

VERTIEFENDE BEDARFS- UND POTENZIALANALYSE VIELZWECKHAFEN BRUNSBÜTTEL

VERTIEFENDE BEDARFS- UND POTENZIALANALYSE VIELZWECKHAFTEN BRUNSBÜTTTEL

für das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Technologie des Landes
Schleswig-Holstein

Dipl.-Ing. Ralf Fiedler

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML,
Hamburg, September 2015

Projektnummer: 130281

Inhalt

1	Zusammenfassung der Ergebnisse	6
2	Einleitung.....	9
3	Ziele der Studie	10
4	Transportnachfrage	11
4.1	Allgemeine Nachfrage nach Leistungen des Vielzweckhafens.....	11
4.1.1	Für welche Güter bzw. Geschäftsbereiche (z. B. Offshore-, Projektgeschäft, Verschiffung von Produkten aus der Region) ist ein Bedarf vorhanden?	11
4.1.2	Hat das Merkmal Schwerlast Alleinstellungscharakter? Wie kann dieses geschaffen werden?.....	12
4.2	Regionale Nachfrage.....	13
4.2.1	Welcher Bedarf besteht in Deutschland/im nördlichen Europa für den seeseitigen Umschlag von Stückgütern?	13
4.2.2	Wie groß ist der Bedarf für Schwerstgüter in Schleswig-Holstein (Westküste) ankommend als auch ausgehend? Wie ist generell der Umschlag aus und in die Region samt Hinterland zu bewerten?	16
4.2.3	Welche Branchen/Unternehmen kommen generell als Nutzer des Hafens aber auch als Nutzer der Industrieflächen in Betracht?	19
5	Erwartungen des Betreibers bzw. Erwartungen der sich ansiedelnden Unternehmen an den Standort.....	21
5.1	Welche Benutzungsdauer (Bindungsfrist) durch einen Betreiber ist zu erwarten?	21
5.2	Welche Erwartungen hat ein zukünftiger Betreiber an die Hinterlandanbindung? Besteht Anpassungsbedarf bei der weiteren Verkehrsanbindung?	21
5.3	Welche Hinterlandflächen (Größe, Befestigung) sind erforderlich?	22
5.4	Wirtschaftlichkeit	22
5.4.1	Anhand welcher Faktoren wäre das vom Betreiber zu zahlende Nutzungsentgelt zu kalkulieren? In welcher Höhe könnte ein Nutzungsentgelt erwartet werden?	22
5.4.2	Kann es zu ungedeckten Betriebskosten kommen und wenn ja, in welcher Höhe sind erforderliche Betriebskostenzuschüsse zu erwarten?.....	23
5.5	Weitere Aspekte	23
5.5.1	Nutzung des Kanalhafens Ostermoor	23
5.5.2	Kooperation mit anderen Häfen	24
6	Quellen.....	26

Abbildungen

Abb. 01: Größte Gütergruppen als unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut in deutschen Häfen in Tonnen (2014).....	14
Abb. 02: Stückgutumschlag deutscher Häfen 2003 - 2014 in 1.000 Tonnen	15
Abb. 03: Stückgutumschlag nach Gütergruppen mit Dänemark, Schweden und Polen 2014, Hamburg 2013, in Tonnen.....	16

Tabellen

Tab. 01: Schwerlastmerkmale in Wettbewerbshäfen bzw. -terminals	12
Tab. 02: Unternehmen aus schwergutaffinen Branchen an der Westküste.....	17

Abkürzungen

BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DE	Deutschland
EUR	Euro
NL	Niederlande
NST	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
OTB	Offshore Terminal Bremerhaven
p.a.	per annum
sm	Seemeile
SPMT	Self-Propelled Modular Transporter
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
WEA	Windenergieanlage

Ein positives Entwicklungsszenario des Vielweckhafens könnte folgendermaßen aussehen:

- Der Vielweckhafen wird als Angebotsplanung der öffentlichen Hand das Portfolio des Gewerbe- und Industriestandortes Brunsbüttel erweitern.
- Er trägt damit zur Entwicklung des Standorts bei und erhöht die Attraktivität des Standorts für Ansiedlungen, die eine wassergebundene Lage benötigen.
- Der Vielweckhafen erzeugt positive direkte Beschäftigungseffekte durch die Beschäftigten in Transport und Logistik sowie Verwaltung und indirekte Beschäftigungseffekte durch die Angestellten des/der sich anzusiedelnden Unternehmen(s).
- Erst muss das Angebot des Vielweckhafens stehen, dann werden sich Unternehmen für den Standort interessieren und es wird evtl. zu einer Ansiedlung kommen. Nur mit einem bestehenden Angebot kann ein Standort um Ansiedlung und Betrieb des Vielweckhafens werben. Kein Unternehmen gibt Zusagen auf einer ungewissen Basis von Plänen, noch dazu, wenn es nicht einmal einen Planfeststellungsbeschluss gäbe.¹
- Ein Betreiber hätte im Idealfall genug Umschlag, den Betrieb des Hafens wirtschaftlich darzustellen.
- Der Eigentümer könnte mit seinen Konzessionseinnahmen und den Hafentgelten seine Investition refinanzieren.
- Diese Abfolge von erwarteten Ereignissen kann aber auch zeitlich verzögert eintreten. Beispiele hierfür sind die Hafenausbauten in Eemshaven (NL) oder Wilhelmshaven (DE).
- Die hier im Fokus stehenden Investitionsentscheidungen der Unternehmen haben keine hohe Frequenz und der Wettbewerb der Standorte bleibt hoch.

Nähere Quantifizierung der Transportnachfrage

- Der Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen und -komponenten ist ein vielversprechendes Marktsegment für den Vielweckhafen.
- Die regionale Nachfrage für den Umschlag von Projektladung oder Stückgut (siehe auch Kapitel 4.2.2) ist ohne (eine spekulative) neue Ansiedlung eines Unternehmens, das seine Güter über den Vielweckhafen umschlägt, begrenzt.
- In der Offshore-Branche gibt es eine Überkapazität an Umschlagmöglichkeiten und bereits etablierte Standorte. Ein Erfolg des Vielweckhafens im Marktsegment Offshore ist nicht wahrscheinlich.
- Der Vielweckhafen hätte überregionale Potenziale in den Stückgut-Gütergruppen Maschinen und Anlagen sowie Projektladung. Den in Tonnen größten Gütergruppen (Eisen- und Stahlerzeugnisse, Papier, sowie Holz) im Stückgutumschlag der deutschen Häfen kann allerdings nur wenig Affinität zum Standort Brunsbüttel bescheinigt werden (siehe auch Kapitel 4.2.1).

¹ Aktuelles Beispiel ist die Ansiedlungsentscheidung von Siemens für Cuxhaven zur Errichtung seiner ersten Produktionsstätte für Offshore-Windenergieanlagen (WEA) in Deutschland.

- Der Stückgutumschlag ist in den deutschen Häfen kein Wachstumsmarkt; 2014 ist das Niveau des Jahres 2003 wieder erreicht worden.
- Im seeseitigen Transport zwischen Deutschland und den nordischen Ländern gehen die Stückgut-Volumina zu einem Großteil über die Ostseehäfen. Der Stückgutumschlag mit den nordischen Ländern wird dominiert von Papier, Forstprodukten sowie Roheisen/Stahl; allesamt Güter, für die es wenig regionales Potenzial am Standort gibt.
- Das Merkmal Schwerlastfähigkeit des Vielzweckhafens bis zu den geplanten 60 t /m² hat kein Alleinstellungsmerkmal. Von Cuxhaven bis Hamburg sind mindestens sieben Hafenterminals in vergleichbarer Weise schwerlastfähig. Nördlich der Elbe hätte der Vielzweckhafen nur den Hafen Osterrönfeld als Mitbewerber um Schwerlast.
- Die Frage nach zukünftigen Nutzern der Industrieflächen und möglicher Ansiedlungen kann hier nicht eindeutiger beantwortet werden, als dass die Branchen Anlagen- und Maschinenbau sowie Bauindustrie am vielversprechendsten erscheinen.

