



Standortgutachten und Entwicklungs- konzept für den Hafen Wittingen

Endbericht





Auftraggeber

Stadt Wittingen

Amt für Wirtschaft, Sport und Kultur
Bahnhofstraße 35, 29378 Wittingen

Auftragnehmer

CPL Competence in Ports and Logistics

Wenzel, Heine & Kollegen

Mühlentorplatz 2
23552 Lübeck

Telefon

0451 69333 0

Email

luebeck@c-pl.de

Internet

www.c-pl.de

Bearbeitung: *Dipl.-Wirtsch. Geogr. Jobst Schlennstedt*
 Dipl.-Wi.-Ing. Thomas Brauner
 Dipl.-Ing. Heiko Wenzel

Datum

April 2017

Bildnachweise

Studiendeckblatt / -rückseite: CPL, 2016



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	IV
1 Ausgangslage, Zielsetzung und Methodik	1
2 Rahmenbedingungen	4
3 Bestandsanalyse	9
3.1 Umschlagentwicklung des Hafens Wittingen	9
3.2 Gewerbe- und Industriegebiete in der Stadt Wittingen	13
3.3 Weitere Hafenstandorte am Elbe-Seitenkanal	18
3.4 Weitere Gewerbe- und Industriegebiete im Umfeld	20
3.5 Zusammenfassung	21
4 Nachfrageanalyse	22
4.1 Historische Entwicklung von Gewerbeflächennachfrage und -angebot	22
4.2 Interviews mit Marktakteuren	25
4.2.1 Bezug der befragten Unternehmen zum Hafen, Geschäfts- und Umschlagentwicklung	26
4.2.2 Hafeninfrastruktur: Einschätzung zu Zustand und zukünftigen Anforderungen	32
4.3 Marktentwicklung, Verkehrsprognosen, Einschätzung der Gutachter	36
4.4 Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage durch die Schaffung von Autobahninfrastruktur	42
4.5 Relevante Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region	47
4.6 Prognose der Gewerbe- und Industrieflächennachfrage bis 2030	50
5 Funktionsbeschreibung und Hafentlayout	52
5.1 Existierendes Hafengebiet	52
5.2 Östliche Erweiterungsflächen	55
5.3 Südliche Erweiterungsflächen	57
5.4 Zeitliche Priorisierung der Entwicklungsschritte	58
6 Erwarteter Planungs- und Investitionsaufwand	59
6.1 Existierendes Hafengebiet	59
6.2 Östliche Erweiterungsflächen	64
7 Identifizierung potenzieller Förderprogramme	67
8 Handlungsempfehlungen und Fazit	71



<u>Anlagen</u>	<u>75</u>
Anlage A: Umschlagentwicklung Hafen Wittingen nach Güterarten und Empfang/ Versand seit 1990	76
Anlage B: Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen: Gewerbeflächensteckbriefe	78
Anlage C: Hafenrelevante Suprastruktur	83
Anlage D: Lageplan Neubau Liegestelle Wittingen	84
Anlage E: Geplanter Verlauf der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Übersicht	85
Anlage F: Fallbeispiele: Effekte der Schaffung von Autobahninfrastruktur auf die Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage	86
Anlage G: Autobahnnahе Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg, Unternehmensliste zu Abbildung 28	92
Anlage H: Exkurs: Abstände Gewerbegebiete und Wohnen	93



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Elbe-Seitenkanal, Hafen Wittingen und Liegestelle des WSA	1
Abbildung 2: Untersuchungsraum des Gutachtens	2
Abbildung 3: Arbeitspakete	3
Abbildung 4: Wittingen im Landes-Raumordnungsprogramm	4
Abbildung 5: Zustimmungswerte zum Bau der A39 nach Landkreisen	7
Abbildung 6: Gesamtumschlag Hafen Wittingen, 2006 - 2015	10
Abbildung 7: Umschlagentwicklung Empfang und Versand, 1990 - 2015	11
Abbildung 8: Umschlagentwicklung nach Güterarten, 2015	11
Abbildung 9: Umschlagaktivitäten im Hafen Wittingen	12
Abbildung 10: Lage der Gewerbe- und Industriegebiete Wittingens	13
Abbildung 11: Unternehmen im Hafen Wittingen	15
Abbildung 12: Hafen-Infrastruktur und Funktionsbereiche	16
Abbildung 13: Häfen am Elbe-Seitenkanal, Karte	18
Abbildung 14: Gewerbe- und Industrieflächenangebot im Umfeld Wittingens, Karte	21
Abbildung 15: Visualisierung Gewerbeflächennachfrage, 1995 – 2005	23
Abbildung 16: Gewerbeflächenangebot der Stadt Wittingen, 1995 – 2015	24
Abbildung 17: Darstellung der grundsätzlichen verkehrlich-logistischen Situation für einen wasserseitigen Projektladungsumschlag der Firma Butting	29
Abbildung 18: WSA-Liegestelle im Hafen Wittingen, Blick von Norden (links) und Süden (rechts)	32
Abbildung 19: WSA-Liegestelle im Hafen Wittingen in Benutzung, Blick von Süden	33
Abbildung 20: Gleisinfrastruktur an der südlichen Grenze des Hafens, Blick in Richtung Osten (links) und in Richtung Westen/ESK (rechts)	35
Abbildung 21: Netzumlegung Wasserstraße, Verkehrsbelastungskarte 2030	38
Abbildung 22: Verkehrsentwicklung Elbe-Seitenkanal 2005-2014	38
Abbildung 23: Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2013	40
Abbildung 24: Hafen Hamburg: Gesamtumschlagentwicklung 2005 – 2015 in Mio. Tonnen	40
Abbildung 25: Hafen Hamburg: Containerumschlagentwicklung 2005 – 2015 in TEU	41
Abbildung 26: A39, Planungsabschnitt 5	43
Abbildung 27: A39, Planungsabschnitt 6	43
Abbildung 28: Autobahnahe Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg (exemplarisch), Karte	45
Abbildung 29: Standortfaktoren Logistikansiedlungen	46
Abbildung 30: Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region (ohne Hafen Wittingen), Karte	48



Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Automobilindustrie in Niedersachsen, Karte	49
Abbildung 32: Aktueller Zustand: Autoverwertung Messinger	53
Abbildung 32: Visualisierung: Existierendes Hafengebiet	54
Abbildung 34: Visualisierung: Erweiterungsgebiet Ost	56
Abbildung 34: Zeitliche Priorisierung der empfohlenen Entwicklungsschritte	58
Abbildung 36: Existierendes Hafengebiet: Wasserseitige Infrastruktur: Variante 1	60
Abbildung 37: Existierendes Hafengebiet: Wasserseitige Infrastruktur: Variante 2	60
Abbildung 38: Existierendes Hafengebiet: Bahnseitige Infrastruktur	61
Abbildung 39: Erweiterungsgebiet Ost	64
Abbildung 40: Durchschnittliche Beschäftigungseffekte exemplarischer Branchen	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wirtschaftsdaten Gegenüberstellung	8
Tabelle 2: Gesamtumschlag Hafen Wittingen, 2006 - 2015	9
Tabelle 3: Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen, Übersicht	14
Tabelle 4: Gewerbe- und Industrieflächenangebot der ESK-Häfen	19
Tabelle 5: Gewerbe- und Industrieflächenangebot im Umfeld Wittingens	20
Tabelle 6: Übersicht durchgeführte Interviews	25
Tabelle 7: Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland 2010 - 2030	37
Tabelle 8: Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region (ohne Hafen Wittingen)	47
Tabelle 9: Existierendes Hafengebiet: Grobkostenschätzung Variante 1 und bahnseitige Infrastruktur	62
Tabelle 10: Existierendes Hafengebiet: Grobkostenschätzung Variante 2 und bahnseitige Infrastruktur	63
Tabelle 11: Erweiterungsgebiet Ost: Grobkostenschätzung	65

