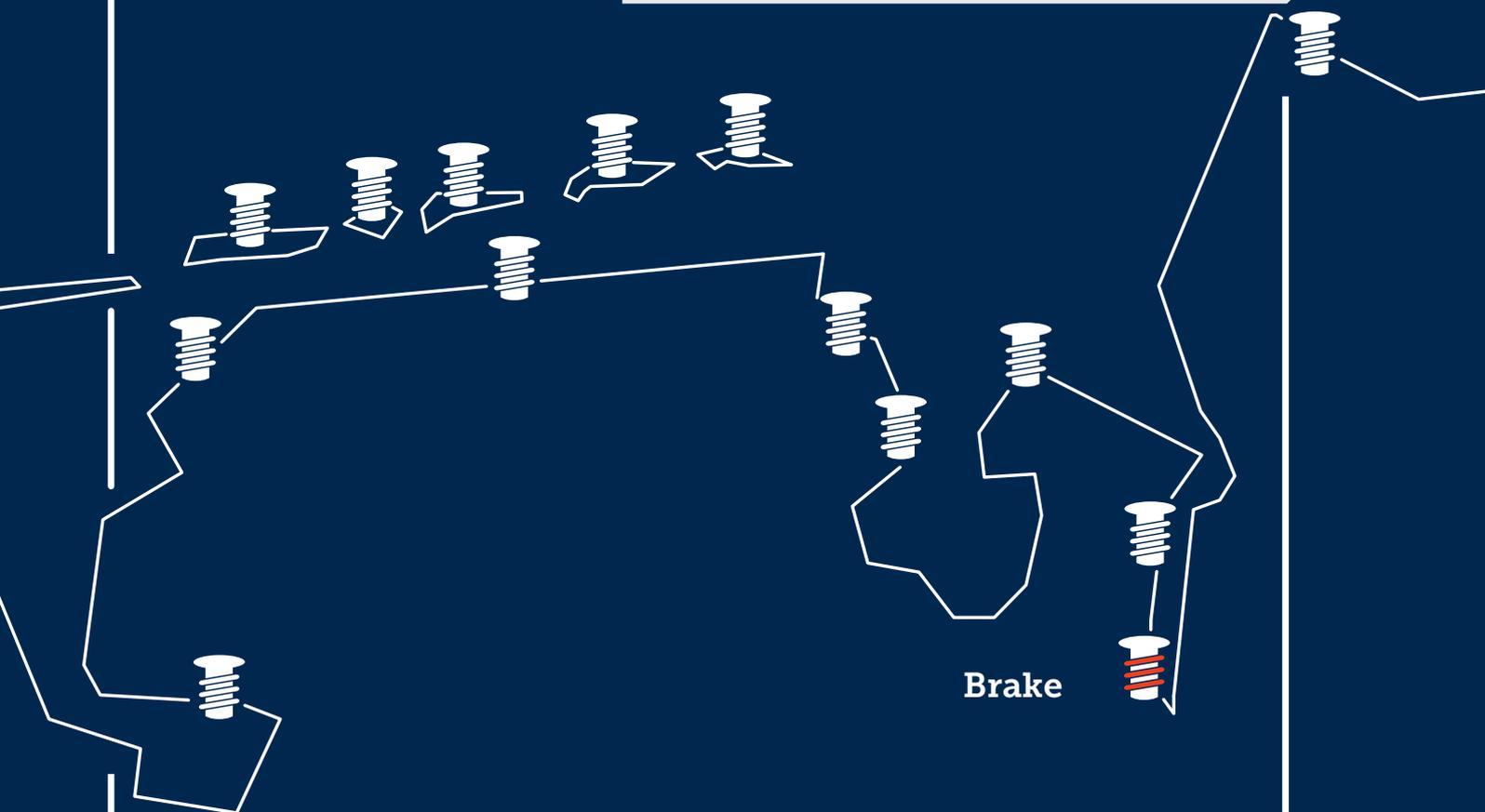


Perspektivpapier Hafen Brake



Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Im Auftrag von:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
 Zentrale Oldenburg
 Hindenburgstr. 26–30
 26122 Oldenburg

Niederlassung Brake
 Brommystraße 2
 26919 Brake

Auftragnehmer:

HTC Hanseatic Transport Consultancy
 Schopenstehl 15, 20095 Hamburg
 Telefon: +49 (40) 18 17 54 08
 info@htc-consultancy.de

Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH
 Teilfeld 5, 20459 Hamburg
 Telefon: +49 (40) 36 12 01 – 0
 info@sellhorn-hamburg.de

inveni portum solutions
 Teilfeld 5, 20459 Hamburg
 Telefon +49 (40) 361201 – 970
 info@inveni-portum.de

Autoren:

Prof. Dr. Jan Ninnemann, HTC
 Torsten Tesch, HTC
 Norbert Peetz, Sellhorn
 Giovanni Banfi, Sellhorn
 Dr. Joachim Soergel, Inveni Portum

Brake|Hamburg, 04.09.2023



Inhalt

Einleitung 5
Seeseitige Umschlagentwicklung 6
Umschlagprognose 7
Bestandsaufnahme 9
Kapazitätsauslastung 10
Handlungsempfehlungen 12
Nachhaltigkeit 16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Seeseitiger Güterumschlag
 nach Gütergruppen in Mio. Tonnen 6
 Abbildung 2 – Sondereffekt Fahrrinnenanpassung Weser in Tonnen 7
 Abbildung 3 – Prognose Hinterlandverkehr 8
 Abbildung 4 – Umschlagprognose See- & Binnenverkehr 8
 Abbildung 5 – Flächeneinteilung nach Wertschöpfungsfunktionen 9
 Abbildung 6 – Prognose der Liegeplatzauslastung 11
 Abbildung 7 – Perspektive 2035 Niedersachsenkai 13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Jährlicher Zuwachs des Flächenbedarfs 12

Einleitung

Der Seehafen Brake liegt 26 Kilometer stromaufwärts an der Unterweser. Am seeschifftiefen Wasser erstrecken sich moderne Umschlag- und Siloanlagen entlang der rund 2,5 km langen Stromkaje mit insgesamt acht Schiffsliegeplätzen. Als multifunktionaler Spezialhafen nimmt er eine Nischenfunktion zwischen den großen Universalhäfen ein. Der Hafen ist mit einem maximalen Tiefgang von 11,9 m (geplant 12,8 m) zu erreichen.

Durch seine Lagerkapazitäten verfügt der Hafen über eine bedeutende regionale und überregionale Versorgungsfunktion der landwirtschaftlichen Betriebe und der Mühlenindustrie mit Futtermitteln und Getreide. Zudem ist Brake einer der größten Breakbulk-Häfen Europas und dient als wichtige Drehscheibe für Forstprodukte wie Zellulose und Holz, pflanzliche Öle, Stahl- und Projektladungen sowie Windenergie-Komponenten.