Erwartungen des Betreibers bzw. Erwartungen der sich ansiedelnden Unternehmen an den Standort

- Da der Vielzweckhafen zunächst um sich ansiedelnde und Umschlag generierende Unternehmen werben muss, könnte es schwierig zu erreichen sein, einen Betreiber bereits im Vorwege von einer langen vertraglichen Bindungsfrist überzeugen zu können. Im Anfangsstadium des Vielzweckhafens sind nur mit gleichzeitig ausreichendem Umschlagpotenzial langfristige Verträge mit Laufzeiten von 20 bis 30 Jahren mit einem Betreiber zu erwarten.
- Es sind auch Verträge mit einem Betreiber auf Basis der tatsächlich umgeschlagenen Volumina denkbar, was allerdings zunächst nicht auskömmlich für den Eigentümer wäre.
- Der Standort erfüllt die Anforderungen eines Hafenbetreibers an die Hinterlandanbindung. Der abschnittsweise dreistreifige Ausbau der B5 zunächst bis Wilster verbessert den Status weiter. Für den BVWP ist der Ausbau der Marschbahn vom Land Schleswig-Holstein angemeldet. Zu prüfen ist jedoch die Verfügbarkeit von Rangiergleisen und der Zustand des abgängigen alten Bahnhofs in Brunsbüttel. Dass Brunsbüttel nicht an den schienengebundenen SPNV angeschlossen ist, ist ein Standortnachteil, der eventuellen Ansiedlern missfallen könnte.
- Der Standort erfüllt mit seinen 26 ha ausgewiesenem Industriegebiet bezüglich Lage und Dimensionen etliche Anforderungen sich potenziell ansiedelnder Unternehmen. Je nach Branche und Tätigkeit des Unternehmens ist die Frage nach der Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal zu beantworten.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit

- Die jährlichen Konzessionsgebühren könnten eine Höhe von ca. 0,6% der Bauinvestitionen des Vielzweckhafens Brunsbüttel haben. Die Konzessionsgebühren würden damit bei etwas mehr als 400.000.- EUR im Jahr liegen.

- Im Betriebsszenario 2 (Projektladung) wurden in der Vorstudie² 26 bis 52 Anläufen pro Jahr eines Referenzschiffes angenommen. Die Summe aus Hafentgelt und Liegegebühr oder Kajengeld beträgt bei kleineren Schiffen mit einer BRZ von 5.000 im Stückgutverkehr jedoch wahrscheinlich eher 3.000.- EUR pro Anlauf. In der Vorstudie wurde für die größeren Referenzschiffe aus der Offshore-Branche 5.000.- EUR angenommen. Damit ergäbe sich ein weiterer Bereich von Einnahmen von jährlich 78.000.- EUR bis 260.000.- EUR bei 52 Anläufen.
- Der Eigentümer hätte also die Summe der Konzessionsgebühren und der Hafentgelte jährlich (Vgl. Vorstudie, Betriebsszenario 2).
- Es ist keineswegs auszuschließen, dass es für den Eigentümer zu ungedeckten Betriebskosten kommt.
- Der Plan des Eigentümers, dem Betreiber die Instandhaltungskosten für die Infrastruktur zu übertragen, ist branchenunüblich.
- Der Betreiber soll nach den vorliegenden Plänen das gesamte wirtschaftliche Risiko abdecken. Gerade in der Anfangsphase des Vielweckhafens wird es schwierig sein, einen Betreiber davon zu überzeugen.
- Möglich ist auch das Eintreten des positiven Szenarios, in dem der Eigentümer mit dem Betreiber ab Betriebsbeginn einen Vertrag schließt, der vom Betreiber auch eingehalten werden kann, weil seine Erlöse durch den Hafenumschlag und weitere mehrwertschöpfende Dienstleistungen es wirtschaftlich ermöglichen.

Weitere Aspekte wie die Nutzung bestehender Hafeninfrastruktur und Hafenkooperationen

- Ein alternativer Standort in Ostermoor für den Vielweckhafen ist planungsrechtlich nicht möglich, da sich die Fläche im Besitz der Hafengesellschaft Brunsbüttel befindet und vom Land nicht überplant werden kann. Ein vergleichbarer baulicher Entwurf liegt nicht vor.
- Der Standort Ostermoor hätte in seiner jetzigen Ausgestaltung keine nautischen Einschränkungen. Jedoch wäre zu prüfen, ob der Standort sowohl die jetzige Nutzung als auch die zukünftige erweiterte Nutzung aufnehmen kann.
- Für den Hafen Ostermoor würden Gebühren für Schleusung und Lotsen anfallen.
- Hafenkooperationen gibt es zwischen Hafenverwaltungen, niemals zwischen Umschlagunternehmen. Gemeinsame wirtschaftliche und politische Ziele der Hafenverwaltungen können so verfolgt werden. Eine Ladungslenkung ist ausgeschlossen.

² Fraunhofer CML (2015), Bedarfs- und Potenzialanalyse Vielweckhafen Brunsbüttel, Hamburg 2015.

2 Einleitung

Die bestehenden Hafenanlagen am Standort Brunsbüttel sollen um einen neuen Vielzweckhafen ergänzt werden. Zusätzlich zu einer neuen schwerlastfähigen Hafenanlage soll eine angrenzende Fläche für Logistik und Industrie hergerichtet werden. Ein Ziel ist es, Umschlag von Schwergut und Projektladung zu ermöglichen. Dies inkludiert u. a. Komponenten der Onshore- bzw. Offshore-Windkraftindustrie sowie die Verladung von Produkten des Maschinen- und Anlagenbaus.

Des Weiteren ist es ein Ziel, mit einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur die leicht rückläufige Entwicklung des Industriegebietes Brunsbüttel durch die Ansiedlung vielversprechender und in das Cluster passender Industriebetriebe zurück auf einen zukunftsfähigen Wachstumspfad zu bringen.

Das Fraunhofer CML hat Ende 2014 eine Bedarfs- und Potenzialanalyse³ für den Vielzweckhafen erstellt. Auf Grundlage dieser Studie soll in dieser ergänzenden und vertiefenden Studie wichtigen Aspekten zur potenziellen Nutzung nachgegangen werden. Dazu haben sich durch die Stellungnahme des BUND⁴ weitere Aspekte ergeben, die in dieser Studie beantwortet werden.

³ Fraunhofer CML (2015), Bedarfs- und Potenzialanalyse Vielzweckhafen Brunsbüttel, Hamburg 2015.

⁴ Stellungnahme des BUND Niedersachsen vom 17.05.2015.

3 Ziele der Studie

Das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML (Fraunhofer CML) bewertet in dieser zweiten Studie zum geplanten Vielweckhafen in Brunsbüttel folgende Aspekte:

- Nähere Quantifizierung der Transportnachfrage
- Erwartungen des Betreibers bzw. Erwartungen der sich ansiedelnden Unternehmen an den Standort
- Bewertung der Wirtschaftlichkeit
- Weitere Aspekte wie die Nutzung bestehender Hafeninfrastruktur und Hafenkooperationen

Folgende Aspekte werden für die genauere Bestimmung der Nachfrage nach Leistungen des Multi-Purpose Piers beantwortet.

4.1

Allgemeine Nachfrage nach Leistungen des Vielzweckhafens

4.1.1

Für welche Güter bzw. Geschäftsbereiche (z. B. Offshore-, Projektgeschäft, Verschiffung von Produkten aus der Region) ist ein Bedarf vorhanden?

Wie in der Vorstudie⁵ bereits ausgeführt, sind die Bedarfe in den Marktsegmenten Stückgut, Projektladung und als Teil davon Onshore und Offshore unterschiedlich. Die Nachfrage für Stückgutumschlag und Projektladung ist abhängig von einer Nachfrage vor Ort. Diese Nachfrage ist zurzeit nur bedingt gegeben (siehe auch Kapitel 4.2.2). Das kann sich aber mit der Ansiedlung eines oder mehrerer Unternehmen am Standort ändern. Diese Annahme bleibt spekulativ.