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Methodik

Der Hafen Wittingen ist ein Binnenhafen mit regionaler Versorgungsfunktion und einer von drei Hafenstandorten am Elbe-Seitenkanal (ESK). 2015 verzeichnete der Hafen Wittingen einen Gesamtumschlag (Schiffumschlag und Bahnumschlag) von etwa 256.000 Tonnen, wovon 248.000 Tonnen auf schiffseitigen Umschlag entfielen. Der Hafen Wittingen ist schwerpunktmäßig ein Empfangshafen, d. h. Güter werden überwiegend per Schiff geliefert und entladen. Wichtigste Umschlaggüter sind dabei Heizöl, Forstprodukte (Rundholz, Holzhackschnitzel und Zellulose) sowie Düngemittel im Empfang sowie Getreide im Versand. Der Umschlag erfolgt durch die Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH, an der die Stadt Wittingen als Gesellschafter beteiligt ist.

Auch innerhalb des Hafenverbunds Elbe-Seitenkanal, bestehend aus den drei ESK-Häfen Wittingen, Uelzen und Lüneburg, nimmt der Standort Wittingen eine wichtige Rolle ein. Dies gilt sowohl im Zusammenhang mit den insgesamt umgeschlagenen Gütervolumina als auch durch die Versorgung von Unternehmen im Landkreis und der gesamten Region. Gemessen an der Gesamtumschlagleistung der drei Häfen des Hafenverbunds erreichte der Anteil Wittingens 2015 ein Niveau von knapp 30 %.

Abbildung 1: Elbe-Seitenkanal, Hafen Wittingen und Liegestelle des WSA



Quelle: CPL, 2016

Das existierende Hafen- und Industriegebiet Wittingen hat eine Gesamtfläche von insgesamt etwa 38 Hektar. Hier sind neben den umschlagenden bzw. Umschlag induzierenden Betrieben Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH, Fa. Hoyer sowie LEVG überwiegend nichthafenaffine Unternehmen angesiedelt. Nach einer aktuell in Vorbereitung befindlichen Unternehmensansiedlung (Fa. Butting, Großbehälterproduktion), stehen im gesamten Gebiet nur noch etwa zehn Hektar Entwicklungsflächen zur Verfügung.

Darüber hinaus ergeben sich in den kommenden Jahren zahlreiche infrastrukturelle Anpassungsbedarfe, u. a. durch die Notwendigkeit, Projektladungsumschlag für die Großbehälterproduktionsfirma zu ermöglichen. Zudem existieren Überlegungen bezüglich

einer Verlagerung der Liegestelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Uelzen, in dessen Folge diese als Kaikante für den Hafenumschlag nutzbar gemacht werden könnte.

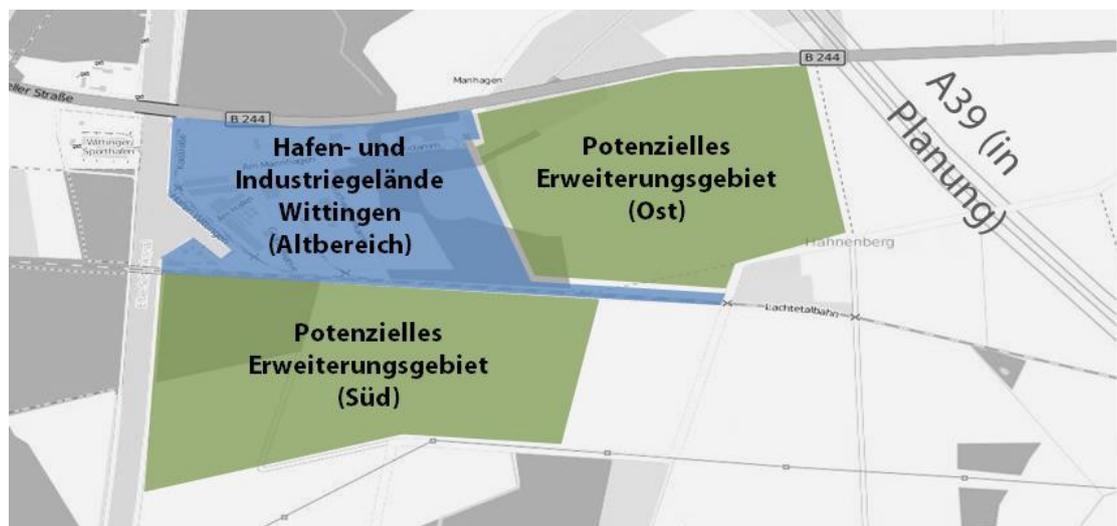
Mittelfristig wird die A39, die in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen wurde, in unmittelbarer Nähe zum Wittinger Hafen verlaufen. Im Bereich der B244 ist eine Anschlussstelle vorgesehen, über die das Hafen- und Industrie-gelände direkt erreichbar wäre. Dies wird wesentliche Nachfragewirkungen auf die Gewerbe- und Industrieflächen in Wittingen haben.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass südlich des existierenden Hafen- und Industriegeländes Wittingen im Flächennutzungsplan Erweiterungsflächen für eine potenzielle Gebietserweiterung ausgewiesen sind. Teile dieser Flächen befinden sich bereits in städtischem Besitz. Durch die unmittelbare Nähe zur künftigen Anschlussstelle der A39 kann aber auch eine Erweiterung in östliche Richtung sinnvoll erscheinen.

Vor dem Hintergrund dieser Fragestellungen hat die Stadt Wittingen das Beratungsunternehmen CPL Competence in Ports and Logistics (CPL) mit der Erarbeitung dieses Standortgutachtens und Entwicklungskonzepts für den Hafen Wittingen beauftragt.

Ziel des Gutachtens ist die Erarbeitung eines ganzheitlichen Entwicklungskonzepts für das Hafen- und Industriegelände Wittingens, basierend auf dem Nachfragepotenzial sowie den zu identifizierenden zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen. Dabei werden sowohl das existierende Hafen- und Industriegelände (Altstandort) als auch mögliche Flächenerweiterungen in Richtung Süden und/Osten berücksichtigt.