Der Seehafen Brake ist nach dem Landlord-Modell organisiert. Betreiberin der öffentlichen Infrastruktur und Auftraggeberin des Perspektivpapiers ist die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG als größte Infrastrukturbetreiberin öffentlicher Seehäfen, Inselversorgungshäfen und Regionalhäfen an der deutschen Nordseeküste.

Das vorliegende Perspektivpapier wird als Hafentwicklungs-konzept in Anlehnung an das Papier des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen »Der Hafen Niedersachsen 2020 – ein Perspektivpapier« bzw. das »Perspektivpapier – Der Hafen Niedersachsen 2025« verstanden. Mit dem Perspektivpapier sollen Maßnahmen zur Sicherung des Status quo sowie zur langfristigen Entwicklung und dauerhaften Stärkung des Seehafens Brake entwickelt werden.

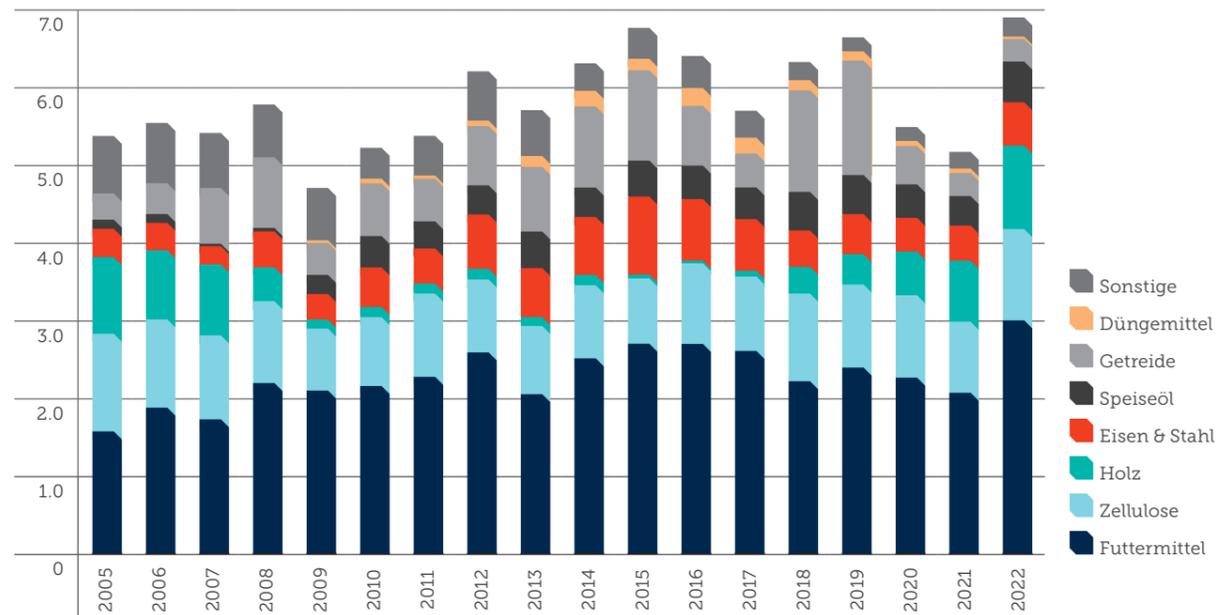


Seeseitige Umschlagentwicklung

Der Blick auf die Statistik zeigt, dass der Braker Hafen sowohl eine Drehscheibe für zahlreiche Güter – vom Massengut bis zur Projektladung – darstellt als auch eine grundsätzlich positive Entwicklung der über ihn gehandelten Umschlagmengen aufweist. Nach Rückgängen beim seeseitigen Güterumschlag in den Jahren 2020 und 2021, die sich u. a. auch auf die Corona-Pandemie zurückführen lassen, konnte im Jahr 2022 wieder das Vorkrisen-Niveau und mit 6,85 Mio. Tonnen sogar ein neuer Rekordwert erreicht

werden. Die wesentlichen Treiber dafür sind u. a. die positive Entwicklung in der mit Abstand größten Gütergruppe Futtermittel sowie Zuwächse beim Umschlag von Zellulose, Holz und Speiseöl. Der Umschlag von Eisen & Stahl ist stabil, während die Gütergruppen Getreide und Düngemittel einem rückläufigen Umschlagtrend unterliegen. Die zuvor genannten Top-7-Gütergruppen machen mehr als 96 % des gesamten seeseitigen Güterumschlags im Hafen Brake aus.

Abbildung 1 – Seeseitiger Güterumschlag nach Gütergruppen in Mio. Tonnen



Quelle: NPorts

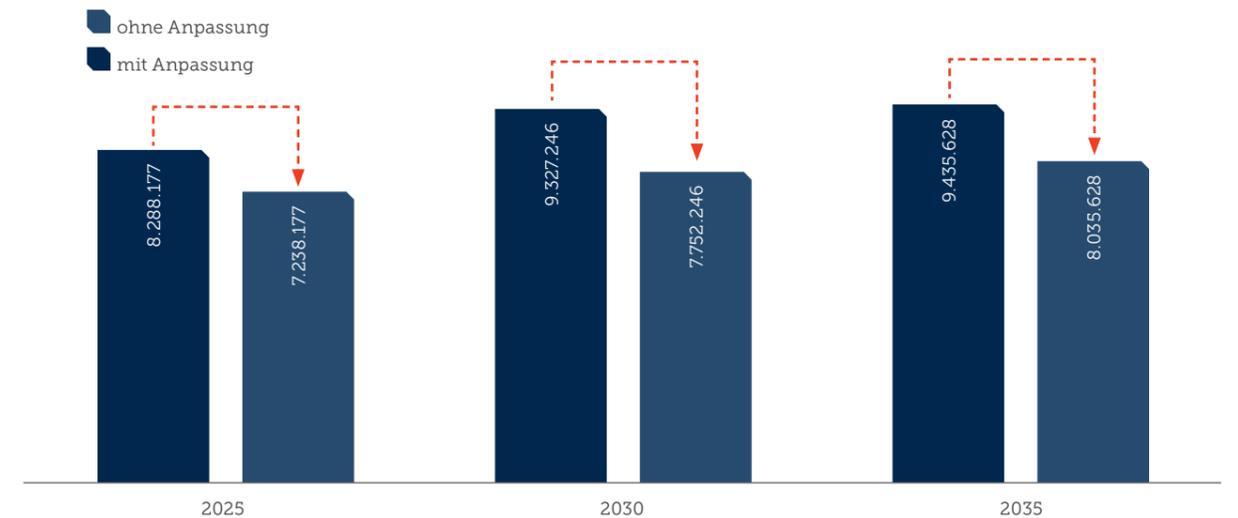
Umschlagprognose

Die Umschlagprognose für die strategischen Marktpotenziale des Hafens Brake bis 2035 basiert auf einer umfangreichen Einbindung und Befragung relevanter Stakeholder und auf der Berücksichtigung von Einflussgrößen auf Makro-, Meso- und Mikroebene. Sie setzt sich zusammen aus einer Prognose für die sogenannten Bestandsgütergruppen, d. h. Güter, die bisher schon im Hafen Brake umgeschlagen wurden, sowie Potenzialen, d. h. Güter, die bislang noch nicht über den Hafen Brake umgeschlagen werden. Die

Prognoseergebnisse zeigen, dass für den Hafen Brake deutlich höhere Güterumschlagpotenziale bestehen, die die bislang realisierten seeseitigen Güterumschlagmengen der bisherigen Spitzenjahre 2015 und 2022 übertreffen.