Für Onshore-Windenergieanlagen (WEA) sehen die Gutachter ein Potenzial aufgrund der hohen Ausbauziele Schleswig-Holsteins. Laut Ausbauzielen der Bundesländer plant Schleswig-Holstein bis 2024 einen Onshore-Windkraft Ausbau auf 13.000 MW (von 5.154 MW in 2014).⁶ Auch durch die Anlagen, die repowerfähig sind (ca. ein Viertel), gibt es eine Nachfrage insbesondere an den Standorten an der Westküste in Dithmarschen und im Kreis Nordfriesland. 2014 war in ganz Deutschland ein Rekordjahr des Zubaus an Onshore-WEA mit 4.750 MW.⁷

Für Offshore-WEA sind die Bedingungen weniger günstig. Wie in der Vorstudie ausgeführt, besteht ein Überangebot an Umschlagmöglichkeiten für die Offshore-Industrie in der Nordsee, sodass die Chancen eines neuen kleineren Standortes im Wettbewerb mit etablierten größeren Standorten gering sein werden. Das OTB in Bremerhaven wird nicht zuletzt auch deshalb nun verwirklicht, um das etablierte Offshore Cluster mit Forschung und Turbinenherstellern in Bremerhaven zu stärken und zu erhalten. Cuxhaven hat jüngst, nach einem zwischenzeitlichen Abwärtstrend, mit Siemens den Marktführer für Windturbinen angesiedelt.

Dass Volumina aus anderen Häfen zum Vielzweckhafen verlagert werden und in Brunsbüttel umgeschlagen werden, ist nicht auszuschließen, hängt aber an der Wettbewerbsfähigkeit des Angebots des Betreibers bezüglich Umschlagkonditionen, technischer Leistungsfähigkeit sowie Qualität. Da es keinen Mangel an allgemeiner Umschlagkapazität in Häfen gibt, wird es keinen automatischen Spill Over Effekt von Volumen geben, sobald an einem Ort wie Brunsbüttel neue Kapazität entsteht. Bezüglich der Nachfrage durch Produkte aus der Region siehe die Ausführungen in Kapitel 4.2.2.

⁵ Fraunhofer CML (2015), Bedarfs- und Potenzialanalyse Vielzweckhafen Brunsbüttel, Hamburg 2015.

⁶ Fraunhofer IWES (2015).

⁷ VDMA/BWE (2015).

4.1.2

Hat das Merkmal Schwerlast Alleinstellungscharakter? Wie kann dieses geschaffen werden?

Das Merkmal Schwerlastfähigkeit des Vielzweckhafens bis zu den geplanten 60 t/m² hat keinen Alleinstellungscharakter.⁸

Schwerlastfähigkeit ist nicht einheitlich definiert und bezeichnet nicht immer die Fähigkeit zum Umschlag extrem schwerer und großer Komponenten sondern beginnt bereits bei einer Tragfähigkeit der Bodenplatte von 100 kN/m², also bereits im Bereich von 10 t/m². Bzgl. des Umschlags von sehr schweren und großen Gütern lässt sich folgendes konstatieren: Zwei Merkmale sind entscheidend für den Umschlag von Schwerlastgütern.

- Die maximale Kapazität des beteiligten Krans/der Kräne oder der Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) und
- die Tragfähigkeit der Bodenplatte. Die Mindesttragfähigkeit der Bodenplatte für Offshore Basis- und Installationshäfen sollte bei 55 t/m² liegen.⁹

Die Herrichtung der Bodenplatte ist also alleine noch kein Merkmal, das die Umschlagmöglichkeit von Schwerlastgütern bestimmt, falls die installierte Suprastruktur dieser maximalen Belastung gar nicht folgen kann. Es gibt im norddeutschen Raum und Dänemark bereits folgende in Betrieb befindliche bzw. geplante Schwerlastterminals.

Ort	Terminal	allgemeine Schwerlastfähigkeit	Flächenbelastbarkeit	Krankapazität
Hamburg	Wallmann	ja	n. a.	bis 406 t
	Buss	ja	n. a.	bis 280 t
	Steinweg	ja	n. a.	bis 300 t
Cuxhaven	Offshore Basis	ja	bis zu 90 t/m ²	bis 500 t
Bremerhaven	OTB (geplant)	ja	bis zu 60 t/m ²	n. a.
Wilhelmshaven		ja	n. a.	n. a.
Osterrönfeld		ja	bis zu 90 t/m ²	bis 250 t
Esbjerg		ja	n. a.	bis 154 t
Stade	Buss	ja	5-25 t/m ²	bis 104 t
Sassnitz		ja	bis zu 50 t/m ²	bis 104 t

Tab. 01: Schwerlastmerkmale in Wettbewerbshäfen bzw. -terminals¹⁰

⁸ Vorgesehen ist, einen Kran bis 500 t maximaler Hebelast vorzuhalten, der allerdings vom Betreiber gestellt werden würde und nicht vom Eigentümer.

⁹ Uniconsult (2013). Hafenkonzzept Schleswig-Holstein

¹⁰ ZDS Offshore Hafen Atlas 2014, Hamburger Terminals eigene Recherche

Wie in der Tabelle ersichtlich, wird Schwerlastfähigkeit als Attribut von allen Häfen als gegeben angegeben. Die hier ausgewählten Häfen sind teilweise im Umschlag von Offshore-WEA-Komponenten aktiv. Andere Großkomponenten wie z. B. Gasturbinen können ebenfalls Gewichte von 300 Tonnen erreichen.

Schwerlast- und Schwerstlastfähigkeit sind also allein kein Alleinstellungsmerkmal für den neuen Hafen. Vielmehr konkurriert er in diesem Marktsegment mit einer großen Anzahl von Schwerlastterminals und Offshore-Häfen. Die meisten davon liegen jedoch südlich der Elbe. Der Vielzweckhafen in Brunsbüttel wäre zusammen mit Osterrönfeld ein Angebot für den Schwerlastumschlag für Güter, die von Norden kommend einen Seehafenumschlag benötigen. Dieses Einzugsgebiet ist jedoch begrenzt und kaum mit Verladern, die Schwergutumschlag nachfragen, besetzt. Eine Herrichtung des Vielzweckhafens mit den geplanten 60 t/m² ist in jedem Fall ausreichend, stammt aber noch aus den Anfangszeiten des Projektes, als Offshore-Wind der Zielmarkt war. Diese Werte noch toppen zu wollen, um ein Alleinstellungsmerkmal zu haben, macht keinen Sinn, da es für noch höhere Lasten keine Nachfrage gibt.

4.2 Regionale Nachfrage

4.2.1 **Welcher Bedarf besteht in Deutschland/im nördlichen Europa für den seeseitigen Umschlag von Stückgütern?**

Zunächst eine Definition des Begriffs Stückgut:

- Ein Stückgut ist ein Transportgut, das sich einzeln am Stück transportieren lässt. Stückgut kann in völlig unterschiedlicher, uneinheitlicher Form und Größe als Einzelstück oder Verpackungseinheit vorliegen. Dabei können Stückgüter durchaus in Ladeinheiten transportiert werden. Stückgüter können also
 - ohne Ladungsträger,
 - in Containern,
 - auf LKW einschließlich deren Anhänger,
 - in Wechselbrücken/-behältern,
 - auf Rolltrailern,
 - in Trägerschiffsleichtern,
 - in Eisenbahngüterwagen oder
 - auf sonstigen Ladungsträgern vorkommen.

Nur 13% der als Stückgüter klassifizierten Gütermengen wurden in 2014 ohne Ladungsträger transportiert.

