr 2010 konnte dieser Rückgang wieder ausgeglichen und das Vorkrisenergebnis mit knapp 2.200.000 t sogar übertroffen werden. Der sehr deutliche Anstieg auf fast 3.200.000 t im Jahr 2011 ist vor allem mit einem Einmaleffekt zu begründen. Für den Bau eines Bühnenbauwerks wurden über 1.000.000 t Baumaterialien verladen. Des Weiteren lässt sich der Anstieg mit Steigerungen im Automobilumschlag begründen. In 2010 wurden 265.939 Fahrzeuge in Cuxhaven verladen. Dies bedeutet eine Zunahme um 40 %, verglichen mit

2009 (189.470 Fahrzeuge). Das Wachstum bei den Automobilverkehren ist nicht zuletzt durch die erfolgreiche Vermarktung von über den reinen Umschlag hinausgehenden wertschöpfungsintensiven Dienstleistungen begünstigt. Hierdurch wurden eine hohe Kundenbindung erzielt sowie zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Der Umschlag von Containern spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Zusätzlich zum Güteraufkommen wurden 2013 in Cuxhaven 387.406 Personenbeförderungen verzeichnet.

Im Jahr 2013 lag der gesamte Güterumschlag mit 2.706.020 t um knapp 150.000 t unter dem Vorjahreswert. Dies wird auf einen deutlichen Rückgang im Umschlag fester Massengüter zurückgeführt. Dieser nahm gegenüber 2012 um 28 % ab. Bei anderen Gütern konnten hingegen z. T. Steigerungen festgestellt werden.

Gesamtumschlagsentwicklung Cuxhaven

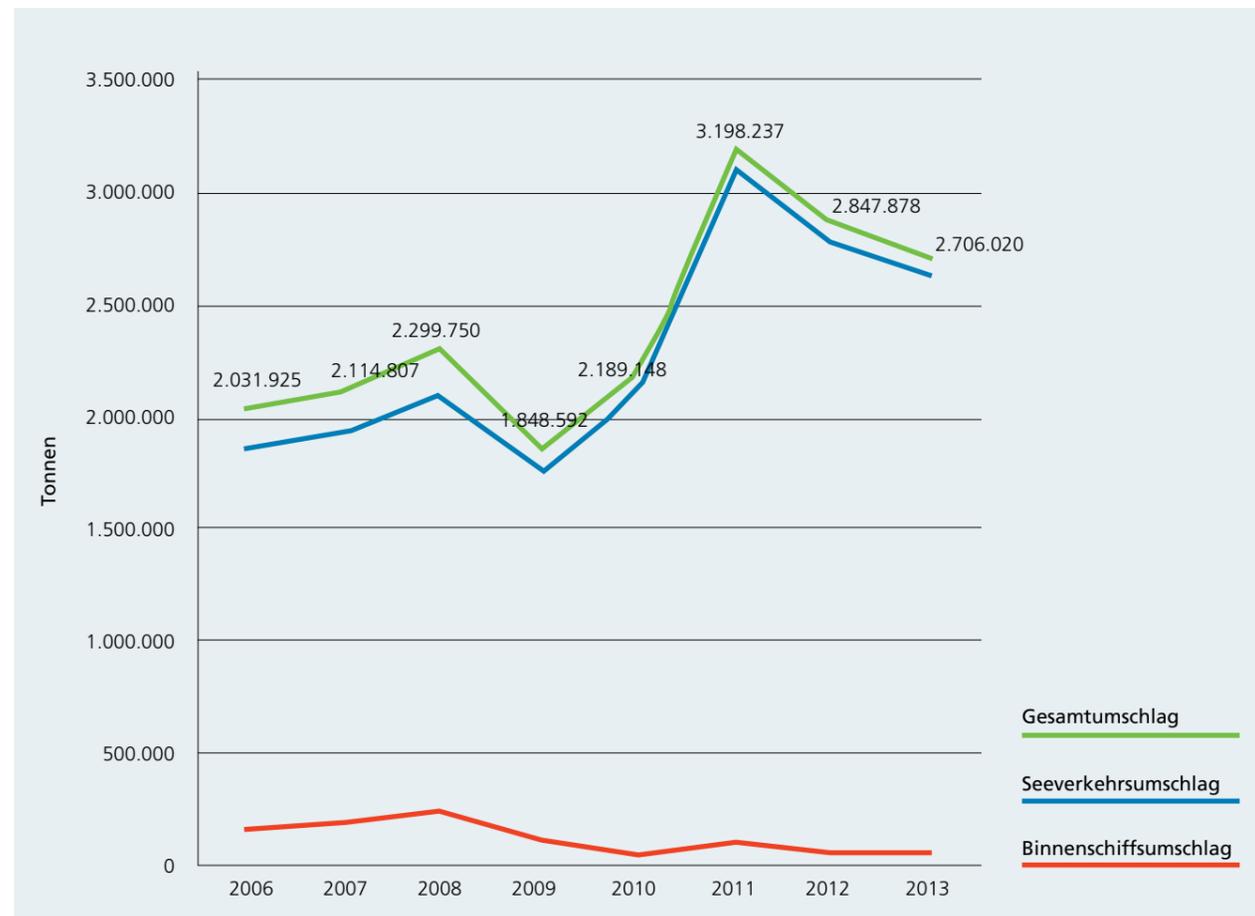


Diagramm 2: Gesamtumschlagsentwicklung Cuxhaven

Quelle: Statistiken der Niedersachsen Ports GmbH und Co. KG



1.3 Emden

1.3.1 Lage und Betreiber

Der Seehafen Emden liegt am Nordufer der Ems, etwa 38 sm 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 Baustoffindustrie, der Papierindustrie, der Industrie für flüssige Massengüter (Kraftstoffe, Flüssigkreide, Flüssigdünger) 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 Innenhafen 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 kleinere Nesserlander Schleuse wird saniert und auf die Größe von 180 m Länge, 18 m Breite und einer Drempeltiefe von 7,10 m ausgebaut und ist derzeit aufgrund von umfangreichen Sanierungsmaßnahmen außer Betrieb. Der Schiffsverkehr wird daher momentan vollständig über die Große Seeschleuse abgewickelt. Der Abschluss der Sanierungsmaßnahmen an der Nesserlander Schleuse ist nach derzeitigem Planungsstand für das Jahr 2016 vorgesehen.

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.

Straßenseitig ist der Hafen Emden über die Anschlussstellen Emden-West (Distanz zum Außenhafen 3 km) und Emden-Ost (Distanz zum Binnenhafen 2 km) der Bundesautobahn 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 84.600 m², eine Kailagerfläche von 367.800 m² und eine Freilagerfläche von etwa 660.000 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: 9,12 m LAT	RoRo-Liegeplatz
Emskai	Länge: 275 m mit 140 m Dalben Wassertiefe: 8,12 m und 9,12 m LAT	1 RoRo-Liegeplatz (RoRo-Heckrampe, RoRo-Quarerrampe)
Außenhafenkai	Länge: 1.240 m Wassertiefe: 8,12 m LAT	2 RoRo-Liegeplätze 3 Getreideheber
Borkumkai	Länge: 340 m Wassertiefe: 4,12 m LAT	Hydraulische RoRo-Heckrampe
Südkai	Länge: 930 m Wassertiefe: 10,00 - 11,90 m NN *)	1 Verladebrücke (70 t/46 m) 1 Hafemobilkran (35 t/48 m, max. 124 t)
Nordkai	Länge: 480 m Wassertiefe: 11,50 m NN *)	1 Containerbrücke (80 t/39 m) 2 Mobilkrane (70 t + 150 t)
Binnenschiffsbecken	Länge: 460 m Wassertiefe: 3,50 m - 8,50 m NN *)	Umschlaganlage für Holzhackschnitzel
EVAG Terminal 1	2 Dalbenliegeplätze à 120 m und à 160 m Wassertiefe: 7,00 m - 10,00 m NN *)	2 RoRo-Liegeplätze (Stern/Quarter/Side)
EVAG Terminal 2	Länge: 350 m Wassertiefe: 5,00 m	1 RoRo-Liegeplatz (Stern) Überdachte Lagerfläche: 6.000 m ² Freilagerfläche: 28.000 m ²

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Ölhafen	3 Liegeplätze: à 180 m, à 100 m und à 200 m Wassertiefe: 5,00 - 10,50 m NN *)	Löschbrücke Flüssigkreide Seeschiff Löschbrücke Flüssigkreide Binnenschiff Löschbrücke Flüssiggüter Tankkapazitäten für Sole und flüssige Düngemittel
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 Kran (20 t/24 m bis 10 t/20 m) 1 Kran (10 t/17,5 m)
Borßumer Hafen	Länge: 200 m Wassertiefe: 5,00 m NN *)	
Altes Emden Fahrwasser mit 3 Hafenbecken	Länge: 1200 m Wassertiefe: 4,00 - 7,00 m NN *)	1 Ro-Ro-Liegeplatz am EVAG Terminal II
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: -8,10 m NN *)	Zurzeit außer Betrieb wegen Sanierung

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, die Baustoffindustrie, die Industrie für flüssige Massengüter und die Papier- sowie 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. Der Seehafen hat sich zum Basishafen im In- und Export für einen deutschen Windkraftanlagenhersteller von Onshore-Anlagen entwickelt. Seit der Inbetriebnahme eines Betonwerks zur Herstellung von Fertigturmteilen für Windenergieanlagen im Jahr 2005 ist Emden außerdem Produktionsstandort. Des Weiteren haben sich Produzenten für Offshore-Komponenten von Windkraftanlagen in Emden angesiedelt.

Weitere Sektoren sind der Umschlag von Containern als Beiladung, der Umschlag von Gefahrgütern und die Schiffbauindustrie.

Das logistische Angebot Emdens umfasst:

- die Lagerlogistik,
- die Distributionslogistik,
- die Gefahrgutlogistik,
- die Projektlogistik,
- 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. Dies umfasst insbesondere den Bereich Rysumer Nacken, Wybelsumer Polder und Larrelter Polder.

Gegenwärtig wird der Emspier um einen Dalbenliegeplatz erweitert, um zusätzliche Feederverkehre im Automobiltransport realisieren zu können. Die Fertigstellung des Liegeplatzes wird voraussichtlich im August 2015 erfolgen. Weitere Planungen betreffen die Errichtung einer neuen Löschrücke im Ölhafen. Des Weiteren ist die Umstrukturierung des Südkais vorgesehen.

Darüber hinaus ist zur Schaffung eines zusätzlichen Großschiffliedplatzes im Außenhafen ein Lückenschluss zwi-

schen der Emspier und dem Emskai geplant. Mit diesem Großschiffliedplatz kann der vorhandene Umschlag gesichert und die vom Nutzer vorgesehene Steigerung des Kfz-Umschlags ermöglicht werden.

Wachstumschancen ergeben sich für den Seehafen Emden in den bereits bestehenden Geschäftsfeldern des Automobilumschlags und der -logistik, dem Umschlag von Forstprodukten (insbesondere Zellulose) und Flüssigkreide sowie dem Export und Import von Windkraftanlagen. 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.

Einen wesentlichen Beitrag zur Ausnutzung der genannten Potenziale wird die geplante Vertiefung der Außenems darstellen, welche Seeschiffen mit größerem Tiefgang als heute das Anlaufen des Seehafen Emdens ermöglichen soll. Dies ist insbesondere für die Abfertigung der immer größer werdenden Autocarrier mit mehr Tiefgang im Überseeverkehr von großer Bedeutung. Das Planfeststellungsverfahren ist eröffnet worden.

Die allgemeine Entwicklung im Bereich Windkraft wird optimistisch eingeschätzt. Durch die Ansiedlung von Herstellern von Windkraftanlagen-Komponenten ist ein bedeutender Schritt zur Entwicklung des Emders Hafens zum Windkraft-Basishafen gelungen. Im Jahr 2013 wurden im Seeverkehr Windenergieanlagen mit einem Gewicht von insgesamt 165.320 t sowie Betonturmteile mit einem Gewicht von insgesamt 97.855 t umgeschlagen. Im Binnenschiffverkehr wurden Windenergieanlagen mit einem Gesamtgewicht von 13.722 t sowie Betonturmteile mit einem Gesamtgewicht von 198.736 t verladen.

Neben dem Bereich Windkraft entwickelt sich auch der Bereich Automobilumschlag positiv. Die Umschlagzahlen konnten nach einem durch die wirtschaftliche Krise bedingten Einbruch im Jahr 2009 (820.505 Kfz pro Jahr) in den letzten Jahren kontinuierlich auf 1.253.485 Kfz im Jahr 2012 und 1.230.858 Kfz im Jahr 2013 gesteigert werden.

1.3.6 Umschlag

Im Seehafen Emden finden vielfältige Umschlagaktivitäten statt, welche die Bedeutung des Hafens als Universalhafen widerspiegeln. Die Umschlagaktivitäten im Seehafen Emden lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Automobilumschlag und -logistik, Logistiksystemdienstleistungen für die Automobilindustrie,
- Umschlag und Lagerung von Forstprodukten (Zellulose, Papier, Holz etc.),
- Umschlag und Lagerung von verschiedenartigen Baustoffen und sonstigen Massengütern,
- Stückgutumschlag,
- Umschlag von Gefahr- und Militärgütern in speziellen Sicherheitsbereichen,
- Umschlag und Lagerung von verschiedenartigen Projektladungen, insbesondere von Windkraftanlagen,
- Umschlag und Lagerung von Biodiesel, Flüssigdünger und verschiedenen Metallsalzen in Soleform,
- Lagerung und Veredelung von Rohstoffen zur Papierherzeugung (liquide, mineralische Füllstoffe und Streichpigmente),
- Versorgung von Offshore-Windparks,
- Betrieb der ganzjährig fahrplanmäßig verkehrenden Schifflinie für Personen- und Gütertransport zur Nordseeinsel Borkum.

Überwiegende Verkehrsträger für den Transport der umgeschlagenen Güter sind See- und Binnenschiffe. Durch eine optimale straßen- und schienenständige Anbindung des Seehafen Emden ist ein Transport über diese Verkehrsträger problemlos möglich.

Umschlag im Hafen Emden

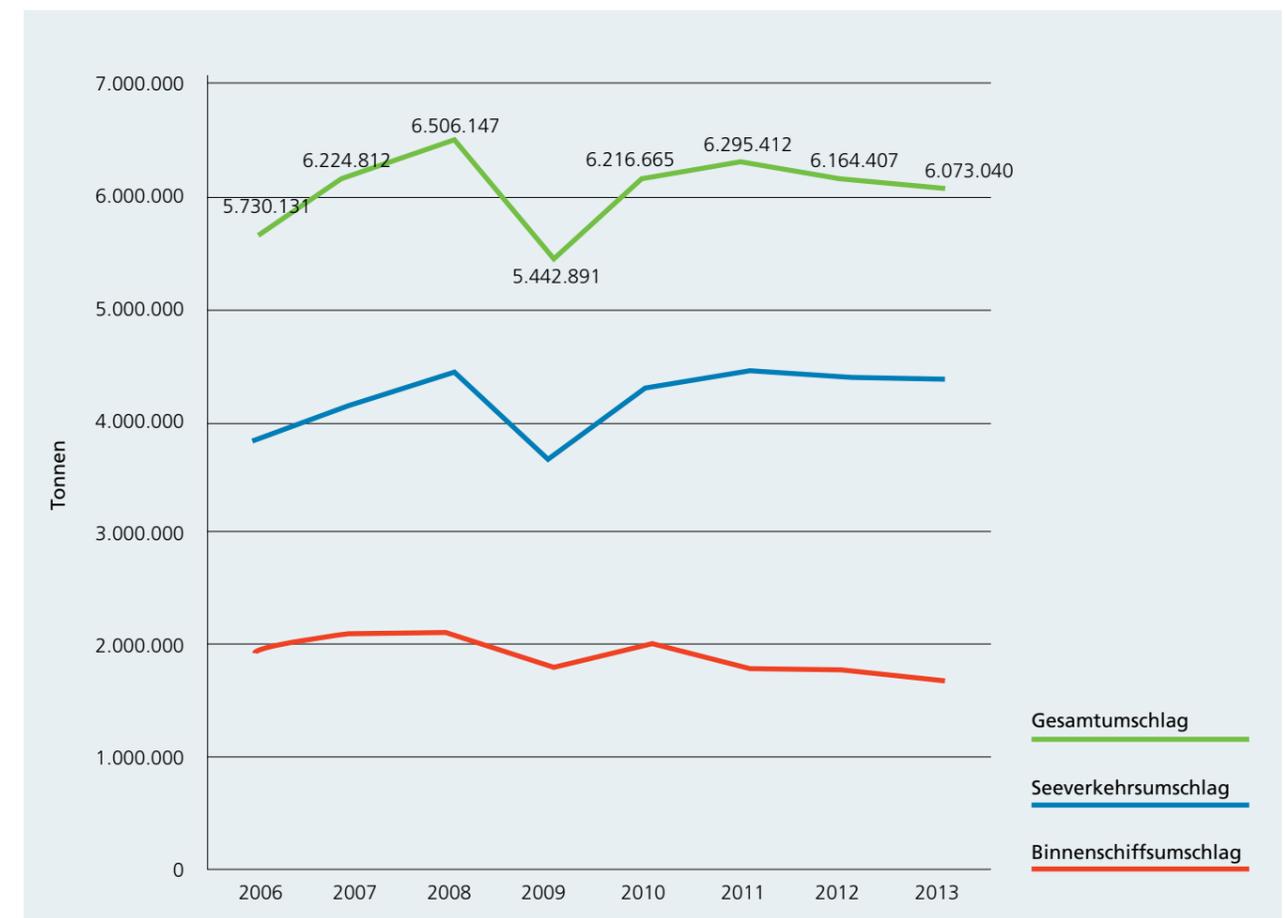


Diagramm 3: Gesamtumschlagentwicklung Emden

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH



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 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 Umschlageneinrichtungen

Zur Stärkung der Vertriebsstrukturen wurde die Hafenwirtschaftsvereinigung Leer gegründet. Der Umschlag wird von den Anliegerfirmen aus den Bereichen Logistik, Baustoffe, Recycling sowie Verarbeitung von Pflanzenöl 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 und Biodiesel,
- 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. RoRo-Anlage	Länge: 3.100 m Wassertiefe: bis zu 6 m	2 Mobilkrane (10 t) 1 Mobilkran (70 t) 1 Schwimmkran (12 t) 1 Biodieselladeneinrichtung (100 t/h) Pneumatische Schiffsentladeanlage (80 - 110 t/h)

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 Splitt, 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.

Im Hafen gibt es drei Schleppbetriebe, die Hafen- und Bugierschlepper vorhalten, um Schwimmkrane zu den Lade- und Löschplätzen zu verholen und um andere Schleppaufträge auszuführen. 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.

Gesamtumschlag Seehafen Leer

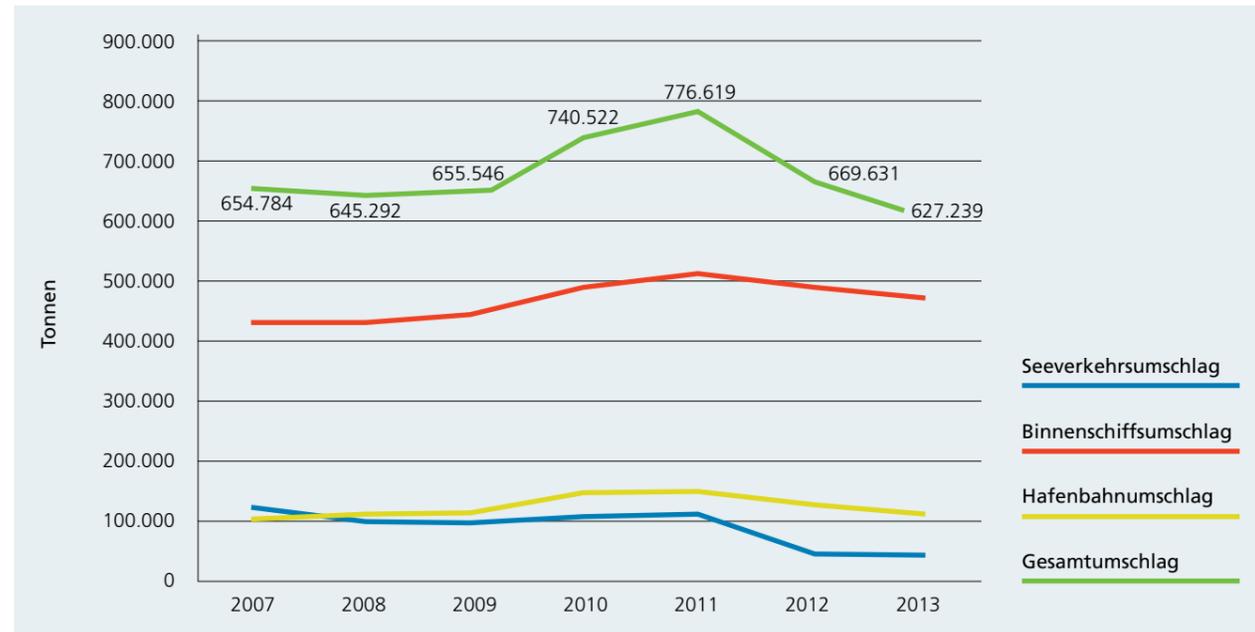


Diagramm 4: Gesamtumschlagentwicklung Leer

Quelle: Statistiken der Stadtwerke Leer AöR

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 sowie Biodiesel und zum anderen im Einstieg in den Umschlag von Schwergut.

1.4.6 Umschlag

Der Gesamtumschlag in Leer hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 654.784 t umgeschlagen. Bis 2011 stieg der Umschlag bis auf 776.619 t an. 2012 war ein Absinken des Umschlages auf 669.631 t feststellbar, vor allem zurückzuführen auf ein Absinken im Seeschiffumschlag. Auch im Jahr 2013 ging der Umschlag weiter leicht zurück.

Dominierend im Umschlag ist das Binnenschiff mit einem Anteil am Gesamtumschlag von etwa zwei Dritteln.

Beim Hafenbahnumschlag konnte ein kontinuierliches Wachstum bis 2011 verzeichnet werden. In den Jahren 2012 und 2013 war jedoch ein leichter Rückgang festzustellen. Der Gesamtumschlag im Jahr 2013 belief sich auf 627.239 t; dies entspricht einem Rückgang von 4,6 % im Vergleich zum Vorjahr.



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. Eigentümerin und Betreiberin des ebenfalls zu Nordenham gehörenden Hafens Großensiel ist die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (Baustoffumschlag).

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 Hude - Brake - Nordenham angebunden. Diese Strecke wurde in den letzten Jahren modernisiert.

Straßenseitig ist Nordenham in östlicher Richtung durch den Wesertunnel (B 437) an die etwa 15 km entfernte Bundesautobahn A 27 angeschlossen. In südlicher und westlicher Richtung sind von Nordenham über die Bundesstraßen B 437, B 211 und B 212 die Bundesautobahnen 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 nachfolgend mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet sind:

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Terminal Nordenham Stadt	Länge: 1.090 m Tiefgang: 13,10 m (FW)	3 Brückenkrane (20/36 t) 1 Kran (65 t) Mineralölumschlaganlage Melasseumschlaganlage
Terminal Blexen	Länge: 600 m (inkl. Dalben) Tiefgang: 12,10 m (FW)	1 Brückenkran (21 t) 1 Förderbandanlage 1 RoRo-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

1.5.4 Funktionen

Der Hafen Nordenham ist seeseitig stark empfangsorientiert und besitzt eine Drehscheibenfunktion vorrangig für Nordwestdeutschland (Niedersachsen und Bremen). Das Umschlagaufkommen wird geprägt durch Massengut und massenhaftes Stückgut. Schwerpunkte sind Kohle/Koks, Holz, Eisen- und Stahlprodukte, Mineralölprodukte, Erze/Abbrände und Rollende Ladung. Die Hauptkunden sind Unternehmen aus der Chemieindustrie, dem Maschinen- und Anlagenbau, der Flugzeugindustrie, der Stahlindustrie und der Kraftwerksindustrie. Kohle stellt das wichtigste Umschlaggut in Nordenham dar, welches für die Versorgung von Stahlwerken in Bremen und Kraftwerken vor allem in Niedersachsen benötigt wird. Die Weiterbeförderung der umgeschlagenen Kohle erfolgt mittels Binnenschiff und Schiene. Entsprechendes gilt für Eisenerze für die Stahlwerke Bremen. 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 Flüssiggutbereich (Melasse und Brennstoffe) spielt das Bunkergeschäft eine wichtige Rolle.

Des Weiteren steht eine RoRo-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 (z.B. Trocknen und Sägen von Holz oder Mischen von Erzen), 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 zukünftig für die industrielle Produktion von Komponenten für die Offshore-Windenergie genutzt werden. Derzeit erfolgt die Ansiedlung eines Unternehmens aus dieser Branche. 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.

Der Hafen Nordenham wird bislang vom Kohleumschlag dominiert. Da die Umschlagzahlen in diesem Bereich aber rückläufig sind, werden neue Märkte für den Hafen Nordenham gesucht. In Nordenham erfolgt gegenwärtig bereits die Ansiedlung eines Unternehmens aus dem Bereich der Komponentenfertigung für die Offshore-Windenergie. In diesem Bereich können sich weitere Potenziale für den Hafen ergeben.

1.5.6 Umschlag

Im Seehafen Nordenham wurden in den Jahren 2006 bis 2013 folgende Umschlagsvolumina erzielt:

In den Jahren 2006 bis 2011 lag der Umschlag in Nordenham konstant bei durchschnittlich 5.700.000 t pro Jahr. Von 2011 auf 2012 ging das Gesamtumschlagvolumen von 6.064.839 t auf 5.001.910 t stark zurück. Grund hierfür war eine Konzentration der Lagerflächen für Kohle durch einen Kraftwerksbetreiber am Standort Wilhelmshaven. Im Jahr 2013 hat sich diese Entwicklung weiter fortgesetzt; der Gesamtumschlag ging zurück auf 3.841.971 t. Besonders stark war der Rückgang im Bereich des Umschlags von Kohle. Mit einem Anteil am Gesamtumschlag von etwa 73 % 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 vier Hafenbereichen, die sich hinsichtlich der Betreiberstruktur unterscheiden. Der Osthafen wird als öffentlicher Hafen vom Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg geführt. Der Hafenbereich Dalbenstraße ist ein Privathafen, der von den angesiedelten Unternehmen AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg GmbH und OHU GmbH, einem Tochterunternehmen der Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG, betrieben wird. Betreiberin des Privathafens Rheinstraße (Industriehafen) ist ebenfalls die Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG. Im Hafenbereich 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 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 Hafenbereich 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 Hafenbereichen verlaufenden Bundesautobahnen A 28 und A 29 gewährleistet.