Für die Prognose wurde die Anpassung der Weserfahrerinne vorausgesetzt und für den Fall, dass eine Anpassung nicht erfolgt, eine erste Abschätzung des daraus resultierenden Effekts vorgenommen.

Abbildung 2 – Sondereffekt Fahrrienenanpassung Weser in Tonnen

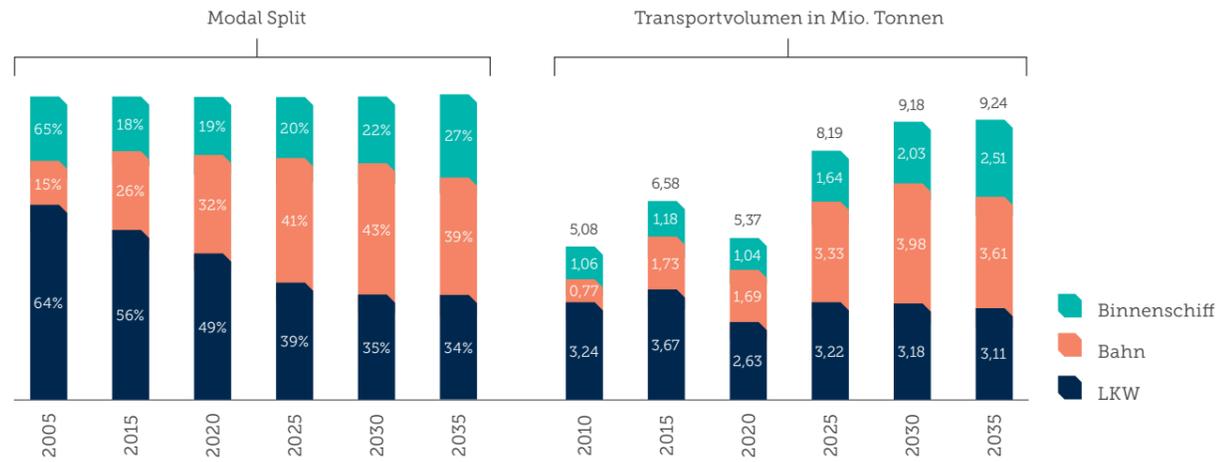


Basierend auf der Potenzialprognose für den seeseitigen Umschlag der einzelnen Hauptgütergruppen ergibt sich für die verschiedenen Hinterlandverkehrs-

träger Straße, Schiene und Binnenschiff folgende Hinterlandverkehrsprognose.

Quelle: eigene Berechnung

Abbildung 3 – Prognose Hinterlandverkehr

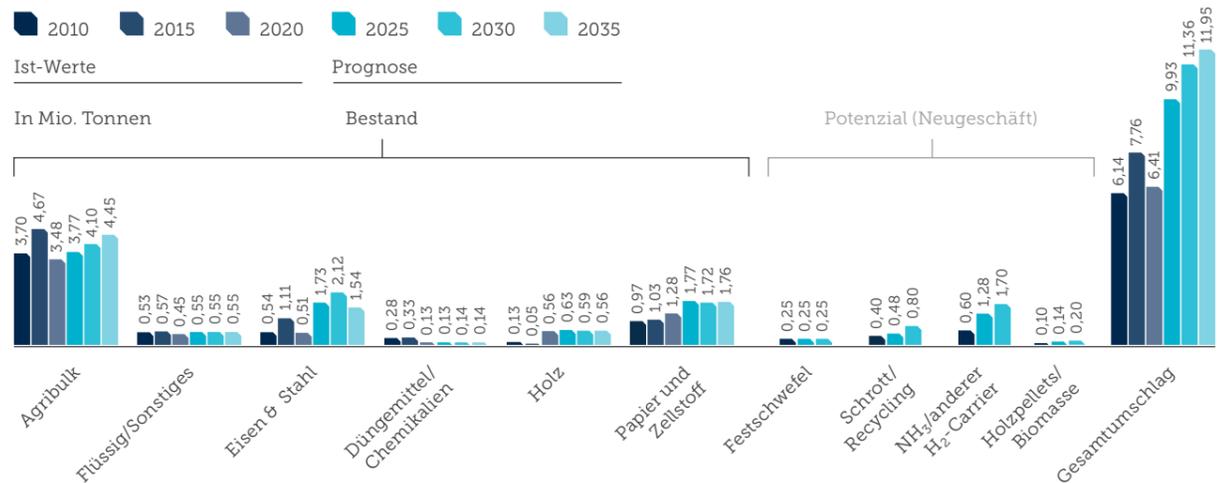


Wesentlicher Treiber der Verteilung im Hinterlandverkehr, z. B. für Agribulk, ist die Fortschreibung des wesentlichen Trends weg von der Straße hin auf die Schiene. Gleiches gilt für das Binnenschiff, das aufgrund seiner nachhaltigen Charakteristik ebenso an dem Trend ‚weg von der Straße‘ partizipiert.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass der Hafen Brake mit seiner gut entwickelten trimodalen Anbindung besonders gut von den verschiedenen Wachstums-/Struktur Trends profitieren bzw. seine wichtige lokale/regionale logistische Funktion ausspielen kann.

