

Perspektivpapier Hafen Emden

Management Summary



Emden

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Im Auftrag von:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Friedrich-Naumann-Str. 7–9
26725 Emden

Auftragnehmer:

CPL Competence in Ports and Logistics
Wenzel, Heine & Kollegen
Dierkower Damm 29
18146 Rostock
Telefon 0381 252 952 0
rostock@c-pl.de
www.c-pl.de

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Universitätsallee 11–13
28359 Bremen
Telefon 0421 220 96 0
info@isl.org
www.isl.org

Ramboll IMS Ingenieurgesellschaft mbH
Stadtdeich 7
20097 Hamburg
Telefon 040 328 18 0
info-ims@ramboll.com
www.ims-ing.de

In Kooperation mit:

Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR
Schopenstehl 15
20095 Hamburg
Telefon 040 181 754 07
info@htc-consultancy.de
www.htc-consultancy.de



Inhalt

Einleitung	5
Zielstellung und Vorgehen	6
Umschlagentwicklung	6
Prognose	7
Ausgewählte Maßnahmen und Empfehlungen	8
Weitere Handlungsempfehlungen	12
Außenems-Vertiefung	12
Großschiffsliegeplätze.....	12
Große Seeschleuse	13
Wybelsumer Polder.....	13
Eisenbahnklappbrücke	14
Rysumer Nacken	14
Nachhaltigkeit	15
Verkehrsanbindung	16

Einleitung

Der Emdener Hafen blickt auf eine über 1.200-jährige Geschichte zurück. Bereits um das Jahr 800 nach Christus entstand an der Mündung der Ems eine friesische Handelssiedlung, die ihre Bedeutung als Umschlag- und Handelsplatz in den nächsten Jahrhunderten stetig steigerte.

Heute ist der Emdener Hafen nach Zeebrügge und Bremerhaven der drittgrößte Automobilumschlagplatz in Europa. 2016 wurden über 1,33 Mio. Autos in Emden umgeschlagen.

Der Emdener Hafen hat im Jahr 2016 ein Umschlagergebnis von rund 6,1 Mio. Tonnen erzielt. Neben dem Umschlag von Kraftfahrzeugen bilden Forstprodukte, Projektladungen (insbesondere WEA-Komponenten), Baustoffe, Düngemittel und chemische Produkte den Schwerpunkt.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt ist hoch. Bis zum heutigen Tag hat sich der Hafenstandort Emden zu einem erfolgreichen Wirtschaftsstandort mit ca. 9.400 direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten in ca. 70 Unternehmen entwickelt.

Darüber hinaus bietet der Standort Emden ideale Voraussetzungen für energie-intensive Industrien und Gewerbebetriebe. Die regionalen Windparks und die Offshore-Netzanbindung sind die Grundlage für eine nachhaltige Energieversorgung. Die Anbindung an überregionale Netze sichert eine hohe Verfügbarkeit von Energie.

Aus diesem Grund ist der Erhalt des Hafens und seiner Wettbewerbsfähigkeit von besonderer Bedeutung für die Stadt bzw. die Region Emden, aber auch für das Land Niedersachsen.

Das Zusammenspiel von Industrie, Hafen und Energie sichert in Emden optimale Rahmenbedingungen für einen Green-Tech-Standort in Nordwest-Niedersachsen. Wichtig sind dafür der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau der erforderlichen Infrastrukturen. Hafenrelevante Infrastruktur ist kostenintensiv, langlebig und muss unter Berücksichtigung vielschichtiger nautischer, wirtschaftlicher, rechtlicher, ökologischer sowie sozialer Bedingungen in das Stadtgebiet eingeordnet werden. Entsprechend ist für die langfristige Infrastrukturplanung im und um den Hafen ein entsprechender Hafenentwicklungsplan erforderlich.

Das vorliegende Perspektivpapier dient der Vorbereitung einer mittel- bis langfristigen Betrachtung (2030/2040) der Hafenentwicklung für einen Hafenentwicklungsplan und damit der Planung der künftigen Infrastruktur im Hafen.

Auch in Zukunft wird Niedersachsen Ports in engem Schulterschluss mit der maritimen Wirtschaft weitere Perspektiven für den Hafen Emden entwickeln. Zur konsequenten und nachhaltigen Verfolgung der Hafenentwicklung soll unter Leitung von Niedersachsen Ports eine ständige Arbeitsgruppe mit der Stadt Emden, der IHK und der Hafenwirtschaft gebildet werden. Die Einrichtung eines dauerhaften, turnusmäßig tagenden Gremiums bietet die Möglichkeit, den im Zuge von mit Entwicklungsbedarfen einhergehenden Herausforderungen frühzeitig zu begegnen und hierdurch Planungssicherheit für ein nachhaltiges Wachstum des Emdener Hafens sowie seiner Wettbewerbsfähigkeit zu schaffen.



Zielstellung und Vorgehen

Ausgangslage und Ziele des Perspektivpapiers

- › Der Emdener Hafen zählt zu den acht umschlagstärksten Häfen an der deutschen Nordseeküste.
- › Die Flächen im historisch gewachsenen Binnenhafen sind weitestgehend ausgelastet.
- › Die vorhandene Infrastruktur im Außenhafen stößt zunehmend an kapazitative Grenzen.
- › Das Perspektivpapier soll als langfristige Planungsgrundlage für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Hafens dienen!