1.6.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen Oldenburg stehen folgende Umschlageinrichtungen zur Verfügung:

- Krane,
- Verladebrücken,
- Mobilkrane,
- Raupenkrane.

Im Hafenbereich 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,

die Lagerung und den 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 Hauptumschlaggüter 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 speditionelle Dienstleistungen an, z.B. Kommissionierung sowie Transport und Zulieferung der Güter an Kunden im regionalen Umkreis.

1.6.5 Entwicklungspotenziale

Im Osthafen stehen etwa 5 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.

Umschlag im Hafen Oldenburg

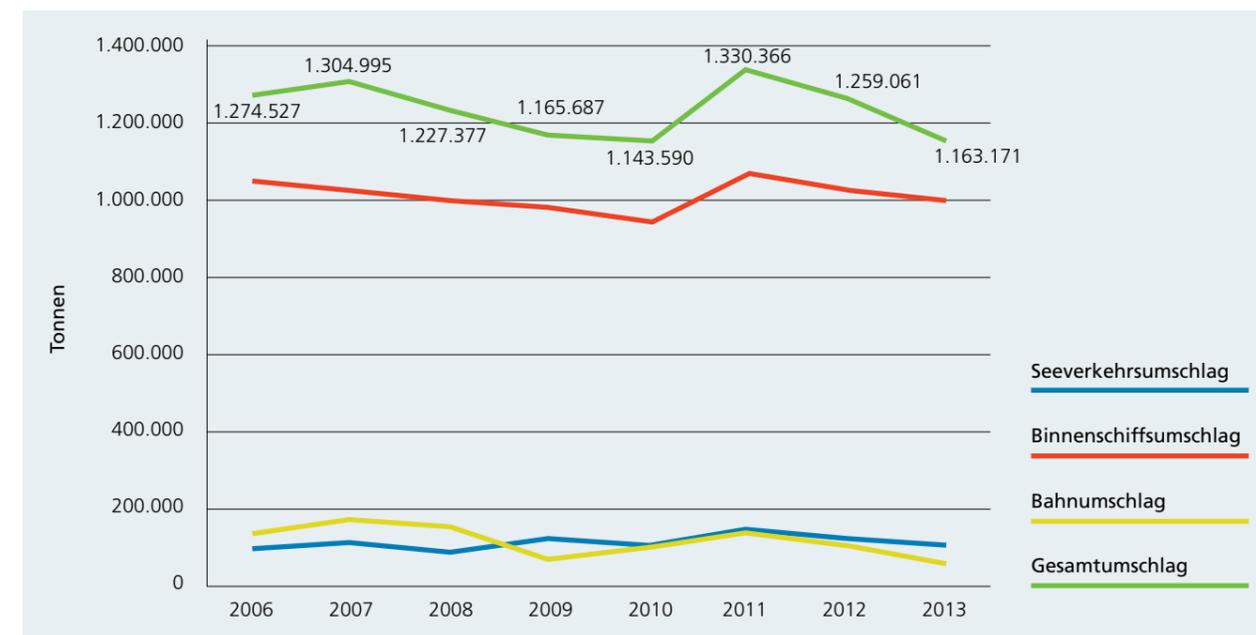


Diagramm 6: Gesamtumschlag des Hafens Oldenburg der Jahre 2006 - 2013 in Tonnen

Quelle: Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg

1.6.6 Umschlag

Die allgemeine Entwicklung des Umschlags im Hafen Oldenburg war in den letzten Jahren relativ konstant. Der Gesamtumschlag (Seeschiff, Binnenschiff und Bahn) stieg von 1.274.527 t im Jahr 2006 auf 1.304.995 t im Jahr 2007 an. Im Zuge der wirtschaftlichen Krise ging das Umschlagvolumen allerdings auf 1.143.590 t (2010) zurück, seitdem war wiederum eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Im Jahr 2012 war mit einem Umschlagvolumen von 1.259.061 t erneut ein leichter Rückgang erkennbar. Im Jahr 2013 wur-

den im Hafen Oldenburg 1.163.171 t umgeschlagen; dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von 7,6 %.

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. Die Aufteilung der Umschlagmengen nach Gütergruppen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Gütergruppe	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Getreide, pflanzliche Rohstoffe, Nahrungs- und Futtermittel	584.449	592.748	523.790	485.207	529.199			0
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei						562.468	524.856	497.886
Erze, Erden, Steine, Bindemittel u.ä., mineralische Rohstoffe	520.117	570.824	565.138	517.673	473.273			566.819
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse						612.245	610.103	0
Kohle, Koks, Briketts	0	0	0	0	0			0
Kokerei und Mineralölerzeugnisse						0	0	
Mineralöle und Destillationserzeugnisse	8.742	9.510	0	10.596	4.969			9.177
Chemische Erzeugnisse etc.						92.401	65.297	
Chemische Erzeugnisse und Düngemittel	87.225	69.647	65.329	68.145	68.026			47.505
Metalle und Metallerzeugnisse						0	0	
Eisen, Metalle, Eisen- und Metallwaren	64.754	60.916	61.821	69.158	63.987			
Sekundärrohstoffe, Abfälle						63.252	58.805	41.548
Verschiedene Güter	9.240	1.350	11.299	14.908	4.136			
Sonstige Güter a.n.g.						0	0	236
Gesamtumschlag	1.274.527	1.304.995	1.227.377	1.165.687	1.143.590	1.330.366	1.259.061	1.163.171

Tabelle 6: Gesamter Güterumschlag des Hafens Oldenburg 2006 - 2013 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

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 sm 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 sm 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 Autobahn A 31 befindet sich in etwa 10 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 Umschlaganlagen

Der Umschlag wird von vier ansässigen Unternehmen durchgeführt. Der Hafen besteht aus fünf Bereichen, nämlich dem Industriehafen Süd, an dem unter anderem eine Werft angesiedelt ist, dem Industriehafen Nord, dem Deverhafen, dem Sielkanal und Klasen.

Der Hafen verfügt über 83.850 m² Schuppenfläche sowie 262.000 m² Freilagerfläche. Weiterhin bestehen etwa 40 ha offene und befestigte Lagerflächen mit Kai- und Bahnanbindung. Für Getreide und Futtermittel wird eine eigene Lagerhalle vorgehalten.

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

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Industriehafen Nord	Länge 450 m Tiefgang 5,50 m	Mobilkrane von 5 bis 15 t
Deverhafen	Länge 980 m Tiefgang 5,00 - 5,50 m	Mobilkrane von 3 bis 6 t
Sielkanal	Länge 560 m Tiefgang 5,50 m	Mobilkrane von 5 bis 35 t
Industriehafen Süd	Länge 1070 m Tiefgang 5,50 m	Mobilkrane von 5 bis 35 t
Klasen	Länge 77 m Tiefgang 4,50 m	1 Mobilkran mit 15 t

Tabelle 7: Pier- und Umschlaganlagen Papenburg

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Das Hafenbecken im Industriegebiet Nord besitzt eine Gesamtlänge von 1.320 m. Hier ist ein Biomasse-Heizkraftwerk ansässig; darüber hinaus sind diverse Industrieflächen vorhanden.

1.7.4 Funktionen

Der Hafen Papenburg dient – ohne Betrachtung des Schiffbaus der vor Ort ansässigen Werft für den internationalen Markt – überwiegend den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft sowie des regionalen Hinterlandes. Der kommunale See- und Binnenhafen Papenburg erfüllt daher eine wichtige Funktion als multi-

funktionale Drehscheibe und Gateway sowie als Regional-Hub (bis ca. 120 km Radius). Dabei entfallen etwa zwei Drittel des Umschlags auf den Seeschiffverkehr. Des Weiteren gewinnt 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, ein Kraftfutterwerk, 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, Großbritannien, Frankreich, Spanien und weiteren Regionen 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.

Baustoffe aus dem Osnabrücker Raum nach Russland. Neben dieser besonderen Funktion für die regionale Wirtschaft werden Güter auch in weitere nationale und internationale Märkte befördert. So wird in Papenburg Stammholz aus England, Irland, Skandinavien und dem Baltikum für den Weitertransport nach Süddeutschland vom Seeschiff auf die Bahn umgeschlagen. Neben Torf sind Projektladungen (Schiffs- und Maschinenteile), Düngemittel, Holz (Stamm- und Schredderholz) 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).

Gesamtumschlag Seehafen Papenburg

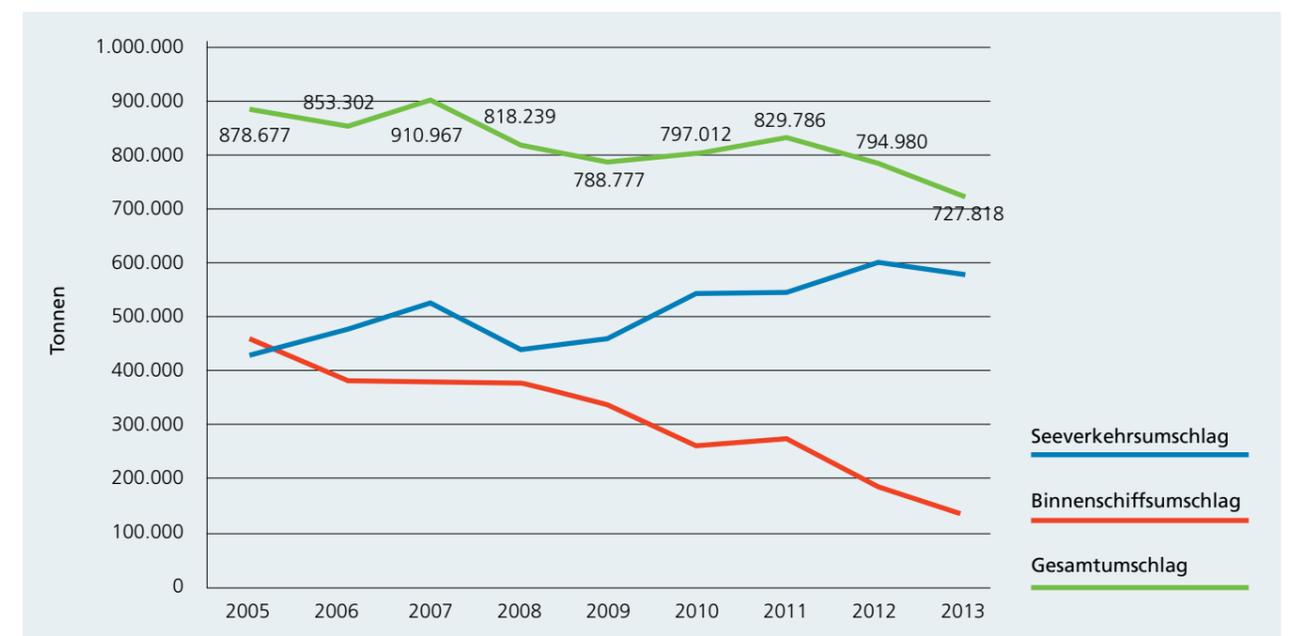


Diagramm 7: Umschlagentwicklung Papenburg

Quelle: Statistiken der Stadt Papenburg

1.7.5 Entwicklungspotenziale

Die nutzbaren Flächen des Hafens Papenburg sind weitgehend vergeben, so dass sich im bestehenden Hafen kaum neue Ansiedlungsmöglichkeiten ergeben. Eine Erweiterungsmöglichkeit für den Hafen ist jedoch im Bokeler Bogen – südlich des Firmengeländes der Werft – vorhanden. In diesem Bereich könnten insbesondere Zulieferfirmen aus den Bereichen Schiffbau und Windkraft angesiedelt werden, die neben einer hohen Wertschöpfungstiefe vor Ort auch eine Steigerung des Umschlags bedingen würden.

1.7.6 Umschlag

Über 60 % des Gesamtumschlags entfallen auf den Seeschiffumschlag. Die Gesamtentwicklung war in den Jahren 2008 und 2009, bedingt auch durch die Wirtschaftskrise, leicht rückläufig. Das Aufkommen sank in dieser Zeit von 910.967 t auf 788.777 t. In den Jahren 2010 und 2011 konnte der Umschlag auf bis zu 829.786 t gesteigert werden. Im Jahr 2012 fiel er leicht zurück auf 794.980 t, allerdings konnte die Seeschifffracht 2012 über 11 % Zugewinn gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Ein leichter Abwärtstrend war im Jahr 2013 festzustellen. Dies lässt sich vor allem auf einen deutlichen Rückgang des Binnenschiffumschlags zurückführen. Der Anteil des Seeschiffumschlags am Gesamtaufkommen ist hingegen weiter gestiegen.



1.8 Stade-Bützfleth

1.8.1 Lage und Betreiber

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

1.8.2 Erreichbarkeit

Der Seehafen Stade-Bützfleth kann von Seeschiffen mit 13,40 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 Abladentiefe.

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 zu einem Chemieunternehmen 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. Hierüber werden gegenwärtig Gespräche geführt.

Straßenseitig ist der Seehafen Stade-Bützfleth über eine Landesstraße angebunden, über die ohne Ortsdurchfahrten die A 26 bzw. die B 73 erreicht werden können. Die A 26 verfügt gegenwärtig noch nicht über einen Anschluss an das übrige Autobahnnetz. Der weitere Ausbau nach Hamburg sowie zum Anschluss an die A 1 und die A 7 ist jedoch in Vorbereitung. 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 Umschlageinrichtungen

Der Umschlag wird von zwei Industrieunternehmen, einem Unternehmen aus dem Baustoffbereich sowie einem Hafenumschlagunternehmen 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 werden von einem örtlich angesiedelten Aluminiumoxidhersteller genutzt. Der verbleibende Bereich wird zum einen von dem Unternehmen aus dem Baustoffbereich und zum anderen von dem Hafenumschlagunternehmen genutzt.

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

1.8.4 Funktionen

Der Seehafen Stade-Bützfleth 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 das benachbarte Chemieunternehmen 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 Binnen-

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Elbeliegeplatz Nordhafen	Länge: 345 m Wassertiefe: bis -14,50 m KN _{LAT}	Umschlagbrücke für Massengut mit einer Löschleistung von 1000 t/h
Binnenliegeplatz Nordhafen	Länge: 320 m Wassertiefe: -6,50 m KN _{LAT}	Verladeanlage für Aluminiumoxid und Aluminiumhydroxid
Nord-West-Kai	Länge: 340 m Wassertiefe: -8,50 m KN _{LAT}	Hafenmobilkran für 104 t, Portalkran für 12,5 t, Mobilgeräte für den Umschlag von Schüttgütern, Projektladung sowie Containern 1 feste Rampe, an der eine RoRo-Brücke installiert werden kann
Elbeliegeplatz Süd	Länge: 380 m Wassertiefe: -14,50 m KN _{LAT}	Löschkopf für den Flüssiggutumschlag
Binnenliegeplatz Süd	Länge: 155 m Wassertiefe: -9,50 m KN _{LAT}	Löschkopf für den Flüssiggutumschlag
Südhafen Löschkopf 3	Länge: 200 m Wassertiefe: -9,50 m KN _{LAT}	Löschkopf für den Flüssiggutumschlag

Tabelle 8: Pier- und Umschlaganlagen, Infrastruktur und Suprastruktur Stade

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

schiffsdienst angebunden ist. Diese Umschlaganlage ist über spezialisierte Bandanlagen direkt mit dem Werksgelände verbunden.

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 RoRo 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 zweiten Standort aufgebaut und plant eine (Teil-) Verlagerung der Aktivitäten nach Stade. Gegenwärtig werden vor allem Rotorflügel eines in Stade ansässigen Herstellers sowie gelegentliche Projektladungen verladen. Geplant ist die Aufnahme des Transports von Flugzeugkomponenten (Flügelchalen) aus einem in Stade ansässigen Werk zu einem Flugzeughersteller in Hamburg.

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

1.8.5 Entwicklungspotenziale

Für die mögliche Erweiterung des Nordhafens stehen Flächen von etwa 24 ha zur Verfügung. Es können mehrere Liegeplätze entstehen. Zudem kann eine Anbindung an das Schienennetz hergestellt werden.

Umschlag im Hafen Stade-Bützfleth

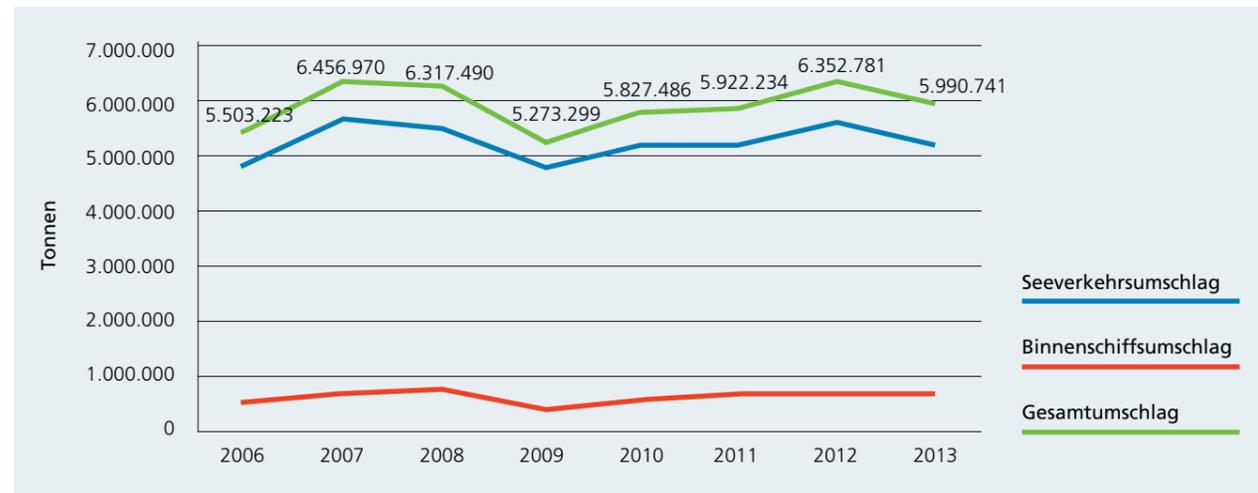


Diagramm 8: Umschlagentwicklung im Hafen Stade-Bützfleth 2006 - 2013

Quelle: Statistiken der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Weiterhin wurden die Planungen für die Erweiterung des Südhafens um einen weiteren Anleger für das Chemieunternehmen sowie für einen Anleger für das von diesem Unternehmen geplante Kohlekraftwerk vorangetrieben. Für die Ansiedlung weiterer Unternehmen in Hafennähe steht prinzipiell die Fläche eines ehemaligen Aluminiumwerks zur Verfügung. Auf dieser Fläche haben sich bislang ein Hersteller von Rotorflügeln für Offshore-Windkraftanlagen und eine Gießerei für die Herstellung von Naben für Windkraftanlagen angesiedelt. Ein ebenfalls errichtetes Bioethanolwerk ist zwischenzeitlich nicht mehr in Betrieb, eine Gießerei dient vor allem der Ausbildung. Die Flächen befinden sich im Eigentum eines Privatinvestors.

Darüber hinaus bietet der neu errichtete Terminal im Nordhafen die Möglichkeit, 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.

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

1.8.6 Umschlag

Das Umschlagvolumen war im Betrachtungszeitraum relativ konstant, Schwankungen größtenteils durch die Anlieferungszeitpunkte der Industrieunternehmen bedingt. Die unlängst erfolgte Ansiedlung eines Terminals der Firma Buss für den Umschlag von Schwergut und Projektladungen lässt für die Zukunft eine deutliche Diversifizierung des Umschlagaufkommens erwarten.



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 Jadefahrwasser (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 die INEOS, sowie die Niedersachsenbrücke, betrieben durch Rhenus Midgard, befinden sich im Eigentum des Landes Niedersachsen. 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 wird von mehreren Umschlagunternehmen durchgeführt: Rhenus Midgard Wilhelmshaven GmbH & Co. KG führt Umschlaggeschäfte am Lüneburg- und Braunschweigkai durch. Das Osnabrücker Ufer, auch Standort des Schwimmdocks, wird von der Neuen Jadewerft, Teile der Schleuseninsel werden vom Jade-Dienst genutzt. Die öffentlichen Umschlag- und Liegeplätze 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, im Verbindungshafen das Unternehmen Bohlen & Doyen den Nordostkai. Im südlichen Handelshafen nutzen Jade-Weser Logistik GmbH und Jade-Stahl GmbH die Strombaukaje und im nordwestlichen Handelshafen das MWB Motorenwerk Wilhelmshaven GmbH & Co. KG die dortige Pier.

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 18,10 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 auslaufen. 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 Schiffgrößen, 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 ist die Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg in den nächsten Jahren zu elektrifizieren. 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 Autobahn 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 straßensei-

tigen 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). Allerdings laufen Untersuchungen zur Erreichbarkeit des Hafens für seegängige Binnenschiffe über die Weser bzw. alternativ zu gebrochenen Verkehren.

1.9.3 Umschlaganlagen

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

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Umschlaganlage Voslapper Groden	SKN: -14,10 m	2 Anleger für Umschlag chemischer Produkte Tankkapazität 42.000 m ³ 1 Anleger frei
Tankerlöschbrücke	SKN: -18,10 m	2 Anleger, Verladeanlage für Eisenbahnkesselwagen Tanklager ca. 1.3 Mio. m ³
Niedersachsenbrücke	SKN: -19,60 m Liegewanne	1 Schiffsentlader (38/40 t) Förderbandanlage (2.000 t/h) 3 Liegeplätze (max. 250.000 tdw) 2 Doppelenker Drehwippkrane (je 63 t)
Tankerlöschbrücke	SKN: bei Bedarf bis -20,40 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 RoRo-Rampe

Pier- und Umschlaganlagen	Infrastrukturausstattung	Suprastrukturausstattung
Nordhafen Lüneburgkai	Länge: 275 m Wassertiefe: 11,00 m	2 Drehwippkrane (15/18 t) 1 RoRo-Rampe
Nordhafen Osnabrücker Ufer Hildesheimer Ufer	Länge: 320 m Wassertiefe: 6,00 m	Werften, Reparatur und andere Serviceeinrichtungen Dock 8.000t
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 RoRo-Rampe
Verbindungshafen Nordostkai	Länge: 150 m Wassertiefe: 7,00 m	1 RoRo-Rampe
Jade-Dienst-Kai	Länge: 215 m Wassertiefe: 7,00 m	1 RoRo-Rampe Schwimmkran (100 t)
Handelshafen	Länge: 980 m Wassertiefe: 6,00 m 1 Portalkran (20 t)	5.000 m ² Hallenlagerfläche Werftbetrieb

Tabelle 9: Pier- und Umschlaganlagen Wilhelmshaven

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Der Äußere Hafen Wilhelmshaven schlägt die folgenden Güter um:

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

Im Inneren Hafen werden folgende Güter umgeschlagen:

- Baustoffe,
- Dünger,
- Holz,
- Stückgüter,
- Kühlgut,
- Windenergieanlagen 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 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 sowie die Holz- und Möbelindustrie),
- den reinen Güterumschlag und
- klassische hafenauffine Dienstleistungen (wie Verzollung, Ladungssicherung, Ladungsveredelung, Ladungs- und Qualitätskontrollen).

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. Über die Niedersachsenbrücke werden die auf dem Rüstersie-ler Groden gelegenen zwei Kohlekraftwerke sowie per Bahn inländische Kohlekraftwerke mit Importkohle versorgt. Darüber hinaus wird die Brücke für den Laugenumschlag eines Chemieunternehmens genutzt.

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 Jedefahrwasser von geringerer Bedeutung. Während die Anlagen am Äußeren Hafen mit Ausnahme der NWO (Hinterlandverkehre per Pipeline) allerdings 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 Offshore-Windenergie-Anlagenteile. 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.

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

- Öl (Lagerung),
- Kohle,
- Windenergie-Anlagen

konsequent weiter.

Des Weiteren sind der Umschlag von Projektladungen, Kühl-ladung und temperaturgeführter Ladung (u.a. Obst, Gemüse) sowie Massenstückgütern von hoher Bedeutung.

Durch den erfolgten Ausbau der Niedersachsenbrücke kann die Umschlaganlage auch große Bulkcarrier (VLBC) abfertigen. Landseitig soll ein weiterer Liegeplatz für Schiffe mit 14,33 m Tiefgang (Pan-Max) errichtet werden.

Der Kohleumschlag wird durch ein neues Kohlekraftwerk am Fuß der Umschlaganlage und die Belieferung weiterer inländischer Kohlekraftwerke erheblich ansteigen. Das Kohlelager sowie Verlade- und Mischanlagen werden sukzessive erweitert.

Die Schleuseninsel (ca. 18 ha) und der Heppenser Groden (ca. 100 ha), durch eine Schwerlasttrasse an den Nordhafen angebunden, 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

Wilhelmshaven ist ein klassischer Massenguthafen. Schwerpunkte im Umschlagaufkommen sind der Rohölumschlag, der Umschlag von Kohle, Baustoffen und Polyvinylchlorid (PVC). Der Hafen ist einer der drei umschlagstärksten Häfen in Deutschland. Das gesamte Umschlagaufkommen hat sich in den Jahren 2006 bis 2013 wie folgt entwickelt:

Für 2016 wird mit einer Zunahme des Kohleumschlags auf bis zu 10 Mio. t pro Jahr gerechnet. Zurzeit beträgt die Kapazität 8 Mio. t. Der Kohleumschlag findet an der Niedersachsenbrücke statt, 3 Entladekrane, 2 Lagerplätze à 450.000 t stehen bereit. Schiffe mit 18,50 m Tiefgang (Capesizer) werden angenommen.