Quelle: eigene Berechnung

Abbildung 4 – Umschlagprognose See- & Binnenverkehr



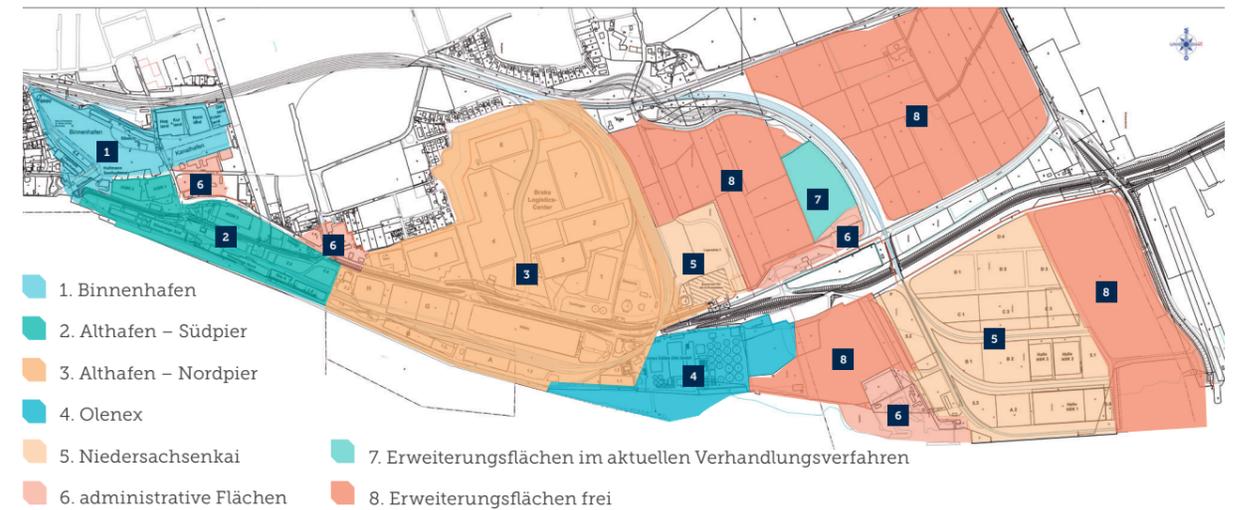
Quelle: eigene Berechnung

Bestandsaufnahme

Der Hafen Brake hat zurzeit eine genutzte Gesamtfläche von ca. 120 ha, wobei diese sich seit dem Jahr 2000 von 60 ha verdoppelt hat. Dieses zeigt grundsätzlich die positive wirtschaftliche Dynamik des Hafens in den letzten Jahren. Die nachstehende Abbildung zeigt eine Untergliederung des Hafens in einzelne Hafenbereiche, in denen die wichtigsten

Wertschöpfungsketten und Hafenfunktionen sowie Entwicklungspotenziale konzentriert sind. Ziel dabei ist es, eine nicht zu globale oder zu kleinteilige Differenzierungsebene festzulegen, die es erlaubt, eigenständige strategische Entwicklungspfade zu entwickeln und als Ergebnis des Projektes entsprechende Handlungsempfehlungen abzugeben.

Abbildung 5 – Flächeneinteilung nach Wertschöpfungsfunktionen (schematische Darstellung)



Nr.	Name / Hafenabschnitt	Funktion
1	Binnenhafen/Kanalhafen	Ältester Hafenteil des See-/Binnenhafens Brake mit relativ enger Verflechtung zur städtischen, nicht-industriellen Nutzung und mit nahezu keinem wasserseitigen Güterumschlag (hohe Mischnutzung).
2	Althafen – Getreide/Futtermittelumschlag (Südpier)	Hier finden mit einem hohen Automatisierungsgrad der Umschlag und die Lagerung des Getreides/Futtermittels, ein wesentliches Kerngeschäft des Hafens Brake, statt.
3	Althafen – Multi-Purpose (Nordpier)	Hier finden der Umschlag von Breakbulk und Projektladung (Brake Logistics Center der Firma J. Müller) und die Lagerung von Holz und Zellstoff, der Umschlag von Massengütern, der nicht über die Siloanlage erfolgt (z. B. Bio-Getreide, Futtermittelzusatzstoffe, Düngemittel, Schrot) statt.
4	Olenex	Auf diesen Flächen wird ausschließlich der Pflanzenölschlag abgewickelt.
5	Niedersachsenkai – Stückgut/Projektladung	Auf diesen Flächen konzentriert sich das in den letzten Jahren im Hafen Brake neu entwickelte Umschlaggeschäft von Stahlröhren/Projektladung und von Onshore-Windkraftkomponenten sowie Zellulose und Holz.

6 Flächen für Hafenadministration/ Support-Flächen	Auf diesen Flächen sind im Wesentlichen die Aktivitäten von NPorts sowie weiteren öffentlichen Institutionen wie der WSA und das Verwaltungsgebäude der Firma J. Müller konzentriert.
7 Entwicklungsflächen mit bekannter Nutzung	Hierbei handelt es sich um Entwicklungsflächen im Hafen, für die es bereits konkrete Nutzungspläne gibt und die an zukünftige private Betreiber durch Niedersachsen Ports auf Basis von Erbbaurechtsverträge vergeben werden sollen, auf denen zum Teil konkrete Baumaßnahmen durch die privaten Betreiber/ Investoren stattfinden.
8 freie Entwicklungsflächen	Hierbei handelt es sich um schon formal ausgewiesene Hafen-Entwicklungsflächen bzw. Flächen, die sich aus Sicht von Niedersachsen Ports prinzipiell für die Hafententwicklung nutzen ließen, bei denen es aber noch keine privaten Interessenten für eine Nutzung gibt.

Der Braker Hafen verfügt über moderne, spezialisierte Hafenanlagen mit acht Liegeplätzen für das Be- und Entladen von bis zu 270 m langen Seeschiffen sowie von Küstenmotor- und Binnenschiffen. Große

und schwere Stückgüter lassen sich über diese ebenso schnell und effizient umschlagen wie Massenschüttgüter.

Kapazitätsauslastung

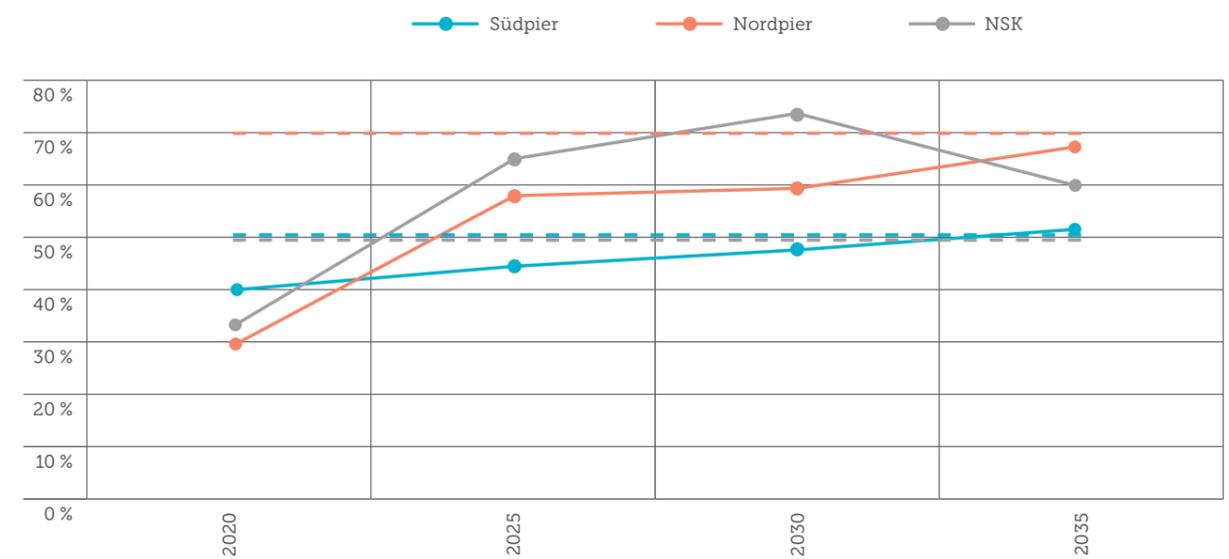
Auslastung der Liegeplätze

Für die Auswertung der Liegeplatzauslastung ist laut Fachliteratur zu beachten, dass die erreichbare Maximalauslastung eines Liegeplatzes abhängig von der Anzahl der Liegeplätze in einer Gruppe ist und von 40 – 70 % reichen kann (siehe folgende Tabelle). Die restlichen 30 – 60 % enthalten zeitliche Faktoren für die An- und Ablegevorgänge und für die Abstände zwischen den Schiffen.