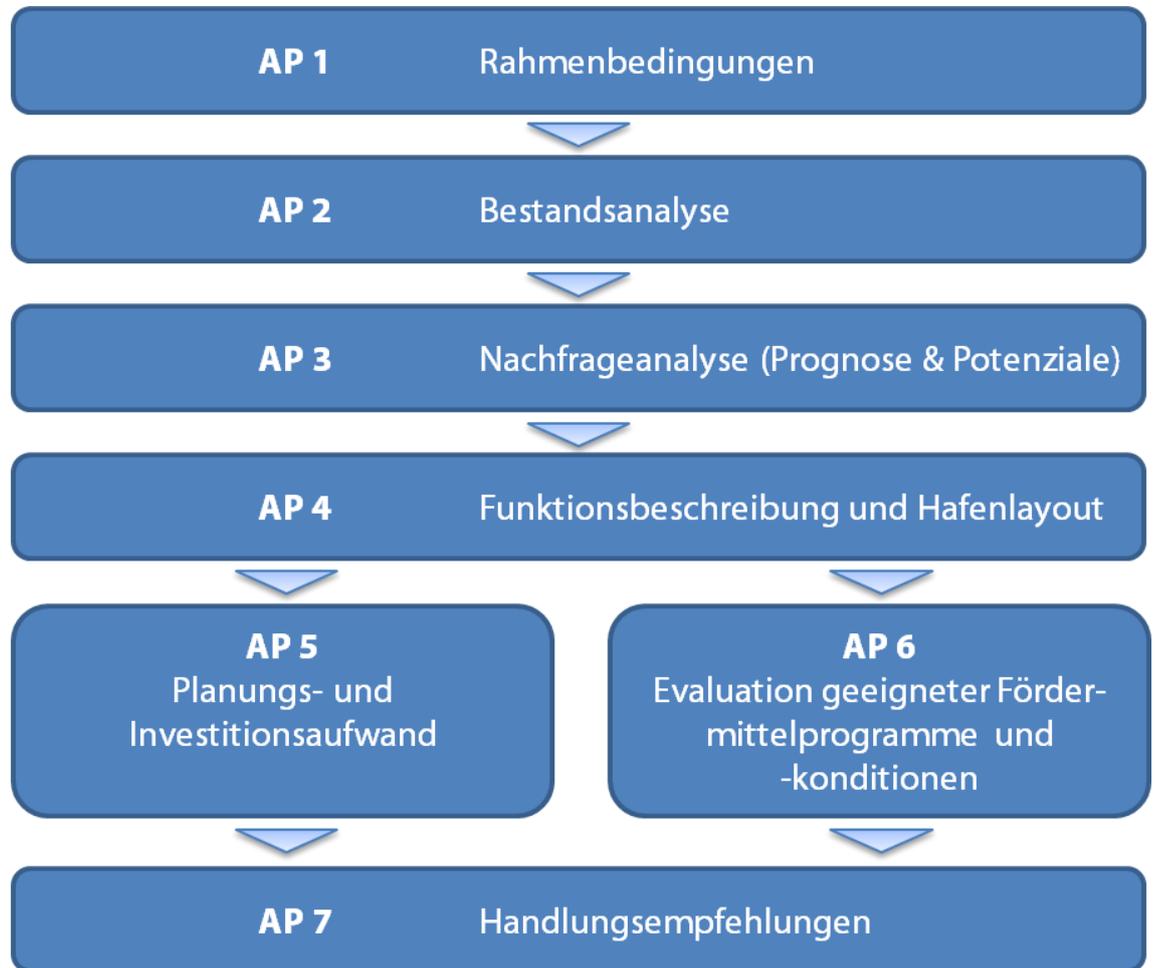
Abbildung 2: Untersuchungsraum des Gutachtens



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Die Erarbeitung des Gutachtens erfolgt dabei in insgesamt sieben Arbeitspaketen (siehe folgende Abbildung).

Abbildung 3: Arbeitspakete



Quelle: CPL, 2016

Basierend auf den Rahmenbedingungen, der Bestandsanalyse sowie einer umfassenden Nachfrageanalyse erfolgt die Ableitung einer Funktionsbeschreibung sowie eines anforderungsgerechten Hafenslayouts. Für dieses erfolgt wiederum die Abschätzung des zu erwartenden Planungs- und Investitionsaufwands für die Umsetzung in Form einer Grobkostenschätzung und einer Abschätzung der Flächenvermarktungserlöse sowie zu erwartender regionalökonomischer Effekte. Darüber hinaus erfolgt eine Evaluation potenziell geeigneter Fördermittelprogramme. Abschließend werden Handlungsempfehlungen formuliert, die die Ergebnisse des Gutachtens zusammenfassen und die notwendigen Schritte für eine Umsetzung skizzieren.

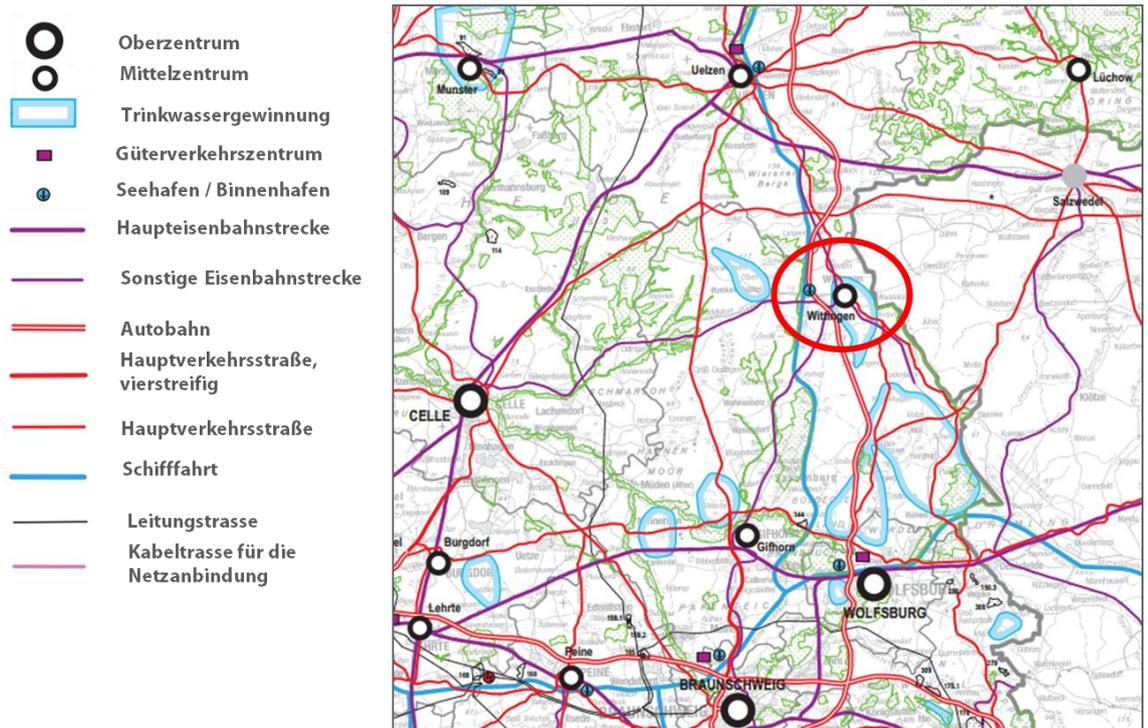
2 Rahmenbedingungen

Lage im Raum

Die Stadt Wittingen liegt im Landkreis Gifhorn im östlichen Niedersachsen an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Im Radius von 50 Kilometer befinden sich mit den Städten Celle, Wolfsburg, Gifhorn, Salzwedel, Uelzen und Lüchow insgesamt sechs Mittel- und Oberzentren. Wittingen fungiert dabei als Mittelzentrum in der Region, wobei die nächstgelegenen Oberzentren die Städte Celle und Wolfsburg sind. Insgesamt umfasst die Fläche Wittingens etwa 225 Quadratkilometer.