Gesamtumschlagsentwicklung Wilhelmshaven

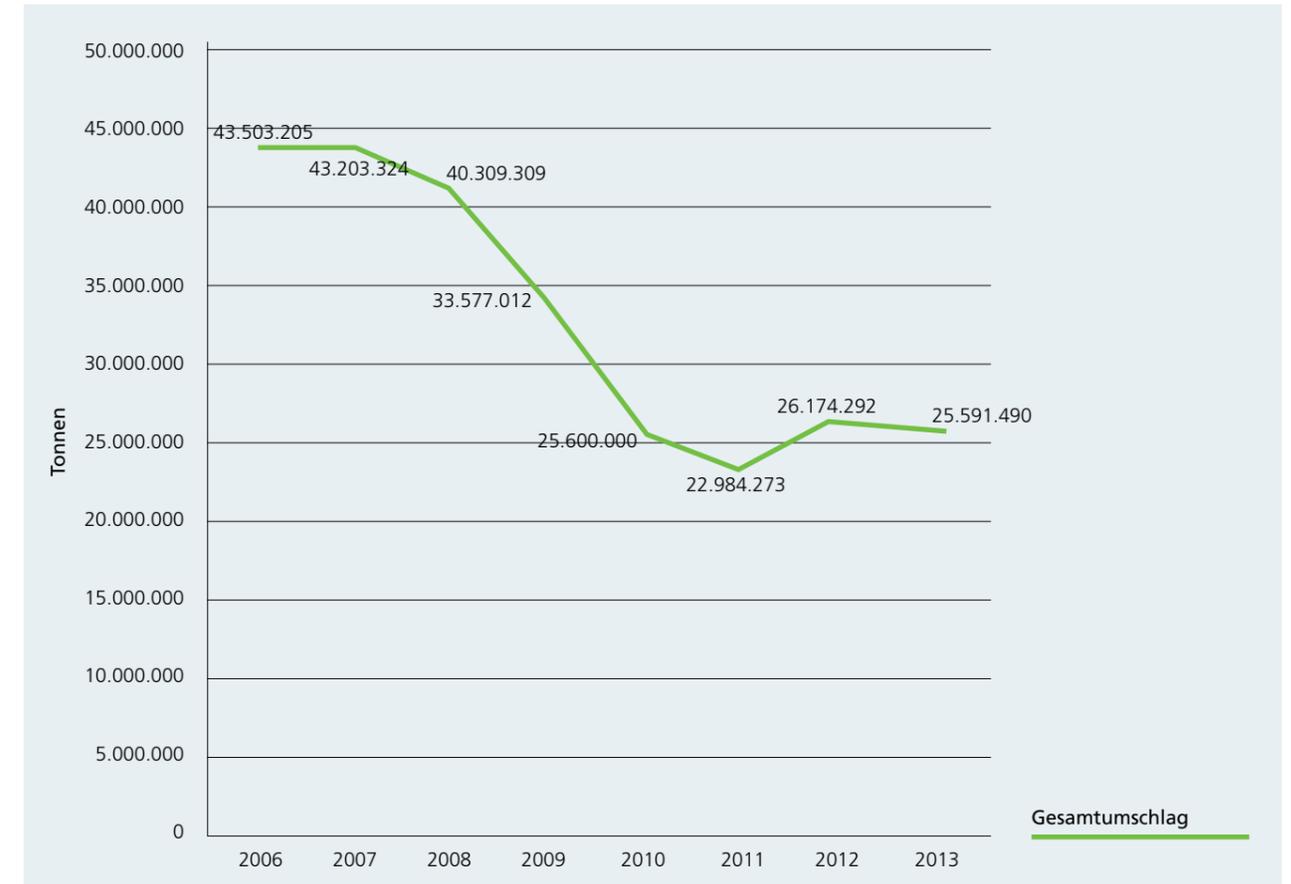


Diagramm 9: Gesamtumschlagentwicklung Wilhelmshaven

Quelle: Statistiken der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Der Rückgang im Umschlag ist auf die Abnahme im Umschlag von Mineralöl und Mineralölprodukten zurückzuführen. 2010 betrug der Umschlag beispielsweise 25,6 Mio. t. Dies bedeutet ein Minus von 24 %, verglichen mit dem Umschlagvolumen in 2009. Dies ist in der Einstellung eines Raffineriebetriebes ab Herbst 2009 begründet. Die Anlage wurde inzwischen verkauft und wird als Tanklager genutzt.

Für die Ölterminals wird ein gesteigertes Umschlagvolumen von weit über den gegenwärtig bis zu 23 Mio. t prognostiziert, abhängig von der konjunkturellen Situation. Der Abtransport erfolgt überwiegend über Pipelines nach Lingen, Wesseling und Hamburg.



1.10 Wilhelmshaven JadeWeserPort

1.10.1 Lage und Betreiber

Der an der Bundeswasserstraße Jade gelegene Containerterminal „JadeWeserPort“ in Wilhelmshaven ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen und Hauptumschlagstandort im Bereich Container in Niedersachsen. Er ist gemeinsam mit dem Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven und dem angehängten Güterverkehrszentrum ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen.

Eigentümerin und Betreiberin der Hafeninfrastuktur ist die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG. Hingegen fallen die Vermarktung und das Management der im Güterverkehrszentrum gelegenen Industrie- und Logistikflächen in den Zuständigkeitsbereich der Vermarktungsgesellschaft „Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing“, der bisherigen JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG.

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 18,10 m unter SKN gehalten. Tideunabhängig können Schiffe jederzeit mit Längen von bis zu 430 m und Breiten von bis zu 60 m mit 16,50 m Tiefgang ein- und auslaufen.

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

Schienenseitig ist der Container-Terminal an die zweigleisige Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen sehr gut an das überregionale Bahnnetz angeschlossen. Ergänzend ist die Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg in den nächsten Jahren zu elektrifizieren. 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 folgenden Tabelle mit ihren spezifischen Charakteristika aufgelistet:

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

Tabella 10: Pier- und Umschlaganlagen JadeWeserPort

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

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

Hauptfunktion des JadeWeserPort ist der Container-Umschlag. Der Tiefwasserhafen ist auch für ULCV (Ultra Large Container Vessel, Containerschiffe mit mehr als 14.500 TEU Kapazität) über eine kurze Revierfahrt von 23 sm erreichbar. Der Tiefwasserhafen ist überwiegend für den Umschlag von Überseecon-

tainern ausgelegt. Das strategische Ziel des JadeWeserPort liegt in seiner Funktion als Transshipment Hafen. Der Tiefwasserhafen soll als europäischer Main Hub für Seetransitverkehre mit den Seehäfen der Nord- und Ostsee und 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 (Superpostpanmax-Brücken) ausgestattet sein, gegenwärtig sind es 8 Containerbrücken. Durch diese Maßnahmen können bis zu vier Großcontainerschiffe und Feederschiffe 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 etwas über 16 m aufweist (18.000 TEU Schiffe).

Die Terminalfläche verfügt über eine landseitige Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr. Daran schließt sich ein ca. 160 ha großes hafennahes Logistik-, Industrie- und Gewerbegebiet mit einem Güterverkehrszentrum (JadeWeserPort Logistics Zone) für die Ansiedlung von hafengebundenen Unternehmen an, welches mit einem Dienstleistungszentrum, Truck Service Center, große Bedeutung für neue Ansiedlungen im JadeWeserPort hat. Die Logistikfläche ist schwerlastfähig. Im Norden des JadeWeserPort befindet sich zudem ein Schwerlastumschlagbereich (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 Unternehmen haben sich in der Logistics Zone bereits angesiedelt.

Integraler Bestandteil der Logistics Zone ist eine Grenzkontrollstelle. Darin enthalten sind:

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

1.10.5 Entwicklungspotenziale

Die Eignung der zur Verfügung stehenden Flächen für eine Erweiterung des JadeWeserPort wird gegenwärtig geprüft. Insgesamt sind am Hafestandort Wilhelmshaven (Innerer und Äußerer Hafen sowie JadeWeserPort) etwa 1.000 ha Fläche für Hafenerweiterungen verfügbar.

Auf Grundlage der Prognosen besteht Bedarf für weitere Containerumschlagkapazitäten. Hinzu kommt, dass in den nächsten zwei Jahren 140 Schiffe in Betrieb genommen werden, die aufgrund ihres Tiefganges in der Nordsee nur Rotterdam oder Wilhelmshaven voll beladen anlaufen können.

Daher hat die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG eine Machbarkeitsstudie für die Erweiterung des Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven (JWP II) ausgeschrieben. In der Studie wird die technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit einer Erweiterung des Containerhafens in nördlicher Verlängerung des bestehenden JadeWeserPort überprüft. Das Ergebnis, welches Anfang 2015 vorliegen soll, wird als

Grundlage für weiterführende politische Entscheidungen über den Zeitpunkt und das weitere Vorgehen bei Planung und Realisierung des Projektes dienen. Die bestehende 1.725 m lange Kaimauer könnte bei Bedarf auf bis zu 7,5 km in Richtung Norden ausgeweitet werden.

Der JadeWeserPort ist auf den Containerumschlag spezialisiert. Dennoch können auch andere Güter, wie z. B. Offshore-Windkraftanlagen, umgeschlagen werden. Auf dem EURO-GATE Container Terminal Wilhelmshaven ist die Nutzung eines Liegeplatzes und die Bereitstellung von Terminfläche zur Zwischenlagerung, Vormontage und Verladung von Windenergieanlagen und Anlagenkomponenten möglich. Ein Aufjacken ist innerhalb dieser Liegeplätze durchführbar. Derzeitig werden für den Windpark Global Tech 1 80 Rotorsterne über den JadeWeserPort verladen.

1.10.6 Umschlag

Im Containergeschäft sind im JadeWeserPort im Jahr 2012 ca. 100.000 t (24.000 TEU) und im Jahr 2013 ca. 77.000 TEU umgeschlagen worden. Den größten Anteil daran hatten 40-Fuß-Vollcontainer aus dem asiatischen und baltischen Raum. Trotz der derzeit schwierigen Marktlage wird seitens der Betreiberin mit der Vollausslastung des Containerterminals innerhalb der nächsten fünf Jahre gerechnet.



1.11 Norden/Inselversorgung

1.11.1 Lage und Betreiber

Die Niederlassung Norden der Niedersachsen Ports GmbH & Co. bewirtschaftet sieben Insel- und Küstenhäfen. Die Inselversorgungs- und Küstenhäfen Norddeich (Ausgangspunkt der Fährlinien nach Norderney und Juist), Benseniel (Ausgangspunkt der Fährlinie nach Langeoog) und die Inselhäfen Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge stellen mit durchschnittlich einer Mio. Tonnen Umschlag, fast 7,5 Mio. Personenbeförderungen und rd. 65.000 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 Inselversorgungs- und Küstenhäfen vorgestellt.

1.11.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Norddeich ist über die B 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

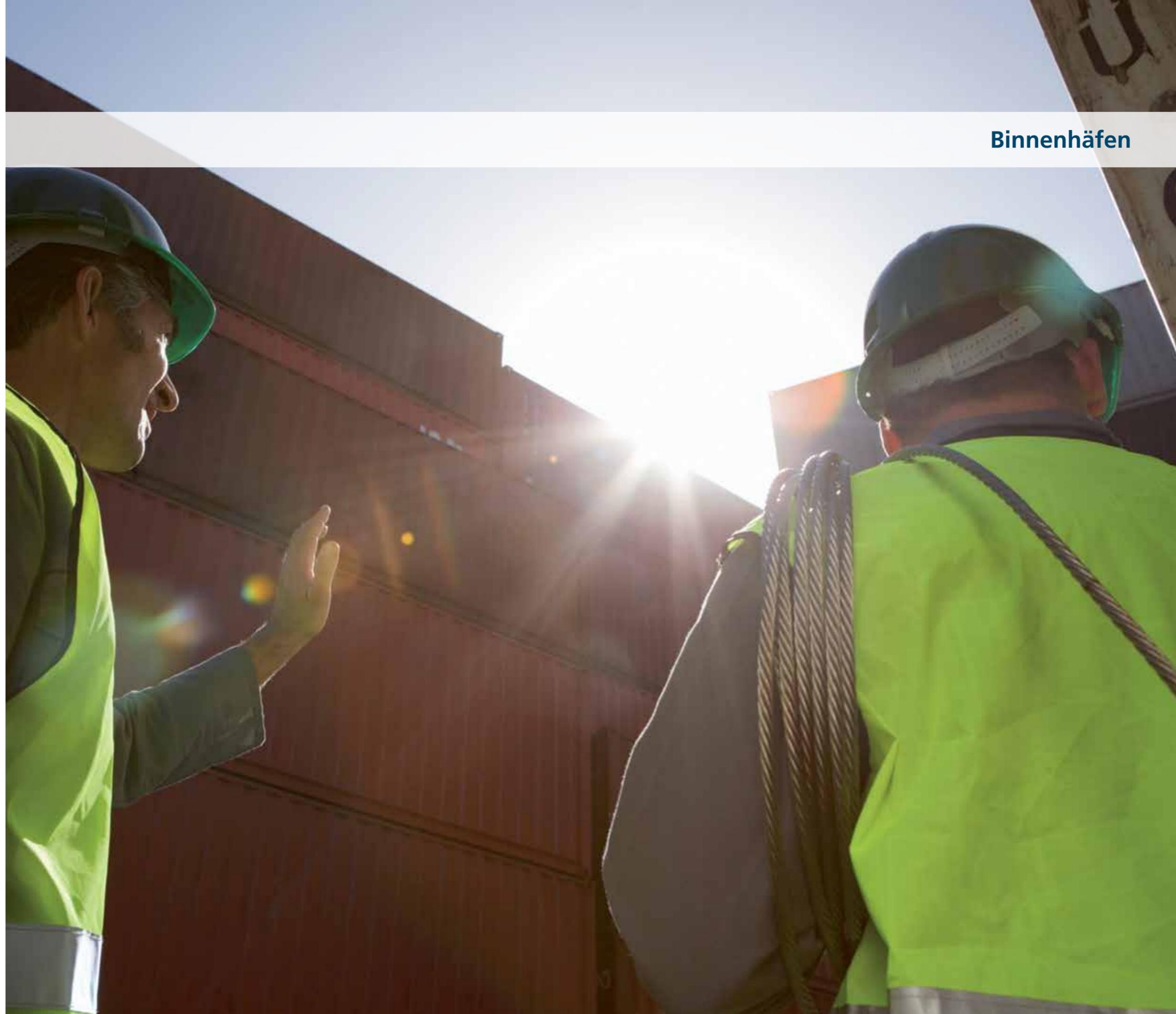
Neben dem Fährverkehr und der Inselversorgung hat sich Norddeich u. a. durch die Ansiedlung eines dänischen Energieversorgungsunternehmens als Servicestandort für Offshore-Windparks etabliert. Bereits heute wird der Offshore-Windpark „Alpha Ventus“ von Norddeich aus versorgt. Eine ansässige Reederei bietet für die Betreiberin Offshore-Serviceleistungen an.

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. Am Kopf der Mole 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. Passagierbeförderungen werden auf den Fährverbindungen zu den ostfriesischen Inseln Norderney und Juist abgewickelt. Im Mittel sind dies 11.000 Schiffsbewegungen.

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

Binnenhäfen





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 beiden Autobahnen 2 und 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 Umschlageneinrichtungen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlageneinrichtungen:

- Containerkrane,
- 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 ist eine starke Orientierung auf den Hafen Hamburg (ca. 60-70 % des Aufkommens) gegeben. 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. 10 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 40 % der Güter im übrigen Stadtgebiet bzw. dem unmittelbaren Umland (vor allem Kohle für das Kraftwerk Braunschweig) verbleiben. Die übrigen 10 % 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.

2.1.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst stehen noch ca. 10 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 hafenauffiner Betriebe zur Verfügung. Die meisten Ansiedlungen dort erfolgen jedoch durch Unternehmen, die die Nähe zur Autobahn suchen.

Strategisch ist eine Erhöhung des Containerumschlags vorgesehen. Der bestehende Terminal soll in den nächsten 2 - 4 Jahren erweitert werden, hierfür stehen 5 ha Fläche zur Verfügung. Es sollen zusätzliche Dienstleistungen angeboten und weitere Flächen für die Lagerung bzw. eine Packhalle erstellt werden.

Im Bereich der Entsorgungslogistik werden ebenfalls Potenziale für den Hafen Braunschweig gesehen. Bisher werden neben Schrott auch Recyclingprodukte in Containern befördert. Eine nicht mehr genutzte Pumpanlage für Flüssigdünger soll umgenutzt werden für den Umschlag flüssiger Abfälle, daneben bestehen weitere Wachstumsperspektiven.

2.1.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlag-aufkommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2007 war eine sehr deutliche Aufwärtsentwicklung von 732.819 t Gesamtumschlag im Jahr 2005 auf 1.017.058 t festzustellen. Bedingt durch die wirtschaftliche Krise ging in den folgenden Jahren der Umschlag auf 763.711 t im Jahr 2010 zurück. Zum Jahr 2011 war wieder ein leichter Anstieg auf 776.331 t zu verzeichnen. Diese positive Entwicklung hat sich sowohl in den Jahren 2012 (811.924 t) als auch 2013 (823.600 t) fortgesetzt.

Umschlag im Hafen Braunschweig

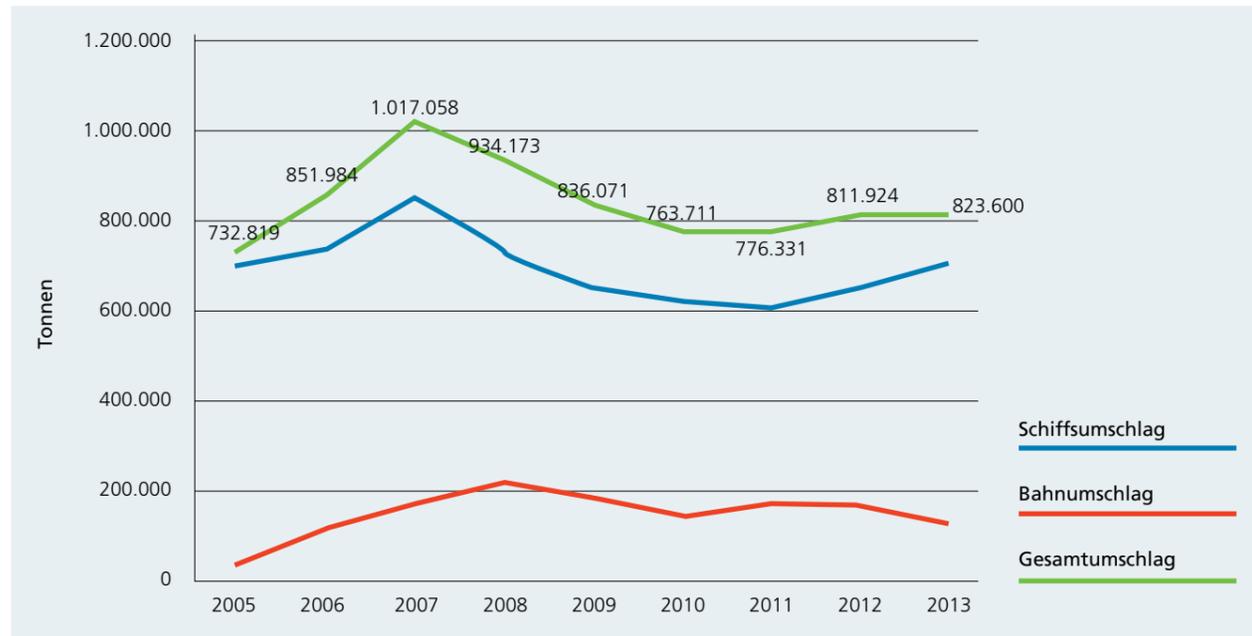


Diagramm 10: Gesamtumschlag des Hafens Braunschweig in Tonnen

Quelle: Hafen Braunschweig GmbH

Dominierender Verkehrsträger in Braunschweig ist das Binnenschiff. Der Bahnumschlag konnte allerdings seit 2005 deutlich gesteigert werden, so dass der Anteil des Binnenschiffs am Gesamtumschlag kontinuierlich von 96,03 % im Jahr 2005 auf 78,45 % im Jahr 2011 sank. Im Jahr 2012 blieb dieser Anteil nahezu konstant (79,77 %) und stieg 2013 wieder auf 84,51 % an.

In Braunschweig gibt es keine eindeutig dominierende Gütergruppe. Die Gütergruppen Fertigprodukte, Steine und Erden sowie Mineralölprodukte haben jedoch eine hohe Bedeutung. Die Bedeutung der Gütergruppe Nahrungs- und Futtermittel hat seit 2005 deutlich abgenommen.

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	68.722	76.703	60.159	75.903	74.137	54.630	71.635	43.886
Nahrungs- und Futtermittel	139.530	151.280	129.023	82.433	69.198	94.742	96.210	118.429
Feste Brennstoffe	70.055	84.736	97.672	104.331	80.536	70.645	29.567	58.777
Mineralölprodukte	129.846	135.183	94.594	139.461	177.149	203.536	179.603	178.068
Erze und Abfallprodukte	24.197	23.701	34.819	61.835	29.294	21.515	33.307	19.508
Eisen und Stahl	7.297	2.378	15.133	33.113	9.797	1.886	2.711	14.811
Steine und Erden	115.641	192.788	324.711	190.652	195.673	133.590	181.522	183.193
Düngemittel	0	789	338	1.564	0	2.052	0	322
chemische Erzeugnisse	612	7.877	10.248	10.027	11.084	14.627	9.618	6.973
Fertigprodukte	176.919	176.549	250.361	234.854	189.203	166.488	172.158	187.957
Gesamtumschlag	732.819	851.984	1.017.058	934.173	836.071	763.711	776.331	811.924

Tabelle 11: Gesamter Güterumschlag des Hafens Braunschweig 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Hafen Braunschweig GmbH

Beim Containerumschlag zeigt sich insgesamt eine ähnliche Entwicklung. Der einzige Unterschied ist, dass sich die Aufwärtsentwicklung im Jahr 2012 nicht fortgesetzt hat. Dominierender Verkehrsträger ist hier das Binnenschiff, hinzu kommt aber auch die Beförderung mit der Bahn und dem LKW.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schiff	49.310	38.068	41.461	43.127	39.197	33.619	41.394	38.030
LKW	1.492	4.316	1.653	2.652	6.012	10.841	10.169	8.771
Bahn	3.853	12.395	16.442	18.401	12.578	12.384	10.873	12.153
Gesamtumschlag	54.655	54.779	59.556	64.180	57.787	56.844	62.436	58.954

Tabelle 12: Containerumschlag des Hafens Braunschweig der Jahre 2005 bis 2012 in TEU

Quelle: Hafen Braunschweig GmbH



2.2 Bückeberg

2.2.1 Lage und Betreiber

Der am Mittellandkanal bei km 107 gelegene Hafen Bückeberg wird von der Stadt Bückeberg 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. Derzeit liegt dieser allerdings brach und kann damit nicht genutzt werden.

Entsprechend werden derzeit keine Bahndienstleistungen angeboten. Eine Reaktivierung des Gleisanschlusses ist aber jederzeit möglich. Eigentümerin der Schieneninfrastruktur ist die Stadt Bückeberg.

Die nächstgelegene Autobahn ist die A 2 in etwa 10 km Entfernung. Diese ist direkt über die B 482 erreichbar, die in Hafennähe verläuft (in etwa 2 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 Hafentwicklung zu Einschränkungen beziehungsweise zu Auflagen führen.

2.2.3 Umschlaganlagen

Im Hafen Bückeberg existieren die folgenden Umschlaganlagen:

- Mobilbagger,
- Mehrschalengreifer,

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

2.2.4 Funktionen

Der Hafen Bückeberg bedient unterschiedliche Branchen. Zu den Hauptumschlaggütern gehören Mineralölprodukte, Kies, Sand, Splitt, 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 Bückeberg infolge seiner strategisch günstigen Lage am Mittellandkanal sowie als Standort für logistische Aufgaben (Konsolidierungs-, Bündelungs- und Distributionsfunktionen).

2.2.5 Entwicklungspotenziale

Der Hafen Bückeberg verfügt über Flächenreserven für weitere Hafentwicklung und Ansiedlungen von Unternehmen, gegenwärtig allerdings nur ohne direkten Wasseranschluss. Im Rahmen der Hafensanierung und -modernisierung können durch Konversionsmaßnahmen neue Flächen für hafenspezifische 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 2005 nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2008 entwickelte sich der Gesamtumschlag im Hafen Bückeberg positiv von 130.681 t (2005) auf 190.225 t. Nach einem Rückgang infolge der wirtschaftlichen Krise auf 164.793 t im Jahr 2009 war für das folgende Jahr ein Anstieg auf 203.159 t zu verzeichnen. Bis 2012 hat ein kontinuierlicher Rückgang auf 150.958 t stattgefunden. Im Jahr 2013 war ein deutlicher Rückgang des gesamten Güterumschlags im Hafen Bückeberg auf 57.700 t festzustellen.

Umschlag im Hafen Bückeberg

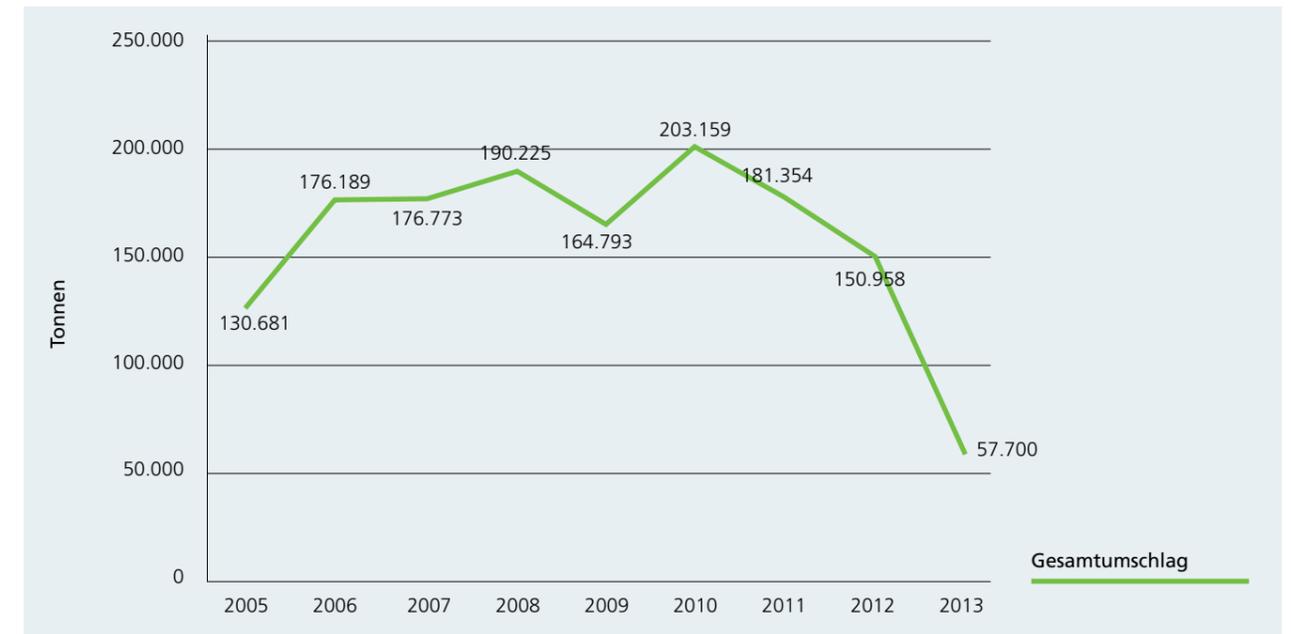


Diagramm 11: Gesamtumschlag des Hafens Bückeberg der Jahre 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Stadt Bückeberg

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

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	17.250	11.430	6.820	13.450	10.510	10.300	13.137	19.977
Steine und Erden	34.333	64.145	43.889	81.789	77.456	121.294	101.633	82.182
Mineralölprodukte	58.789	84.950	105.013	77.506	59.455	49.259	47.086	41.819
Recyclingprodukte	20.309	15.664	21.051	17.480	17.372	22.306	19.498	6.980
Gesamtumschlag	130.681	176.189	176.773	190.225	164.793	203.159	181.354	150.958

Tabelle 13: Gesamter Güterumschlag des Hafens Bückeburg 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Stadt Bückeburg



2.3 c-Port

2.3.1 Lage und Betreiber

Der c-Port liegt bei km 36 des Küstenkanals und wurde offiziell im Juli 2007 eröffnet. Die Planung und die Entwicklung des Hafens obliegt dem Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal (IIK), dessen Mitglieder die Stadt Friesoythe, die Gemeinden Saterland, Barßel und Bösel sowie der Landkreis Cloppenburg sind. Betreiberin des Hafens ist die Rhenus Logistics.