Bei der Auswertung ist zu beachten, dass die Verfügbarkeit der Liegeplätze durch weitere Effekte, die hier

nicht erfasst sind, weiter verringert wird. Hauptsächlich sind hier die Tideabhängigkeit des Hafens und die regelmäßigen Baggerungsarbeiten zur Wassertiefeninstandhaltung zu nennen. Zusätzliche Güter aus Neugeschäft, die voraussichtlich einen eigenen Liegeplatz benötigen, sind noch nicht berücksichtigt (Flüssiggut, H₂-Carrier). Die Ergebnisse sind im folgenden Diagramm dargestellt. Es wurden zudem die maximal erreichbaren Auslastungen eingetragen (gestrichelte Linien).

Abbildung 6 – Prognose der Liegeplatzauslastung



Quelle: eigene Auswertung

Aus der Auswertung ist ersichtlich, dass alle Liegeplatzgruppen perspektivisch an die Grenze ihrer maximal erreichbaren Auslastung kommen. Insbesondere für den Niedersachsenkai ist die Notwendigkeit

eines zusätzlichen Liegeplatzes erkennbar. Dieser soll zukünftig auch als Entlastung für die Nordpier dienen, da hier ein signifikanter Anstieg der Auslastung erwartet wird.

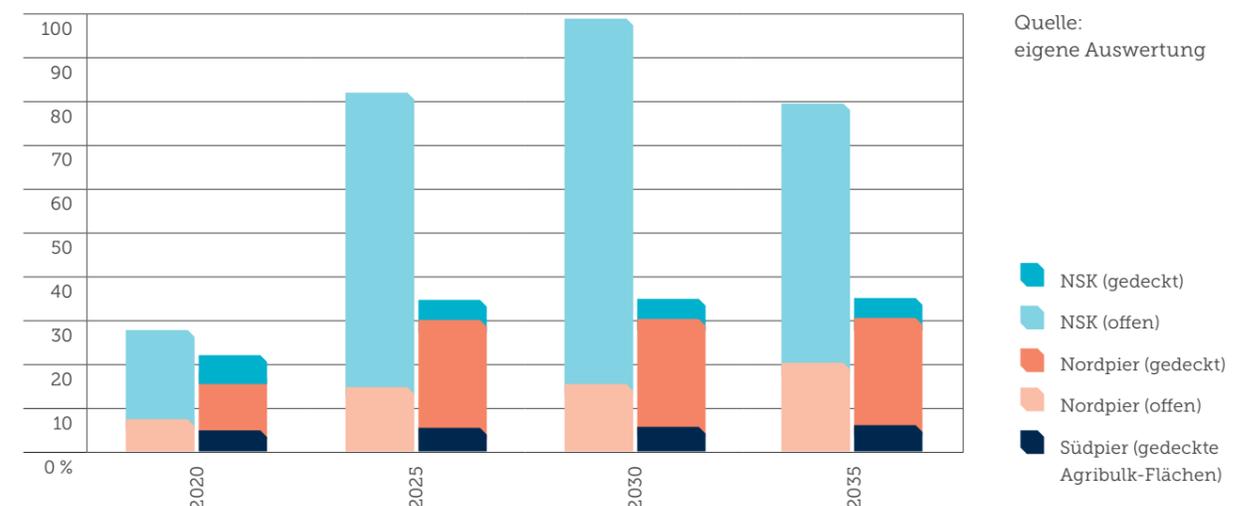
Auslastung der Lager- und Umschlagflächen

Analog zur Liegeplatzauslastung wurde die Prognose des Flächenbedarfs anhand des erwarteten Umschlag-

zuwachses der Gütergruppen erstellt. Es ergeben sich für die betrachteten Jahre die folgenden Anforderungen:

Abbildung 7 – Flächenbedarfsprognose für offene und gedeckte Lagerflächen

Gesamtbedarf nach räumlicher Zugehörigkeit an Liegeplatz/Kajen



Quelle: eigene Auswertung

Tabelle 1 – Jährlicher Zuwachs des Flächenbedarfs

Jährlicher Zuwachs Flächenbedarf in ha		vorhanden (absolut)	bis 2025	bis 2030	bis 2035	Summe Zuwachs	Summe (absolut)
offene Lagerflächen	Nordpier	7,1	7,3	0,8	4,7	12,8	19,9
	NSK	20,3	47,3	15,9	-23,8	39,4	59,6
	Summe	27,4	54,6	16,7	-19,1	52,1	79,5
gedeckte Lagerflächen	Südpier	4,6	0,5	0,4	0,4	1,4	5,9
	Nordpier	13,5	10,1	-0,1	-0,1	9,8	23,3
	NSK	3,6	1,1	-0,1	-0,1	0,8	4,5
Summe	21,7	11,6	0,2	0,2	12,0	33,7	

Quelle: eigene Auswertung

Handlungsempfehlungen

Hafeninfrastruktur, Hafentflächen und -strukturen für Bestands- und Neugeschäft entwickeln