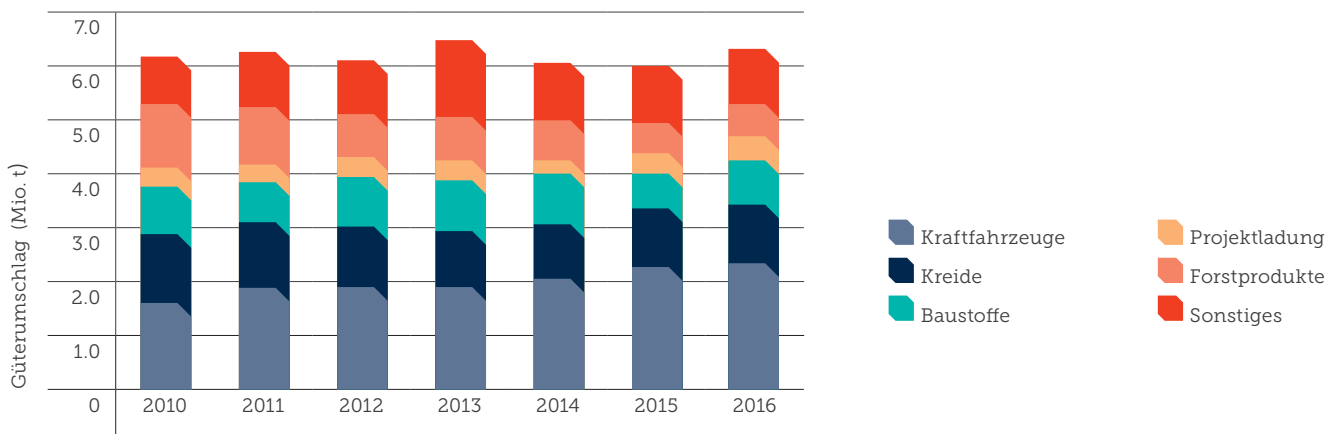
Vorgehen und Methodik

- › Analyse der Umschlagentwicklung nach Gütergruppen und Hafenabschnitten zwischen 2010 und 2015
- › Detaillierte Beschreibung und Analyse des Status quo der einzelnen Hafenabschnitte und -anlagen,
- › Umfangreiche Befragung zur Berücksichtigung der Expertise der lokalen Hafenwirtschaft
- › Benennung und Analyse wesentlicher konzeptioneller und infrastruktureller Rahmenbedingungen des Hafens
- › Ableitung einer Umschlagprognose sowie eines Potenzialfalls für den seeseitigen Güterumschlag bis zum Jahr 2030 einschließlich eines Ausblicks bis zum Jahr 2040
- › Ableitung von Bedarfen bis zum Jahr 2030/2040 sowie Benennung von Chancen und Risiken
- › Ableitung von Entwicklungs- und Handlungsempfehlungen

Umschlagentwicklung

- › In den vergangenen Jahren stabiler Umschlag bei gut 6 Mio. Tonnen
- › Relative und absolute Zunahme der Bedeutung von Kraftfahrzeugen
- › Forstprodukte waren in den letzten Jahren rückläufig; seit 2016 ist eine Rückgewinnung verlorener Mengen zu verzeichnen.

Seeseitiger Güterumschlag im Hafen Emden nach Hauptgütergruppen zwischen 2010 und 2016



Prognose

Methodik

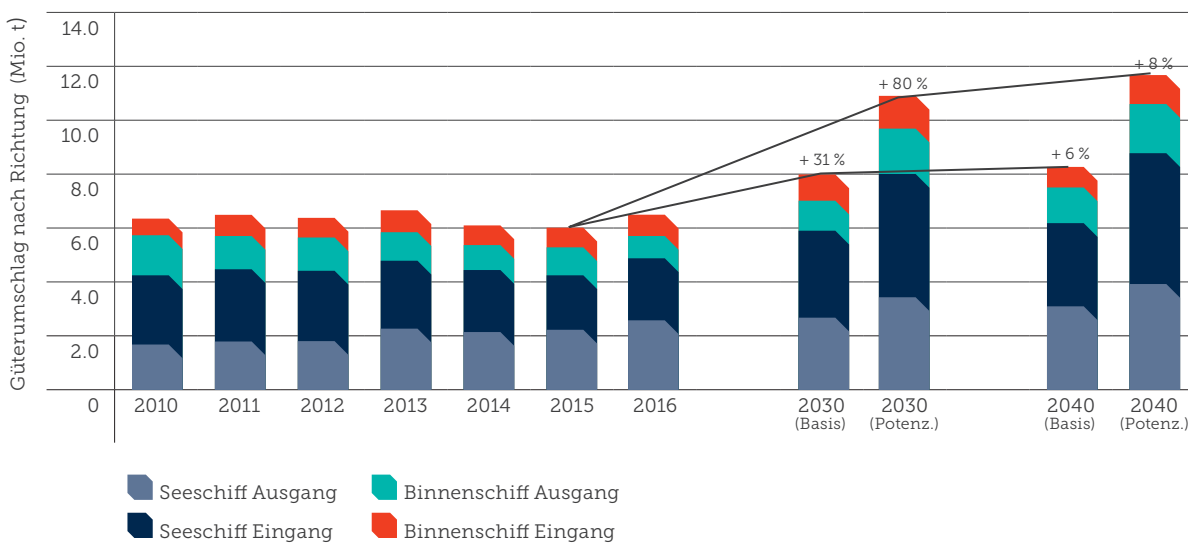
- › Nutzung der BVWP-Einschätzungen wo möglich und sinnvoll
- › Nutzung der CML-Prognose für den Kraftfahrzeug-Umschlag
- › Rückgriff auf Erwartungen der Befragungsteilnehmer
- › Analyse der Zeitreihen
- › Expertenschätzungen in Kombination mit BVWP und Unternehmensangaben