2.3.2 Erreichbarkeit

Der c-Port ist für 110 m lange Schiffe mit 2,80 m Tiefgang ausgelegt. Aufgrund der relevanten Schleusen am Küstenkanal in Dörpen und Oldenburg kann er allerdings nur von Schiffen mit einer Länge von 95 m und einer Breite von 9,60 m bei einem Tiefgang von 2,50 m angelaufen werden. Weitere infrastrukturelle Einschränkungen resultieren aus dem Verlauf des Küstenkanals östlich des c-Port durch mooriges Gebiet. In diesem Bereich treten Schäden an der Uferbefestigung auf, infolgedessen ist diese abgängig. Durch Ablagerung des Materials im Bett des Küstenkanals wird die Breite der Fahrtrinne eingeschränkt, und Begegnungsverkehr ist abschnittsweise nicht möglich.

Containertransporte sind aufgrund von Einschränkungen bei der Brückenhöhe nur zweilagig möglich.

Der c-Port verfügt über keinen schienenseitigen Anschluss. Es ist aber geplant, bei Bedarf eine Eisenbahnbindung zu schaffen. Für die Anbindung des Hafengeländes bestehen sowohl in nördlicher Richtung über Sedelsberg (ca. 2 km entfernt) als auch in südlicher Richtung über Friesoythe (ca. 7 km) durch Nutzung einer ehemaligen Bahntrasse Optionen. Die Gleisanlagen wurden zwar zurückgebaut, die Flächen jedoch nicht entwidmet. Damit ist eine erneute Nutzung als Bahntrasse prinzipiell möglich. In Sedelsberg bzw. Friesoythe besteht jeweils Anschluss an vorhandene Bahnstrecken. Die Anbindung des Hafengeländes wird bei beiden Varianten von Süden her erfolgen.

Beide Trassenvarianten erfordern allerdings hohe Investitionen für eine Realisierung. Für einen Anschluss an die Strecke in Sedelsberg (Nordvariante) ist die Neuerrichtung einer Brücke über den Küstenkanal sowie die B 401 erforderlich, da letztere aus genehmigungsrechtlichen Gründen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) nicht mehr niveaugleich mittels eines Bahnübergangs gequert werden darf. Daher muss hier von der ursprünglichen Trassenführung abgewichen werden. Vorteilhaft ist, dass sowohl die Strecke Sedelsberg - Westerstede - Ocholt

(Anschluss an die Bahnstrecke Leer - Oldenburg) als auch die Strecke Friesoythe - Cloppenburg (Südvariante; Anschluss an die Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück) für den Güterverkehr (Torf- bzw. Holztransporte) genutzt werden. Der Ausbauzustand der Infrastruktur der Strecke Friesoythe - Cloppenburg ist jedoch – insbesondere hinsichtlich der zulässigen Achslasten – im Vergleich schlechter. Hinzu kommt, dass die Trasse in Friesoythe den Parkplatz eines Einkaufsmarktes queren muss, um einen Anschluss zum Hafen herstellen zu können.

Der c-Port ist straßenseitig über die B 72 und B 401 gut angebunden. Ein Knotenpunkt beider Straßen befindet sich auf dem dem Hafen gegenüber liegenden Ufer. Dieser kann mittels einer in unmittelbarer Hafennähe gelegenen Brücke über den Küstenkanal optimal erreicht werden. Über die gut ausgebauten Bundesstraßen sind alle Richtungen ohne Ortsdurchfahrten erreichbar. Zudem stellen sie den Anschluss an die Autobahnen 1, 28, 29 und 31 sicher. Im April 2014 ist eine neue Anschlussstelle als Zufahrt für den Hafen von der B 72 aus Richtung Friesoythe geschaffen worden. Es handelt sich dabei um einen vollwertigen Anschluss, der Fahrbeziehungen in alle Richtungen ermöglicht. Des Weiteren werden dadurch die Anforderungen für Schwertransporte berücksichtigt.

2.3.3 Umschlageinrichtungen

Im c-Port bestehen folgende Umschlageinrichtungen:

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

Mit dem vorhandenen Umschlag-Equipment sind alle Güter greifbar. Der c-Port verfügt außerdem über eine Schwerlastkaje für den Schwergutumschlag. Eine Umschlagmöglichkeit für Gefahrgüter besteht derzeit nicht, kann aber bei Bedarf nachgerüstet werden.

2.3.4 Funktionen

Der c-Port bedient verschiedene Branchen, insbesondere den Landhandel, die Bauindustrie und das Recycling- und Entsorgungsgewerbe. Das Hauptumschlagaufkommen wird durch Massen- und Schüttgüter generiert. Es werden Futtermittel,

Baustoffe (Kiese und Sande), Düngemittel, Torferden sowie Recyclingprodukte (Altholz und Biomasse) umgeschlagen. Zukünftig ist geplant, auch Gülle und Gärreste im Warenausgang zu führen. Ein entsprechender Genehmigungsantrag wurde gestellt. Des Weiteren werden im c-Port Stückgüter wie Stahl, Schwergut (Anlagenteile) und Projektladungen umgeschlagen. Obwohl geeignete Flächen und Umschlaggeräte vorhanden sind, findet derzeit kein Containerumschlag statt, da ein entsprechendes Ladungsaufkommen nicht existiert. Nach der Ansiedlung eines Unternehmens aus der Chemiebranche ist der Umschlag chemischer Erzeugnisse geplant.

Darüber hinaus bietet der c-Port weitere logistische Dienstleistungen an: Verwiegung, Lagerung, Ladungssicherung sowie Zolllagerung und Abfertigung.

2.3.5 Entwicklungspotenziale

Flächenreserven sind sowohl für die Hafenerweiterung als auch für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe im Hafenumfeld vorhanden. Es ist beabsichtigt, diese bedarfsgerecht phasenweise zu entwickeln. Der fertiggestellte erste Bauabschnitt umfasst 76 ha Hafens- und Industriefläche. Im geplanten zweiten Bauabschnitt ist die Erschließung weiterer 61 ha Fläche vorgesehen, die mit Schwerpunkt Massengut vermarktet werden sollen. Als weiteres Potenzial sind zudem rund 143 ha planrechtlich gesicherte Flächen verfügbar, die bei Bedarf erschlossen werden können.

Die Märkte des Landhandels, der Bauindustrie, des Recycling- und Entsorgungsgewerbes und der chemischen Industrie, aus denen sich bereits Unternehmen im c-Port angesiedelt haben, sind prägend für die regionale Wirtschaftsstruktur.

Diese Märkte bieten weitere Potenziale, die zu erschließen sind. Dies betrifft insbesondere Torf und Erden sowie daraus hergestellte Produkte. Vor diesem Hintergrund sind auch die Möglichkeiten zur Nutzung des Kombinierten Verkehrs zu prüfen.

2.3.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit der Eröffnung des Hafens Mitte des Jahres 2007 nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2009 ist eine sehr deutliche, kontinuierlich positive Entwicklung von 43.000 t Gesamtumschlag auf 136.000 t zu verzeichnen. Infolge der wirtschaftlichen Krise war allerdings ein starker Rückgang auf 72.500 t im

Jahr 2010 zu verzeichnen. Seitdem ist wieder eine Zunahme festzustellen. 2012 wurden 106.534 t und 2013 insgesamt 107.000 t im c-Port umgeschlagen.

Umschlag im c-Port

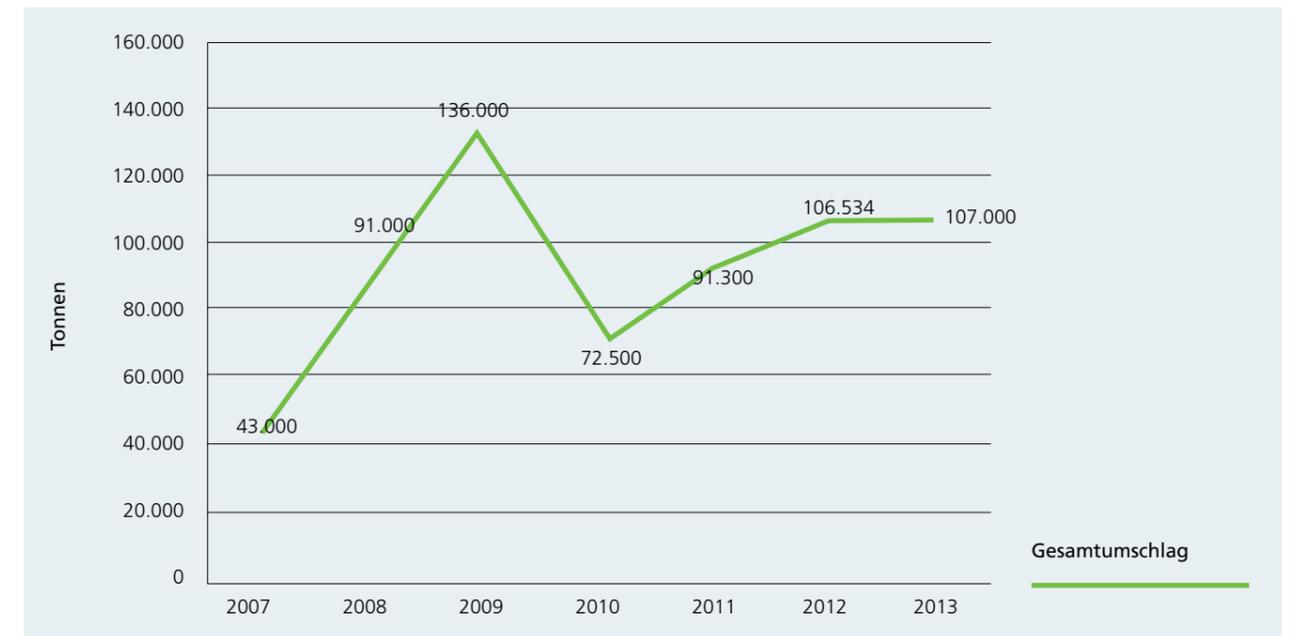


Diagramm 12: Gesamtumschlag c-Port der Jahre 2007 - 2013 in Tonnen

Quelle: c-Port Zweckverband IIK, Saterland

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.



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. Die Baumaßnahmen zur Erweiterung des Hafens um ein weiteres Hafenbecken sollen im Frühsommer 2014 abgeschlossen werden. Damit wird dann eine Verdopplung der Kapazität im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße erfolgen.

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 Brückendurchfahrtshöhen 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 10 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:

- 3 Hochleistungsportalkrane,
- 2 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 2008 ist eine kontinuierliche positive Entwicklung von 3.522.000 t Gesamtumschlag im Jahr 2005 auf 4.552.000 t zu verzeichnen. Infolge der wirtschaftlichen Krise war jedoch ein deutlicher Rückgang auf 3.937.000 t im Jahr 2009 festzustellen. Seitdem ist wieder eine Zunahme der Umschlagzahlen zu verzeichnen. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 4.745.000 t im GVZ umgeschlagen. Die endgültigen Umschlagzahlen für 2013 waren bei Drucklegung noch nicht bekannt. Auf Basis der vorliegenden vorläufigen Daten wird ein Gesamtumschlag von etwa 4.900.000 t erwartet.

Umschlag im GVZ-Emsland

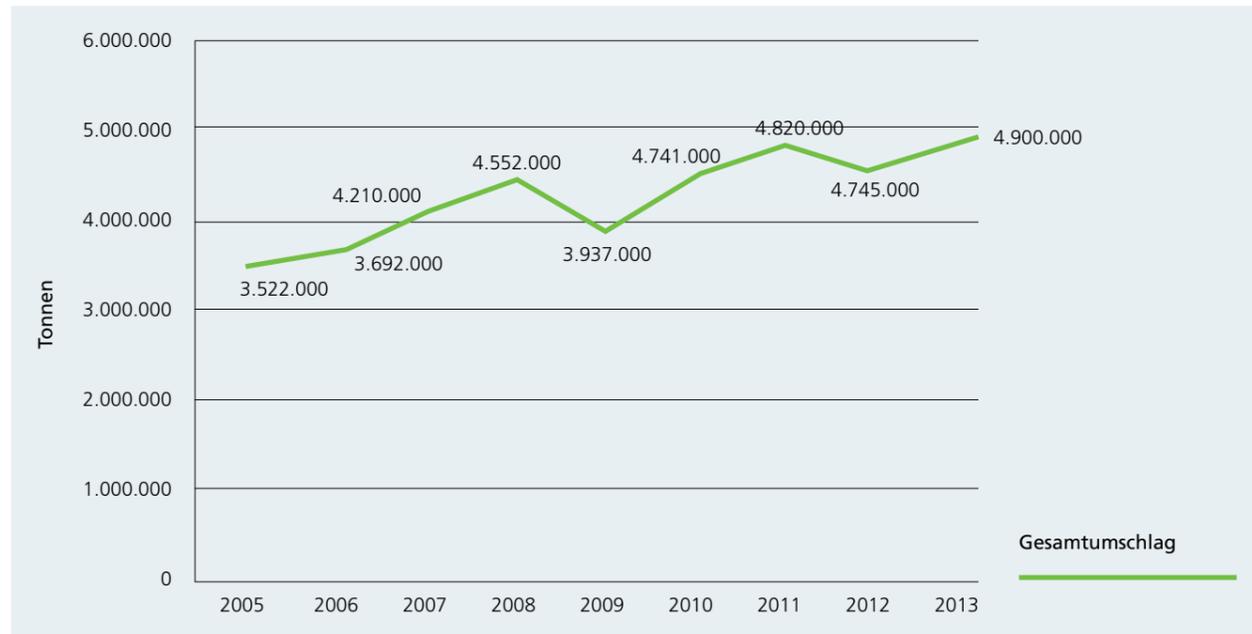


Diagramm 13: Gesamtumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gesamtumschlag	3.522.000	3.692.000	4.210.000	4.552.000	3.937.000	4.741.000	4.820.000	4.745.000

Tabelle 14: Gesamter Güterumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2005 - 2012 in Tonnen

Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gesamtumschlag	109.800	110.600	120.800	109.700	102.900	128.200	125.600	128.000

Tabelle 15: Containerumschlag des GVZ-Emsland der Jahre 2005 - 2012 in TEU

Quelle: Dörpener Umschlaggesellschaft mbH

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.



2.5 Hannover

2.5.1 Lage und Betreiber

In Hannover gibt es insgesamt vier Häfen, den Nordhafen und den Brinker Hafen direkt am Mittellandkanal (km 155 und 161) sowie den Lindener Hafen am Stichkanal Linden und den Misburger Hafen am Stichkanal Misburg. Diese Häfen treten einheitlich als Unternehmensgruppe Hafen Hannover auf. 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 Hafenanlagen der vier Hafenanlagen durch die Unternehmensgruppe betrieben.

2.5.2 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 Hafenanlagen 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 10 km, Anbindung Bahnhof Misburg). Über die Hafenanlagen werden teilweise noch weitere Anschlüsse 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. 2 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 (Westschnellweg, B 6) angebunden. Über diesen kann die A 2 erreicht werden. Insgesamt besteht ein guter Anschluss der Hannoverschen Häfen an das Schnellstraßennetz.

2.5.3 Umschlaganlagen

In den einzelnen Häfen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

Nordhafen:

- 1 Kranbrücke, die zwei Schiffe überbrückt, sowie 1 Kran; beide sind für den Umschlag von Containern und Schüttgütern geeignet,
- 1 Pumpanlage für Mineralöl,
- 1 Sauganlage für Getreide,
- Reachstacker für den Containerumschlag.

Lindener Hafen:

- 1 Kran für Container und Massengut,
- 1 Pumpanlage für Mineralöl,
- 1 Sauganlage für Getreide.

Brinker Hafen:

- 3 Mobilbagger.

Misburger Hafen:

- 1 Kran.

In den Häfen bestehen zwei Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs, zum einen der Container Terminal Hannover (CTH) im Nordhafen für den Umschlag Wasserstraße-Straßenbahn 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 Gasturbinen für ein Kraftwerk) als auch im Warenausgang (beispielsweise Stahlkonstruktionen einer Stahlbaufirma in Hafennähe) betrieben.

2.5.4 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, Mineralölhandel) 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 werden auch in zunehmendem Maß Container sowie andere Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs auf Bahn und Schiff verladen. Im Kombinierten Verkehr werden unterschiedliche 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.

Für den Umschlag und die Lagerung von Gefahrgütern gibt es im Nordhafen eine Gefahrguthalle sowie einen Gefahrgutplatz. Hier wird unter anderem Batteriesäure für einen in Hannover ansässigen Batteriehersteller umgeschlagen. Ein Umschlag aller Gefahrgutgruppen ist jedoch nicht möglich.

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.

2.5.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst sind aktuell 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 20.000 m² vorgesehen. Das RTH im Lindener Hafen soll bis Ende 2014 um 10.000 m² erweitert werden.

In unmittelbarer Nähe zum Nordhafen stehen im Gewerbegebiet Schwarze Heide auf der anderen Seite des Mittellandkanals insgesamt etwa 27 ha freie Flächen zur Verfügung. In diesem Gewerbegebiet gibt es die Möglichkeit zur Ansiedlung für Unternehmen mit Bezug zum Hafen bzw. dem CTH. Teilweise ist dies bereits erfolgt. Die Flächen stehen jedoch nicht nur für hafenauffines Gewerbe bereit. In diesem Gewerbegebiet sind Restriktionen bezüglich des Lärmschutzes vorhanden, die jedoch lösbar sein dürften.

Innerhalb der nächsten fünf Jahre werden etwa 15 ha für Neuansiedlungen zur Verfügung stehen. Diese Flächen sind bahnsseitig angebunden. Langfristig sind Gewerbeansiedlungen in der Nähe des Hafens Misburg möglich. Weiterhin ist die Unternehmensgruppe Hafen Hannover an den Planungen der Region Hannover für die Errichtung eines neuen Hafens in Wunstorf beteiligt.

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 weiterentwickelt werden. Es ist geplant, am RTH ein kleines Drehkreuz für den schienenseitigen KV mit Verbindungen in alle Richtungen aufzubauen. Hierzu ist es insbesondere erforderlich, die Zugverbindung nach Schweden zu reaktivieren.

Aufgrund der fehlenden Erweiterungsflächen liegt der Fokus in den anderen Umschlagbereichen (Kohle, Mineralöl, Schrott und landwirtschaftliche Güter) vor allem auf der Bestandhaltung. In den Häfen Brink und Misburg ist eine Weiterentwicklung aufgrund fehlender Flächen und der infrastrukturellen Gegebenheiten nicht möglich. Neue Entwicklungsperspektiven in der Region Hannover können sich durch den geplanten neuen Hafen in Wunstorf ergeben.

2.5.6 Umschlag

Die Entwicklung des Umschlagaufkommens der Häfen in Hannover seit 2005 wird anhand der Statistiken nachgezeichnet. Von 2005 bis 2007 war eine leichte Aufwärtsentwicklung festzustellen. Im Jahr 2008 konnte nochmals ein Anstieg verzeichnet werden, bevor im Jahr 2009 der Umschlag krisenbedingt einbrach. Ab 2009 konnten die Umschlagzahlen wieder

Umschlag in den Häfen Hannover

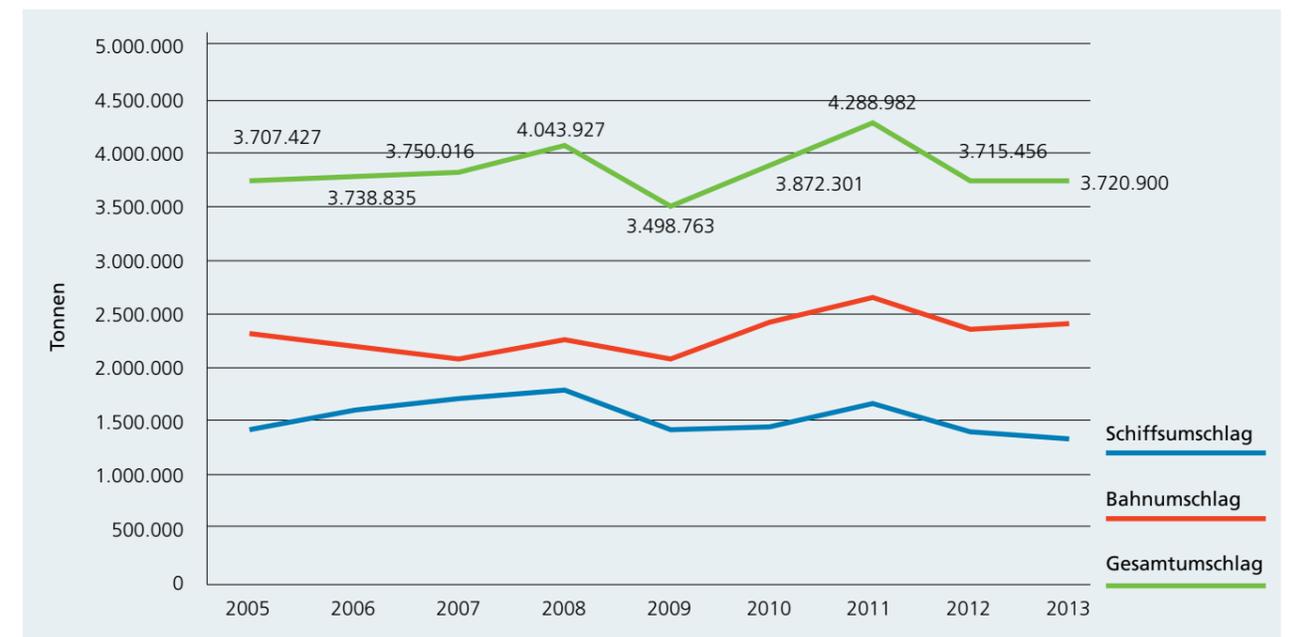


Diagramm 14: Gesamtumschlag der Häfen in Hannover der Jahre 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Städtische Häfen Hannover

gesteigert werden, so dass der Umschlag im Jahr 2011 höher als 2008 war. Diese positive Entwicklung ließ sich im Jahr 2012 allerdings nicht fortsetzen, hier war ein deutlicher Einbruch zu verzeichnen. Im Jahr 2013 blieb das Umschlagvolumen in etwa konstant.

Mit einem Anteil von ungefähr 60 % ist die Bahn in Hannover der stärkere Verkehrsträger. Dieser Anteil ist seit 2005 in etwa gleich geblieben. Dieser relativ hohe Anteil der Schiene ist sicherlich auch dadurch bedingt, dass die Hafengebiete in Hannover noch einige Industriebetriebe bedienen.

Gütergruppe	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	28.200	27.700
Nahrungs- und Futtermittel	0	500
Feste Brennstoffe	784.449	720.627
Mineralölprodukte	1.104.312	1.017.528
Erze und Abfallprodukte	353.116	306.133
Eisen und Stahl	268.991	290.783
Steine und Erden	401.420	337.204
Düngemittel	114.595	101.865
chemische Erzeugnisse	8.939	5.018
Fertigprodukte	1.224.960	908.098
Gesamtumschlag	4.288.982	3.715.456

Tabelle 16: Gesamter Güterumschlag des Hafens Hannover 2011 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt nach Gütergruppen

Quelle: Städtische Häfen Hannover

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schiff	14.945	17.981	20.362	30.033	24.408	29.976	32.962	34.596
Bahn	17.274	20.152	23.366	25.984	16.124	23.386	26.192	15.977
Gesamtumschlag	32.219	38.133	43.728	56.017	40.532	53.362	59.154	50.573

Tabelle 17: Containerumschlag der Häfen in Hannover (CTH und RTH) der Jahre 2005 - 2012 in TEU

Quelle: Städtische Häfen Hannover

Beim Containerumschlag verlief die Entwicklung analog zu der des Gesamtumschlags. Von 2005 bis 2008 war ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Krisenbedingt sank der Umschlag 2009 deutlich ab. Für die Jahre 2010 und 2011 konnte wieder ein deutliches Wachstum festgestellt werden, welches im Jahr 2012 jedoch nicht fortgesetzt werden konnte. Bei den Verkehrsträgern waren bis zum Jahr 2008 die Umschlagleistungen der Bahn höher als die des Binnenschiffs. Seitdem ist jedoch das Binnenschiff dominierend. Der deutliche Rückgang des Bahnumschlags im Jahr 2012 ist auf den Verlust einer Verbindung zurückzuführen.



2.6 Eurohafen Emsland

2.6.1 Lage und Betreiber

In Haren (Ems) am Dortmund-Ems-Kanal bzw. an der Ems bei km 176 liegt der Eurohafen Emsland. Der Betrieb des Hafens sowie die Durchführung des Umschlags obliegt der Eurohafen Umschlaggesellschaft mbH, deren Anteilseigner die Firmen Boll und Lanfer aus Meppen sowie die Dörpener Umschlaggesellschaft für den Kombinierten Verkehr (DUK) mit Sitz in Dörpen sind. Für die Erschließung und Vermarktung der Industrieflächen und die Instandhaltung der Hafenanlagen ist die Eurohafen Emsland GmbH verantwortlich, deren Gesellschafter die Städte Haren (Ems) und Meppen sowie der Landkreis Emsland sind.

2.6.2 Erreichbarkeit

Der Eurohafen Emsland ist für das GMS ausgelegt. Zurzeit kann der Hafen nur 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 unter bestimmten 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 dreila-

gig möglich. Nach dem Ausbau des südlichen Abschnitts der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals wird voraussichtlich ab dem Jahr 2017 die Befahrbarkeit für das GMS und somit auch die Erreichbarkeit des Eurohafens aus südlicher Richtung möglich sein.

Der Eurohafen Emsland verfügt über einen eingleisigen, nicht elektrifizierten Gleisanschluss, der im Bahnhof Haren (Ems) an die Bahnstrecke Rheine - Emden angebunden ist. Zur Verbesserung der schienenseitigen Erreichbarkeit des Hafens und zur Optimierung der Betriebsabläufe (Vermeidung der Trennung von Ganzzügen) wurde die Gleisanbindung im Bahnhof Haren (Ems) im April 2013 geändert. Die Anbindung an die Bahnstrecke Rheine - Emden erfolgt nach Umbau der Weichenverbindungen nun aus Richtung Norden, statt wie bislang aus Richtung Süden. Somit kann die bislang notwendige Trennung von Ganzzügen vermieden werden.