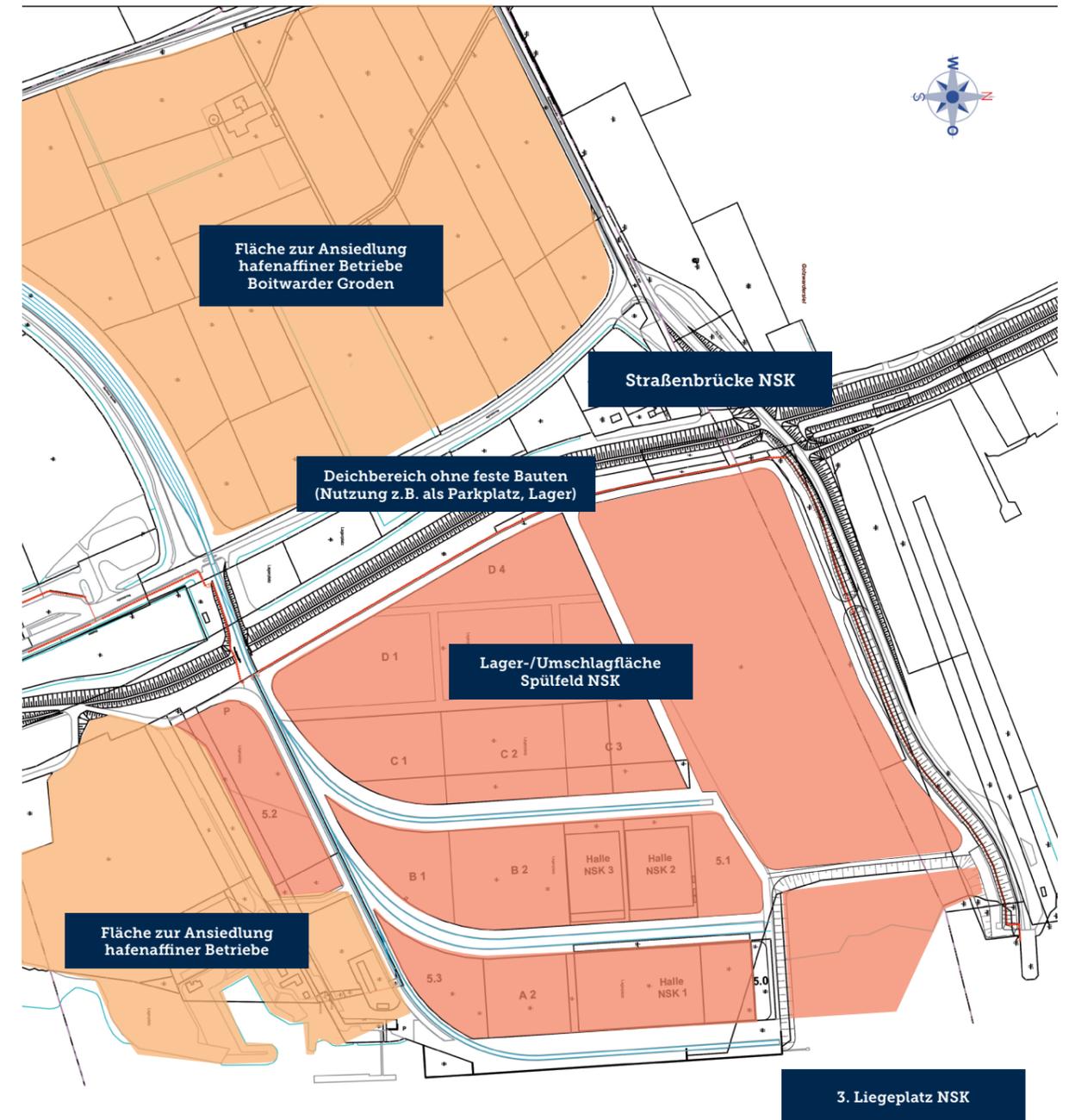
Für die Erweiterung der wasser- und landseitigen Hafenumschlagstrukturen im Zusammenhang mit dem prognostizierten Umschlagzuwachs werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- › Herstellung eines dritten Liegeplatzes am Niedersachsenkai (NSK) und die Schaffung großräumiger Lagerkapazitäten (Spülfeld NSK bzw. Fläche Gemarkung Golzwarden, nördlicher Teil) durch den Bau von ca. 290 m Kaimauer (bei Übernahme des Fähranlegers), Nassbaggerung und Sandauffüllung, ca. 1,5 km Gleise sowie geschlossene und offene Lagermöglichkeiten.
- › Graduelle Erschließung der Fläche Boitwarder Groden südlich Gleisbogen für Mischnutzung durch Nordpier und Niedersachsenkai als Hafentlager- und -umschlagfläche mit einer Größe von ca. 20 ha. Neben der regulären Straßenanbindung an die Nordstraße sollte der Bereich auch durch eine eigene Bahnanbindung erschlossen werden. Zur Verbesserung der Konnektivität der Fläche ist eine Erweiterung der Nordstraße sowie der bestehenden Stra-

ßenbrücke über die Bahngleise 20 und 21 zu untersuchen. Auf der Fläche sollen mehrere großräumige Hallen für die witterungsgeschützte Lagerung errichtet werden.

- › Der Ausbau der Lagerkapazitäten im Agri-Bulk-Terminal könnte durch die Umwidmung von Flächen im südlichen Abschnitt Nordpier, die zurzeit vorrangig für die Lagerung von Holz genutzt werden, erfolgen. Private Investitionen, wie der Bau von Siloanlagen und Förderbändern, könnten ebenfalls zu diesem Zweck beitragen.
- › Eine Rast- und Tankanlage sollte errichtet werden, um eine höhere Servicequalität und Effizienz für LKW-Verkehre zu erzielen.
- › Mittelfristig ist zu untersuchen, ob die WSA-Flächen und -Anleger dem Hafen zur Verfügung gestellt werden können. Durch die zentrale Lage eignen sich die Flächen besonders für die Entwicklung eines weiteren Liegeplatzes, zum Beispiel für RoRo-Fracht oder als Umschlagplatz für Flüssiggüter.

Abbildung 8 – Perspektive 2035 Niedersachsenkai



Im Zusammenhang mit der angestrebten Ansiedlung hafenauffiner Betriebe werden folgende spezifische Maßnahmen vorgeschlagen:

- › Die Fläche Boitwarder Groden nördlich Gleisbogen sollte für die Ansiedlung hafenauffiner Betriebe vorgesehen und durch graduelle Erschließung darauf vorbereitet werden. Abhängig von der Ausgestaltung des Investitionsmodells könnte NPorts den Bau von Erschließungsstraßen und die Bereitstellung der Medienversorgung übernehmen. Je nach Bedarf der Betriebe könnte auch die Errichtung einer eigenen Bahnanbindung erwogen werden, die durch private Investitionen unterstützt werden könnte. Für die Erschließung ist der Bau von ca. 4km Straßen mit Medienversorgungen und von mehreren Kreuzungen notwendig.
- › Um den Verkehr im Hafen zu verbessern und eine kreuzungsfreie Durchfahrt vom Niedersachsenkai zur Fläche Boitwarder Groden nördlich Gleisbogen innerhalb des ISPS-Bereichs zu ermöglichen, sollte

eine Straßenbrücke über die Nordstraße von einer Länge von ca. 200 m hergestellt werden.