Ergebnisse

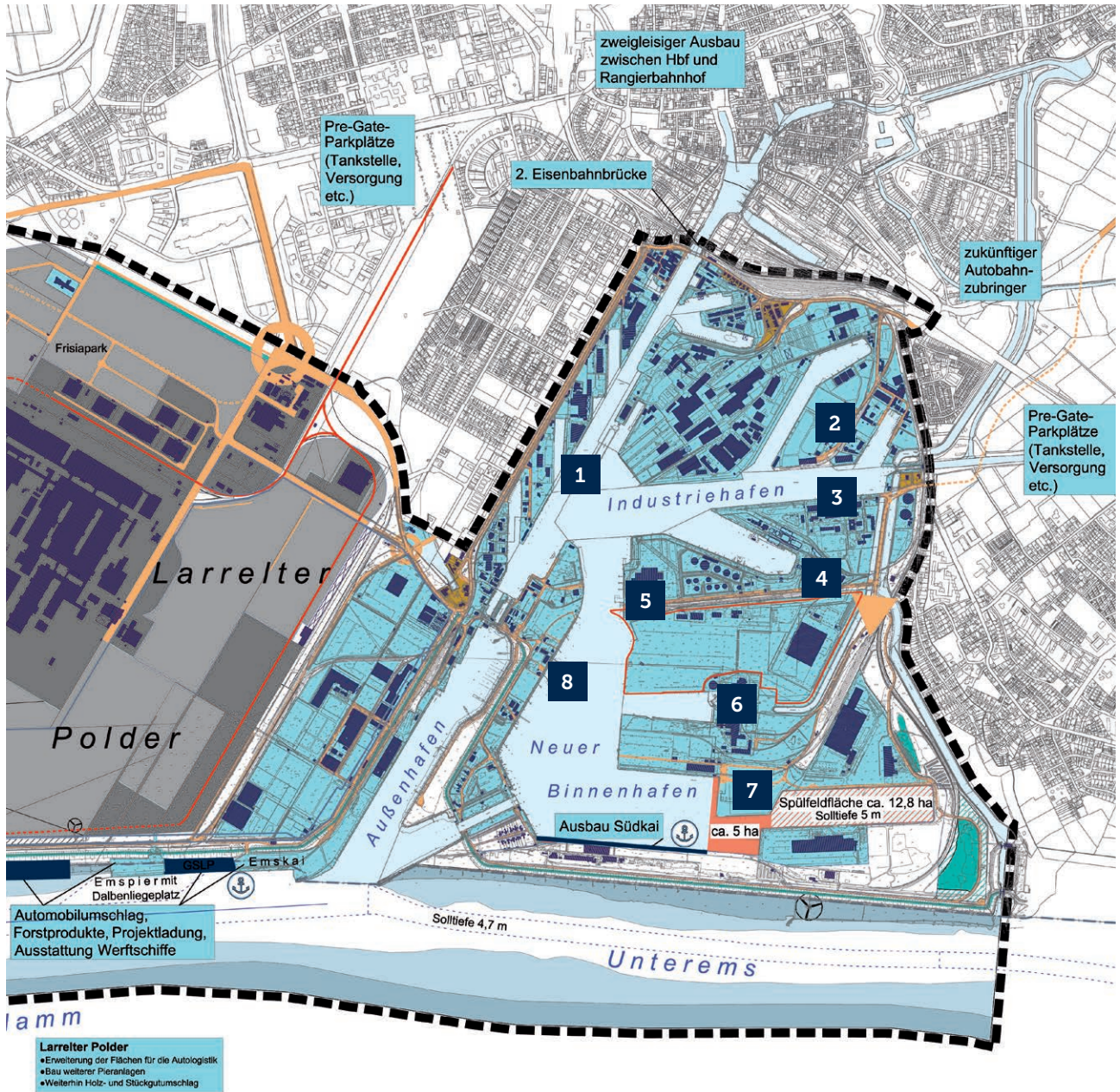
- › Umschlagwartung 2030: ~ 8,0 Mio. t
- › Zusätzliche Potenziale 2030 ~ 2,9 Mio. t
→ **Gesamtpotenzial 2030: 10,9 Mio. t**
- › Umschlagwartung 2040: ~ 8,4 Mio. t
- › Zusätzliche Potenziale 2040 ~ 3,3 Mio. t
→ **Gesamtpotenzial 2040: 11,7 Mio. t**

› **Zur Sicherung des Status quo und zur Ausschöpfung dieser Potenziale ist eine vorausschauende Infrastrukturplanung erforderlich. Ausgewählte Maßnahmen werden im Folgenden vorgestellt.**

Seeseitiger Güterumschlag im Hafen Emden nach Schiffstyp und Richtung zwischen 2010 und 2040