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. Zur Verbesserung der Anbindung an die B 70 ist der Neubau einer Brücke über die Bahnstrecke Rheine - Emden

geplant. Sie soll anstelle eines Bahnübergangs eine niveaufreie, leistungsfähigere Anbindung des Hafens an die B 70 gewährleisten. Das Projekt ist vom Land Niedersachsen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.

2.6.3 Umschlaganlagen

Im Eurohafen existieren die folgenden Umschlaganlagen:

- 1 Radlader,
- 3 Hydraulikbagger,
- 2 Kompaktlader.

2.6.4 Funktionen

Die Wirtschaft in der Region um den Eurohafen Emsland entwickelt sich dynamisch. Prägende Wirtschaftszweige sind die Landwirtschaft sowie die Baustoffindustrie und der Baustoffhandel. Entsprechend bedient der Eurohafen Emsland in Haren (Ems) unterschiedliche Branchen. Dabei ist der Hafen stark empfangsorientiert ausgerichtet. Wichtigste Importgüter sind Futtermittel, Baustoffe und Düngemittel. Im Eurohafen haben sich ein Unternehmen der Futtermittelindustrie und ein Un-

ternehmen aus der Baustoffbranche angesiedelt. Eine weitere Ansiedlung eines Unternehmens im Bereich Düngemittelvertrieb erfolgte in 2013. Im Export werden überwiegend Schrotte sowie Schwergüter umgeschlagen. Bei den Schwergütern handelt es sich insbesondere um größere Maschinenteile eines im Hafen ansässigen Maschinenbauunternehmens. Im Juni 2013 hat sich die Firma ENERCON im Hafen angesiedelt. Die hier gefertigten Rotorblätter für Windenergieanlagen werden trimodal umgeschlagen. Ein Umschlag von Containern findet momentan nicht statt, entsprechend geeignete Flächen sind aber vorhanden.

Es werden Umschlagfunktionen zwischen allen drei Verkehrsträgern angeboten. Weitere Dienstleistungen werden durch die Eurohafen Umschlaggesellschaft bedarfsgerecht erbracht. Durch die Lage des Hafens in einem Industriegebiet bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der angebotenen Funktionen.

2.6.5 Entwicklungspotenziale

Unmittelbar am Hafen bzw. in unmittelbarer Hafennähe sind Flächen von etwa 10 ha verfügbar. Die Grundstücksvergabe erfolgt auf Erbpachtbasis und mit Umschlagverpflichtung. Weitere Flächen befinden sich im angrenzenden Industriepark der Städte Haren (Ems) und Meppen. Ergänzend zu den bereits im Eurohafen angesiedelten Unternehmen und deren Steige-

rungspotenzialen offerieren die Trimodalität des Hafens und die Möglichkeit des Schwergutumschlags weitere Potenziale, um das Umschlagvolumen weiter zu erhöhen. Zudem bietet die räumliche Nähe zu den Niederlanden mit einer sehr guten verkehrlichen Anbindung die Option, neue Märkte in diesem Raum zu erschließen.

2.6.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit Mitte des Jahres 2008 nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2011 ist eine sehr deutliche, rasante positive Entwicklung von 147.272 t Gesamtumschlag auf 525.750 t festzustellen. Diese positive Entwicklung hat sich in den Jahren 2012 (536.069 t) und 2013 (538.605 t) fortgesetzt, wenn auch mit einer geringeren Zuwachsrate.

Im Eurohafen Emsland findet überwiegend wasserseitiger Umschlag statt. Bahnseitiger Umschlag erfolgt derzeit im Vergleich nur in geringem Maße. Nahrungs- und Futtermittel stellen die dominierende Gütergruppe im Eurohafen Emsland dar. Weiterhin haben Steine und Erden sowie Düngemittel einen hohen Stellenwert. Dagegen hat die Bedeutung der Gütergruppe Landwirtschaftliche Erzeugnisse seit 2008 deutlich abgenommen. Schwergutumschlag findet bislang vereinzelt insbesondere für größere Maschinenbauteile statt.

Umschlag im Eurohafen Emsland

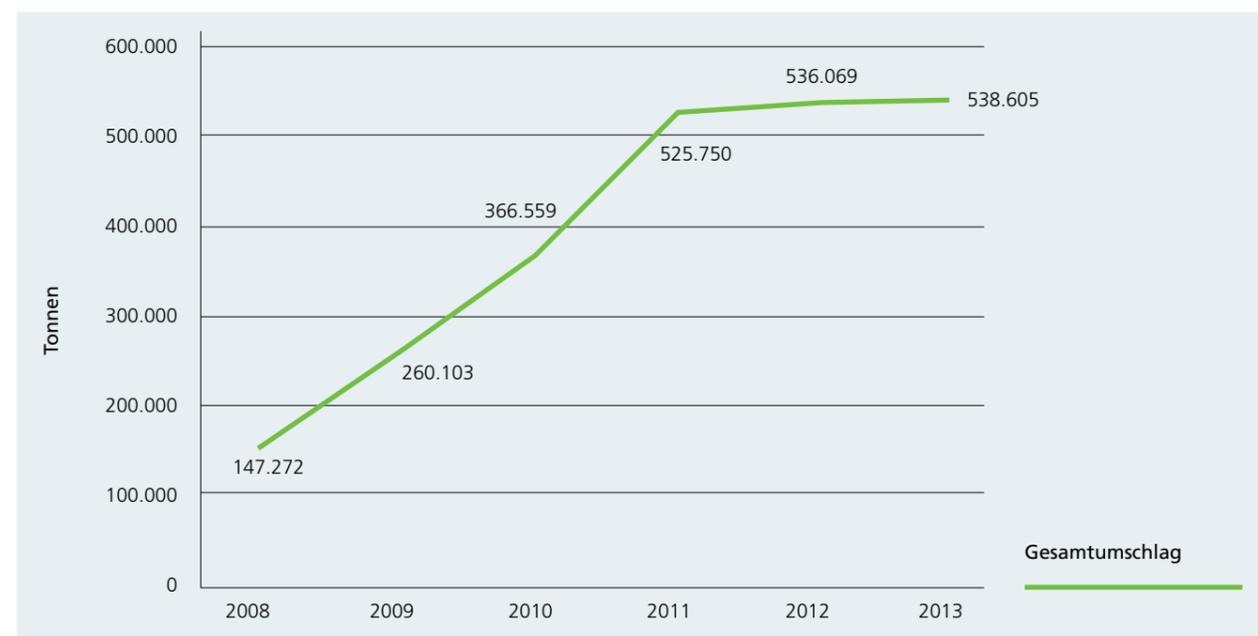


Diagramm 15: Gesamtumschlag des Eurohafens Emsland der Jahre 2008 - 2013 in Tonnen

Quelle: Eurohafen Emsland GmbH

Gütergruppe	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Landwirtschaftliche Erzeugnisse		64.0000	31.000	5.000	8.000	14.558
Nahrungs- und Futtermittel		137.376	245.273	393.094	439.724	472.863
Steine und Erden		46.577	72.026	119.063	76.225	38.277
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel		10.292	14.874	6.403	11.213	10.122
Schwergut		1.858	3.386	2.190	907	2.785
Gesamtumschlag	147.272	260.103	366.559	525.750	536.069	538.605

Tabelle 18: Gesamter Güterumschlag des Eurohafens Emsland 2008 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Eurohafen Emsland GmbH



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 Hafendienstleistungs- und Hafenbetriebsgesellschaft Hildesheim, eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Stadt Hildesheim und des Logistikunternehmens Rhenus. Der Umschlag wird durch die verschiedenen Anlieger im Hafen selbst durchgeführt, die Hafendienstleistungs- und 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 bislang nur für Schiffe mit einer Länge von maximal 82 m, einer Breite von 9 m sowie einer Abladetiefe von 2,30 m erreichbar. Die Schleuse würde prinzipiell

eine größere Länge ermöglichen, diese Länge ist aber bisher noch nicht freigegeben. Einschränkend wirkt auch der noch fehlende Ausbau des Stichkanals, der die mögliche Breite und die Abladetiefe begrenzt.

Die schienenseitige Anbindung des Hafens erfolgt über ein von der Hafendienstleistungs- und Hafenbetriebsgesellschaft betriebenes Anschlussgleis an den Güterbahnhof Hildesheim. Der Anschluss ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die gesamte Gleislänge der Hafeneisenbahn beträgt 11 km. Die Hafendienstleistungs- und 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 4 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 Umschlageneinrichtungen

Der Hafen Hildesheim verfügt über 12 Liegeplätze und 1.400 m Kailänge. Die folgenden Umschlaganlagen sind vorhanden:

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

Für den Umschlag von Schwergut werden Mobilkrane 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 Umschlages 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 Blechabfällen sowie den Empfang von festen Brennstoffen, Magnesit, China Clay sowie Weiß- und Schwespat für die örtliche Wirtschaft. Weiterhin werden Roheisen und T-Träger 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 Hafendienstleistungs- und Hafenbetriebsgesellschaft 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

Im Hafen selbst ist direkt am Wasser noch eine Fläche von etwa 3 ha für eine mögliche Ansiedlung verfügbar. Aufgrund der Gründungsverhältnisse dieser Fläche ist die Vermarktung jedoch schwierig. Diese Flächen sind planungsrechtlich gesichert.

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 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 Gewerbezentrums Nord und der NLStBV, vertraglich vereinbart, die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für 2013 vorgesehen. Der KV-Terminal kann modular und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Unmittelbar an den geplanten Terminal grenzt der Gewerbe- park 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 Gewerbe- park 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 Gewerbe- park Nord ist im Landesraumordnungs- programm als „Vorranggebiet für die Entwicklung eines GVZ“ ausgewiesen und Bestandteil der Logistikregion Hannover - Hildesheim. Eine im Jahr 2010 erstellte Machbarkeitsstudie prognostiziert für den Gewerbe- park 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 Logistikbereich genutzt werden. Der Standort soll so zu einem GVZ weiterentwickelt 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.

2.7.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet. Im Verlauf der Jahre zeigt sich im Hafen Hildesheim eine stagnierende Tendenz. Dabei ist beim Schiffumschlag eher ein Absinken zu verzeichnen, während der Bahnumschlag tendenziell zunimmt. Dies zeigt, dass trotz der wasserseitigen Erreichbarkeitsdefizite des Hafens Hildesheim ein stabiles Umschlagpotenzial vorhanden ist. Im Jahr 2005 betrug der Gesamtumschlag 664.900 t. Bis zum Jahr 2007 sank dieser Wert auf 590.400 t ab. Im folgenden Jahr konnte der Umschlag deutlich auf 635.900 t gesteigert werden. Krisenbedingt nahm der Umschlag jedoch im Jahr 2009 auf 588.700 t ab. In der anschließenden Erholungsphase konnte der Gesamtumschlag bis zum Jahr 2011 zwar wieder auf den Höchstwert 667.700 t gesteigert werden. Im Jahr 2012 sank der Umschlag jedoch wieder deutlich auf 561.000 t ab. 2013 war eine Steigerung des Gesamtumschlagvolumens auf 620.200 t festzustellen.

Das Binnenschiff ist im Hafen Hildesheim der eindeutig dominierende Verkehrsträger, allerdings mit leicht abnehmender Bedeutung. Im Jahr 2005 lag der Anteil des Binnenschiffs am Gesamtumschlag bei über 90 %; seitdem war ein Rückgang auf gegenwärtig etwa 80 % zu verzeichnen. Der Hafen Hildesheim weist bei den Umschlägen eine leichte Empfangsorientierung auf. Der Anteil des Versands am Gesamtumschlag beträgt etwa 40 %.

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 von chemischen Erzeugnissen (im Wesentlichen Zellulose) hat seit 2005 erheblich abgenommen. Der Umschlag weiterer Produkte findet vor allem im Projektgeschäft statt und ist dementsprechend schwankend über die Jahre.

Umschlag im Hafen Hildesheim

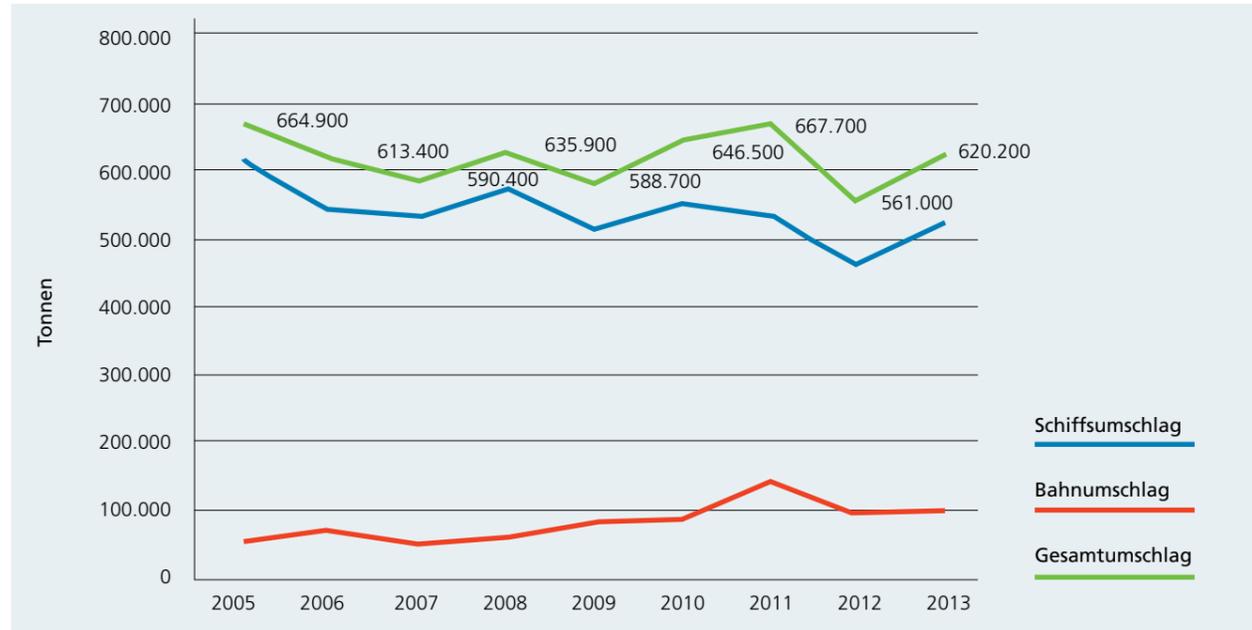


Diagramm 16: Gesamtumschlag des Hafens Hildesheim 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Daten der Stadt Hildesheim

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	45.000	71.300	46.000	64.500	111.000	121.500	120.500	86.600
Nahrungs- und Futtermittel	52.500	36.300	27.000	9.300	14.800	10.200	11.100	19.000
Feste Brennstoffe	10.300	20.600	40.200	34.000	44.100	28.300	37.200	22.900
Mineralölprodukte	203.200	208.300	148.800	195.900	221.200	210.900	221.400	195.100
Erze und Abfallprodukte	52.300	48.400	43.900	50.600	62.900	71.000	73.100	56.600
Eisen und Stahl	17.600	19.500	23.900	29.700	18.100	17.200	14.200	11.500
Steine und Erden	136.800	125.700	166.500	167.100	80.300	159.400	164.600	142.500
Düngemittel	34.400	36.400	38.600	45.700	12.600	8.900	15.400	17.800
chemische Erzeugnisse	88.700	42.200	36.100	25.800	14.500	16.000	3.400	3.000
Fertigprodukte	24.100	4.700	19.400	13.300	9.200	3.100	6.800	6.000
Gesamtumschlag	664.900	613.400	590.400	635.900	588.700	646.500	667.700	561.000

Tabelle 19: Gesamter Güterumschlag des Hafens Hildesheim 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Daten der Stadt Hildesheim



2.8 Lüneburg

2.8.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Lüneburg liegt bei km 100 des Elbe-Seiten-Kanals (ESK) und wird von der Hafen Lüneburg GmbH betrieben. Diese befindet sich im Besitz der Hansestadt Lüneburg (44 %), der Firma Unikai (25 %), der Ostthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) (6 %) sowie von privaten Gesellschaftern. Die Flächen sind im Eigentum der Hansestadt Lüneburg und werden auch durch diese vermarktet. Die Bereitstellung der Infrastruktur erfolgt durch die Hafen Lüneburg GmbH, während die Firma Unikai den Umschlag durchführt.

Die Gleisanlagen gehören der Stadt, Betreiberin ist die Hafen Lüneburg GmbH, während die Betriebsführung durch die OHE erfolgt. Der Hafen Lüneburg befindet sich am Rand der Stadt und ist von Gewerbegebieten bzw. Wald umgeben, so dass keine städtebaulichen Konflikte und Nutzungseinschränkungen bestehen.

Im Lauf des Jahres 2014 ist eine Umstrukturierung des Hafens vorgesehen. Dabei sollen alle Aktivitäten im Hafen zusammengefasst werden, so dass ein Modell „Hafen aus einer Hand“ realisierbar erscheint – von der Vermarktung der Grundstücke über die Bereitstellung der Infrastruktur bis zur Abwicklung des

Umschlags und eventuell weitere logistische Leistungen. Hintergrund dieser Entscheidung ist der bestehende Investitionsbedarf im Hafen für die Aufrechterhaltung der Infrastruktur, der in der vorherrschenden Struktur nicht abgebildet werden kann. Eine Stärkung der Hafengesellschaft soll diese Investitionen ermöglichen. Ggf. besteht bei der neuen Hafengesellschaft auch eine Bereitschaft für die Beteiligung weiterer Partner.

2.8.2 Erreichbarkeit

Der Hafen Lüneburg ist wasserseitig mit GMS erreichbar. Weiterhin können Koppel- und Schubverbände mit maximal 160 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.

Es besteht ein Gleisanschluss an das Netz der DB im Bahnhof Lüneburg; dieser ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Der aktuelle Zustand der Schienenanbindung erfordert Investitionen. Die Bedienung erfolgt durch die OHE.

Straßenseitig ist der Hafen an die B 216 angebunden. In etwa 3 km Entfernung befindet sich die A 39. Die geplante Verlängerung der A 39 in südlicher Richtung führt in unmittelbarer Nähe am Hafen vorbei. Hier ist auch die Errichtung einer Anschlussstelle vorgesehen, die eine deutliche Verbesserung der straßenseitigen Anbindung des Hafens vor allem in südlicher Richtung bedeuten würde. Die Realisierung dieser Autobahn ist gegenwärtig jedoch noch offen.

2.8.3 Umschlaganlagen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- 1 Portaldrehkran (14 - 16 t Traglast),
- 1 Getreideverladeanlage mit Förderkette und Fördertrog,
- 1 Mobilgerät, mit dem auch Container umgeschlagen werden können.

Für den Umschlag von schweren Gütern (bis zu 105 t) kann ein Mobilkran genutzt werden. Ein Containerumschlag erfolgt gegenwärtig nicht. Der Umschlag flüssiger Güter ist im Hafen bislang nicht realisiert worden. Entsprechende Umschlaganlagen können bei Bedarf jedoch durch das verladende Unternehmen erstellt werden.

2.8.4 Funktionen

Gegenwärtig dient der Hafen Lüneburg vor allem dem Massengutumschlag für die regionale Wirtschaft. Dabei werden verschiedene Branchen bedient. Die wichtigsten Branchen im Hafen sind der Landhandel sowie der Umschlag von Baustoffen und von Kohle für ein Unternehmen der Lebensmittelrocknung aus der Region. Weiterhin ist ein Recyclingunternehmen (Stahlschrott) im Hafen aktiv.

Die wichtigsten Umschlaggüter sind dementsprechend im Wareneingang neben Kohle Düngemittel für die örtliche Landwirtschaft sowie Baustoffe. Im Wareneingang wird vor allem Getreide der örtlichen Landwirtschaft umgeschlagen sowie Schrott aus der Region, der im Hafen konsolidiert wird. Ein Großteil des Umschlags erfolgt für die Unternehmen im Hafen (Landhandel, Schrotthandel, Baustoffhandel) sowie für Unternehmen aus der näheren Umgebung von Lüneburg (Lebensmittelrocknung).

Neben Umschlag und Lagerung bzw. der Vermittlung von Lagerkapazitäten werden durch die Hafengesellschaft keine weiteren Dienstleistungen angeboten. Die Unikai-Muttergesellschaft OHE offeriert auch die Organisation von Bahntransporten.

2.8.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst stehen noch etwa 6 - 8 ha Flächen für mögliche Ansiedlungen zur Verfügung. In einem angrenzenden Gewerbegebiet sind noch etwa 4 ha frei, für die es teilweise bereits Interessenten für Ansiedlungen und auch Umschlag im Hafen gibt.

Neben der Fortführung des Massengutumschlags bestehen vor allem im Umschlag von Containern Potenziale. Vor einer Umsetzung konkreter Schritte soll jedoch zuerst die neue Hafenstruktur realisiert werden. Im Rahmen der Strukturänderung beabsichtigt die Stadt Lüneburg, Flächen von etwa 2,5 ha in die neue Hafengesellschaft einzubringen. Diese Flächen stünden dann sofort für einen möglichen KV-Umschlag zur Verfügung. Es ist vorgesehen, diesen schrittweise zu entwickeln. Im ersten Schritt soll eine Fläche befestigt werden und der Umschlag mit einem Mobilgerät erfolgen. In weiteren Schritten ist bei entsprechendem Aufkommen die Befestigung weiterer Flächen sowie die Anschaffung weiterer Umschlaggeräte möglich.

Neben der Abwicklung des regionalen Verkehrs kann sich die Hafengesellschaft vorstellen, als eine Art Hinterlandhub für Hamburg und ggf. Bremerhaven zu fungieren, dies mit entsprechenden Ansiedlungen von Logistikern. Eine mögliche Funktion von Lüneburg könnte die Umgehung des Engpasses Schiffshebewerk Scharnebeck sein. Die Binnenschiffe würden aus südlicher Richtung (Mittellandkanal und Elbegebiet) bis Lüneburg fahren, dort würden die Container auf die Bahn bzw. LKW verladen und in den Hamburger Hafen gebracht.

Weitere Entwicklungspotenziale ergeben sich durch die geplante Ansiedlung eines Wellpappenwerks, welches seine Rohstoffversorgung mit dem Binnenschiff abwickeln könnte.

Für die strategische Entwicklung sind Kooperationen mit den anderen Häfen am ESK sowie mit dem Hamburger Hafen anvisiert.

2.8.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet. Der Umschlag des Hafens schwankt im Betrachtungszeitraum zwischen etwa 150.000 und gut 200.000 t im Jahr. Dabei wurde im Jahr 2006 mit 218.655 t das höchste Umschlagaufkommen erzielt. Bis zum Jahr 2009 war ein Rückgang auf 141.986 t zu verzeichnen.

nen. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung bis 2011 erfolgte eine Steigerung auf 212.850 t. Mit Umschlagzahlen von 174.397 t im Jahr 2012 und 172.400 t im Jahr 2013 waren jedoch wiederum deutliche Rückgänge feststellbar.

Eindeutig dominierender Verkehrsträger in Lüneburg ist das Binnenschiff mit einem Anteil von konstant über 90 % am Aufkommen. Wichtigste Umschlaggüter für das Binnenschiff sind Baustoffe und Kohle im Wareneingang sowie Getreide im Wareneingang. Im Bahnumschlag werden vor allem Düngemittel empfangen.

Umschlag im Hafen Lüneburg

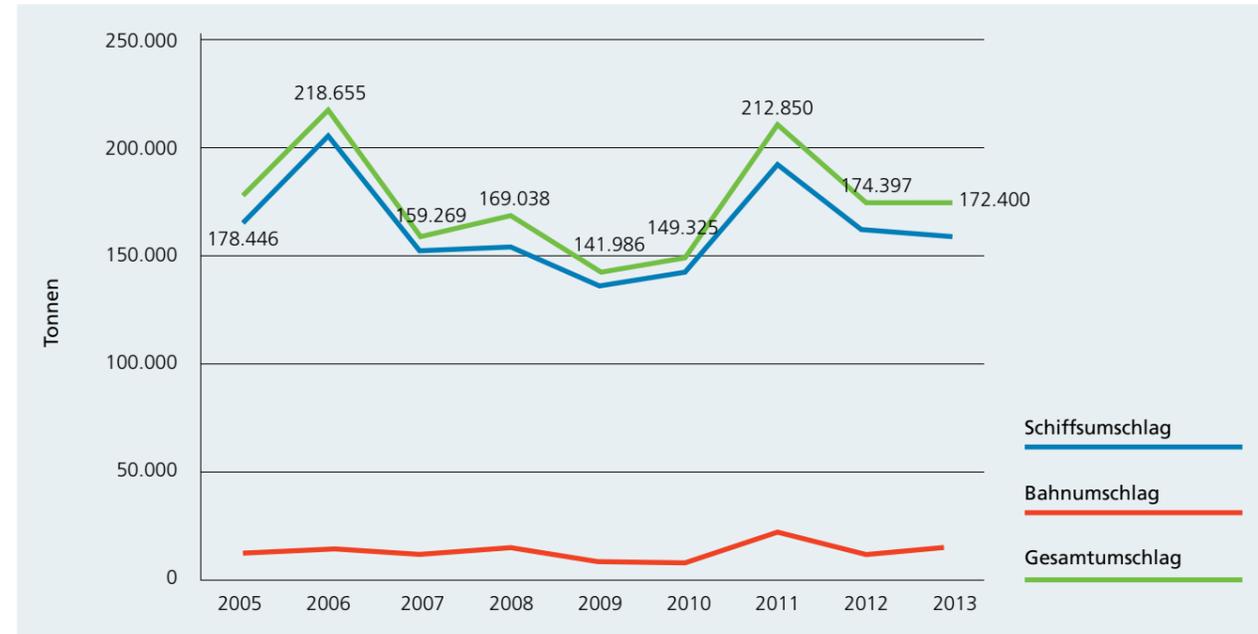


Diagramm 17: Gesamtumschlag des Hafens Lüneburg 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Hafen Lüneburg

Gütergruppe	2010	2011
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	37.530	73.816
Nahrungs- und Futtermittel	0	0
Feste Brennstoffe	19.188	15.896
Mineralölprodukte	0	0
Erze und Abfallprodukte	0	0
Eisen und Stahl	0	9.485
Steine und Erden	81.646	91.412
Düngemittel	8.507	22.025
chemische Erzeugnisse	0	0
Fertigprodukte	2.454	216
Gesamtumschlag	149.325	212.850

Tabelle 20: Gesamter Güterumschlag des Hafens Lüneburg 2010 und 2011 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Hafen Lüneburg



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. Größte Nutzerin im Hafen ist die Nordwestbahn, die u. a. auch eigene Werkstätten betreibt. Insgesamt befinden sich im Hafen ca. 60 Betriebe, die die vorhandene Infrastruktur aktiv nutzen. Ca. 10 - 12 Unternehmen setzen regelmäßig den Verkehrsträger Schiene, 8 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 Brückendurchfahrtshöhen wären wasserseitige Containerverkehre nur einlagig möglich. Der Ausbau des SKO mit einer

Abladetiefe von 2,80 m bei Brückendurchfahrtshöhen von 5,25 m ist seit vielen Jahren Diskussionspunkt in Osnabrück, aus wirtschaftlichen Gegebenheiten aber zukünftig nicht mehr Gegenstand politischer und marktwirtschaftlicher Planungen. Die Wasserstraße wird nur noch vorgehalten, ein Ausbau erfolgt nicht mehr.