Folgende Güter werden als Stückgut verschifft:

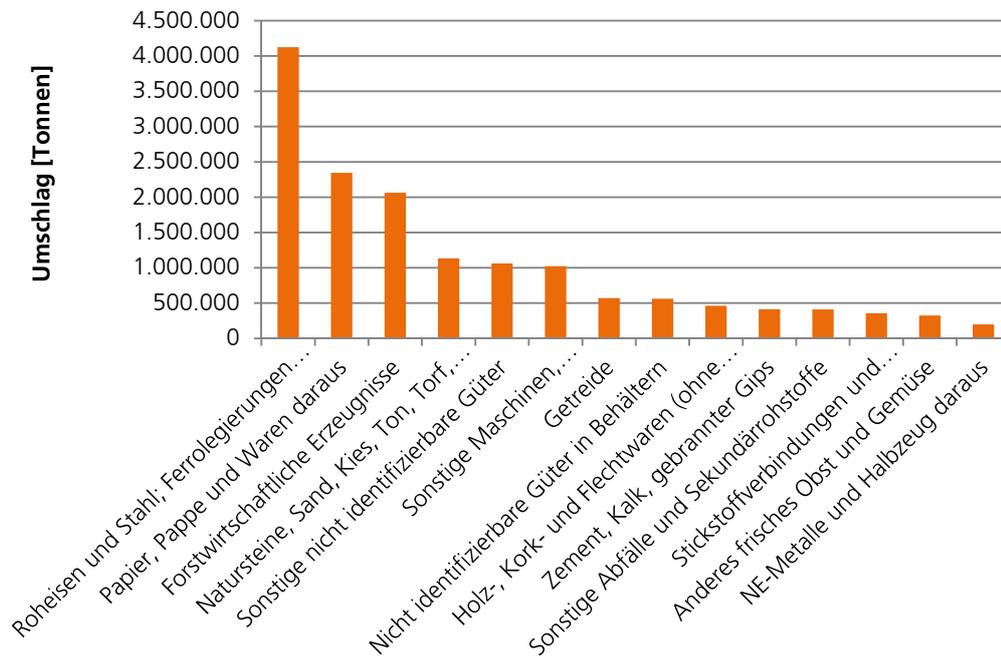


Abb. 01: Größte Gütergruppen als unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut in deutschen Häfen in Tonnen (2014)¹¹

Die Gütergruppen mit den größte Tonnagen als Stückgut umfassen also Eisen- und Stahlerzeugnisse, Papier, sowie Holz, Maschinen, nicht identifizierbare Güter, Abfall sowie weitere Gütergruppen, von denen Anteile als Stückgut verladen werden (Beispiel Getreide oder Baumaterialien in Gebinden statt als schüttbares oder saugbares Massengut sowie Obst/Gemüse in Kühlschiffen anstatt in Kühlcontainern). Die Stückgutmengen der deutschen Häfen teilen sich in der Summe fast gleichmäßig auf Empfang und Versand auf.

Den drei größten Gütergruppen im Stückgutumschlag in deutschen Häfen kann nur wenig Affinität zum Standort Brunsbüttel bescheinigt werden.

- Bei der größten Gruppe „Roheisen und Stahl“ handelt es sich um noch nicht weiter bearbeitete oder veredelte Produkte der Stahlindustrie, die es in der Herstellung nicht im Einzugsbereich Brunsbüttels gibt. Für den Empfang gäbe es in der Region einzelne wenige Abnehmer aus der Metallverarbeitenden Industrie.
- Die Umschläge der Gütergruppe Papier erfahren zurzeit in deutschen Häfen eine Umstrukturierung durch die sinkende Nachfrage nach Papierprodukten und den Wegfall der Nachfrage durch Druckereischließungen in unmittelbarer Nähe der Häfen. Schweden und Finnland bleiben wichtige Exporteure für den deutschen und europäischen Nachfragemarkt, jedoch spielt sich dieses Volumen in den Ostseehäfen ab. Der Hafen Glückstadt bedient bereits regionale Papiervolumina. Zellulose-Importe haben sich von Osteuropa nach Südamerika als Herkunftsland verlagert.
- Für forstwirtschaftliche Erzeugnisse hat Brunsbüttel nicht das geeignete Hinterland.

¹¹ Statistisches Bundesamt (2014).

Über den Vielweckhafen Brunsbüttel können aber die folgenden Gütergruppen umgeschlagen werden:

- Maschinen und Anlagen
- Projektladungen, die aufgrund der oft nicht treffenden Zuordbarkeit unter „nicht identifizierbare Güter“ geführt werden.

Der Stückgutumschlag in den deutschen Seehäfen ist seit 2003 nahezu stabil und hat nach einem Rückgang ab 2008 erst 2014 wieder das Niveau von 2003 erreicht.

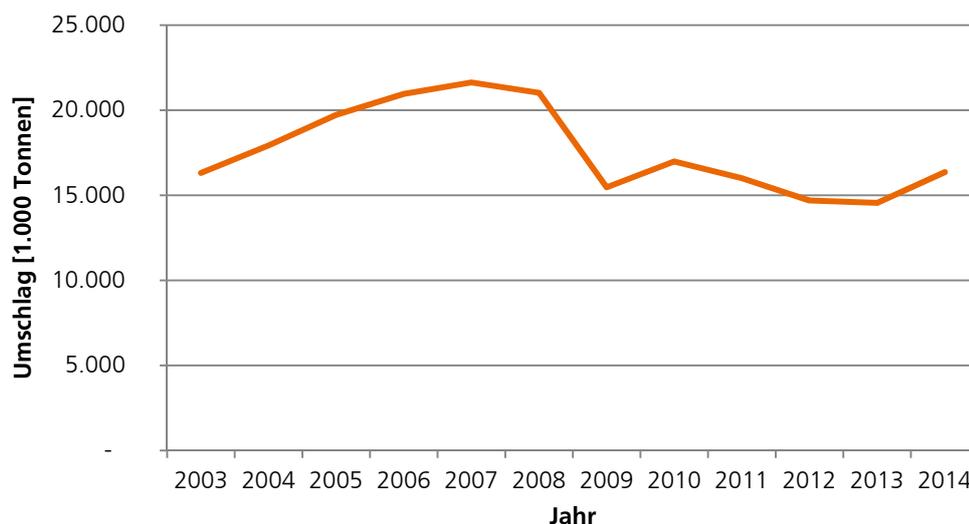


Abb. 02: Stückgutumschlag deutscher Häfen 2003 - 2014 in 1.000 Tonnen¹²

Bezüglich des Bedarfs an Stückgutumschlag im nördlichen Europa muss unterschieden werden, ob der Vielweckhafen in Konkurrenz zu den Häfen in den nordischen Ländern Güter umschlägt oder auf der deutschen/kontinentalen Seite Europas Teile des bilateralen Handels umschlägt.

Es kann nicht angenommen werden, dass der Vielweckhafen signifikante Anteile schwedischer, dänischer oder polnischer Volumina in Konkurrenz zu deren Häfen umschlagen würde.¹³ Diese Stückgüter würden, wenn ein Seetransport ansteht, in einem der mehreren möglichen Häfen in der Nähe umgeschlagen werden, anstatt einen teuren Landtransport über mehrere 100km voranzustellen. Auch für norwegischen oder finnischen Umschlag ist kein Potenzial im Vielweckhafen gegeben.

Bezüglich des Handels zwischen Deutschland und den nordischen Ländern ist es so, dass im seeseitigen Transport zwischen Deutschland und den nordischen Ländern die Volumen in den für den Vielweckhafen interessanten Gütergruppen nicht hoch sind. Mit Polen ist das Volumen sogar vernachlässigbar. Der Stückgutumschlag mit den nordischen Ländern wird dominiert von Papier, Forstprodukten sowie Roheisen/Stahl und mit wenigen Ausnahmen über die Ostseehäfen abgewickelt. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Gütergruppen auf Stückgutumschläge deutscher Häfen mit Dänemark, Schweden und Polen. Als Vergleich zu diesen Volumina und der Güterstruktur sind die Stückgutvolumina des Hafens Hamburg mit aufgeführt.

¹² Statistisches Bundesamt (2014).

¹³ Für Dänemark gäbe es evtl. ein begrenztes Potenzial für Güter, die nicht die Häfen Esbjerg, Hirtshals oder Århus nutzen. Aber auch hier ist die Konkurrenz der näheren Häfen stark.