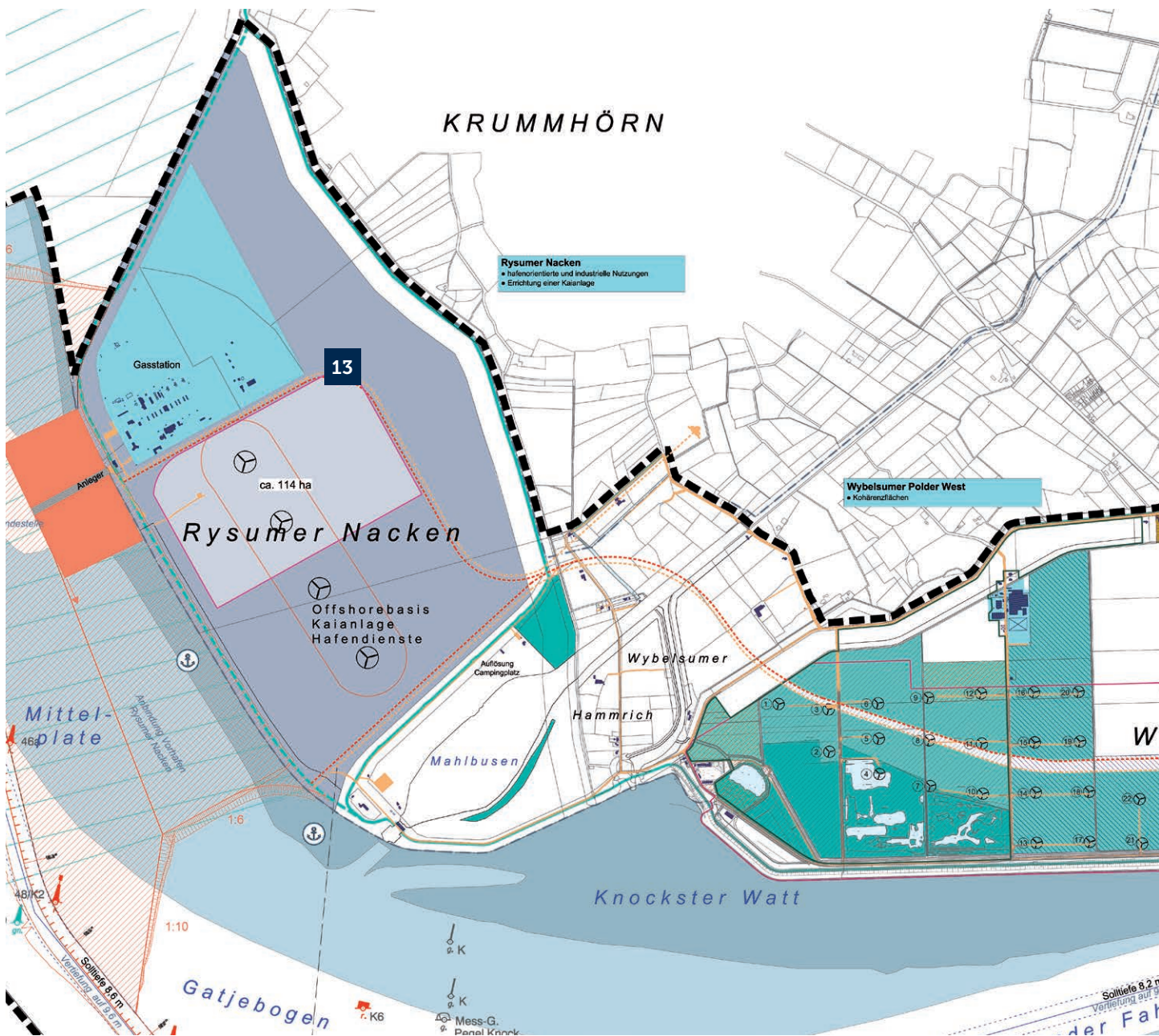


Ausgewählte Empfehlungen und Maßnahmen

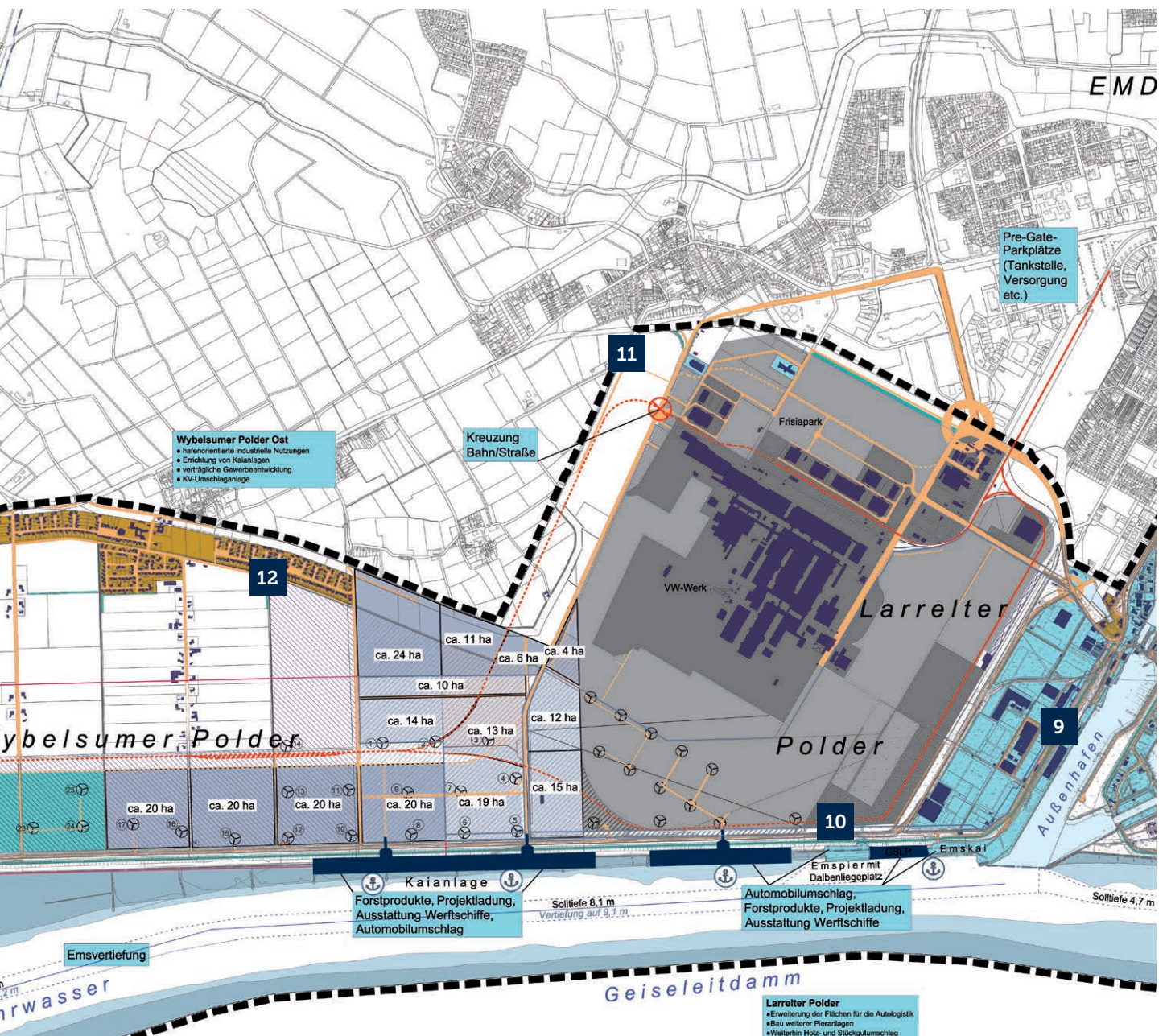


Nr. Hafensegment	Entwicklungsschwerpunkt
1 Emders Fahrwasser (inkl. der Hafensecken 1 bis 3)	Bestandspflege und -entwicklung der Infrastrukturen (Verkehrssicherungspflicht). Konzepterstellung mit Nutzern und der Stadt Emden zur nachhaltigen Entwicklung
2 Stichkanal und Borssumer Hafen	Bestandspflege und -entwicklung der Infrastrukturen (Verkehrssicherungspflicht). Konzepterstellung mit Nutzern und der Stadt Emden zur nachhaltigen Entwicklung
3 Industriehafen	Bestandspflege und -entwicklung der Infrastrukturen (Verkehrssicherungspflicht). Konzepterstellung mit Nutzern und der Stadt Emden zur nachhaltigen Entwicklung
4 Ölhafen	Vermarktung des Hafensegments als Chemiecluster. Erschließung/Vermietung freier Flächen im Sinne des aktuellen Nutzungsschwerpunkts. Ggf. Bau eines weiteren Anlegers inkl. Löschrücke in Abhängigkeit von der Umschlagsentwicklung
5 Kraftfahrzeug- und Logistikterminal	Erschließung/Vermietung freier Flächen im Sinne des aktuellen Nutzungsschwerpunkts
6 Binnenschiffsbecken	Festigung des gegenwärtigen Nutzungsschwerpunkts
7 Nordkai, Jarssumer Hafen und Südkai	Vermarktung der Hafensegmente als Großkomponenten- bzw. Baustoffcluster. Ggf. Errichtung eines Kaimauerschusses zwischen Nord- und Südkai. Ggf. Verfüllung des Jarssumer Hafens und Ertüchtigung aufgespülter Bereiche im Sinne des gegenwärtigen Nutzungsschwerpunkts. Erschließung/Vermietung freier Flächen im Sinne des aktuellen Nutzungsschwerpunkts. Bedarfsgerechter Bau weiterer Anleger