Die folgende Abbildung zeigt die übergeordnete Anbindung Wittingens und des Hafens als Ausschnitt des LROP Niedersachsens. Deutlich ist hier auch schon der Verlauf der in Planung befindlichen A39 zu erkennen.

Abbildung 4: Wittingen im Landes-Raumordnungsprogramm



Quelle: LROP Niedersachsen 2012, Ausschnitt, Darstellung verändert

Der Landkreis Gifhorn zeichnet sich überwiegend durch seine Nähe zum Automobilstandort Wolfsburg und zum anderen auch als touristischer Standort in der Nähe der Lüneburger Heide aus. Neben der Automobilwirtschaft hat sich der Landkreis auf die Metallverarbeitung, die Kunststoff- und Druckindustrie, die Bauwirtschaft und den Dienstleistungsbereich fokussiert.



In etwa sechs Kilometern Entfernung in westlicher Richtung vom Stadtzentrum Wittings liegt das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen Wittingen. Der Hafen gehört zu einem der drei Häfen am Elbe-Seitenkanal (ESK), die sich im ESK-Hafenverbund zusammengeschlossen haben. Der ESK wurde im Jahr 1976 eröffnet und zeitgleich mit ihm auch der Hafen Wittingen. In seiner Flächenverfügbarkeit und seinem grundsätzlichen Aufbau besteht der Hafen nunmehr seit 40 Jahren.

Infrastruktur

Grundsätzlich liegen Wittingen und der Landkreis Gifhorn in einem strasseninfrastrukturell eher schlecht angeschlossenen Gebiet. Die durchschnittliche Fahrzeit zu einer Autobahn beträgt im Landkreis 26 Minuten. Damit liegt der Landkreis Gifhorn in der zurzeit größten Region in Deutschland, die nicht von einer Autobahn erschlossen ist.¹ Das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen der Stadt Wittingen ist direkt an die B244 angebunden. Über diese erreicht man in westlicher Richtung die B4 in 22 Kilometer und die A7 in 65 Kilometer Entfernung. In östlicher Richtung wird über die B244 das Stadtzentrum von Wittingen erreicht sowie in südlicher Richtung das Oberzentrum Wolfsburg mit der A2. Hier beträgt die Entfernung etwa 54 Kilometer. Uelzen in nördlicher Richtung ist in ca. 35 Kilometer Entfernung über Landes- oder Kreisstraßen erreichbar, die Kreisstadt Gifhorn in etwa 38 Kilometer Entfernung, ebenfalls über Landes- und Kreisstraßen.

Der Hafen Wittingen liegt weiterhin direkt am ESK. Der ESK verbindet den Mittellandkanal bei Edesbüttel mit der Elbe bei Artlenburg. Auf einer Länge von 115 Kilometer müssen dabei 61 Meter Höhenunterschied überwunden werden. Dies wird mit zwei Schleusenanlagen bewerkstelligt, von denen sich eine in Esterholz (Uelzen) und eine in Scharnebeck (Lüneburg) befindet. Der ESK ist als Wasserstraßenklasse Vb klassifiziert und somit für Schubverbände mit einer Länge von 185 Metern, einer Breite von 11,40 Meter, einem Tiefgang von 2,80 Meter und einer Tragfähigkeit von 3.500 Tonnen zugelassen. Ebenfalls zugelassen sind Großmotorgüterschiffe (GMS) mit 110 Metern Länge, 11,40 Metern Breite, 2,80 Meter Tiefgang und 2.100 Tonnen Tragfähigkeit.

Vom Mittellandkanal aus liegt der Hafen Wittingen bei Kanalkilometer 38,5 und ist somit der südlichste der drei Kanalhäfen (Wittingen, Uelzen und Lüneburg). Er verfügt über zwei Liegeplätze mit jeweils 2,80 Metern Tiefgang an einer Kaimauer von 180 Meter Länge. Darüber hinaus existiert eine Ladestelle für Heizölumschlag. Außerdem befindet sich im Bereich des Hafens eine Liegestelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Uelzen mit insgesamt ca. 180 Metern Länge, die parallel zum Kanal verläuft.

Neben der Straßen- und der Wasserstraßenanbindung verfügt der Hafen Wittingen über ein Anschlussgleis an die Strecke der OHE zwischen Celle und Wittingen. Diese Strecke ist eingleisig, nicht elektrifiziert und signaltechnisch einfach ausgerüstet. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 Kilometer/Stunde. Auf der Strecke wird ausschließlich Güterverkehr betrieben. Vom Hafenstandort Wittingen aus sind es vier Kilometer über die

¹ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)



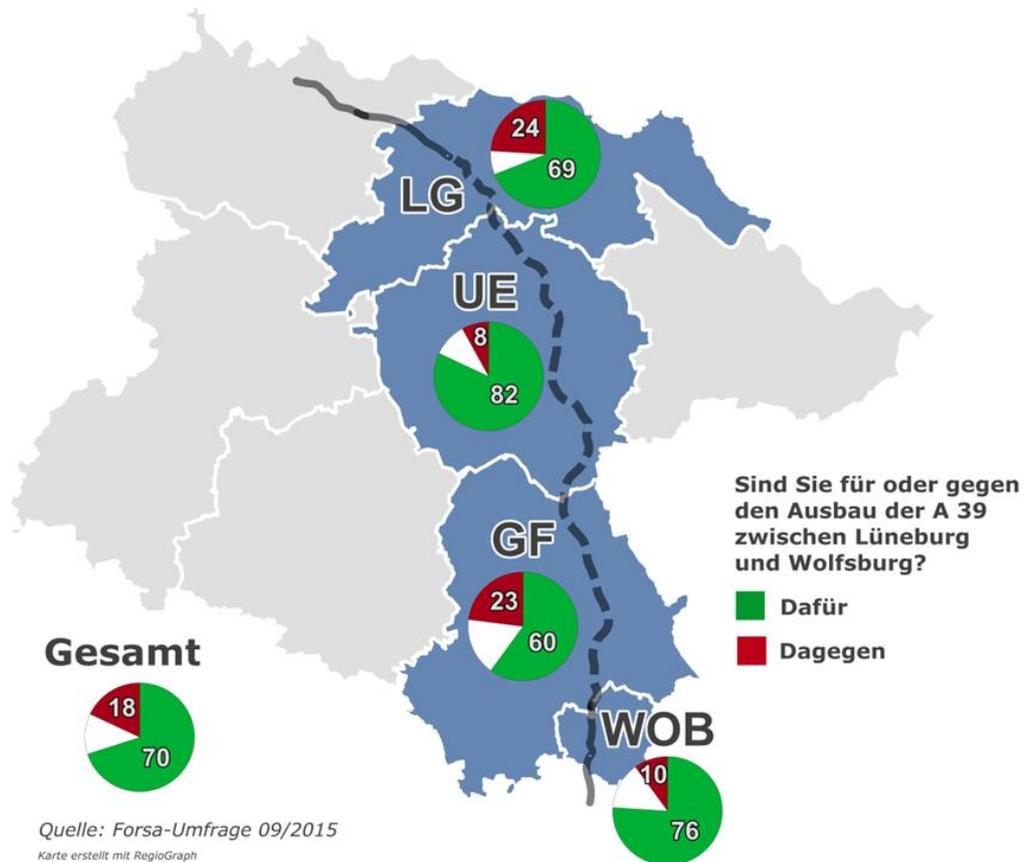
OHE-Trasse bis zum Anschluss an die DB-Strecke zwischen Uelzen und Gifhorn. Über das 47 Kilometer entfernte Celle besteht die Möglichkeit des Anschlusses des Hafens an die DB-Hauptstrecke Hamburg – Hannover. Das weitere Bestehen der Bahnstrecke Celle – Wittingen ist momentan nicht gesichert. Die vertragliche Betriebspflicht der OHE läuft mit Ende des Jahres 2016 aus und es besteht nach Angaben der OHE ein Investitionsbedarf i.H.v. 12 Millionen Euro. Aktuell bestehen Überlegungen zur Gründung einer landeseigenen Infrastrukturgesellschaft zur Übernahme und zum Betrieb von OHE-Strecken. Hierzu wird aktuell eine Untersuchung erarbeitet, deren Ergebnisse für Anfang 2017 erwartet werden. Die Aufrechterhaltung der Trasse und deren weiterer Betrieb wird aus Sicht der Berater für die Hafententwicklung und die allgemeine Anbindungsqualität des Wirtschaftsstandorts Wittingen als enorm wichtig erachtet.