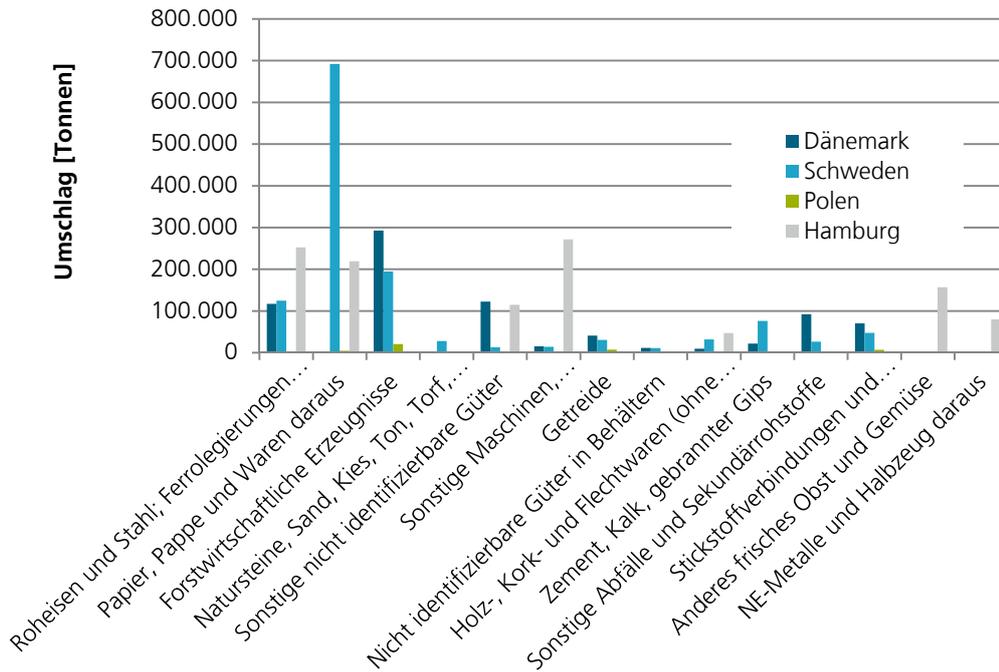


Abb. 03: Stückgutumschlag nach Gütergruppen mit Dänemark, Schweden und Polen 2014, Hamburg 2013, in Tonnen¹⁴

4.2.2

Wie groß ist der Bedarf für Schwerstgüter in Schleswig-Holstein (Westküste) ankommend als auch ausgehend? Wie ist generell der Umschlag aus und in die Region samt Hinterland zu bewerten?

Die Westküste Schleswig Holsteins wird hier definiert als die Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland. Ein regionaler Bedarf nach Schwergüterumschlag kann nur durch Verlager, also Versender oder Empfänger dieser Güter in diesen Regionen entstehen.

Aus den Bereichen Schiffbau, Anlagen- und Maschinenbau sowie der Bauwirtschaft und der Abfallwirtschaft sind folgende Firmen mit Hilfe der Firmendatenbank Hoppenstedt und der egeb:Wirtschaftsförderung als potenzielle Empfänger oder Versender aus den vier Kreisen identifiziert worden. Die Sendungsgrößen ihrer Produkte und Zulieferteile sind aber nicht alle Schwerlast. Teile und auch ganze Produkte können bei den hier aufgeführten Unternehmen ebenso in Standard-Ladeeinheiten verpackt sein. Steinburg und Dithmarschen haben ein Cluster mit mehreren Firmen aus dem Maschinenbau.

¹⁴ Statistisches Bundesamt (2014).

Unternehmen	Postleitzahl	Ort	Wirtschaftszweck
Kreis Pinneberg			
MacGregor Hatlapa GmbH & Co. KG	25436	Uetersen	Herstellung von Pumpen, Kompressoren, sowie Schiffskomponenten
FLSmith Hamburg GmbH	25421	Pinneberg	Maschinenbau
Hofmann GmbH Maschinenfabrik und Vertrieb	25462	Rellingen	Spezialfahrzeugbau
SMB International GmbH	25451	Quickborn	Anlagenbau
Feldmühle Uetersen	25436	Uetersen	Papierprodukte
Autoliv	25335	Elmshorn	Zulieferer Automobilindustrie
Kreis Steinburg			
Flowserve SIHI GmbH	25524	Itzehoe	Herstellung von Pumpen, sowie von Pumpsystemen
Mohr-Hebetechnik GmbH	25358	Horst (Holstein)	Herstellung von Hebezeugen im Schwergutbereich
Johannes Bauer Logistik-Systeme GmbH & Co. KG	25551	Hohenlockstedt	Herstellung von Transport- und Lagersystemen für Druckzylinder
Matthiessen Lagertechnik GmbH	25361	Krempe	Herstellung von Maschinen für die Aufbereitung von Wertstoffen sowie für die Lagertechnik
INDAG Maschinenbau GmbH	25376	Borsfleth	Herstellung von Maschinen für das Mischen von Feststoffen in Flüssigkeiten
Peters Werft	25599	Wewelsfleth	Schiffbau
Holcim AG	25566	Lägerdorf	Zement, Kies, Beton
Steinbeis Temming Papier GmbH	25348	Glückstadt	Herstellung Papierprodukte
Prokon	25524	Itzehoe	WEA-Finanzierung und -Errichtung
Kreis Dithmarschen			
TC-Hydraulik GmbH	25746	Heide	Anlagenbau, Serviceleistungen

Transportnachfrage

Tab. 02: Unternehmen aus schwergutaffinen Branchen an der Westküste¹⁵

¹⁵ Fraunhofer CML (2015) auf Basis der Firmendatenbank Hoppenstedt und der egeb:Wirtschaftsförderung.

Fritz Witt GmbH & Co. KG	25795	Weddingstedt	Herstellung von u. a. Betonfertigteilen
Jaster Hydraulik GmbH	25746	Heide	Herstellung von Ladekränen
Hardt Edelstahl und Metallbau GmbH	25782	Tellingstedt	Herstellung von Treppen, Geländern, Leitern, Sonderkonstruktionen
Fritz Witt GmbH & Co KG	25795	Weddingstedt	Betonteile
Großmann Firmengruppe	25774	Lunden	GFK Bauteile für Windkraft und andere Bereiche
SAVA GmbH	25541	Brunsbüttel	Abfallbeseitigung
Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition e. K.	25541	Brunsbüttel	Spedition
Köster GmbH & Co. KG	25746	Heide	Gießerei
Kreis Nordfriesland			
Vestas Deutschland GmbH	25813	Husum	Herstellung von WEA-Komponenten

Transportnachfrage

Zu diesen Unternehmen, die eventuell einen Bedarf an Umschlagleistung in Brunsbüttel generieren, kommen noch die Projekte für Onshore-WEA in der Region hinzu, sodass Komponenten im Vielweckhafen angelandet werden könnten. (siehe 4.1.1)

Aus den Gütergruppen aus Abbildung 1, bei denen eine Zuordnung möglich ist, scheiden für den Export Eisen und Stahl und Holz aus, da diese nicht regional produziert werden. Papier wird produziert, die Produkte werden aber über Glücksstadt verschifft. Es bleiben als größte potenzielle Mengen in den Gütergruppen Maschinen, Getreide, Zement, Obst und Gemüse, Metalle/Halbzeug, Steine und Erden, Düngemittel, die eventuell als Stückgüter in den vier Kreisen produziert (Versand) bzw. verarbeitet (Empfang) werden. Dabei verhält es sich jedoch so, dass Getreide, Zement, Obst und Gemüse, Metalle/Halbzeug, Steine und Erden, Düngemittel und Geräte nur in speziellen Fällen als Stückgut verladen werden, sonst eher in Ladeeinheiten (Sattelanhänger, Spezial-LKW, Container, Wechselbrücken u. ä.) oder als Massengut gefahren werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass Produkte dieser Produzenten den Vielweckhafen benutzen, ist nicht groß. Die Distributionswege sind andere. Falls überhaupt Seetransport benötigt wird, überwiegt der containerisierte Transport. Die Holcim AG verlädt u. a. Big Bags und Siloware über Ostermoor, die SAVA importiert über den Elbehafen, meist containerisiert.