Der Hafen Osnabrück verfügt über ein Gleisnetz von rund 24 km Länge. Die Stadtwerke Osnabrück AG sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und betreiben eine Hafenbahn (EVU) mit drei Lokomotiven, die die Bahndienstleistungen erbringt. 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-Altenrheine.

Nächstgelegene Bundesautobahn ist die A 1 mit der Anschlussstelle Osnabrück-Nord in ca. 5 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 Umschlageneinrichtungen

Im Hafen Osnabrück sind die folgenden Umschlageneinrichtungen 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. Der Hafen ist fokussiert auf den Umschlag von Straße und Schiene.

2.9.5 Entwicklungspotenziale

Derzeit sind im Hafen Osnabrück keine Flächenreserven mit Uferanschluss verfügbar. Die Flächen auf dem Gelände der ehemaligen britischen Winkelhausenkaserne werden für den Ausbau des KV-Terminals Osnabrück genutzt.

Schiffseitiger Umschlag von Containerverkehren wird zukünftig nicht mehr in Osnabrück angeboten. Der Bau einer neuen Umschlaganlage Schiene/Straße für den Kombinierten Verkehr ist sowohl marktseitig als auch politisch beschlossen. Der schiffseitige Umschlag von Containern wird zukünftig vor den Toren Osnabrücks stattfinden. Dieser neue Standort liegt etwa 18 km von Osnabrück entfernt. Die Entwicklung und der spätere Betrieb der beiden Terminals erfolgen in enger Kooperation. Dadurch und durch die klare Trennung in einen Schiene/Straße-Terminal in Osnabrück und einen Wasserstraße/Straße-Terminal in Bohmte wird eine interne Konkurrenz ausgeschlossen.

2.9.6 Umschlag

Im Bahnverkehr wurden 2010 insgesamt 955.533 t umgeschlagen, im Containersegment waren es 247.526 t. Im Jahre 2012 waren es bahnsseitig insgesamt 1.050.970 t, davon im Containersegment 358.545 t. 2013 wurden im Bahnverkehr 1.048.200 t umgeschlagen. Beim schiffseitigen Umschlag konnten 571.400 t verbucht werden.



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 B 444 angebunden. Über diese kann in etwa 8 km Entfernung die A 2 erreicht werden.

2.10.3 Umschlageneinrichtungen

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, um die erforderliche Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Anfragen von Dritten werden daher grundsätzlich negativ beschieden.

Gütergruppe DIW	2010			2012		
	Gesamt	Eingang	Ausgang	Gesamt	Ausgang	Eingang
Mineralölprodukte	76.000	76.000	0	127.000	0	127.000
Eisen-/Stahlabfälle, NE-Erze, -schrott	224.000	219.000	5.000	138.000	0	138.000
Steine und Erden	194.000	73.000	121.000	183.000	66.000	117.000
Verbrauchsgüter	72.000	72.000	0	79.000	0	79.000
Gesamtumschlag	566.000	440.000	126.000	527.000	66.000	461.000

Tabelle 21: Wasserseitiger Güterumschlag im Hafen Osnabrück nach DIW-Gütergruppen in Tonnen

Quelle: Stadtwerke Osnabrück AG

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 sind keine nutzbaren Flächenreserven vorhanden. Neue Ansiedlungen sind nicht vorgesehen.

Die Entscheidung, den Hafen vorrangig als Werkshafen 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 Osthannover eine deutliche Erhöhung des Umschlagaufkommens. In diesem Bereich werden ggf. noch Möglichkeiten für weiteres Wachstum gesehen.

2.10.6 Umschlag

Da die gegenwärtige Betreiberin die Umschlagzahlen des Hafens Peine als Betriebsgeheimnis des Stahlwerks ansah, wurden von 2009 bis 2012 keine Zahlen genannt. Im Jahre 2013 wurden im Hafen Peine 406.200 t umgeschlagen.



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.

Der Hafen Salzgitter-Beddingen ist an das Gleisnetz der VPS angebunden und über dieses mit dem Netz der DB verbunden. Die VPS bieten auch Traktionsleistungen auf dem nicht elektrifizierten Teilstück an. Weiterhin betreibt das Unternehmen den benachbarten KV-Terminal Salzgitter für den Schiene-Straße-Umschlag. 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 Werkshafen 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). Diese sollen ausgebaut werden, so dass auch Schiffe mit einer Länge von 135 m, einer Breite von 11,45 m und einer Abladetiefe von 2,80 m den Hafen erreichen können. Gegenwärtig läuft hierfür das Planfeststellungsverfahren, der Baubeginn ist für 2016 vorgesehen, die Inbetriebnahme für 2022. Weiterhin 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.

Die Anbindung an das Schienennetz erfolgt über das Streckennetz der VPS. Dieses schließt im Bahnhof Salzgitter-Beddingen

an das Netz der DB an. Die Anbindung ist eingleisig und nicht elektrifiziert, es bestehen keine Einschränkungen für Ganzzüge. Die VPS bietet auch Traktionsleistungen auf der letzten Meile in den Hafen an. Die Gleisanlagen, an die auch der KV-Terminal angebunden ist, befinden sich in einem guten Zustand.

Die straßenseitige Anbindung des Hafens ist als sehr gut zu bezeichnen. Die A 39 verläuft in unmittelbarer Nähe zum Hafen. Die Anschlussstelle liegt in etwa 2 km Entfernung und kann ohne Durchquerung von Wohngebieten sowie ohne Einschränkungen der Durchfahrthöhe erreicht werden.

2.11.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- 1 Schwerlastkran (50 t),
- 2 Krananlagen für Schüttgüter (jeweils 10 t),
- 1 Spreader für die Krane für den Umschlag von Containern (gegenwärtig nicht genutzt),
- 1 Bandanlage für Weizen und Zuckerrübenpellets im Warenausgang,
- 1 Tankschiffanleger mit Pumpanlage für Mineralöl,
- 1 Kesselwagenentladegleis mit Pumpanlage für Mineralöl,
- 1 Bandanlage für landwirtschaftliche Produkte im Warenausgang, die von einem Landhändler sowie einem Ölmühlenbetrieb genutzt wird,
- 1 Umschlaganlage für Flüssigdünger,
- 1 Umschlaganlage für Rapsrohöl, die von einem Ölmühlenbetrieb genutzt wird.

Im Hafen bestehen Umschlagmöglichkeiten für Schwergut, die insbesondere auch für Windkraftanlagen genutzt werden. Die straßenseitig sehr gute Erreichbarkeit für Schwertransporte ist einer der Vorteile des Hafens.

Als Besonderheit des Hafens wird in Salzgitter auch in größerem Umfang Umschlag vom Schiff auf die Bahn bzw. von der Bahn aufs Schiff durchgeführt. Dies erfolgt vor allem für das in Salzgitter ansässige Stahlwerk.

Gegenwärtig erfolgen Versuche, die ortsfesten Krananlagen in Zukunft teilweise durch Mobilgeräte zu ersetzen.

2.11.4 Funktionen

Der Hafen Salzgitter-Beddingen dient einer Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen aus verschiedenen Branchen, die teilweise im Hafen ansässig sind. 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 Umschlagaufkommen. Ein Großteil des Umschlags des Stahlherstellers erfolgt direkt im Werkshafen. Dieser wird als reiner Privathafen 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 Rapsschrot 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 Umschlagaufkommen 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 bieten die VPS weitere speditionelle und logistische Dienstleistungen an. Dies umfasst die Organisation des Nachlaufs mit LKW sowie das Sieben von Kohle auf die benötigte Körnungsgröße. Weiterhin können 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 Hafen. 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 von etwa 75 ha für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen verfügbar. Problematisch ist hier jedoch, dass aufgrund der nahen Wohngebiete Einschränkungen beim Lärm bestehen. Die im Bebauungsplan bestehenden Lärmkontingente sind vor allem nachts nahezu aufgebraucht. Aus diesem Grund konnten bereits verschiedene Ansiedlungen nicht realisiert werden.

Diese Einschränkungen ermöglichen es auch nicht, den Umschlag auf die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr auszuweiten. Dies kann nur in Ausnahmefällen erfolgen.

Im Hafen besteht die Möglichkeit, einen zusätzlichen Liegeplatz in Hafenmitte zu schaffen sowie den Parallelhafen zum Kanal auszubauen.

2.11.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet.

Das Gesamtaufkommen sank von 1.783.801 t in 2005 auf 1.480.352 t in 2009. Dies war insbesondere auf einen deutlichen Rückgang des Umschlags von Stahl zurückzuführen. Bei anderen Gütergruppen war in diesem Zeitraum eher eine Stagnation zu verzeichnen. Lediglich bei Mineralölprodukten konnte insbesondere im Jahr 2009 eine deutliche Steigerung festgestellt werden.

In den Jahren 2010 und 2011 konnten die Umschläge wieder deutlich gesteigert werden. Dies war vor allem auf einen Wiederanstieg des Umschlags von Stahl sowie weiteres Wachstum beim Umschlag von Mineralölprodukten zurück zu führen. Diese positive Entwicklung ließ sich allerdings im Jahr 2012 nicht fortsetzen. Hier war insbesondere beim Umschlag von Stahl wieder ein deutliches Absinken zu verzeichnen. Auch bei den anderen Gütergruppen war die Entwicklung überwiegend negativ. Im Jahr 2013 konnte wieder eine positive Entwicklung des Umschlagaufkommens festgestellt werden.

Umschlag im Hafen Salzgitter-Beddingen

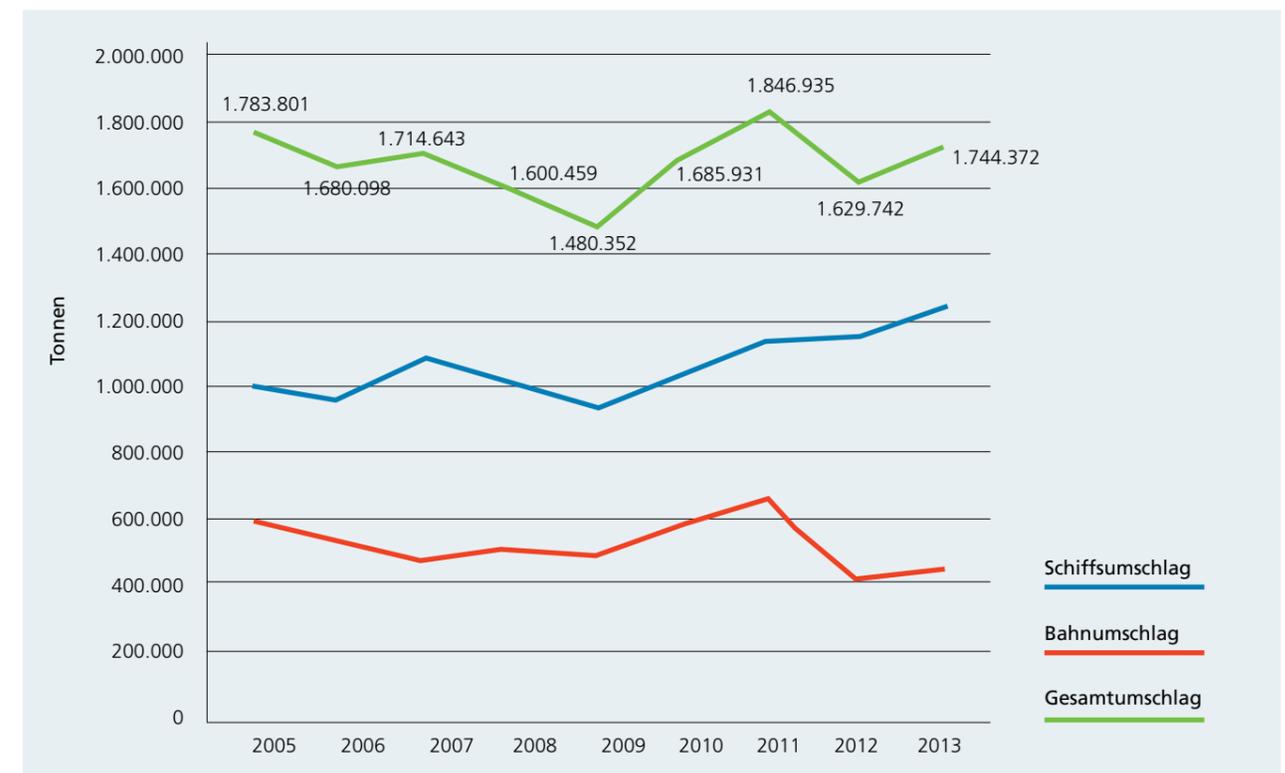


Diagramm 18: Gesamtumschlag des Hafens Salzgitter-Beddingen 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Dominierender Verkehrsträger mit einem Anteil von 60 % ist das Binnenschiff. Der Rückgang im Jahr 2012 war allein auf einen Rückgang im Bahnumschlag zurückzuführen, der Schiffumschlag konnte sogar noch gesteigert werden. Aus diesem Grund ist der Anteil des Binnenschiffs im Jahr 2012 auf 70 % gestiegen, während der Bahnanteil auf 26 % sank. Im Jahr 2013 gab es keine relevanten Veränderungen hinsichtlich der jeweiligen prozentualen Anteile der Verkehrsträger am Gesamtumschlag. Jedoch konnte das Gesamtumschlagvolumen auf 1.744.372 t gesteigert werden. Das entspricht einem Wachstum von 7 % im Vergleich zum Vorjahr. Da in Salzgitter auch Umschlag Schiff-Bahn bzw. Bahn-Schiff stattfindet, insbesondere bei Erz und Stahl, wurde hier, um Dopplungen 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 den Gütergruppen hat sich das Gewicht im Betrachtungszeitraum verschoben. Bei der ehemals wichtigsten Gütergruppe Stahl war ein deutlicher Rückgang feststellbar, so dass diese Gütergruppe nur noch auf dem dritten Platz lag. Wichtigste Gütergruppen sind Mineralölprodukte, bei denen ein deutliches Wachstum verzeichnet werden konnte. Die dritte wichtige Gütergruppe sind landwirtschaftliche Erzeugnisse. Diese sind im Aufkommen relativ stabil; es handelt sich um die Gütergruppe mit dem zweithöchsten Anteil am Gesamtaufkommen. Weitere Gütergruppen mit größerer Bedeutung sind Kohle und Koks sowie Erze und Schrott. Die Bedeutung von Baustoffen, Düngemitteln und sonstigen Produkten ist eher gering.

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	457.357	419.456	448.921	453.973	433.067	400.879	470.954	418.815
Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	188.428	181.926	202.691	186.363	119.290	121.643	105.625	138.549
Mineralölprodukte	330.759	343.454	290.316	343.768	572.980	634.984	704.374	635.582
Erze und Abfallprodukte	131.828	140.623	154.963	142.712	114.509	132.358	129.070	129.792
Eisen und Stahl	649.967	566.298	595.285	445.367	227.030	377.771	411.445	271.062
Steine und Erden	1.515	0	0	510	191	1.057	0	7.749
Düngemittel	23.947	28.341	22.467	27.766	13.286	17.239	23.162	26.061
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0	0	0
Fertigprodukte	0	0	0	0	0	0	2.305	2.133
Gesamtumschlag	1.783.801	1.680.098	1.714.643	1.600.459	1.480.352	1.685.931	1.846.935	1.629.742

Tabelle 22: Gesamter Güterumschlag des Hafens Salzgitter-Beddingen 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

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 Hafen Spelle-Venhaus GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Gemeinde Spelle und der Samtgemeinde Spelle, betrieben. Die Gesellschaft ist für die Bereitstellung und Unterhaltung der Hafinfrastruktur verantwortlich. Der Güterumschlag obliegt den im Hafen ansässigen 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 Ausnahmegegenehmigung 2,80 m. Containertransporte sind aufgrund zu geringer Brückendurchfahrthöhen nur einlagig möglich. Die für den zweilagigen Containertransport erforderliche Durchfahrthöhe von 5,25 m wird derzeit nur von wenigen Brücken an der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals erfüllt.

Im Rahmen der gegenwärtig laufenden Hafenerweiterung wird der Hafen Spelle-Venhaus einen Gleisanschluss erhalten. Die Fertigstellung dieses Gleisanschlusses ist für das Frühjahr 2015 vorgesehen. Die Anbindung erfolgt 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. 4 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 3 Mobilkrane vorhanden. Des Weiteren besteht im Hafen 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. 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 4

GMS-Liegeplätze neu gebaut. Derzeit sind ca. 20 ha Erweiterungsfläche verfügbar, von denen ca. 8,5 ha bereits vermarktet sind. Über die Vermarktung der Restflächen finden Gespräche mit interessierten Unternehmen statt. Des Weiteren soll im Sommer 2014 mit dem Bau eines Gleisanschlusses begonnen werden, um den Hafen trimodal auszubauen.

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

Potenziale sind u.a. in der Verladung von Komponenten für Windkraftanlagen zu sehen, die durch einen im nahe gelegenen Salzbergen ansässigen Produktionsbetrieb eines Herstellers aus der Windkraftbranche generiert werden. Dieses Unternehmen hat bereits Interesse an einem Umschlag von Windkraftanlagenkomponenten im Hafen Spelle-Venhaus signalisiert. 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 Brückendurchfahrthöhe zu rechnen.

Des Weiteren gibt es Überlegungen, im Hafen Gülle umzuschlagen und zu exportieren, die aufgrund von Überproduktionen in der Landwirtschaft vorhanden ist.

2.12.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit 2005 nachgezeichnet. Von 2005 bis 2007 ist eine leicht negative Entwicklung von 348.858 t auf 337.788 t zu verzeichnen. Nach einem Anstieg der Umschlagzahlen im Jahr 2008 auf 366.371 t kam es aufgrund der wirtschaftlichen Krise zu einem erneuten Rückgang auf 320.146 t (2009). In den Folgejahren bis 2011 ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2012 betrug der Gesamtumschlag im Jahr 2013 507.959 t.

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 derzeit nur vereinzelt statt (in 2006). Aufgrund der geplanten Nutzung des Hafens durch einen Hersteller von Windkraftanlagen ist hierbei von einer zukünftigen Steigerung auszugehen.

Umschlag im Hafen Spelle-Venhaus

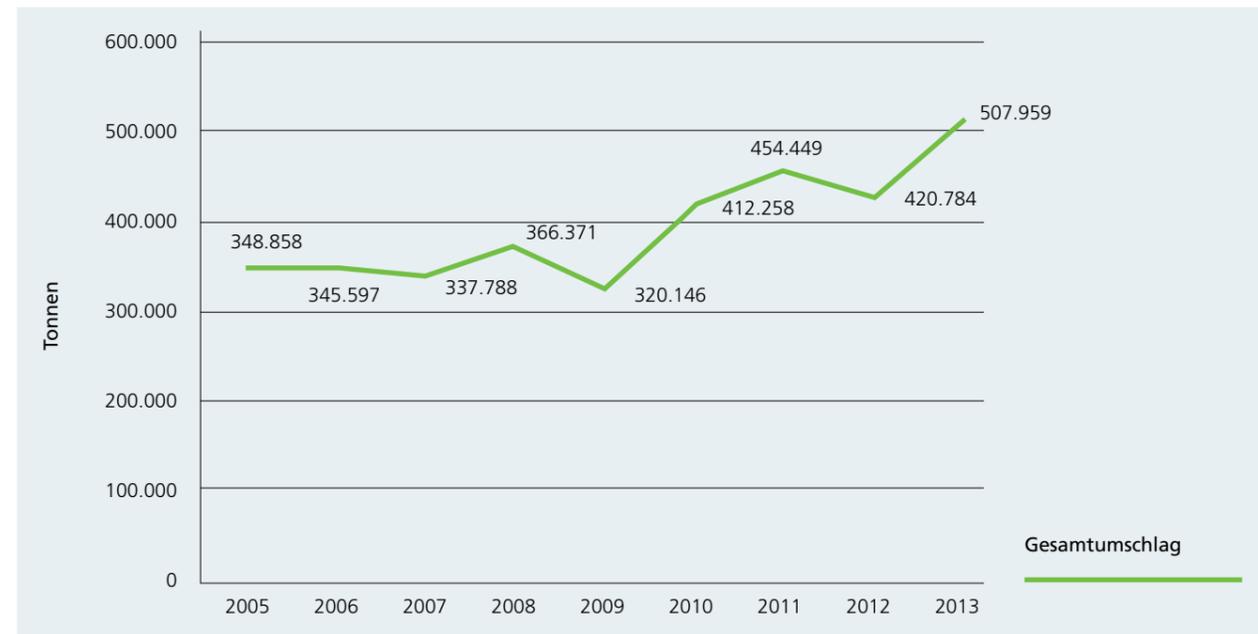


Diagramm 19: Gesamtumschlagentwicklung im Hafen Spelle-Venhaus 2005-2013 in Tonnen

Quelle: Hafen Spelle-Venhaus GmbH

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	112.024	122.354	161.505	168.560	167.270	207.560	239.980	222.735	248.459
Steine und Erden	99.364	62.911	40.404	88.827	67.351	53.072	64.701	76.588	113.391
Mineralölprodukte	137.470	160.228	135.879	108.984	85.525	151.626	149.768	121.461	136.970
Schwergut	0	104	0	0	0	0	0	0	9.139
Gesamtumschlag	348.858	345.597	337.788	366.371	320.146	412.258	454.449	420.784	507.959

Tabelle 23: Gesamtumschlagentwicklung im Hafen Spelle-Venhaus von 2005-2013 nach Gütergruppen in Tonnen

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 Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlag GmbH (UHU) mit dem Umschlag beauftragt hat. Mehrheitseigentümerin der UHU ist die Osthamn-verse Eisenbahnen AG (OHE). Weiterhin sind der Landkreis sowie die Stadt Uelzen an dieser Gesellschaft beteiligt. Die Flächen im Hafen werden von der Wirtschaftsförderung des Landkreises vermarktet. Die Gleisanlagen im Hafen gehören der UHU, die Betriebsführung erfolgt durch die OHE. Der Hafen Uelzen befindet sich außerhalb der Stadt. 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 ehemalige Strecke nach Dannenberg genutzt, von dieser zweigt der Anschluss des Hafens ab. Die Schienenanbindung ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Betriebsführung erfolgt durch die OHE. 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 ist nicht optimal. Die nächstgelegene Autobahn ist die A 39 im Bereich Lüneburg, diese ist etwa 40 km entfernt. Um die Autobahn zu erreichen, müssen verschiedene Ortschaften durchquert werden. Weiterhin bestehen für Schwertransporte Einschränkungen in der Erreichbarkeit durch die Bahnbrücke in der Zufahrt zum Hafen, die eine maximale Durchfahrts Höhe von 5,40 m aufweist.

Die straßenseitige Anbindung würde sich durch den Bau der geplanten A 39 erheblich verbessern. Die geplante Trasse verläuft in geringer Entfernung zum Hafen, die Einrichtung einer Anschlussstelle ist vorgesehen.

2.13.3 Umschlaganlagen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- 2 Mobilbagger für den Massengutumschlag,
- 2 Pumpanlagen für den Umschlag von Flüssigdünger,
- 2 Getreideverladeanlagen,
- Förderbänder und Radlader.

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. Ein Tiefbunker für den Umschlag von Düngemitteln aus Eisenbahnwagen (Ganzzügen) ist in Planung.

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 zwei ansässigen Landhändlern. Weiterhin sind Baustoffveredler und Sägewerkbetriebe 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 Lebensmittel verarbeitende Betriebe in der Region sowie Baustoffe für den Veredelungsbetrieb im Hafen. Im Bahnumschlag wird auch Holz für die ansässigen Sägereien umgeschlagen. Weiterhin erfolgt im Hafen der Umschlag von Schwergut für regionale Betriebe.

Dementsprechend erfolgt ein Großteil des Umschlags (etwa 75 %) für die im Hafen ansässigen Betriebe sowie zusätzliche Betriebe in der Stadt Uelzen. Die übrigen Umschläge erfolgen für Betriebe in etwa 50 km Umkreis. Bei dem am weitesten entfernten Kunden des Hafens handelt es sich um einen Lebensmittel veredelnden Betrieb in etwa 80 km Distanz. Dieser empfängt Kohle.

Der Hafen Uelzen bietet neben Umschlag und Lagerung von Gütern weitere Dienstleistungen an. Die UHU bietet auch die Organisation des LKW-Nachlaufs sowie in Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft OHE Bahntransporte an. In Kooperation mit Reedereien werden auch Schiffstransporte organisiert. Zudem wurden Haus-zu-Haus-Transporte für die Kunden organisiert. Weiterhin wird auch die Mischung von im Hafen umgeschlagener Kohle offeriert, um das von den Kunden benötigte Mischungsverhältnis der Kohle zu erreichen.

2.13.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafenbereich ist direkt am Wasser noch ein Grundstück mit etwa 5 ha Fläche frei. Weiterhin bestehen noch freie Flächen in unmittelbarer Nähe zum Umschlagbereich, die aber weitgehend bereits an einen der ansässigen Landhändler vergeben sind, der dort die Errichtung von Siloanlagen und Lagerhallen beabsichtigt. Neben einer 13 ha großen Fläche für die Erzeugung erneuerbarer Energie sind noch einige kleinere Restflächen verfügbar.

Auf der anderen Seite des Elbe-Seitenkanals sind Flächen von bis zu 100 ha für eine Hafenerweiterung sowie Gewerbeansiedlungen in Planung. Das entsprechende Verfahren zum Ankauf dieser Flächen läuft gegenwärtig. Die Entwicklung dieser Flächen soll schrittweise nach Bedarf erfolgen. Es ist vorgesehen, den Hafen um zwei bis drei zusätzliche Liegeplätze zu erweitern sowie neue Flächen für den Bahnumschlag zu gewinnen. Weiterhin ist die Ansiedlung hafenaffiner Betriebe geplant.

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. Der geplante Hafen (Hafen Ost) ist jedoch auch für andere Branchen offen.