- › Die wassernahe Fläche zwischen dem Gelände des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Standpunkt Klippkanne, dem Niedersachsenkai und Olenex sollte erschlossen werden, um sie für die Hafennutzung nutzbar zu machen.
- In anderen Untersuchungen wurde der Ausbau der Hafenbahn als weitere kritische Maßnahme für den Hafen Brake formuliert. In diesem Rahmen ergeben sich die folgenden Einzelmaßnahmen:
- › Herstellung einer Spitzenüberspannung für die Vorstellgruppe Boitwarder Groden
 - › Herstellung von Bremsprobenanlagen an den Vorstellgruppen Boitwarder Groden und Niedersachsenkai
 - › zusätzliche Aufstellgleise nördlich der Vorstellgruppe NSK nach Bau des 3. LP NSK
 - › Bau einer dynamischen Gleiswaage an Gleis 121
 - › Verlängerung des Gleises 36

Stadt & Hafen im Einklang entwickeln

Die positive Entwicklung des Hafens Brake war auch deshalb möglich, weil die Stadt Brake und NPorts bei genehmigungstechnischen Fragestellungen hinsichtlich der Weiterentwicklung des Hafens und der betroffenen Flächen an einem Strang gezogen haben. Dieses gemeinsame Vorgehen ist bei der Erschließung und Bauleitplanung für noch zur Verfügung stehende und zukünftige Erweiterungsflächen ebenso erforderlich, um den Hafen anforderungsgerecht und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Angesichts der aufgezeigten Bedarfe sollte der Fokus dabei auf dem Areal Boitwarder Groden nördlich Gleisbogen und dem dafür notwendigen Bebauungsplan liegen.

Auch mit Blick auf den Binnenhafen und seiner strategischen Bedeutung als Pufferzone zwischen Wohnbe-

bauung und Hafenaktivitäten ist angesichts der im Masterplan Innenstadt zum Ausdruck gebrachten städtebaulichen Ambitionen ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen erforderlich. Im Umfeld des Binnenhafens besteht Entwicklungspotenzial für eine gezielte Flächenaufwertung, ohne dass die Funktion des Hafenbeckens als Schutzhafen beeinträchtigt wird. Hier bietet sich insbesondere eine gewerbliche Quartiersentwicklung für die Stadt Brake an, wobei diese an einige Nebenbedingungen geknüpft werden bzw. NPorts als Hafenbetreiber die Möglichkeit gegeben werden muss, hier unmittelbar an einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung zu partizipieren. Eine Wohnnutzung sollte dabei ausgeschlossen werden, um mögliche Zielkonflikte mit dem Hafenbetrieb zu vermeiden.

Beitrag zur regionalen wirtschaftlichen Transformation leisten

Der Hafen leistet bereits einen wichtigen Beitrag zur allgemeinen Daseinsvorsorge im Land Niedersachsen und darüber hinaus. Insbesondere im Bereich der Energiewende sowie in der Kreislaufwirtschaft konnten hier im Rahmen der Studie neue Potenziale aufgedeckt werden, die sich zum Teil auch synergetisch mit bestehenden Geschäftsfeldern im Hafen entwickeln lassen und im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

- › Kreislaufwirtschaft: Der Hafen Brake ist ein bedeutender Exportstandort für Stahlprodukte, insbesondere Röhren. Er hat sich diesbezüglich in den letzten Jahren zu dem wichtigsten maritimen Logistikstandort für die Salzgitter AG als größter Stahlproduzent in Niedersachsen etabliert. Die Stahlproduktion wird zukünftig immer stärker im Sinne der Kreislaufwirtschaft auf hochwertigen Stahlschrott zurückgreifen,

der entweder importiert oder aber in Deutschland »produziert« wird. Produziert meint, dass im Rahmen eines industriellen Recyclingprozesses von Anlagen erhebliche Mengen an Stahlschrott entstehen, z. B. bei der Verschrottung von Seeschiffen. Aufgrund der bisherigen sehr umweltschädlichen Verschrottung von Seeschiffen in Drittland-Ländern und dem oben genannten steigenden Bedarf nach Stahlschrott wurden in den letzten Jahren neue Technologien zur umweltschonenden, aber auch hocheffizienten, zum Teil automatisierten Schiffsverschrottung etabliert. Die vorgelegte Studie zeigt, dass der Hafen Brake die Voraussetzungen für die Ansiedlung einer solchen modernen Schiffsverschrottungsanlage bietet und der Standort, unter Einbeziehung der gesamten Warenflüsse (up- & downstream) der regionalen Stahlindustrie sowie dem zusätzlichen Import von Stahlschrott und dem bestehenden Export von hochwertigem Stahl, zu einem echten Stahl-Hub im Sinne der Kreislaufwirtschaft entwickelt werden kann. Dieser Ansatz sollte von NPorts gemeinsam mit der Industrie, d. h. sowohl mit den Investoren und Betreiber einer Recyclinganlage als auch mit Abnehmern des Stahlschrotts wie Stahlproduzenten konsequent entwickelt werden.

- › Alternative Energieträger (wasserstoffbasiert): Die Studie zeigt zudem, dass Brake die Voraussetzungen für den Aufbau eines »kleineren« Importterminals für

Wasserstoff-Carrier wie Ammoniak, Methanol oder LOHC sowie Flüssigwasserstoff erfüllt. Gegebenenfalls ist die Versorgung von einem der gerade etablierten großen Importterminals in Deutschland oder den Niederlanden ein denkbare Szenario. Zum einen könnten hier innerhalb des Hafens bestimmte Betriebsteile (mobile Landstromversorgung sowie Transformation der Antriebsformen bei Umschlagequipment) auf diese neuen »umweltfreundlichen« Energieträger umgestellt werden bzw. eine Beunkerung von See- und Binnenschiffen mit diesen neuen Kraftstoffen erfolgen, so dass Emissionen im Hafen reduziert und perspektivisch das Ziel der CO₂-Neutralität erreicht werden kann. Zum anderen könnte so der lokale/regionale Bedarf z. B. im Bereich Mobilität (Individual- sowie kommerzieller Personen- und Warenverkehr) sowie der steigende Bedarf von Industrie und verarbeitendem Gewerbe gedeckt werden. Es wäre dabei auch möglich, Teile der Hafenentwicklungsflächen für technische Anlagen zur Rückabspaltung des Wasserstoffes aus den Wasserstoff-Carriern zu nutzen (hierfür gibt es eine Reihe von potenziellen Investoren). Die Aktivitäten sollten nach Möglichkeit im Einklang und synchronisiert mit anderen Entwicklungs-/Projektaktivitäten im Landkreis zu dem Thema stattfinden.

Infrastruktur im Hafenumfeld anforderungsgerecht und zukunftsorientiert entwickeln

Eine leistungsfähige Anbindung des Hafens an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz spielt ebenso wie eine gute seeseitige Erreichbarkeit eine zentrale Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit von Seehäfen im Allgemeinen und dem Standort Brake im Besonderen.