Beim Import gibt es mit mögliche Verwerter von Eisen und Stahlerzeugnissen im Maschinen- und Anlagenbau, in der Gütergruppe Sekundärrohstoffe/ Abfälle gäbe es mit der SAVA GmbH und mit der Holcim AG regionale Abnehmer. Auch hier muss es aber keineswegs so sein, dass die Güter immer als Stückgut in Brunsbüttel ankommen. Die SAVA GmbH importiert meist containerisierte Güter.

Die eher strukturschwache Region der schleswig-holsteinischen Westküste bietet vom Unternehmensbesatz wenig Aussicht auf ein ausreichendes endogenes Potenzial eines Stückgutumschlags im Vielweckhafen ohne eine lokale Neuansiedlung am Standort.

Ganz anders verhält es sich im Onshore-Markt. Die Ausbauziele der Bundesländer lassen für Schleswig-Holstein einen hohen Bedarf an zu transportierenden und umzuschlagenden Komponenten annehmen. Ob und in welcher Menge diese Volumen über den Seeweg oder die Binnenwasserstraßen nach Brunsbüttel kommen, ist abhängig von den im Ausbau tätigen Unternehmen, deren Produktionsstandorten und den Standorten derer Zulieferer.

4.2.3

Welche Branchen/Unternehmen kommen generell als Nutzer des Hafens aber auch als Nutzer der Industrieflächen in Betracht?

Wie in der ersten Studie schon ausgeführt, kann ein regionales Aufkommen vor allem mit einer Ansiedlung aus einer heterogenen Gruppe „andere Projektladungen“ aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie der Baubranche erfolgen. Beispiele anderer Standorte sind in der Vorstudie genannt. Ebenso ist nicht ausgeschlossen, dass sich im Chemie Cluster Brunsbüttel weitere Betriebe der verarbeitenden chemischen Industrie ansiedeln.

Bisher sind es in Schleswig-Holstein die Häfen Brunsbüttel (Elbehafen), Rendsburg, Osterrönfeld, Husum, Kiel und Lübeck, die Projektladung abwickeln. In Hamburg gibt es drei spezialisierte Terminals für Projektladung. Ein Trend der Projektladung sind die zunehmenden Dimensionen der zu verladenden Einheiten. Besonders in der Energiewirtschaft, z. B. bei Turbinen, geht der Trend dahin, dass der Hersteller so weit wie möglich die Produkte komplett vormontiert und dann erst verschifft. Ein gegenläufiger Trend einer Endmontage am Standort ist jedoch bei Onshore-WEA zu betrachten.

Die wachsenden Dimensionen bezüglich Maße und Gewichte der Projektladungen stellen die Hafen- und Terminalbetreiber vor Probleme bzgl. ihrer Erreichbarkeit. Oftmals sind Abmessungen und, so auch im Fall des Hafens Hamburg, eine zu geringe Lastaufnahme der Brückenbauwerke hinderlich. Genehmigungsverfahren für die Transporte sind aufgrund der föderalen Struktur der Genehmigungsbehörden trotz einiger erreichter Verbesserungen (siehe VEMAGS¹⁶) weiter aufwendig. Der Standort Brunsbüttel könnte für Projektladung anderen Standorten erfolgreich Konkurrenz machen, wenn seine Erreichbarkeit auf der Straßeninfrastruktur und die Genehmigungsverfahren für die Transportunternehmer günstigere Bedingungen böten.

Dabei ist jedoch nicht zu vernachlässigen, dass die wichtigsten Hersteller von Maschinen und Anlagen in Süd- und Mitteldeutschland beheimatet sind. Daher muss der Hafenwettbewerb für deren Produkte auch mit den auf kürzeren Wegen erreichbaren Häfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Antwerpen und Rotterdam geführt werden. Transporte auf der Schiene und der Straße müssten von Süddeutschland ausgehend Hamburg durchfahren. Das ist für die Straßenverbindungen schwer vorstellbar. Die gute Erreichbarkeit Brunsbüttels per Binnenschiff kann für gewisse Hersteller aus den Regionen Oberelbe und Elbe-Seiten-Kanal sowie Mittellandkanal von Vorteil sein.

Die Frage nach zukünftigen Nutzern der Industrieflächen und möglichen Ansiedlungen kann hier nicht eindeutig beantwortet werden. Wie bereits in der Vorstudie ausgeführt, findet der oft unterstellte Zug der deutschen Industrie und des verarbeitenden

¹⁶ VEMAGS (2014).

Gewerbes zur Küste nicht statt. Es gibt jedoch einige Einzelentscheidungen von Unternehmen, einen Standort in unmittelbarer Hafennähe anzunehmen, so Liebherr in Rostock oder Max Bögl in Osterröföfeld. Die Industrieansiedlungen in Stade und Brunsbüttel oder auch das VW Werk in Emden sind Großprojekte der 60er und 70er Jahre. Anlagenbauer oder selbst die chemische Industrie mit Exportquoten von über 80% bleiben jedoch an ihren Standorten in Mittel- und Süddeutschland. Transport und Logistik sind derart optimiert worden, dass die Einsparung der Transport- und Logistikkosten die Kosten der Verlagerung der Produktion an die Küste und weitere Unwägbarkeiten (z. B. qualifiziertes Personal am neuen Standort) nicht aufwiegen können. Ausnahmen mögen hier die Regel bestätigen. Einzelentscheidungen von Unternehmen können wie im Fall Max Bögl in Osterröföfeld den entscheidenden Unterschied machen. Prognostizieren lässt sich das allerdings nicht.

Transportnachfrage

5

Erwartungen des Betreibers bzw. Erwartungen der sich ansiedelnden Unternehmen an den Standort

Erwartungen des Betreibers
bzw. Erwartungen der sich
ansiedelnden Unternehmen an
den Standort

Folgende Aspekte werden aus dem Bereich der Erwartungen der potenziellen Betreiber und Ansiedler analysiert:

5.1

Welche Benutzungsdauer (Bindungsfrist) durch einen Betreiber ist zu erwarten?

Ein Betreiber muss zwei Aspekte miteinander vereinen. Zum einen ist der Betreiber an einer langen vertraglichen Bindungsfrist interessiert, um seine Investitionen am Standort in Suprastruktur und Abläufe zu schützen. Andererseits wird der Betreiber eine lange Bindungsfrist und das damit verbundene wirtschaftliche Risiko nur dann akzeptieren, wenn er von ausreichendem Umschlag am Standort ausgehen kann. Üblich im Hafengeschäft sind Bindungsfristen von 20 bis 30 Jahren.

In dem speziellen Fall des Vielzweckhafens, der als Angebotsplanung der öffentlichen Hand zunächst um sich ansiedelnde und Umschlag generierende Unternehmen werben muss, wird es eventuell schwer, einen Betreiber im Vorwege zu einer langen Bindungsfrist überzeugen zu können. Es ist im Anfangsstadium des Vielzweckhafens von kurzlaufenden Verträgen von 2 bis 5 Jahren zwischen Betreiber und Eigentümer auszugehen. Eventuell sind auch Verträge auf Basis der tatsächlich umgeschlagenen Volumen denkbar, was zunächst nicht auskömmlich für den Eigentümer wäre.

5.2

Welche Erwartungen hat ein zukünftiger Betreiber an die Hinterlandanbindung? Besteht Anpassungsbedarf bei der weiteren Verkehrsanbindung?

Ein Hafenbetreiber ist grundsätzlich an einer leistungsfähigen, störungsfreien Hinterlandanbindung interessiert. Die Entfernung ist nicht abänderbar. Allerdings entscheidet die Zeit, die es braucht, vom Hafen zum eigentlichen Bestimmungsort zu gelangen, über die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. Determinanten sind die zeitabhängigen Kosten für den Transport und die zeitabhängigen Kapitalkosten des zu transportierenden Guts. Nicht zuletzt kommt es auch auf eventuelle Wartezeiten an, z.B. um auf eine Zugabfahrt oder das Binnenschiff zu warten.