8 Kleinschiffsliegeplätze	Erschließung und Vermietung freier Flächen für Nutzungsschwerpunkte ohne intensive Flächenbelastung bzw. ohne größeren Straßengüterverkehr

Ausgewählte Empfehlungen und Maßnahmen



Nr. Hafenabschnitt	Entwicklungsschwerpunkt
9 Außenhafen	Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Vertiefung der VW-Liegeplätze A und B im Außenhafen
10 Stromkajen an der Ems	Bau eines Großschiffsliegeplatzes. Einleitung eines Planänderungsverfahrens für die Vertiefung der Liegewanne der Emspier (in Vorbereitung). Durchführung einer Variantenuntersuchung für eine weitere Vertiefung der Liegewanne im Bereich Emskai
11 Larreter Polder	Potenzielle Erweiterung der Flächen an der Küstenlinie für Vorstau und Umschlag von Kraftfahrzeugen. Bedarfsgerechter Bau eines weiteren Anlegers



Nr. Hafensegment	Entwicklungsschwerpunkt
12 Wybelsumer Polder	Bedarfsgerechter Bau weiterer Anleger einschl. seeseitiger Vorstauflächen. Erschließung rückwärtiger Flächen für hafenauffine Industrie- und Gewerbeansiedlungen. Ermittlung des potentiellen Kohärenzflächenbedarfs für den zukünftigen Bau von weiteren Großschiffsliegeplätzen und der Umsetzungsmöglichkeiten im westlichen Wybelsumer Polder
13 Rysumer Nacken	Vermarktung des Hafenerweiterungsgebiets im Rahmen von Ansiedlungsanfragen mit erheblichem Flächenbedarf. Bedarfsgerechte Vorziehung von Teilplanungen oder Genehmigungen für perspektivische Nutzungen. Die Entwicklung als Industriegebiet (Flächen der 2. und 3. Reihe) ist zu prüfen.