Darüber hinaus existieren über alle Verkehrsträger hinweg wesentliche Infrastrukturentwicklungsprojekte mit mittelbarer oder unmittelbarer Bedeutung für den Standort Wittingen. Als wesentliches wasserseitiges Infrastrukturentwicklungsprojekt mit Bedeutung für den Elbe-Seitenkanal und somit auch den Hafen Wittingen wurde der Neubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Es erfolgte eine Einordnung als „vordringlicher Bedarf“, wodurch eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit angenommen werden kann. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für dieses Projekt ist mit einem Wert von 0,7 ausgewiesen.² Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorplanung. Der Bedarf begründet sich dabei neben kapazitätsbedingten Engpässen vordergründig durch strukturelle Randbedingungen in Bezug auf Schiffsgrößen. Der barrierefreie Transit durch den ESK ist aktuell nur bedingt gegeben, da das Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg eine maximale Nutzlänge von 100 Metern aufweist. Schubverbände müssen dabei also getrennt werden, was zu hohem Aufwand führt. Sogenannte Großmotorgüterschiffe (GMS), mit über 100 Meter Länge, können das Schiffshebewerk Scharnebeck gar nicht passieren, sondern nur aus dem Mittellandkanal in den ESK ein- und wieder ausfahren. Mit Fertigstellung der Schleuse Lüneburg ist folglich für den Hafenstandort Wittingen mit größeren Schiffseinheiten zu rechnen.

Der geplante Lückenschluss der A39 (Neubau von Lüneburg nach Wolfsburg) wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 ebenfalls in den vordringlichen Bedarf aufgenommen und weist bei seiner Bewertung zudem ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,1 auf. Folglich ist davon auszugehen, dass Wittingen über die A39 mittelfristig einen direkten Autobahnanschluss erhält. Er stellt infrastrukturell für die Region das wichtigste Infrastrukturentwicklungsprojekt dar. In einer aktuellen Forsa-Umfrage, beauftragt durch die IHK Lüneburg, erhielt der Bau der A39 von Lüneburg bis Wolfsburg dabei über alle tangierten Landkreise hinweg hohe Zustimmungswerte von mindestens 60 %.

² Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 181

Abbildung 5: Zustimmungswerte zum Bau der A39 nach Landkreisen



Quelle: IHK Lüneburg, 2015

Darüber hinaus stellt der geplante Neubau der B190n zwischen Bad Bodenteich und der B4 ein weiteres straßenseitiges Entwicklungsvorhaben dar. Dieses ist im BVWP 2030 als weiterer Bedarf mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,6 erfasst.

Bahnseitig stellt die sogenannte optimierte „Alpha-Variante (E)“ das wesentliche Infrastrukturentwicklungsprojekt der Region mit Berücksichtigung BVWP 2030 dar. Aufgrund fehlender Planung findet im BVWP 2030 jedoch keine Einordnung und Bewertung zu diesem Infrastrukturprojekt statt.



Wirtschaftsdaten

In Bezug auf wirtschaftliche Kerndaten weisen sowohl die Stadt Wittingen, als auch der Landkreis Gifhorn eine relativ geringe Arbeitslosigkeit von 4,7 % auf. Damit liegen sie leicht unter dem Landes- und auch leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 6,0 %, bzw. 6,1 %.

Hinsichtlich der Wirtschaftskraft weisen die Stadt Wittingen und auch der Landkreis Gifhorn ein unterdurchschnittliches Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf im Vergleich zum Land Niedersachsen und zum Bundesdurchschnitt auf. In der Stadt Wittingen ist hierbei ein deutlicher Überhang der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe zu erkennen, während die Summe der Beschäftigten aus Dienstleistung, Handel, Gastgewerbe und Verkehr unterrepräsentiert ist. Im Landkreis Gifhorn kehrt sich dieses Bild um, sodass hier in Summe weniger Menschen im produzierenden Gewerbe, dafür aber deutlich mehr Menschen im Dienstleistungssektor beschäftigt sind.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über wesentliche wirtschaftliche Kenngrößen der Stadt Wittingen und des Landkreises Gifhorn im Vergleich zum Land Niedersachsen und zu Deutschland.

Tabelle 1: Wirtschaftsdaten Gegenüberstellung

	Stadt Wittingen		LK Gifhorn		Niedersachsen	Deutschland
Bevölkerung	11.501		172.541		7,9 Mio.	82,2 Mio.
Arbeitslosigkeit	4,7 % (08/2016)				6,0 % (08/2016)	6,1 % (08/2016)
Bruttoinlandsprodukt, € je Einwohner	17.944 (2014)				32.890 (2015)	37.099 (2015)
<i>Beschäftigte nach Wirtschaftsabschnitten:</i>						
Dienstleistungen	21 %	Σ 37 %	51 %	Σ 72 %	Σ 73,4%	Σ 73,9 %
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	16 %		21 %			
Produzierendes Gewerbe	61 %		27 %		23,8 %	24,6 %
Land- & Forstwirtschaft	2 %		1 %		2,8%	1,5 %

Quelle: Destatis/ KomSIS Datenbank, 2016



3 Bestandsanalyse

3.1 Umschlagentwicklung des Hafens Wittingen

Entwicklung des Gesamtumschlags

Im Gesamtumschlag des Hafens Wittingen konnte in den vergangenen Jahren ein grundsätzlicher Anstieg des Ladungsaufkommens verzeichnet werden. Nach einem Gesamtumschlag von rd. 155.000 Tonnen im Jahr 2009 stieg dieser in den Folgejahren stetig bis auf 336.000 Tonnen im Jahr 2013. In den Jahren 2014 und 2015 reduzierte sich dieser wieder leicht auf 305.000 Tonnen (2014) bzw. 256.000 Tonnen (2015), wobei sich jedoch insbesondere der Bahnumschlag deutlich reduzierte. Im Jahr 2015 wurden lediglich etwa 8.000 Tonnen Güter per Bahn umgeschlagen. Dies ist in Teilen zurückführbar auf Gleisinstanzungsmaßnahmen.