Der Standort Brunsbüttel ist bereits gut angebunden. Mit der B5 und der A23 gibt es eine leistungsfähige Straßenverbindung, über die auch Schwertransporte organisiert werden können. Der Ausbau der B5 auf drei Spuren zwischen Wilster und Itzehoe verbessert diese Anbindung. Mit der Elbquerung der A 20 bei Glückstadt wird der Standort die Qualität seiner Hinterlandanbindung deutlich steigern. Je nach Ausbaustufe der Verbindung Richtung Südwesten wird sich die Reisezeit von Brunsbüttel in Ruhrgebiet um mehr als 1 Std. verringern. Dann wären je nach Quelle/Ziel-Verbindung andere, noch wirtschaftlichere Umläufe für die Transporte möglich. Die kürzlich wiedereröffnete Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven hat bereits einen positiven Effekt auf die Erreichbarkeit Brunsbüttel, vor allem durch die Umfahrung Hamburgs. Jedoch können Kapazität und Frequenz der Fähre nie eine Autobahnverbindung mit Elbquerung auch nur annähernd ersetzen.

Die Bahnverbindung nach Itzehoe ist zwar bis Wilster nur eingleisig, kann aber noch die Nachfrage auf dieser Strecke bedienen. Sollten die Volumen steigen, ist ein zweites

Gleis zu prüfen. Das Land Schleswig-Holstein hat den Ausbau der Marschbahn, der Strecken zwischen Westerland bzw. Dänemark und Elmshorn zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Zu prüfen ist, ob die Bahninfrastruktur im Industriegebiet (z. B. Durchfahrung des Betriebsgeländes der Total) und der abgängige alte Bahnhof in Brunsbüttel technische Einschränkungen für den Rangierbetrieb mit sich bringen. Bisher ist allerdings keine Umschlagmöglichkeit von der Bahn auf das Terminal geplant. Aufgrund der vorhandenen Gleise wäre aber eine Anbindung des Vielzweckhafens per Schiene möglich. Über das Binnenschiff ist der Standort hervorragend an das Wasserstraßennetz angebunden. Der Standort erfüllt damit die Anforderungen eines Hafenbetreibers an die Hinterlandanbindung.

Ein Manko des Standorts ist aber die schlechte Erreichbarkeit für die potenziell dort arbeitenden Personen im SPNV, da Brunsbüttel nicht mehr schienengebunden erreicht werden kann. Damit ist der Standort für Beschäftigte eines sich ansiedelnden Unternehmens nicht gut erreichbar.

Erwartungen des Betreibers
bzw. Erwartungen der sich
ansiedelnden Unternehmen an
den Standort

5.3

Welche Hinterlandflächen (Größe, Befestigung) sind erforderlich?

In der Vorstudie wurden die Anforderungen an eine Offshore-Basishafen und die Bedingungen am Vielzweckhafen bereits ausführlich gegenübergestellt. Grundsätzlich ist es nach wie vor so, dass Brunsbüttel über Flächenpotentiale verfügt, die einer Ansiedlung eines Maschinen- oder Anlagenbauers oder weiterer Industrieunternehmen genügen können. Die unmittelbar an den Hafen angrenzenden 26 ha Industrieflächen sind für die Ansiedlung von Produzenten ausreichend und bei entsprechender Ertüchtigung auch für Lagerung und Vorstau geeignet. Da Branche und Größe des für einen auskömmlichen Umschlag benötigten Unternehmens spekulativ sind, kann auch nicht genauer auf Flächengrößen, Zuschnitt und Befestigung spekuliert werden.

5.4

Wirtschaftlichkeit

Unter Berücksichtigung der bereits in der Vorstudie entwickelten Betrachtungen und Szenarien zur Wirtschaftlichkeit eines Vielzweckhafens werden folgende Aspekte der Wirtschaftlichkeit vertiefend analysiert.

5.4.1

Anhand welcher Faktoren wäre das vom Betreiber zu zahlende Nutzungsentgelt zu kalkulieren? In welcher Höhe könnte ein Nutzungsentgelt erwartet werden?

Die jährlichen Konzessionsgebühren, die vom Betreiber an den Eigentümer zu zahlen wären, berechnen sich aus einem Prozentanteil von:

- den Investitionen, die der Eigentümer für den Bau des Hafens aufgewendet hat
- unter Berücksichtigung der Höhe der zu erwartenden jährlichen Hafentgelte (die Abgaben, die an den Eigentümer gehen und nicht an den Betreiber).

In der Vorstudie wurde von einer Höhe von ca. 0,6% der Bauinvestitionen des Vielzweckhafens Brunsbüttel ausgegangen. Die Konzessionsgebühren würden damit bei etwas mehr als 400.000.- EUR im Jahr liegen.

Im Betriebsszenario 2 (Projektladung) wurden in der Vorstudie bei 26 bis 52 Anläufen pro Jahr eines Referenzschiffes jährliche Hafentgelte von ca. 130.000 EUR bis 260.000 EUR für den Eigentümer angenommen. Der Berechnung liegen Hafengeld und Kajengeld von 5.000.- EUR pro Schiffsanlauf zugrunde. Diese Zahlen resultieren aus der Annahmen, dass sehr große Schiffe anlegen. Sollten die zu transportierenden Güter kleinere Schiffe (~ 5.000 BRZ) benötigen, sind Anlaufkosten von 3.000.- EUR pro Schiff realistisch, was die Einnahmen bei gleicher Zahl der Anläufe auf 78.000.- EUR bis 156.000 reduzieren würde. Der Schiffsmix ist abhängig von der noch nicht feststehenden Nutzung.

Erwartungen des Betreibers
bzw. Erwartungen der sich
ansiedelnden Unternehmen an
den Standort

Der Eigentümer hätte also die Summe beider Einnahmen jährlich (Vgl. Vorstudie, Betriebsszenario 2).

5.4.2

Kann es zu ungedeckten Betriebskosten kommen und wenn ja, in welcher Höhe sind erforderliche Betriebskostenzuschüsse zu erwarten?

Ja, es kann zu ungedeckten Betriebskosten kommen. Der Plan, dem Betreiber die Instandhaltungskosten für die Infrastruktur zu übertragen, ist unüblich. Ob es gelingt, mit dieser Vorbedingung einen Betreiber zu finden, ist nicht eindeutig bestimmbar. Der Betreiber soll nach den vorliegenden Plänen das gesamte wirtschaftliche Risiko abdecken. Gerade in der Anfangsphase des Vielzweckhafens wird es nur schwer möglich sein, einen Betreiber langfristig zu den gewünschten Konditionen zu finden. Falls sich die Umschlagzahlen nicht so entwickeln, wie erwartet, wären folgende Szenarien denkbar, in denen es zu ungedeckten Betriebskosten, auch zu Lasten des Eigentümers, kommen könnte:

- a) Der Betreiber sieht sich nur im Stande, den Umschlag aufrecht zu erhalten, wenn er die Entgelte an den Eigentümer nicht pauschal sondern per Umschlagleistung abführt. Das ist an verschiedenen Hafenstandorten durchaus üblich. Das würde aber zu einer Minderung der Einnahmen des Eigentümers führen, der damit auch einen Teil des wirtschaftlichen Risikos, z. B. wegen saisonal oder konjunkturell schwankender Volumen, trägt.
- b) Der Betreiber könnte sich zurückziehen. Die Instandhaltung würde für einen gewissen Zeitraum vom Eigentümer geleistet werden müssen. Ein Umschlag fände bis auf weiteres nicht statt. Es gäbe in dieser Zeit keine Einnahmen für den Eigentümer.

Möglich ist aber auch ein positives Szenario, in dem der Eigentümer mit dem Betreiber einen Vertrag schließt, der vom Betreiber auch eingehalten werden kann, weil seine Erlöse durch den Hafenumschlag und durch weitere mehrwertschöpfende Dienstleistungen es wirtschaftlich ermöglichen.