Im Containerbereich wird gegenwärtig nur ein sehr geringer regionaler Bedarf gesehen. Potenziale für eine Entwicklung im Containerbereich bestehen jedoch in der Entwicklung zu einem Hinterlandhub für den Seehafen Hamburg. Flächenreserven für diese Entwicklung sind vorhanden, diese kann jedoch sinnvollerweise erst nach Realisierung der Autobahnanbindung begonnen werden.

2.13.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagauflommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet. Bis zum Jahr 2008 konnte der Hafen Uelzen eine Aufwärtsentwicklung beim Umschlag auf 268.447 t verzeichnen, unterbrochen durch nur einen Rückgang im Jahr 2007 auf 226.167 t. Im Jahr 2009 war entsprechend der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung ein deutliches Absinken des Umschlagauflommens auf 215.568 t festzustellen. In den folgenden Jahren

konnte wieder eine Steigerung des Umschlags erreicht werden, Höchstwert im Jahr 2011: 309.553 t. Im Jahr 2012 konnte diese positive Entwicklung nicht fortgesetzt werden, das Umschlagauflommen sank auf 261.600 t. Im Jahr 2013 verzeichnete der Hafen Uelzen eine deutliche Steigerung des Gesamtumschlags auf 299.200 t. Dies entspricht einem Wachstum von 12,56 % im Vergleich zum Vorjahr.

In Uelzen dominiert das Binnenschiff den Umschlag. Die Anteile schwanken jedoch vergleichsweise stark (z.B. zwischen 65,64 % im Jahr 2008 und 85,73 % im Jahr 2010). Insbesondere der Bahnumschlag ist relativ unbeständig.

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. An dritter Stelle stehen feste Brennstoffe, vor allem Kohle. Die weiteren Gütergruppen haben nur eine eher geringe Bedeutung. Der Umschlag von Kohle hat seit 2005 an Bedeutung gewonnen, während der Umschlag von Baustoffen tendenziell zurück gegangen ist.

Umschlag im Hafen Uelzen

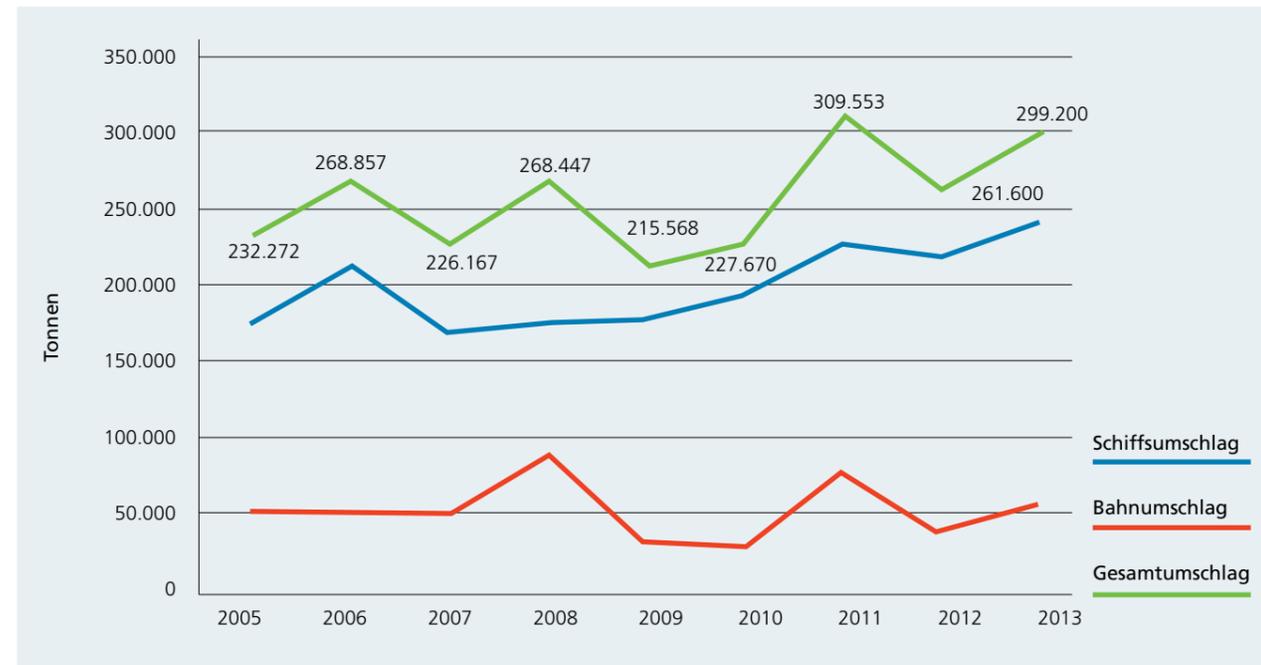


Diagramm 20: Gesamtumschlag des Hafens Uelzen 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlag GmbH

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	123.334	152.137	117.622	172.773	129.175	125.952	180.756	146.437
Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	19.774	27.887	35.171	32.075	34.424	36.839	48.798	44.010
Mineralölprodukte	0	0	0	0	0	0	0	0
Erze und Abfallprodukte	0	0	0	0	0	0	0	0
Eisen und Stahl	0	0	0	0	0	0	0	0
Steine und Erden	29.896	53.338	36.157	18.726	15.741	7.897	8.939	10.406
Düngemittel	39.842	33.128	34.040	42.986	36.228	44.447	58.122	45.899
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0	0	0
Fertigprodukte	19.426	2.367	3.177	1.887	0	12.535	12.938	14.848
Gesamtumschlag	232.272	268.857	226.167	268.447	215.568	227.670	309.553	261.600

Tabelle 24: Gesamter Güterumschlag des Hafens Uelzen 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlag GmbH



2.14 Wittingen

2.14.1 Lage und Betreiber

Der Hafen Wittingen liegt bei km 38 des Elbe-Seitenkanals und wird von der Osthannoverschen Umschlaggesellschaft (OHU), die das alleinige Umschlagrecht besitzt, betrieben. Eigentümerinnen der OHU sind zu je einem Drittel die Stadt Wittingen, die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) sowie das Logistikunternehmen Rhenus. Das operative Geschäft wird durch die OHE übernommen, die auch den Gleisanschluss des Hafens betreibt. Die Stadt Wittingen ist Eigentümerin der Grundstücke innerhalb des Gewerbestandortes und vermarktet diese auch. 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 OHE. Diese bindet im Bahnhof Wittingen an das Netz der DB 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 Bahnhof Wittingen waren in der Vergangenheit umfangreiche Rangiermanöver erforderlich, um die Strecke der OHE zu erreichen. Durch Umbaumaßnahmen an den Gleisanlagen des Bahnhofs Wittingen im Jahr 2014 entfallen diese Rangiermanöver.

Im Rahmen der geplanten Erweiterung des Hafens und des angrenzenden Gewerbegebiets ist auch eine Erweiterung der Gleisanlagen mit zusätzlichen Gleisanschlüssen bzw. einer Verlängerung des Ladegleises möglich. Theoretisch kann vom Hafen aus über das Netz der OHE das DB-Netz in Celle erreicht werden. Gegenwärtig wird diese Möglichkeit aber nicht genutzt.

Zur straßenseitigen Anbindung des Hafens: Der Hafen befindet sich direkt an der B 244. Nächstgelegene 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 verläuft unmittelbar am Hafen vorbei, die Errichtung einer Anschlussstelle ist vorgesehen.

2.14.3 Umschlaganlagen

Im Hafen bestehen die folgenden Umschlaganlagen:

- mehrere Mobilgeräte für den Umschlag von Massengütern und Stückgütern (Hublader und Greifbagger),
- 1 Pumpanlage eines Mineralölhändlers.

Der Umschlag von Containern ist gegenwärtig nicht möglich. 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). Der Hafen bedient eine Reihe unterschiedlicher Branchen und ist mit einem Anteil von konstant über 80 % (nur Schiffsumschlag) eindeutig empfangsorientiert.

Im Hafen sind zwei Agrarhändler ansässig. Diese empfangen Düngemittel und versenden Getreide sowie andere landwirtschaftliche Produkte. Für einen Holz verarbeitenden Betrieb im benachbarten Sachsen-Anhalt werden Holzhackschnitzel entgegengenommen. Die fertigen Produkte werden teilweise im Hafen wieder in Züge verladen. Ein Papierhersteller in einem Nachbarort empfängt Rohstoffe (Zellulose und China Clay). Weiterhin wird Mineralöl für einen im Hafen ansässigen Mineralölhändler im Wareneingang umgeschlagen. Im Projektgeschäft erfolgt ein Umschlag von Gütern im Wareneingang für zwei ortsansässige Unternehmen aus dem Bereich Edelstahlverarbeitung.

Neben Umschlag und Lagerung bietet die OHU selbst keine weiteren Dienstleistungen an, die OHE als Anteilseignerin der OHU bietet jedoch auch Vor- und Nachlauf mit LKW sowie den Bahntransport an. Dadurch können prinzipiell auch Kombinierte Bahn-/Binnenschiff-Dienstleistungen offeriert werden.

2.14.5 Entwicklungspotenziale

Im Hafen selbst stehen noch etwa 18.000 m² freie Flächen zur Verfügung, die für Umschlag und Lagerung genutzt werden könnten. Unmittelbar an den Hafen angrenzend gibt es am ESK eine Liegestelle der WSV. Es ist geplant, diese Liegestelle durch einen Neubau mit etwa 900 m Länge zu ersetzen. Nach den Vorstellungen der Stadt Wittingen könnte die bestehende Liegestelle als zusätzlicher Liegeplatz in den Hafen integriert werden. Hierüber laufen Verhandlungen zwischen der Stadt Wittingen

und der WSV. Bislang konnte keine Einigung erzielt werden, da der WSV gegenwärtig u.a. auch die Mittel für den Bau der neuen Liegestelle fehlen.

Angrenzend an den Hafen befindet sich ein Gewerbegebiet. In diesem sind noch Flächen von etwa 10 - 12 ha für Gewerbeansiedlungen frei. Durch den Bau der geplanten A 39 wird mit einem höheren Bedarf an Gewerbeflächen gerechnet. Aus diesem Grund sind südlich des bestehenden Hafens ca. 46 ha für eine gewerbliche und industrielle Nutzung ausgewiesen. In diesem Bereich ist auch eine Erweiterung des Hafens vorgesehen.

Bei der weiteren Entwicklung des Hafens besteht eine große Offenheit gegenüber neuen Unternehmen und Umschlaggütern. Durch den Einsatz von 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 örtlichen Industrie) liegen auch Chancen für den Hafen in der Ansiedlung von Unternehmen in dem geplanten Gewerbegebiet. Hier sollte die Chance genutzt werden, zumindest einen Teil der Fläche für die gezielte Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen, z.B. aus der Logistikbranche, zu nutzen.

2.14.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2005 nachgezeichnet. Von 2005 bis zum Jahr 2007 war die Entwicklung des Umschlags deutlich positiv. Er konnte in diesem Zeitraum von 157.216 t auf 276.314 t gesteigert werden. Hierzu hat insbesondere auch die erhebliche Erhöhung des Bahnumschlags in diesem Zeitraum beigetragen. In der Folgezeit war dagegen eine deutliche Verringerung des Umschlagaufkommens auf 155.165 t im Jahr 2009 zu verzeichnen. Der Bahnumschlag war in diesem Zeitraum auf nahezu Null abgesunken. Die anschließende wirtschaftliche Erholung führte erneut zu einem deutlichen Anstieg der Umschlagzahlen auf 291.208 t im Jahr 2012 und 336.000 t im Jahr 2013.

Dominierender Verkehrsträger ist in Wittingen eindeutig das Binnenschiff. Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamtumschlag sank allerdings in den Jahren 2005 bis 2007 von 98,52 % auf 72,96 %. In den beiden Jahren 2009 und 2010 betrug der Anteil des Binnenschiffs wieder über 90 %. Im Jahr 2012 sank der Anteil auf 77,68 %. Im Jahr 2013 war eine Erhöhung des Anteils des Binnenschiffs auf 89,89 % zu verzeichnen. Insgesamt zeigt sich im Betrachtungszeitraum eine deutliche Steigerung der Bedeutung des Bahnumschlags.

Das differenzierte Profil des Hafens Wittingen wird auch in der Aufteilung des Umschlags 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

wichtigste Gütergruppe an die Gütergruppe Mineralölprodukte verloren, bei welcher ein sehr deutliches Wachstum verzeichnet werden konnte. Weitere bedeutende Gütergruppen sind chemische Erzeugnisse (Zellulose im Empfang) sowie Düngemittel (ebenfalls im Empfang). Bei den Fertigerzeugnissen ist eine deutliche Schwankung des Umschlags über die Jahre feststellbar. Dies lässt sich dadurch erklären, dass es sich im Wesentlichen um Projektladungen regionaler Unternehmen handelt.

Umschlag im Hafen Wittingen

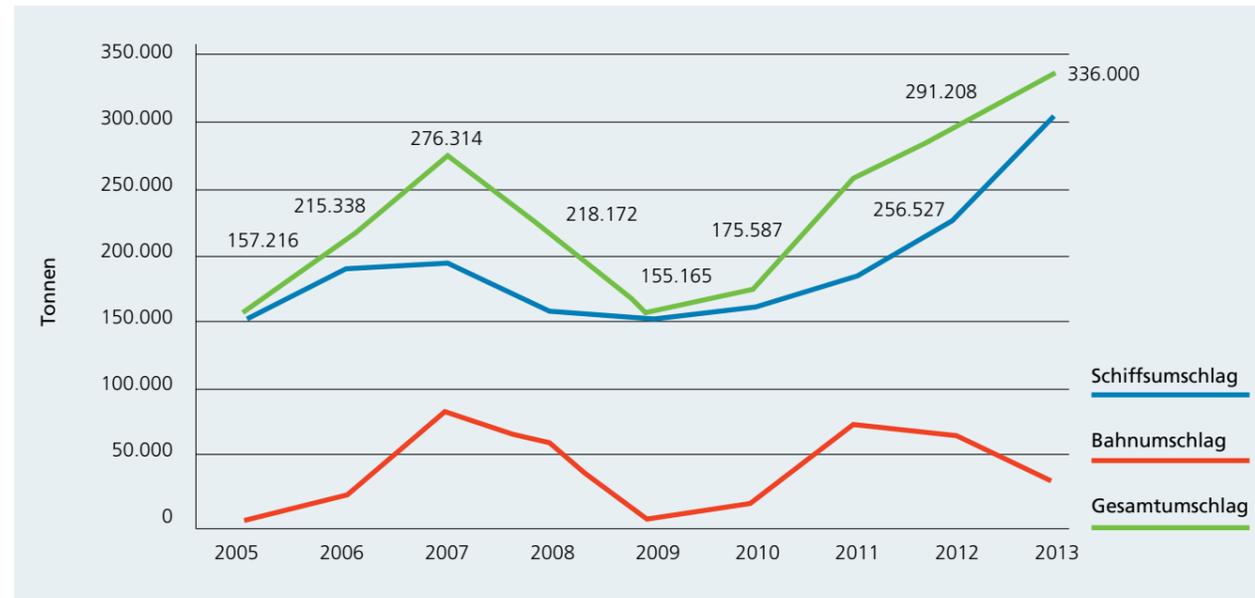


Diagramm 21: Gesamtumschlag des Hafens Wittingen 2005 - 2013 in Tonnen

Quelle: Stadt Wittingen

Gütergruppe	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	47.215	68.825	74.755	65.297	63.951	56.923	52.816	56.039
Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	0	0	0	0	0	0	0	0
Mineralölprodukte	29.346	28.925	2.349	8.986	21.693	57.367	70.192	81.732
Erze und Abfallprodukte	0	0	0	0	0	0	0	0
Eisen und Stahl	0	0	0	0	0	0	0	0
Steine und Erden	3.864	3.894	2.826	4.928	2.003	0	0	0
Düngemittel	26.492	18.150	26.548	24.929	12.781	21.419	20.899	23.439
chemische Erzeugnisse	34.784	74.488	84.994	55.032	50.737	25.638	40.620	38.234
Fertigprodukte	13.194	1.736	1.842	0	0	240	0	26.764
Bahnumschlag	2.321	19.320	83.000	59.000	4.000	14.000	72.000	65.000
Gesamtumschlag	157.216	215.338	276.314	218.172	155.165	175.587	256.527	291.208

Tabelle 25: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wittingen 2005 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Stadt Wittingen



2.15 Wolfsburg Containerhafen

2.15.1 Lage und Betreiber

Der Containerhafen Wolfsburg 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 einen 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 3 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 Umschlageneinrichtungen

Der Containerhafen Wolfsburg 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

Der Containerhafen Wolfsburg 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 maximal etwa 50 km.

Entsprechend der Wirtschaftsstruktur ist die wichtigste Branche im Containerhafen Wolfsburg der Automobilbereich mit Herstellern, Zulieferern und Logistikern sein. Davon unabhängig existiert aber auch große Aufgeschlossenheit für weitere Branchen.

Es bestehen vor allem Verbindungen zum größten deutschen Seehafen Hamburg. Bremerhaven als zweitwichtigster deutscher Containerhafen ist ebenfalls von Interesse. Auch Emden stellt perspektivisch ein interessantes Ziel dar.

Der Hafen bietet den Umschlag und die Lagerung von Containern an. Entsprechend der Nachfrage sind weitere Dienstleistungen sowie eine Ausweitung der Umschlagfähigkeit auf andere Güter auf einer Erweiterungsfläche denkbar.

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.

Ein Aufbau von Containertransporten für die regionale Wirtschaft zu den relevanten deutschen Seehäfen ist geplant. Marktchancen werden hier insbesondere im Bereich Automotive (Automobilhersteller, Automobilzulieferer und Automobillogistiker) gesehen. Der Umschlag für weitere Branchen ist möglich. Auf der Erweiterungsfläche ist prinzipiell auch die Ausweitung des Umschlags auf nicht containerisierte Güter denkbar.

2.15.6 Umschlag

Da der Betrieb des Containerhafens Wolfsburg erst im Herbst 2013 begonnen hat, sind die Umschlagzahlen des Jahres 2013 mit ca. 2.000 t nur bedingt aussagefähig. In den Folgejahren ist mit deutlichen Steigerungen zu rechnen.



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 Hafentwicklung 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 Ein-

schränkungen. Hier ist bei Einzelschiffen eine maximale Länge von 100 m möglich.

Der Hafen Wolfsburg-Fallersleben verfügt über eine schiene-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 ist in geringer Entfernung die A 2 erreichbar.

2.16.3 Umschlageinrichtungen

Der Hafen verfügt über die folgenden Umschlaganlagen:

- 3 ortsfeste Krane für den Massengutumschlag,
- 1 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. Der Schrott wurde mit der Bahn aus dem Werk angeliefert und im Hafen auf Schiffe verladen. Aufgrund gestiegener Umweltauflagen kann dieser mit Ölen belastete Schrott z.Zt. jedoch nicht mehr im Hafen umgeschlagen werden. Es ist aber geplant, diese Verkehre wieder aufzunehmen, sobald das entsprechende, gegenwärtig laufende Genehmigungsverfahren abgeschlossen ist.

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 geplant, da dies in Zusammenhang mit dem Kerngeschäft Lebensmittelumschlag kritisch gesehen wird.

Umschlag im Hafen Wolfsburg-Fallersleben

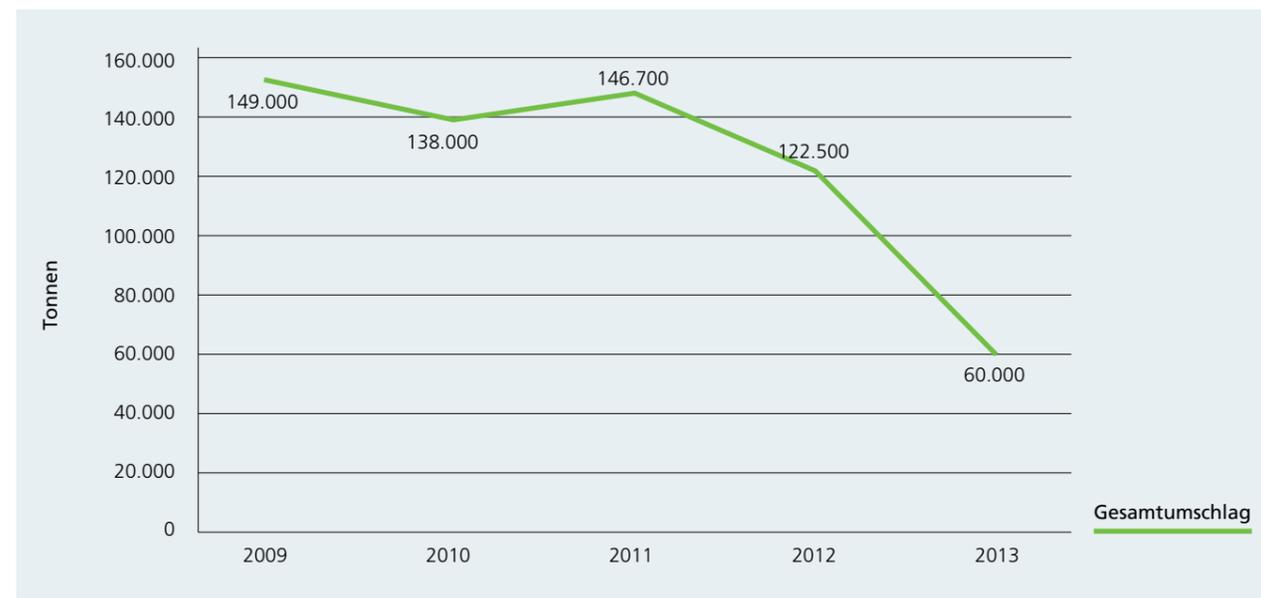


Diagramm 22: Gesamtumschlag des Hafens Wolfsburg-Fallersleben 2009 - 2013 in Tonnen

Quelle: Hafen Wolfsburg-Fallersleben

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 sollen zusätzliche Ausbauten (zweite Waage und Pflanzenschutzraum) vorgenommen werden. 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.

2.16.6 Umschlag

Aufgrund einer Umstellung des EDV-Systems bei der Hafenerbetreiberin liegen keine Daten für die Zeit vor dem Jahr 2009 vor. Die weitere Entwicklung wird anhand der statistischen Daten nachgezeichnet.

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 122.500 t im Jahr 2012. Zwar konnte im Jahr 2011 eine Steigerung des Aufkommens gegenüber 2010 verzeichnet werden, im Jahr 2012 ging das Aufkommen jedoch wieder deutlich zurück. Der Rückgang war nahezu vollständig auf sinkende Mengen im Schrotturnschlag zurückzuführen. Im Jahr 2013 reduzierte sich der gesamte Güterumschlag nochmals deutlich auf 60.000 t.

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 Wolfsburg-Fallersleben dargestellt.

Gütergruppe	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	55.000	78.000	73.000	85.000
Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	0	0	0	0
Mineralölprodukte	0	0	0	0
Erze und Abfallprodukte	82.000	52.000	66.000	25.000
Eisen und Stahl	0	0	0	0
Steine und Erden	4.000	2.000	3.000	3.000
Düngemittel	8.000	6.000	4.700	9.500
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0
Fertigprodukte	0	0	0	0
Gesamtumschlag	149.000	138.000	146.700	122.500

Tabelle 26: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wolfsburg-Fallersleben 2009 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Hafen Wolfsburg-Fallersleben

Dominierende Gütergruppe im Umschlag in Wolfsburg-Fallersleben ist Getreide. Diese stellt nach einem deutlichen Wachstum seit 2009 etwa 69 % des Umschlags dar. Der im Jahr 2009 noch dominierende Schrotturnschlag hat seitdem kontinuierlich abgenommen und ist im Jahr 2012 vorläufig eingestellt worden. Eine Wiederaufnahme ist nach Abschluss des derzeit laufenden Genehmigungsverfahrens möglich. Die beiden weiteren Gütergruppen Düngemittel sowie Steine und Erden haben keine besondere Bedeutung.



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 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. Im Zusammenhang mit den Planungen für den neuen Hafen Wunstorf ist die Errichtung eines Gleisanschlusses vorgesehen. Dieser soll dem gegenwärtigen Planungsstand nach bis zum vorhandenen Hafen verlaufen.

Die Autobahn 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:

- 1 ortsfester Kran für den Umschlag von Schüttgütern,
- 1 Mobilkran für den Umschlag von Coils,
- 1 Getreideverladeanlage mit Förderbändern.
- 1 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 vor allem für den eigenen Umschlag im Landhandelsbereich genutzt. Dabei wird im Warenausgang im Wesentlichen Getreide der regionalen Landwirtschaft umgeschlagen. Im Wareneingang werden Düngemittel für die regionalen Betriebe empfangen.

Der Umschlag für Dritte erfolgt größtenteils durch ein Logistikunternehmen. Hier werden vor allem Stahl-Coils für ein Unternehmen in etwa 10 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 den Neubau des geplanten Getreideanlegers und in der Umgebung des Hafens stehen große Flächen für logistische Ansiedlungen zur Verfügung. Die Entwicklung dieser Flächen ist im Zusammenhang mit dem von der Region Hannover und der Stadt Wunstorf geplanten Neubau eines Hafens in diesem Bereich vorgesehen. Die Betreiberin des bestehenden Hafens Wunstorf-Kolenfeld wird über diese Planungen informiert.

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 angestrebt.

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. 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 könnte der geplante Containerhafen dann neu gebaut werden.

2.17.6 Umschlag

Aufgrund einer Umstellung des EDV-Systems bei der Hafentreiberin liegen keine Daten für die Zeit vor dem Jahr 2007 vor. Die weitere Entwicklung seitdem wird anhand der statistischen Daten nachgezeichnet.