Weitere Handlungsempfehlungen

Außenems-Vertiefung

Die Vertiefung der Außenems ist für die weitere Entwicklung des Emdener Hafens ein zentrales Projekt und kurzfristig umzusetzen, um

› gegenwärtige und potenzielle zukünftige Engpässe in der seeseitigen Erreichbarkeit zu beseitigen,

› Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen sowie auf den möglichen Hafenerweiterungsflächen zu sichern,
› die Wettbewerbsfähigkeit der Emdener Hafenwirtschaft im internationalen Kontext zu erhalten.

Großschiffsliegeplätze

Gemäß Basisprognose kann der Hafenstandort Emden zum Jahr 2030 ein Kraftfahrzeug-Umschlagvolumen von ca. 2,7 Mio. t erreichen. Im Potenzialfall können es im gleichen Jahr bis zu 3,3 Mio. t sein, was ca. 2,1 Mio. Kraftfahrzeugen entspricht. Damit wären im Jahr 2030 bereits im Basisfall die bestehenden Umschlagkapazitäten des Emdener Hafens, inkl. des an der Emspier im Dezember 2015 fertiggestellten Dalbenliegeplatzes, von bis zu 1,6 Mio. Kraftfahrzeugen p. a. vollständig ausgelastet. Bereits heute kommt es auch ohne die hohe Jahresmenge zeitweise zu Engpässen aufgrund von gleichzeitigen Schiffsanläufen. Im Hinblick auf das in beiden Umschlagfällen insgesamt mögliche Umschlagvolumen sind die im Status quo vorhandenen Kapazitäten als unzureichend zu bezeichnen. Ohne eine Erweiterung dieser Kapazitäten, ist davon auszugehen, dass sich das prognostizierte Mengenwachstum im Kraftfahrzeug-Segment auf andere Hafenstandorte an der Nordseeküste verlagert.

In der Folge wird empfohlen, den Großschiffsliegeplatz zwischen Emskai und Emspier schnellstmöglich zu realisieren, damit der Hafen Emden seine Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen sowie seine zukünftigen (möglichen) Umschlagpotenziale realisieren kann.

Mit dem Großschiffsliegeplatz kann sich die Umschlagkapazität des Hafens einschließlich aller dann verfügbaren Areale auf ca. 2,0 Mio. Kraftfahrzeuge p. a. erhöhen, womit der Emdener Hafen einerseits langfristig von dem im Rahmen des Basisfalls skizzierten Kraftfahrzeug-Umschlagwachstums profitieren und andererseits Engpässe bzw. den internen

Wettbewerbsdruck der Ladungsgruppen ‚Kraftfahrzeuge‘, ‚Projektladung‘ und ‚Forstprodukte‘ potenziell beseitigen kann. In der letztgenannten Gütergruppe gibt es die Möglichkeit zur Rückgewinnung verlorener Verkehre sowie des weiteren Wachstums. Dies jedoch nur unter der Voraussetzung, dass entsprechende geeignete Umschlaganlagen und Flächen vorgehalten werden. Diese Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit der perspektivischen Erschließung des Wybelsumer Polders als Logistikfläche.

Es wird ergänzend angemerkt, dass bereits im gegenwärtigen Planungsprozess des Lückenschlusses zwischen Emspier und Emskai eine hafenerwirtschaftliche Nachfrage nach einem weiteren Liegeplatz im Außenhafen zum Umschlag von Kraftfahrzeugen formuliert wird, was wiederum die Notwendigkeit einer zeitnahen Realisierung dieser Maßnahme unterstreicht. Weitere Umschlaganlagen sind bedarfsgerecht entsprechend der skizzierten Entwicklung perspektivisch auf den Hafenerweiterungsflächen des Larrelter und Wybelsumer Polders zu planen.

In Anbetracht der sich an Emspier und Emskai potenziell restriktiv auswirkenden Ist-Wassertiefen ist hier ferner eine Vertiefung der Liegewannen anzustreben. Während für die Emspier die Einleitung eines Planänderungsverfahrens anzustreben ist, wird im Falle des Emskais die Durchführung einer Variantenuntersuchung empfohlen, um die technische Machbarkeit zu ermitteln.

Große Seeschleuse

Die Große Seeschleuse ist die Lebensader für den Binnenhafen. Sie ist für den Großteil der im Binnenhafen ansässigen wertschöpfungs- und beschäftigungsinintensiven Umschlag- und Industrieunternehmen als systemrelevant bzw. existentiell zu bezeichnen.

Voraussetzung für einen Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Emders Binnenhafens mit seiner gegebenen Nutzung ist daher die nachhaltige Sicherung der Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit der Schleusenanlage durch erforderliche Unterhaltungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen. Insbesondere vor dem Hintergrund des sich noch planmäßig bis zum Jahr 2017/2018 streckenden Neubaus der Nesserlander Schleuse ist von einer weiterhin hohen Frequentierung der über 100 Jahre alten Großen Seeschleuse durch alle Schiffsgrößen auszugehen. Auch weil die Große Seeschleuse derzeit am Rande ihrer kapazitiven Leistungsfähigkeit arbeitet, hat

dies einen erheblichen Unterhaltungsaufwand zur Folge. Auf Grundlage aktuell durchgeführter Bauwerksprüfungen wird hierzu ein konkreter Maßnahmenbedarf ermittelt und in ein ganzheitliches Instandsetzungs- und Wartungskonzept für die Große Seeschleuse überführt, um die Zufahrt zum Binnenhafen für Seeschiffe für die nächsten Jahre zu sichern.