Die Anzahl der Schiffsanläufe hat sich dabei etwa proportional zur umgeschlagenen Menge im Schiffsumschlag entwickelt. Daraus lässt sich ableiten, dass es in den vergangenen Jahren keine Veränderung der den Hafen anlaufenden Schiffsgrößen gab. Dies erscheint folgerichtig, da diese maßgeblich durch die zulässigen Maße des Schiffshebewerks Scharnebeck begrenzt werden (vgl. Abschnitt 2).

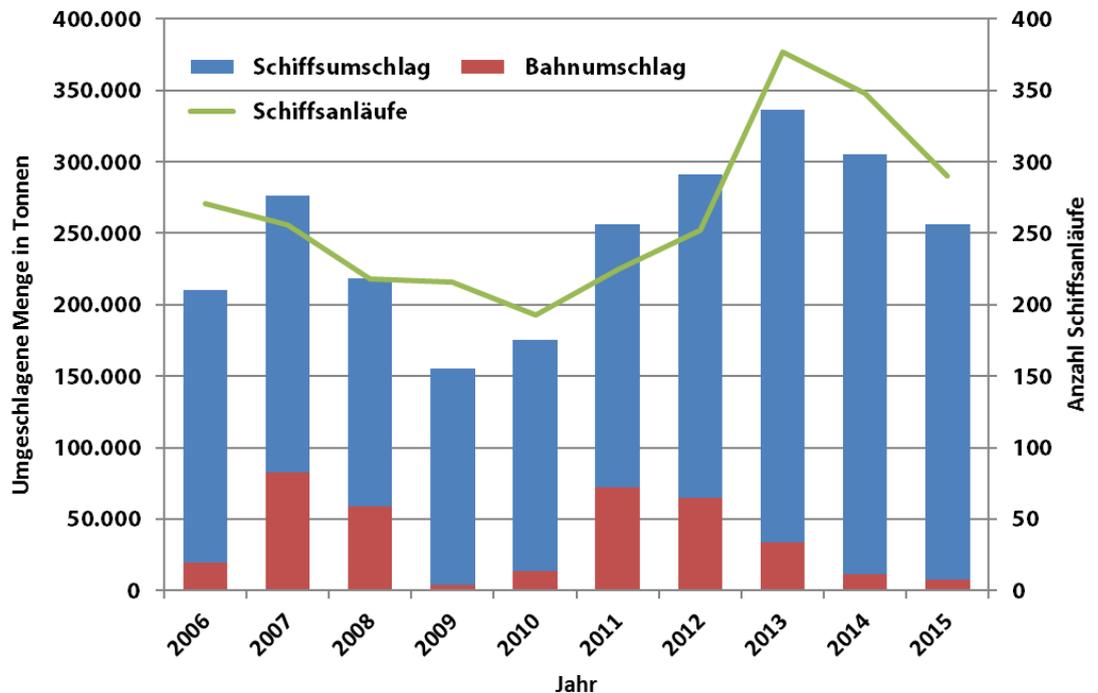
Die folgende Tabelle und die folgende Abbildung stellen die Entwicklung des Gesamtumschlags und der Schiffsanläufe der letzten 10 Jahre im Detail dar.

Tabelle 2: Gesamtumschlag Hafen Wittingen, 2006 - 2015

Gesamt-umschlag in t	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Schiffsumschlag	191.018	193.314	159.172	151.165	161.587	184.527	226.208	302.176	293.844	248.042
davon: Empfang	181.124	175.909	143.182	129.949	136.804	173.522	186.524	273.064	260.405	231.550
davon: Versand	9.894	17.405	15.990	21.216	24.783	11.005	39.684	29.112	33.439	16.492
Bahnsumschlag	19.320	83.000	59.000	4.000	14.000	72.000	65.000	34.000	11.500	8.000
GESAMT	210.338	276.314	218.172	155.165	175.587	256.527	291.208	336.176	305.344	256.042
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Schiffsanläufe	271	256	218	216	193	225	252	377	348	290

Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen

Abbildung 6: Gesamtumschlag Hafen Wittingen, 2006 - 2015



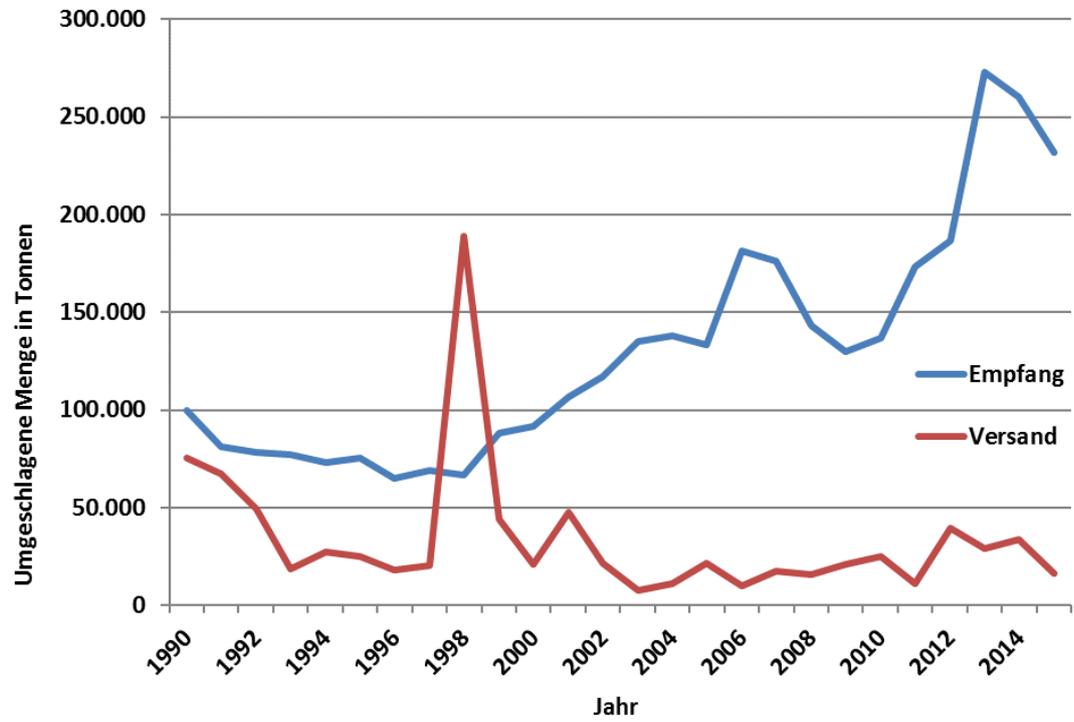
Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen

Umschlagentwicklung Empfang und Versand, Umschlag nach Güterarten

Der Hafen Wittingen ist als Binnenhafen mit einer regionalen Versorgungsfunktion ein stark empfangslastiger Hafen. Im historischen Verlauf (seit 1990) zeigt sich ein Anstieg des Empfangsvolumens bei etwa gleichbleibendem Versandvolumen von Gütern. Ende der 1990er Jahre existiert ein einmaliger Peak beim Versand durch eine hohe Heizölversandmenge im Jahr 1998 (rd. 170.000 Tonnen). 2015 betrug die Summe aller empfangenen Güter rd. 232.000 Tonnen, die Summe aller versandten Güter betrug im gleichen Zeitraum gut 16.000 Tonnen. In Bezug auf die wichtigsten Güterarten hat der Heizölumschlag die mengenbezogen größte Bedeutung. Er findet ausschließlich eingehend statt und bildete im Jahr 2015 43 % aller empfangenen Güter ab. Der Empfang von Rundholz stellte 21 % der empfangenen Gütermengen dar. Getreide (Braugerste) ist das einzige aktuelle Versandgut des Hafens.