Der Fokus sollte sich dabei auf folgende Projekte richten:

- › Fahrrinnenanpassung Außen-/Unterweser und somit Verbesserung der tideunabhängigen seeseitigen Erreichbarkeit
- › Ausbau B 212 Richtung Bremen und somit Verbesserung der straßenseitigen Erreichbarkeit mit Blick auf eine wichtige Zielregion des Hafens im näheren Umfeld (Nahverkehr)

- › Auflösung des Bottleneck Huntebrücke und somit Verbesserung der schienenseitigen Erreichbarkeit mit Blick auf Zielmärkte des Hafens im weiteren Umfeld (Fernverkehr)

- › Umsetzung der geplanten Tank- und Raststation für Lkw und somit Schaffung von Abstell-/Pufferflächen für Lkw und zusätzlichen Services und Versorgungsmöglichkeiten (H₂-Tankstelle) zur Beschleunigung der Dekarbonisierung von Lkw-Verkehren im Hafenumfeld und der Region

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln und die Verpflichtung zur Weiterentwicklung von Umweltstandards im Hafenbetrieb werden durch NPorts bereits heute umgesetzt und die damit verbundenen Aktivitäten zur Nachhaltigkeit unter der Marke hafen+ gebündelt. hafen+ umfasst dabei alle ökonomischen, sozialen und ökologischen Maßnahmen, die dem Ziel einer nachhaltigen Hafenbewirtschaftung dienen. Für ein nachhaltiges Handeln in der Hafenwirtschaft kommen generell folgende Maßnahmen bzw. Anforderungen infrage.

Bau

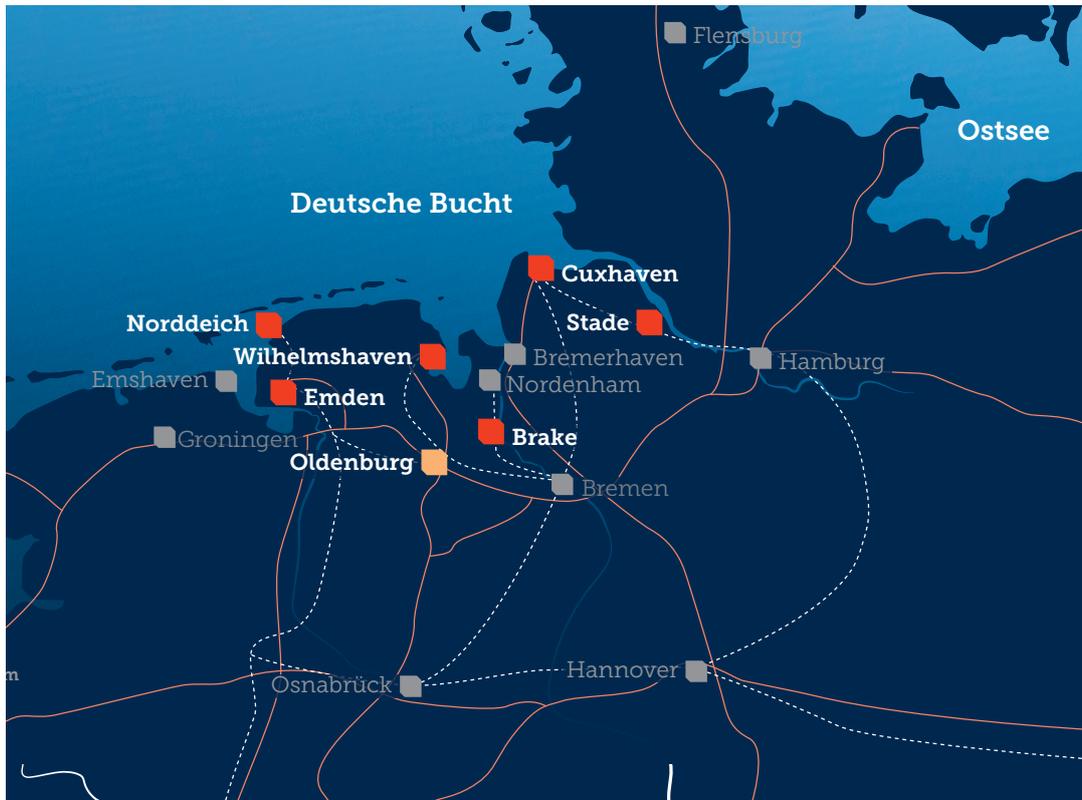
- › Umsetzung einer energieeffizienten Bauweise
 - › Verwendung nachhaltiger Baustoffe
 - › ressourcenschonende Verwendung von Baustoffen
- › Berücksichtigung von Transportentfernung und Wahl der Transportmittel bei der Bewertung der Angebote für Baustofflieferungen (z. B. Asphaltlieferung)

Betrieb

- › weiterhin Gewährung von Rabatten für umweltfreundliche Schiffe, die hohe Umweltstandards erfüllen
- › elektronische Verkehrsleitsysteme: Optimierung der Verkehrsabläufe, Reduzierung von Wartezeiten in den Gates (Reduktion von Schadstoff- und Schallemissionen)
- › Erfassung und fachgerechte Entsorgung von Schiffsabfällen
- › Einsatz emissionsarmer Umschlaggeräte: Verwendung von Elektromotoren, Kapselung der Motoren zur Schalldämmung
- › Einsatz regenerativer Energien (Photovoltaik, Windenergie) zur Versorgung der Hafengebiete
- › Verwendung von LED-Technik für die Beleuchtung
- › Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge wie z. B. Erdgas- oder Elektrofahrzeuge
- › thermische Isolierung von Gebäuden
- › prozessgesteuerte Optimierung der Einschaltdauer von eingesetzten Geräten (z. B. in der Fördertechnik)
- › Recycling von Brauchwasser
- › Arbeitsabläufe innerhalb der Bürogebäude (sofern notwendig)
 - › Verwendung von Elektrogeräten mit niedrigem Energieverbrauch
 - › Abfalltrennung
 - › Verwendung von Recyclingpapier

Von den zuvor genannten Maßnahmen werden bei der Bewertung der Entwicklungsvarianten standortbezogen jene Maßnahmen identifiziert, die vorrangig zu einer Minimierung von Umweltbelastungen im Umfeld der Hafengebiete beitragen können.

Verkehrsanbindung



Der Seehafen Brake liegt rund 26 km stromaufwärts der Wesermündung. Am seeschifftiefen Wasser erstrecken sich moderne Umschlags- und Siloanlagen entlang der rund 2,5 km langen Stromkaje mit insgesamt acht Schiffsliegeplätzen. Als multifunktionaler Spezialhafen punktet Brake mit Schnelligkeit, Flexibilität und einer breiten Dienstleistungspalette. Der Hafen ist mit einem maximalen Tiefgang von 11,9 m (geplant 12,8 m) zu erreichen.

Ihr Kontakt zu uns:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Niederlassung Brake
Brommystraße 2
26919 Brake
T: +49 4401 9250
brake@nports.de
www.nports.de

Oktober 2023

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Niedersachsen
Ports