Neben der grundsätzlichen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Emders Binnenhafens ist die Große Seeschleuse weiterhin eine Option für ansässige oder auch zukünftig anzusiedelnde Unternehmen, die ihre Schiffsverkehre im Status quo zwar prinzipiell auch über die Nesserlander Schleuse abwickeln, bei einer durch Skaleneffekte begünstigten Schiffsgrößenentwicklung in einzelnen Segmenten jedoch perspektivisch auf die Große Seeschleuse angewiesen sein könnten.

Wybelsumer Polder

Der Wybelsumer Polder ist nicht zuletzt aufgrund seiner räumlichen Nähe zu den Hafengebieten des Außen- und Binnenhafens mittelfristig eines der wichtigsten Areale für die hafengewerbliche Weiterentwicklung des Emders Hafens. Mit den B-Plänen D 133 und D 87 bestehen für den überwiegenden Teil von 105 ha von 550 ha rechtskräftige Bebauungspläne – diese Flächen werden bereits von NPorts in einem europäischen Dauerverhandlungsverfahren vermarktet. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Emders Binnen- und Außenhafen stellen diese Flächen auf dem Wybelsumer Polder explizit eine attraktive Alternative zum Rysumer Nacken dar. Eine enge Bindung weist die Erschließung des Wybelsumer Polder dabei auch zum verkehrlichen Anschluss des Werks der Volkswagen AG über die Wolfsburger Straße und zu der Errichtung des Großschiffsliegeplatzes sowie möglichen weiteren Liegeplätzen für den Umschlag von Kraftfahrzeugen auf. Dies ergibt sich generell aus der Lage der Flächen des Wybelsumer Polder im rückwärtigen Raum der Küstenlinie bzw. westlich des Larrelter Polder und im Zusammenhang mit einem verkehrlichen Anschluss der zu bauenden Kaianlagen. Daher wird es als erforderlich angesehen, bereits im Status quo Maßnahmen anzustoßen, die die Etablierung des Wybelsumer Polder mittel- und langfristig als Logistik- und Industriefläche bzw. Entwicklungsfläche des Emders Hafens ermöglichen.

Hierzu zählen insbesondere

- › die Vermeidung einer Gefährdung von perspektivisch hafenwirtschaftlichen Nutzungen der Flächen auf dem Wybelsumer Polder durch mittel- oder langfristige andersgeartete Nutzungsverträge, bspw. für neu zu errichtende WEA,
- › die Erstellung einer Studie zur Identifikation alternativer Standorte für WEA im Bereich des Wybelsumer Polder und Rysumer Nacken vor dem Hintergrund der Hafenentwicklung und der bestehenden WEA-Nutzung,
- › die Nutzung des Wybelsumer Polder als Spülfeld für etwaige Baggermaßnahmen zur Schaffung eines erforderlichen Höhenniveaus für Ansiedlungen,
- › die Beförderung der für Ansiedlungen notwendigen (gegenüber dem Rysumer Nacken vergleichsweise kostengünstigen) verkehrlichen sowie ver- und entsorgungstechnischen Erschließung des Areals in Form eines Linienbestimmungsverfahrens, um Planungswiderstände möglichst frühzeitig zu identifizieren,
- › die vorausschauende Beseitigung gegebener verkehrlicher Engpässe durch einen vierspurigen Ausbau der Straßenanbindung von der Larrelter Straße (Kreuzung Kopernikusstraße / Thüringer Straße / Larrelter Straße) bis zur Wolfsburger Straße (Westzufahrt zum Werk der Volkswagen AG) sowie
- › die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Bestimmung eines möglichen seeseitigen Zugangs zu den Flächen im Wybelsumer Polder-Ost.

Eisenbahnklappbrücke

Von besonderer Bedeutung für die Logistikwirtschaft und die angesiedelten Industrieunternehmen im Emdener Hafen ist die Eisenbahnklappbrücke über den Emdener Binnenhafen, die nicht nur durch den Schienenpersonennahverkehr zum Emdener Hbf, nach Norden, nach Norddeich sowie zu den Inselfähren genutzt wird, sondern u. a. auch durch die

- › Volkswagen AG zum Werk auf dem Larrelter Polder sowie
- › Enercon GmbH zu Produktionsstandorten in Aurich und Georgsheil.

Rysumer Nacken

Der Rysumer Nacken spielt bei der Entwicklung des Emdener Hafens auch weiterhin eine wichtige Rolle. Aufgrund der im Vergleich zum Wybelsumer Polder höheren Erschließungskosten sollte die Hafenerwicklungsfläche des Rysumer Nacken primär (wenngleich nicht ausschließlich) auf Nutzer mit vergleichsweise großer Flächennachfrage ausgerichtet sein. Es wird empfohlen, die langfristige Ertüchtigung und Nutzung des Rysumer Nacken an dieser Prämisse auszurichten, um so die Option zu wahren, auch perspektivisch Ansiedlungen mit extensiven Flächenanforderungen abbilden zu können. Weiterhin ist auch die Entwicklung als Industriegebiet zu prüfen, hier könnten sich die Flächen in 2. oder 3. Reihe anbieten.

Als elementar ist in diesem Zusammenhang die Umsetzung der Außenemsvertiefung zu bezeichnen, um den Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Wassertiefe zu genügen. Ferner wird eine Untersuchung verschiedener Varianten zur Vertiefung des Fahrwassers im Bereich des Rysumer Nacken und der Landemole Knock angeregt, da eine leistungsfähige see-seitige Anbindung der Flächen die erfolgreiche Vermarktbarkeit in diesem Bereich erheblich steigert.