Die Umschlagentwicklung im Hafen Wunstorf-Kolenfeld war seit 2007 insgesamt positiv. Der erhebliche Zuwachs im Jahr

Umschlag im Hafen Wunstorf-Kolenfeld

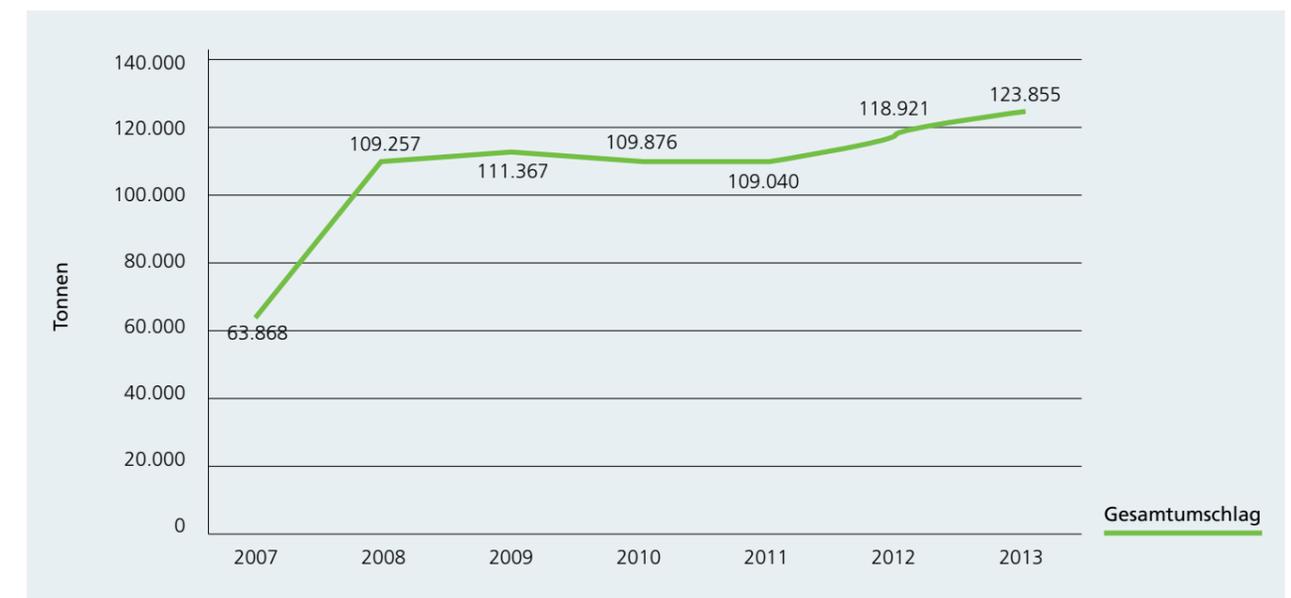


Diagramm 23: Gesamtumschlag des Hafens Wunstorf-Kolenfeld 2007 - 2013 in Tonnen

Quelle: Agravis

2008 dürfte im Wesentlichen darauf zurückzuführen sein, dass für das Jahr 2007 keine Daten zum Coil-Umschlag zur Verfügung stehen. In den folgenden Jahren bis 2011 war ein stagnierender Umschlag von etwa 110.000 t pro Jahr festzustellen. Im Jahr 2012 konnte jedoch eine Steigerung auf 118.921 t verzeichnet werden. Dieser Aufwärtstrend hielt auch bis in das Jahr 2013 an mit einem Zuwachs auf 123.855 t. Da der Hafen Wunstorf-Kolenfeld über keinen Gleisanschluss verfügt, sind alle Umschläge reine Schiffsumschläge.

Bedeutendste Gütergruppe im Hafen Wunstorf-Kolenfeld sind landwirtschaftliche Erzeugnisse (Getreide und Raps). In diesem Bereich ist ein ungefähr stabiles Aufkommen zu verzeichnen. Weitere bedeutende Umschlaggüter sind Düngemittel mit steigender sowie Stahl-Coils mit fallender Tendenz. Daneben werden gelegentlich andere Güter umgeschlagen, diese haben aber nur geringe Bedeutung.

Gütergruppe	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	47.580	55.141	66.743	61.859	55.079	55.448	61.590
Nahrungs- und Futtermittel	657	0	936	0	0	0	0
Feste Brennstoffe	0	0	0	0	0	0	2.667
Mineralölprodukte	0	0	0	0	0	0	0
Erze und Abfallprodukte	0	0	0	0	157	785	0
Eisen und Stahl	0	38.867	26.436	21.125	18.424	23.800	34.865
Steine und Erden	0	0	0	0	0	0	0
Düngemittel	15.631	15.249	17.252	26.892	35.380	38.888	24.733
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0	0
Fertigprodukte	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtumschlag	63.868	109.257	111.367	109.876	109.040	118.921	123.855

Tabelle 27: Gesamter Güterumschlag des Hafens Wunstorf-Kolenfeld 2007 - 2013 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 gelegen ist.

Er besteht aus vier öffentlichen Hafenanlagen (Westhafen, Industriefhafen, Osthafen und Abstieghafen), die zwischen km 100 und km 104 des Mittellandkanals sowie am Verbindungskanal zur Weser liegen. Betreiberin des Industriefhafens ist die Mindener Hafen GmbH, eine mittelbare 100%ige Beteiligungsgesellschaft der Stadt Minden. Die Mindener Hafen GmbH schlägt im Mindener Industriefhafen II ausschließlich Container um. Die übrigen Häfen werden von Privatunternehmen für den Umschlag von Schütt- und Stückgut sowie Flüssig- und ggf. Schwerlastgütern genutzt.

2.18.2 Erreichbarkeit

Wasserseitig kann der Hafen Minden derzeit von Europaschiffen (Länge: 85 m, Breite: 9,50 m) mit einer Abladetiefe von 2,60 m angelaufen werden. Nach Ausbau des Mittellandkanals können zukünftig Koppel- und Zweier-Schubverbände sowie größere Motorschiffe den Hafen mit einer Abladetiefe von 2,80 m erreichen. Der Industriefhafen ist allerdings 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. Lediglich der Abstieghafen ist über die Mittelweser mit GMS mit einer Abladetiefe von 2,60 m erreichbar. Containertransporte sind zweilagig auf der Weser und dem Mittellandkanal möglich.

Zur Verbesserung der wasserseitigen Erreichbarkeit des Mindener Hafens ist ein Ausbau der Mittelweser zur Herstellung der durchgängigen Befahrbarkeit mit GMS erforderlich. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit Hamburgs ist zudem ein Ausbau der Schleuse Scharnebeck für GMS am Elbe-Seitenkanal nötig.

Alle Hafenteile verfügen über Gleisanschluss. Die Bedienung erfolgt durch die Mindener Kreisbahn. Die Anbindung an das überregionale Schienennetz findet im Mindener Güterbahnhof statt.

Straßenseitig liegt der Hafen etwa 9 km von der A 2 entfernt. Diese ist vom West-, Industrie- und Osthafen 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 3 km länger. Ferner besteht eine Anbindung an die B 61, B 65 und B 83.

2.18.3 Umschlageinrichtungen

Im Hafen Minden existieren die folgenden Umschlageinrichtungen:

- 3 Reachstacker,
- 1 Leercontainerstapler,
- Gabelstapler (bis 5,5 t).

Darüber hinaus verfügt der Hafen Minden über eine Reefer-Station für Kühlcontainer mit 45 Anschlüssen.

2.18.4 Funktionen

Die vier Hafengebiete 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.

Von der Hafenbetreiberin 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.

2.18.5 Entwicklungspotenziale

Die Flächenreserven im Mindener Hafen sind erschöpft. Der Hafen strebt daher an, einen neuen Standort (RegioPort Weser) bei km 106 des Mittellandkanals nahe dem Wasserstraßenkreuz Weser - Mittellandkanal zu entwickeln, welcher als Hinterland-Hub für die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven dienen könnte. Ein wesentlicher Schritt für die Realisierung dieses Vorhabens war die positive Grundsatzentscheidung des Rates der Stadt Minden im Frühjahr 2013. Auf dieser Grundlage kann nun mit der Schaffung des Planungs- und Baurechts begonnen werden. Die Inbetriebnahme der ersten Teilausbaustufe ist für 2016 geplant. Im Rahmen der ersten Teilausbaustufe wird nur ein wasserseitiger Umschlag möglich sein. Die Möglichkeit des schienenseitigen Umschlages wird erst bei Bedarf in einer späteren Ausbaustufe realisiert. Bis dahin wird der Bahnumschlag im Containerterminal im Industriehafen II zentralisiert. Die gesamte Nutzfläche des ersten Teilausbaustadiums umfasst etwa 6 ha. Weitere ca. 8 ha Fläche können in zusätzlichen Ausbausritten erschlossen werden. Es wird zunächst ein Portalkran für den land- und wasserseitigen Umschlag errichtet, weitere Krane u.a. für den Umschlag Straße/Schiene werden erst in den nächsten Teilausbaustufen realisiert. Hinsichtlich logistischer Dienstleistungen ist vorgesehen, im RegioPort Weser das gleiche Portfolio wie im Hafen Minden anzubieten.

2.18.6 Umschlag

Anhand der Statistiken wird die Entwicklung des Umschlagaufkommens seit dem Jahr 2008 nachgezeichnet. Von 2008 bis 2010 war ein deutlicher Rückgang des Gesamtumschlages von 409.347 t (2008) auf 253.126 t (2010) feststellbar. Nach Ende der wirtschaftlichen Krise konnten die Gesamtumschlagzahlen wieder deutlich gesteigert werden. Dabei wurde mit 493.338 t im Jahr 2012 und 503.600 t im Jahr 2013 das Niveau von 2008 übertroffen.

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

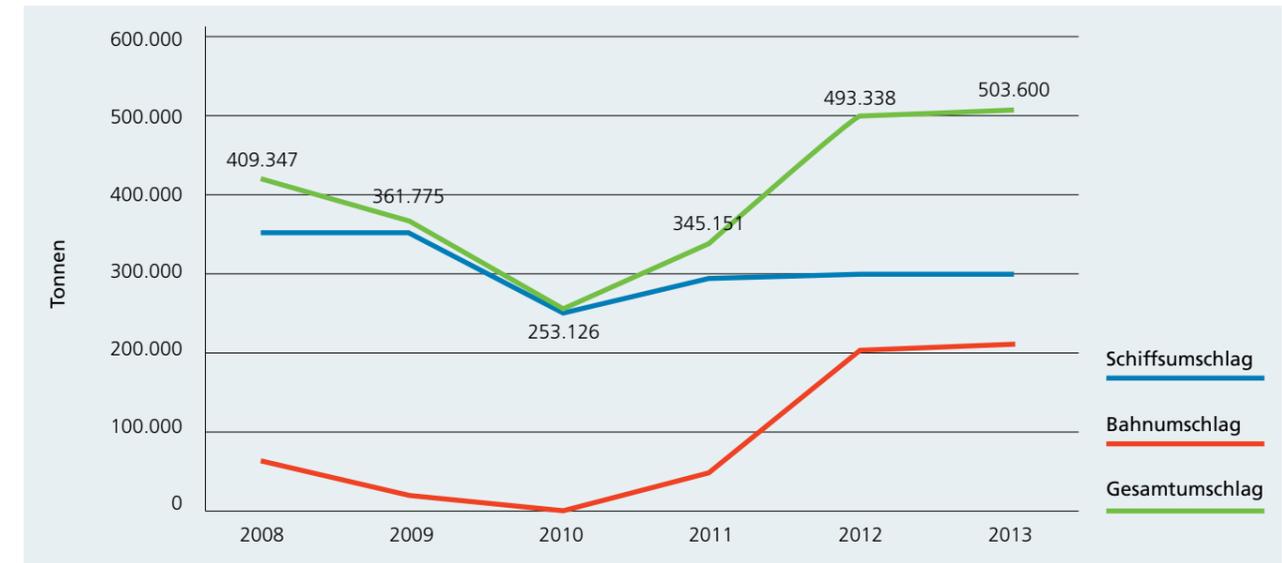


Diagramm 24: Gesamtumschlag des Hafens Minden 2008 - 2013 in Tonnen

Quelle: Mindener Hafen GmbH

Gütergruppe	2008	2009	2010	2011	2012
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	83.632	63.061	40.345	57.758	50.644
Nahrungs- und Futtermittel	171.367	120.172	103.362	121.127	112.719
Erze und Metallabfälle	0	2.739	299	11.410	5.089
Eisen, Stahl und NE-Metalle	0	5.304	3.111	1.051	456
Steine und Erden	46.963	75.001	29.420	15.445	36.659
Düngemittel	0	0	0	0	0
chemische Erzeugnisse	8.973	4.460	2.210	0	0
Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren	41.422	74.763	72.368	91.007	85.771
Gesamtumschlag (Schiff)	352.357	345.500	251.115	297.798	291.338
Bahnumschlag	56.990	16.275	2.011	47.353	202.000
Gesamtumschlag (Schiff u. Bahn)	409.347	361.775	253.126	345.151	493.338

Tabelle 28: Gesamter Güterumschlag des Hafens Minden 2008 - 2012 in Tonnen, aufgeteilt in Gütergruppen

Quelle: Mindener Hafen GmbH

TEU	2008	2009	2010	2011	2012
Schiff	12.737	17.276	14.773	18.589	16.141
LKW	38.489	43.418	44.406	55.631	66.474
Bahn	7.626	1.720	159	7.418	27.583
Gesamtumschlag	58.852	62.414	59.338	81.638	110.198

Tabelle 29: Containerumschlag im Hafen Minden 2008 - 2012 in TEU

Quelle: Mindener Hafen GmbH





3.1 Bohmte

3.1.1 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.

Der 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.

Der 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.

3.1.2 Beschreibung der Areale

Die Gemeinde Bohmte liegt im östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück. Der geplante Standort befindet sich östlich des Wendebeckens in der Nähe des bestehenden Hafens Bohmte, der im südlichen Bereich der Gemeinde liegt. Der Standort ist auf der nördlichen Seite direkt am Mittellandkanal (km 58) und in unmittelbarer Nähe zur B 51 gelegen. Das Areal wird gegenwärtig landwirtschaftlich

genutzt. Die vorhandene Bausubstanz 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 Hafestraße. Eine Anbindung an das Schienennetz besteht nicht.

3.1.3 Straßenseitige Anbindung

Der Container-Terminal in Bohmte ist ideal an das regionale Bundesstraßennetz angebunden. Die bedeutenden Aufkommensschwerpunkte in der Region und auch das Autobahnnetz, das vor allem für überregionale, teilweise aber auch regionale Containertransporte bedeutsam ist, lassen sich sehr gut erreichen.

Der geplante Terminal liegt in nur etwa 150 m Entfernung zur B 51. Diese ist an die Hafestraße, 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.

3.1.4 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.



3.2 Nienburg

3.2.1 Vorhaben: Binnenhafen

Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen aus dem Jahre 2008 stellt als Ziel der Raumordnung für Nienburg die Standortentwicklung eines Binnenhafens dar. Dies kommt in der Festlegung eines Vorranggebietes „Binnenhafen für Nienburg“ zum Ausdruck.

Für die Entwicklung und die optimale Funktionalität des Standortes sind die trimodalen Anschlussmöglichkeiten auszubauen und planerisch zu sichern sowie die Flächen bedarfsgerecht bereitzustellen. Hierfür bietet die Region Nienburg wichtige Voraussetzungen mit einer engen Verzahnung der Verkehrsträger Schiff, Straße und Bahn. Es handelt sich bei diesem Standort um einen der wenigen Bereiche an der Mittelweser, in denen die drei Verkehrsträger in einer so engen räumlichen Zuordnung dargestellt sind. Darüber hinaus legt das Landes-Raumordnungsprogramm für den Mittelweserbereich den Ausbau für die Befahrbarkeit für ÜGMS fest. Dieses Ziel ergänzt die bestehende Standortqualität für den Planungsraum.

Das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Nienburg stellt für das Plangebiet des Industrie- und Logistikzentrums im Kern nordwestlich zwischen der Bahnlinie und der Bundesstraße ein Vorranggebiet für die industrielle Nutzung dar. Dieses umfasst die südlichen Teilflächen des Gewerbe- und Industriegebietes „Schäferhof-Süd“, die südöstlich der B 215 liegenden Teilflächen des Tanklagers und die Industriegebiete I und II in Leeseringen.

Die Mittelweserregion um Nienburg entwickelt sich zunehmend zu einer Logistikregion mit erheblichen Potenzialen. Für die Entwicklung des Logistikzentrums mit Binnenschiffumschlag ist die Einbindung regionaler Akteure sowie potenzieller Nachfrager zur Bildung eines Netzwerks als zentrale Aufgabe zu identifizieren.

Die Varianten, die dem Entwicklungskonzept zum Logistik- und Industriezentrum zugrunde liegen, sind modular aufgebaut. Damit können die in den Erschließungs- und Nutzungsflächen vorhandenen Eigentümer- und Betriebsinteressen berücksichtigt und integriert werden. Diese bestehen im Kern aus dem Erhalt der Nutzung des vorhandenen Tanklagers und den zusammenhängenden Entwicklungsflächen eines dort angesiedelten Unternehmens.

Die trimodale Umschlaganlage und die logistikaffinen Industrie- und Gewerbeflächen an der Weser sind in erarbeiteten Konzeptvarianten in nahezu identischer Form und Größe vorgesehen. Das Profil der trimodalen Umschlaganlage umfasst dabei die folgenden Merkmale:

3.2.2 Entwicklungsstufen

1. Entwicklungsstufe

- Größe: rd. 1,6 ha,
- 1 Anlegemöglichkeit für ein GMS,
- 1 Krananlage für den Containerumschlag,
- Erschließungsstraße für die Anlage,
- sonstige technische Erschließung,
- Umschlagfläche, zugleich Stell-/Staufläche für Container,
- Umschlagmenge auf der Umschlag-/Stellfläche (bei 3-lagiger Stapelhöhe, 4 Tage Stelldauer, Ausnutzung 75 %): 29.000 TEU,

- zusätzliche Stell-/Staufläche für Container als potenzielle Weiterentwicklung des BA I mit einem Umfang von 1,3 ha für rd. 20.000 TEU.

2. Entwicklungsstufe

- Größe: rd. 1,3 ha,
- 1 weitere Anlegemöglichkeit für ein ÜGMS,
- 1 weitere Krananlage für den Containerumschlag,
- weitere Umschlagfläche, zugleich Stell-/Staufläche für Container,
- Umschlagmenge auf der weiteren Umschlag-/Stellfläche (bei 3-lagiger Stapelhöhe, 4 Tage Stelldauer, Ausnutzung 75 %): 40.000 TEU,
- zusätzliche Stell-/Staufläche für Container als potenzielle Weiterentwicklung des BA II mit einem Umfang von rd. 1,5 ha rd. 25.000 TEU (siehe auch Endausbau),
- Containerumschlaganlage: Erweiterung der Umschlagzeiten im 2-Schichtbetrieb (bei 3-lagiger Stapelhöhe, 4 Tage Stelldauer, Ausnutzung 75 %): bis zu 114.000 TEU.

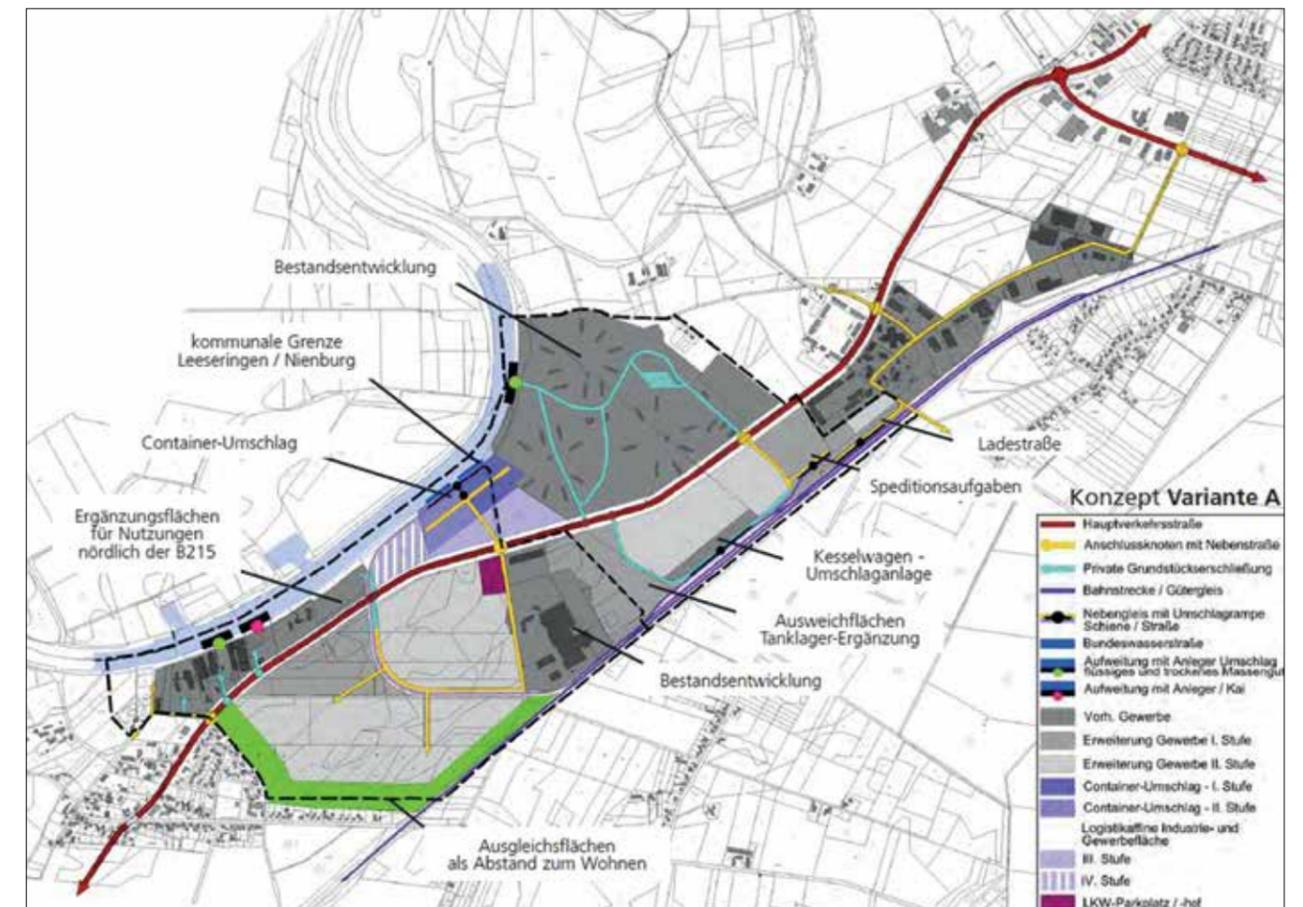


Abbildung 1: Logistik- und Industriezentrum Nienburg-Süd/Leeseringen

Quelle: Entwicklungskonzept Stadt Nienburg, Samtgemeinde Landesbergen, November 2008

Weitere Entwicklungsstufen

- Größe: rund 7,9 ha,
- optionale logistikaffine Industrie- und Gewerbeflächen im räumlichen Zusammenhang mit den Stell- und Stauflächen:
 - Teilfläche 1: 3,3 ha,
 - Teilfläche 2: 1,6 ha,
 - Teilfläche 3: 3,0 ha.

Es wird angestrebt, durch den beschriebenen leistungsfähigen Anschluss an die Binnenwasserstraße in Form des neuen Hafens sowie durch eine regionale Gesamtkonzeption unter Berücksichtigung der vorhandenen Umschlagstellen und Häfen die Generierung neuer Marktpotenziale auszuweiten und den Standort zukünftig weiterzuentwickeln.

Das erarbeitete Entwicklungskonzept ist die Basis für ein „regionales/norddeutsches Industrie-Logistikzentrum“, welches interkommunal auf den Flächen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Landesbergen (Nienburg-Süd / Leeseringen) entstehen soll.

Der Schwerpunkt des Logistikzentrums wird zukünftig sowohl auf dem Massengutsegment als auch im Bereich des Containerumschlages liegen. 2010 fand am Standort ein Massengutumschlag von rund 175.000 t auf bzw. von Bahn und Binnenschiff statt. Allein schon auf Grund der Expansionspläne ansässiger Unternehmen besteht ein zukünftig erhöhter Bedarf. Um die Attraktivität für Neuansiedlungen zu gewährleisten, ist die Herstellung der bereits erwähnten planrechtlichen Voraussetzungen notwendig.



3.3 Wunstorf

3.3.1 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

3.3.2 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 trimodaler Terminal vorgesehen.



Abbildung 2: Logistikschwerpunktstandort Wunstorf mit geplantem trimodalen Terminal

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

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

Kontaktadressen



Folgende Organisationen haben an der Erstellung der Faktensammlung „Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten“ mitgewirkt:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

- Referat 34: Häfen, Schifffahrt, Schiffbau, Friedrichswall 1, 30159 Hannover

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, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
- Außenstelle Nordwest, Schloßplatz 9, 26603 Aurich
- Außenstelle West, Cheruskerring 11, 48147 Münster
- Außenstelle Mitte, Am Waterlooplatz 5, 30169 Hannover

Arbeitsgemeinschaft der öffentlichen Binnenhäfen Norddeutschlands:

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

Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen Seehäfen:

- AG Seehäfen
c/o Industrie- und Handelskammern in Emden, Oldenburg und Stade Oldenburgische 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, Ams 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 15-17, 47119 Duisburg
- Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing, Pazifik 1, 26388 Wilhelmshaven

Die vorliegende Faktensammlung „**Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten**“ (Stand 2013) steht Ihnen auch als Download auf der Homepage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, www.mw.niedersachsen.de, unter der Rubrik „Wirtschaft“ zur Verfügung.

Diese Faktensammlung ist erstellt worden in der Verantwortung des
Niedersächsischen Ministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover
www.mw.niedersachsen.de

An der Erstellung der Faktensammlung war – im Rahmen eines vom Ministerium
vergebenen Gutachtens – das Beratungs- und Planungsunternehmen
Railistics GmbH
Bahnhofstraße 36
65185 Wiesbaden
intensiv beteiligt.

Bildnachweise:

Brake: Andreas Burmann Fotografie, Oldenburg (www.andreas-burmann.de)

Cuxhaven: Scheer Fotografie

Emden: Andreas Burmann Fotografie, Oldenburg (www.andreas-burmann.de)

Leer: Stadtwerke Leer, AöR

Nordenham: Hero Lang

Oldenburg: AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg GmbH

Papenburg: Stadt Papenburg

Stade-Bützfleth: Hero Lang, Bremerhaven (www.lang-foto.de)

Wilhelmshaven: Sky View Imaging, Bremen (www.skyviewimaging.de)

WHV-JadeWeserPort: Jade Weser Port Marketing GmbH Co. KG

Norden: SKN Martin Stromann

Braunschweig: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH

Bückerburg: Stadt Bückerburg

c-port: c-Port Zweckverband IIK

Dörpen: Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK)

Hannover: Städtische Häfen Hannover

Eurohafen Emsland: Eurohafen Emsland GmbH

Hildesheim: Hafenbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim

Lüneburg: Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg

Osnabrück: Stadtwerke Osnabrück AG

Peine: DEUMU Deutsche Erz- und Metall-Union GmbH

Salzgitter: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Spelle-Venhaus: Fotodesign Ulrich Wozniak

Uelzen: Wiechel-Kramüller

Wittingen: Stadt Wittingen

WOB-Containerhafen: GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH

und Container Terminal Fallersleben Betriebsgesellschaft mbH

WOB-Fallersleben: AGRAVIS Raiffeisen AG

Wunstorf-Kolenfeld: Stadt Wunstorf

Minden: Mindener Hafen GmbH

Titel, S. 3, S. 4/5, S. 44/45, S. 102/103, S. 111: www.ingimage.com

Veröffentlichung: August 2014

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