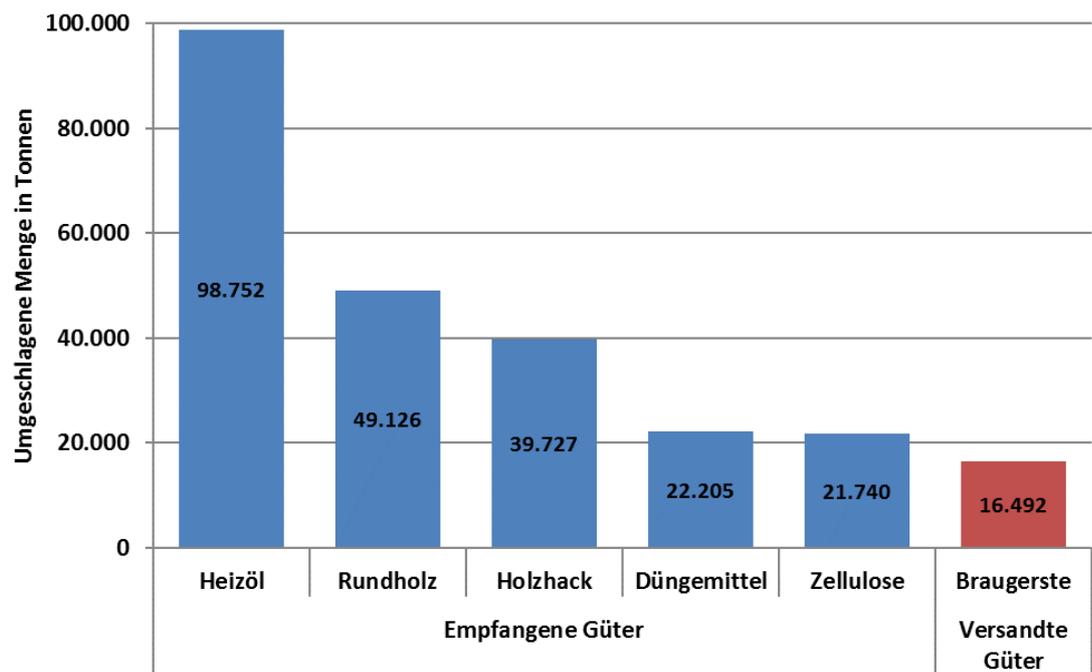
Die folgenden Abbildungen stellen die Umschlagentwicklung nach Empfang und Versand sowie nach Güterarten im Detail dar.

Abbildung 7: Umschlagentwicklung Empfang und Versand, 1990 - 2015



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen

Abbildung 8: Umschlagentwicklung nach Güterarten, 2015



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen

Eine detaillierte Darstellung zur Entwicklung der Güterarten nach Empfang und Versand ab 1990 erfolgt zudem in Anlage A dieser Studie.

Die folgende Abbildung zeigt diverse Umschlagaktivitäten im Hafen Wittingen im Jahr 2016, darunter

- Empfang von Holzhackschnitzeln (oben links)
- Empfang von Rundholz (oben rechts)
- Empfang von Zellulose (unten links) sowie
- Empfang von Heizöl (unten rechts).

Abbildung 9: Umschlagaktivitäten im Hafen Wittingen

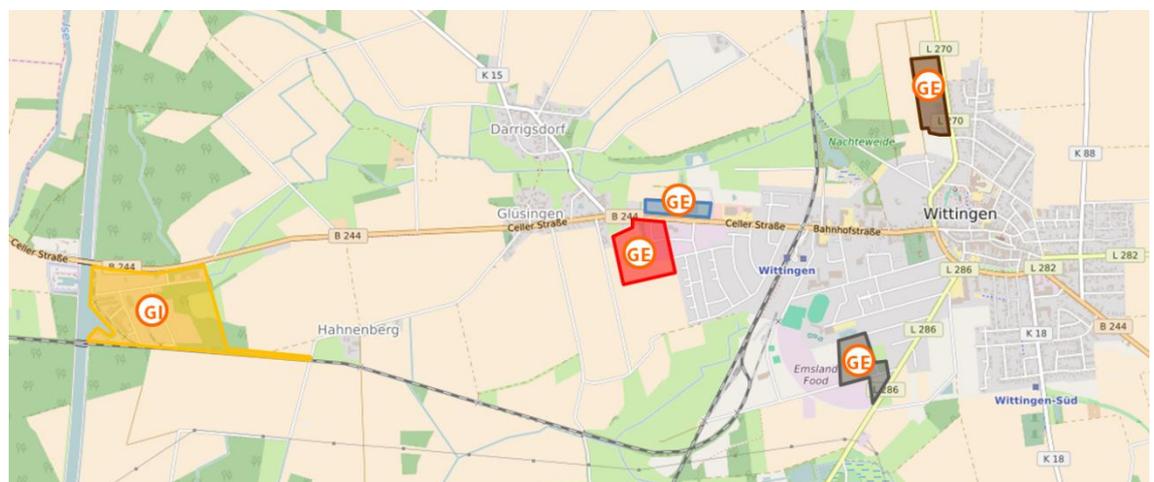


Quelle: CPL, 2016/ Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG, 2016

3.2 Gewerbe- und Industriegebiete in der Stadt Wittingen

In der Stadt Wittingen existieren insgesamt acht Gewerbe- und Industriegebiete. Fünf davon wurden im Rahmen dieser Untersuchung berücksichtigt. Dies sind: Gewerbegebiet Uelzener Straße, Gewerbegebiet Celler Straße Nord, Gewerbegebiet Celler Straße Süd, Gewerbegebiet Wunderbütteler Kirchweg sowie Gewerbe- und Industriegebiet Hafen Wittingen. Deren Profile und Flächenverfügbarkeit wird in diesem Kapitel analysiert. Die folgende Karte zeigt die Lage der fünf Gewerbe- und Industriegebiete im Stadtgebiet.

Abbildung 10: Lage der Gewerbe- und Industriegebiete Wittingsens



-  Gewerbegebiet Uelzener Straße
-  Gewerbegebiet Celler Straße - Nord
-  Gewerbegebiet Celler Straße - Süd
-  Gewerbegebiet Wunderbütteler Kirchweg
-  Gewerbe- und Industriegebiet Hafen

Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen ist in westlicher Richtung ca. 6 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und ist das einzige Gebiet der Stadt mit einer Flächenausweisung als Industriegebiet (GI-Klassifizierung). In den übrigen Gebieten sind ausschließlich Gewerbeflächen (GE-Klassifizierung) oder Sondergebiete (SO) ausgewiesen.

Die fünf untersuchten Gewerbe- und Industriegebiete weisen eine Gesamtfläche von 66,5 Hektar auf. Sie sind alle mindestens direkt an eine Landes- oder Bundesstraße angeschlossen. Ausschließlich das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen verfügt darüber hinaus über einen Wasserstraßenanschluss. Zusätzlich haben der Hafen und auch das Gewerbegebiet Wunderbütteler Kirchweg einen Gleisanschluss.