5.5

Weitere Aspekte

5.5.1

Nutzung des Kanalhafens Ostermoor

In den Diskussionen um den Bau des Vielzweckhafens Brunsbüttel wird die Möglichkeit einer Nutzung der existierenden Hafeninfrastruktur des Kanalhafens Ostermoor für die Zwecke eines schwerlastfähigen Vielzweckhafens ins Spiel gebracht. Dazu ist folgendes festzustellen:

Es liegt kein alternativer baulicher Entwurf für eine Umnutzung und Ertüchtigung des Hafens Ostermoor vor. Deshalb können hier keine zwei möglichen Lösungen verglichen werden. Es kann lediglich indikativ zu folgenden Punkten bezüglich des Kanalhafens Ostermoor Stellung genommen werden.

Erwartungen des Betreibers
bzw. Erwartungen der sich
ansiedelnden Unternehmen an
den Standort

- a) Das Gelände des Kanalhafens ist für das Land nicht überplanbar, da er sich in Besitz der Hafengesellschaft Brunsbüttel befindet.
- b) Der Kanalhafen wird zurzeit vor allem für das Industrieunternehmen YARA und weitere Betriebe der Region genutzt.

Bezüglich der Anlaufbedingungen sind keine nautischen Einschränkungen für den Hafen Ostermoor erkennbar.

Bei einer Nutzung als Alternativstandort müssen zu den Anlaufkosten die Kanalgebühren und die Lotsenpflicht¹⁷ dazu gezählt werden. Diese Kosten müssten über niedrigere Hafententgelte kompensiert werden, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Damit stiegen die wirtschaftlichen Risiken des Betreibers und des Eigentümers.

5.5.2 Kooperation mit anderen Häfen

Hafenkooperationen werden immer wieder vor allem von politischen Akteuren in die Diskussion gebracht mit dem Hinweis, dass öffentlich finanzierte Infrastrukturen so besser genutzt werden könnten, anstatt sich gegenseitig Konkurrenz zu machen oder gar Infrastruktur unnötig auszubauen.

In der Praxis sind mehrere Hafenkooperationen seit fast 10 Jahren auf Betreiben der Hafenbehörden entstanden. So gibt es die Hafenkooperation Unterelbe, der Häfen Hamburg, Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Cuxhaven, die nunmehr unter Elbeseaports firmiert, die Offshore-Kooperation der Häfen der schleswig-holsteinischen Westküste sowie nicht zuletzt den Gesamtverband der schleswig-holsteinischen Häfen GvSH.

Zweck und Sinn dieser Kooperationen ist ein gemeinsamer Einkauf von Material, Dienstleistungen oder Gerät, ein gemeinsames Marketing bzw. ein geschlossenes Auftreten gegenüber der Politik oder anderen gesellschaftlichen Gruppen, um gemeinsame Ziele besser zu erreichen.

Nie kann eine Absprache über Kunden oder Ladung Ziel einer solchen Kooperation sein. Das widerspräche dem Kartellrecht. Reine Umschlagunternehmen sind in diesen Kooperationen auch gar nicht beteiligt.

Für den Vielzweckhafen hieße das, dass der Eigentümer mit anderen Hafenverwaltungen Kooperationen eingehen könnte, die den oben genannten Zielen,

¹⁷ Lotsenpflicht besteht auf der Elbe (ab/bis Ansteuerungstone Elbe in der Elbmündung) ein- und auslaufend für Fahrzeuge ab 90 m Länge oder ab 13m Breite oder über 6,5 m Tiefgang sowie für Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung auch ungereinigt oder nicht entgast nach Transport von Öl oder Ölprodukten mit Flammpunkt unter 35°C, auslaufend für Fahrzeuge ab 170 m Länge oder ab 28 m Breite. Im NOK besteht Lotsenpflicht für alle Fahrzeuge, ausgenommen Fahrzeuge, welche die Schleusen Richtung Elbe verlassen und auf der Elbe nicht zur Annahme eines Lotsen verpflichtet sind. Von der Annahme befreit sind Fahrzeuge der Verkehrsgruppe 1 (Schiffe bis 55 m Länge und 9,5 m Breite).

also gemeinsamer Einkauf, gemeinsames Marketing sowie der gemeinsame Ansprache relevanter gesellschaftlicher Gruppen dienen. Das können neben Hafenverwaltungen aus Deutschland auch Hafenverwaltungen aus dem Ausland sein, wenn diese Häfen sich ebenfalls einen Vorteil durch eine solche Kooperation versprechen. Eine Ladungsenkung o. ä. ist ausgeschlossen.

Erwartungen des Betreibers
bzw. Erwartungen der sich
ansiedelnden Unternehmen an
den Standort

6 Quellen

Quellen

BUND Niedersachsen (2015); Stellungnahme des BUND Niedersachsen vom 17.05.2015.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (2011) – Nordsee-Handbuch Südöstlicher Teil (Stand 32/2014), Hamburg.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014), Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger, Los 2 (Seeverkehrsprognose), http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile, Abruf: 10.08.2015.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen - Freie Hansestadt Bremen, Bremenports, Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH – bis (2011) – „Offshore Terminal Bremerhaven Präsentation Offshore Terminal Bremerhaven – Informationen für Infrastrukturinvestoren“.

Eurostat (2014) – Seeverkehr - Güter - Jährliche Zahlen - Haupthäfen -.

Fraunhofer CML (2015), Bedarfs- und Potenzialanalyse Vielzweckhafen Brunsbüttel, Hamburg.

Fraunhofer IWES (2015), <http://windmonitor.iwes.fraunhofer.de>, Abruf am 11.08.2015.

Fraunhofer SCS (2013) – Logistikimmobilien; Markt und Standorte 2013, Nürnberg, http://www.igz-lahr.de/Downloads/komprimiert_Logistikstudie_Oberrhein.pdf, Abruf am 7.07.2015

Freie Hansestadt Bremen (2012), Vorlage für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 07. November 2012 – Änderung der Offshore-Tarif-Struktur, http://www.wirtschaft.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_218_LS-Vorlage+Offshoretarif+inkl.+Anlagen-B.pdf, Abruf am 7.07.2015

Groningen Seaports (2014) – Eemshaven, <http://www.groningen-seaports.com/DeHavens/Eemshaven/tabid/2154/language/de-DE/Default.aspx>, Abruf am 7.07.2015

Hafen Hamburg Marketing e.V. (2014) – Daten und Fakten, <http://www.hafen-hamburg.de/figures/facts>,) Abruf am 7.07.2015

Hoppenstedt Firmendatenbank, Abruf am 16.07.2015

MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML (2013) – Verkehrsverflechtungsprognose 2030: Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagprognose, Berlin, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-hafen.pdf?__blob=publicationFile, Abruf: 28.10.2014.

Port of Esbjerg (2014) – Port of Esbjerg Rates & Conditions of Trade 2014, http://www.portesbjerg.dk/Upload/pdf_downloads/Esbjerg_Havn_Priser_Forr_2014_UK.pdf. Abruf am 7.07.2015

Sassnitz Sea Terminal (2014) – Profil, <http://www.sea-terminal-sassnitz.de/unternehmen/profil.html>, Abruf am 7.07.2015

Quellen

Statistisches Bundesamt (2013) – Verkehr, Eisenbahnverkehr 2012, Fachserie 8 Reihe 2, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2013) – Verkehr, Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2012, Fachserie 8 Reihe 2, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2014) .- Einzelauswertung Stückgut Umschlag, deutsche Häfen sowie Dänemark, Schweden und Polen Wiesbaden.

Uniconsult (2013) – Hafenentwicklungskonzept Schleswig-Holstein, http://www.haefen-sh.de/media/downloads/Hafenentwicklungskonzept_Schleswig-Holstein.pdf,

VEMAGS (2014) – Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte, <http://www.vemags.de/>, Abruf am 7.07.2015

VDMA/BWE (2015) <https://www.windenergie.de/presse/pressemitteilungen/2015/vdma-bwe-windenergie-land-2014-rekordzubau-von-4750-megawatt> Abruf: am 20.07.2015.

Zentralverband deutscher Seehäfen (2014) – Offshore-Hafenatlas, http://www.zds-seehaefen.de/pdf/20110524_ZDS_Offshore-Hafenatlas.pdf, Abruf am 7.07.2015.