In der Konsequenz ergibt sich bis zum Jahr 2040 gegenüber 2015 ein Anstieg der Zugzahlen von bis zu 120 %. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Kapazitätssituation und der Mengenerwartungen stellt der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Emden Rbf – Emden (inkl. Erweiterung der Eisenbahnbrücke im Emdener Binnenhafen) eine prioritäre Maßnahme dar, um die weitere Steigerung im Umschlag von Kraftfahrzeugen aber auch sonstiger Verkehre realisieren zu können.

In Anbetracht der hohen Bedeutung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur und eines verlässlichen Schienengüterverkehrs für den Emdener Hafen wird daher empfohlen, sich nachhaltig für die Errichtung einer zweiten Eisenbahnquerung über den Binnenhafen sowie die Herstellung einer Zweigleisigkeit zwischen Emden Rbf und Hbf einzusetzen.

Ggf. könnten bereits Teilplanungen oder Genehmigungen für perspektivisch mögliche verschiedene Nutzungen, bspw. im Bereich Offshore, vorgezogen werden. Hierdurch würde langwierigen bzw. schwer kalkulierbaren und einer Innutzungnahme entgegenstehenden Verzögerungen frühzeitig begegnet und die Hafenerweiterungsflächen des Rysumer Nacken wären für potenzielle Investoren perspektivisch unmittelbar zugänglich. Hierzu zählt auch der Ausbau bzw. die Optimierung der Infrastrukturanbindung. Mindestens für den Bereich der Straße ist auf Grundlage der bereits abgeschlossenen Untersuchung und Gegenüberstellung unterschiedlicher Konzepte zur verkehrlichen Anbindung eine leistungsfähige Variante umzusetzen, die zusätzlich einer Erschließung des Wybelsumer Polder dient, jedoch zu keiner Beschneidung der Entwicklungsmöglichkeiten für den geplanten Industrie- und Gewerbecampus Frisia führen sollte.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass, analog zum Vorgehen beim Wybelsumer Polder, der Rysumer Nacken mittelfristig als alternativer Standort für die Errichtung weiterer WEA geprüft werden sollte, ohne jedoch die Möglichkeiten der Hafenerwicklung in unverhältnismäßig großem Umfang einzuschränken.

Nachhaltigkeit

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Nachhaltigkeit im Unternehmen und den unternehmens-eigenen Häfen nimmt NPorts eine Vorbildfunktion für die im Hafen Emden ansässigen Betriebe wahr. Im Zusammenwirken mit der Öffentlichkeitsarbeit trägt die Nachhaltigkeitsstrategie zudem zu einer höheren Akzeptanz des Hafens in der Bevölkerung bei. Wenngleich unter dem Oberbegriff der Nachhaltigkeit ökonomische, ökologische und soziale Aspekte zu betrachten sind, stehen die ökologischen Maßnahmen eines nachhaltigen Hafenbetriebs in der Außenwahrnehmung in der Regel im Vordergrund. Hierzu zählen u. a.

- › Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Energieeffizienz (insbesondere Reduzierung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen),
- › Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftschadstoffe, Geräusche und Erschütterungen,
- › die Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte bei Erweiterungs- und Ausbautvorhaben,
- › der Einsatz nachhaltiger Transportmittel im Hinterlandtransport sowie
- › die Einführung von Umweltmanagementsystemen im Hafenbetrieb.

Ein Teil der Maßnahmen zur Nachhaltigkeit ist bei Ausbau- und Erweiterungsvorhaben aufgrund gesetzlicher Vorgaben im Rahmen der Genehmigungsverfahren umzusetzen (u. a. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftschadstoffe, Geräusche und Erschütterungen, Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte). Das Thema der Bevorratung von Kompensationsflächen spielt in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle.

Alle weiteren Maßnahmen für einen nachhaltigen Hafenbetrieb sind einzelfallbezogen auf ihre Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Machbarkeit zu prüfen, jedoch aus planerischer Sicht unmittelbar anzustoßen. Auf den Hafen Emden bezogen können folgende Handlungsempfehlungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit formuliert werden:

- › Ausbau der Funktionen eines Offshore-Großkomponentenhafens (Installations- und Produktionshafen) als Beitrag zur Energiewende
- › Umsetzung neuester Niedrigenergiestandards bei der technischen Gebäudeausrüstung (Ausstattung von Gebäuden mit Wärme- und Kältespeichern, Nutzung von Rest-, Fern- oder Erdwärme)
- › Nutzung von Solarenergie
- › Einsatz von Elektro-Kraftfahrzeugen im Hafenbereich, Umstellung auf dieselektrische Antriebssysteme
- › Reduzierung der Staubbelastung durch emissionsarme Umschlagtechniken (Absorber, Aspirations- und Kompressorsysteme, spezielle Behandlung bestimmter Güter wie z. B. Haldenversiegelung bei Kohle)
- › Reduzierung von Lärmemissionen durch die Kapselung von Aggregaten oder die Verwendung moderner Antriebssysteme
- › Intelligente Steuerung der Hafenbeleuchtung mit Verwendung energiesparender Lampen, Umstellung der Hafenbeleuchtung auf LED/LEP
- › Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene, Ausbau der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Verkehrsanbindung



Alle Wege führen über Wasser, Straße oder Schiene nach Emden: Die Hafenanlagen in Emden verfügen mit den Güterbahnhöfen »Emden« und »Emden Außenhafen« über eine gute trimodale Hinterlandanbindung, einen Autobahnanschluss an die A31 und eine direkte Anbindung an das Wassernetz über die Ems.

Ihr Kontakt zu uns:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Niederlassung Emden
Friedrich-Naumann-Straße 7-9
26725 Emden
T: +49 49 21 897 0
emden@nports.de
www.nports.de

April 2017

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Niedersachsen
Ports