Von den 66,5 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen stehen aktuell noch etwa 25,5 Hektar zur Verfügung. Die entspricht einer aktuellen Gewerbe- und Industrieflächenauslastung von rd. 62 %. Zwar stehen mit gut 10 Hektar die meisten noch verfügbaren Flächen im Gewerbe- und Industriegebiet Hafen zur Verfügung, mit einer Flächenauslastung von 72 % ist der Hafen Wittingen jedoch überdurchschnittlich hoch ausgelastet. Die folgende Tabelle gibt einen detaillierten Überblick über das Flächenangebot der fünf Gewerbe- und Industrieflächen.

Tabelle 3: Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen, Übersicht

Gewerbe-/ Industriegebiet	Klassifizierung	Gesamtgröße (nur Betriebsflächen)	Verfügbare Flächen gesamt	Sofort nutzbare Flächen
Uelzener Straße	GE	6,5 ha	2,2 ha	2,2 ha
Celler Straße Nord	GE, SO	6,4 ha	3,3 ha	3,3 ha
Celler Straße Süd	GE	9,2 ha	5,7 ha	5,7 ha
Wunderbütteler Kirchweg	GE	6,7 ha	3,9 ha	k. a.
Hafen	GI	37,7 ha	10,4 ha*	8,8 ha
SUMME		66,5 ha	25,5 ha	20,0 ha

*: Der im Jahr 2016 erfolgte Flächenerwerb der Firma Butting ist hierbei bereits berücksichtigt.

Quelle: CPL, 2016, basierend auf der KomSIS Datenbank des Landes Niedersachsen

In Anlage B dieser Studie sind darüber hinaus für die fünf untersuchten Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen Flächensteckbriefe dargestellt.

Industriegebiet Hafen Wittingen

Im Hafen Wittingen sind aktuell 14 Unternehmen angesiedelt. Die folgende Karte zeigt deren Lage innerhalb des Hafens.

1. Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH
 - 1a. genutzte Fläche
 - 1b. bislang ungenutzte Fläche
2. Peter Biermann Holzbau
3. Autoverwertung Karl-Heinz Messinger
4. Autolackiererei Giese
5. Fleischhandelsgesellschaft mbH
6. con-slot SCREENS mbH
7. LEVG Hankensbüttel Groß-Oesingen eG
 - 7a. momentan genutzte Fläche
 - 7b. von Fa. Wittinger Biodiesel übernommen, zurzeit ungenutzt
8. Transgas GmbH & Co. KG
9. Agrolandis AG
10. Transportunternehmen Joachim Scheller

- 11. Schulz-Bau
- 12. Hoyer-Unternehmensgruppe
- 13. Deutsche Asphalt
- 14. Butting GmbH & Co. KG (Fläche erworben, Ansiedlung geplant)

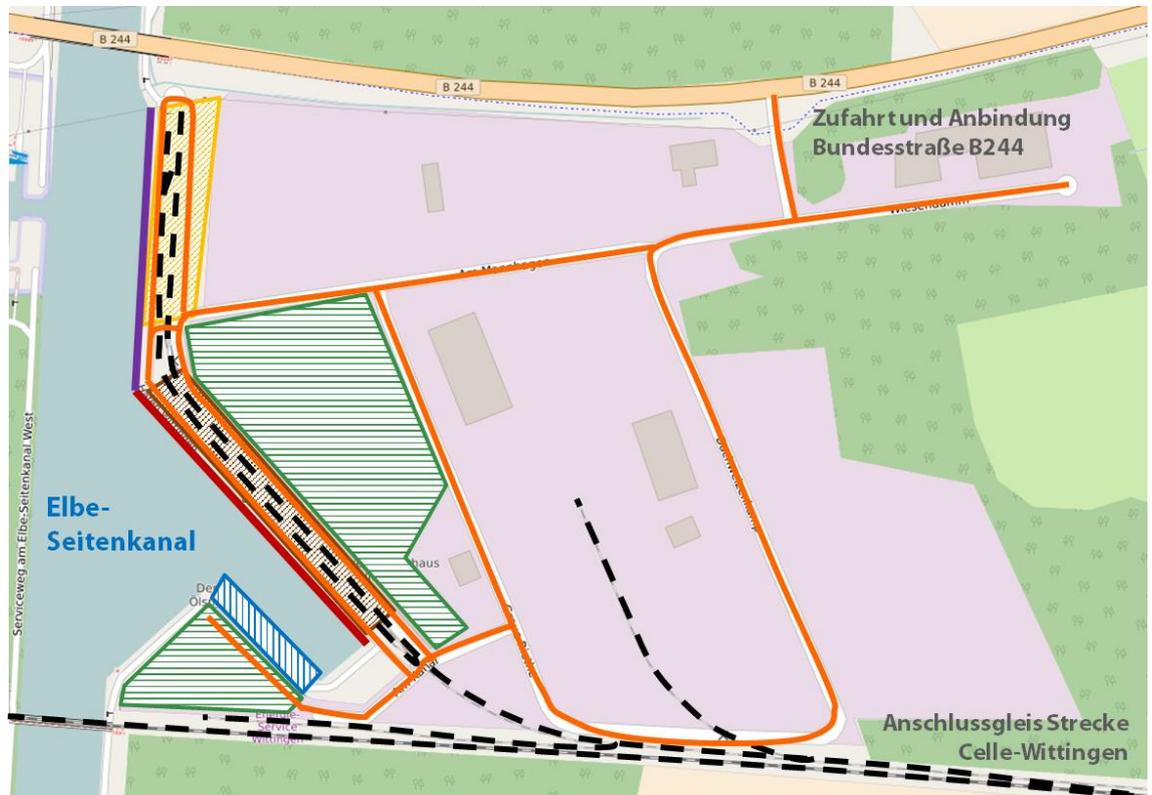
Abbildung 11: Unternehmen im Hafen Wittingen



Quelle: Stadt Wittingen: Hafen-Standortprofil/ CPL, 2016, basierend auf Bing Maps

Infrastrukturell und bezogen auf seine Funktionsbereiche gliedert sich das Hafengebiet in kanalnahe Umschlag- und Lagerbereiche, in denen die unmittelbar mit dem Hafenumschlag verbundenen Unternehmen ansässig sind, in Gleisinfrastruktur entlang der Kaikante und entlang der Südgrenze des Gebiets sowie in allgemeine Ansiedlungsflächen im mittleren und östlichen (kanalfernen) Teil des Gebiets. Alle Bereiche sind entsprechend durch interne Erschließungsstraßen verbunden. Die folgende Karte stellt die Hafen-Infrastruktur und Funktionsbereiche schematisch dar.

Abbildung 12: Hafen-Infrastruktur und Funktionsbereiche



- Umschlagbereich Bahn
- Umschlagbereich Schiff
- Umschlagbereich Schiff (Flüssiggut)
- Lagerbereiche
- 180 m befestigte Kaikante (Spundwand) → Nutzung für Ladungsumschlag
- Liegestelle WSA (Spundwand); renovierungsbedürftig → Keine Nutzung für Ladungsumschlag
- Eisenbahninfrastruktur; teilweise renoviert
- Straßeninfrastruktur

Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Eine Übersicht zur vorhandenen hafenrelevanten Suprastruktur ist darüber hinaus in Anlage C dargestellt.



Bau einer zusätzlichen Liegestelle durch das WSA

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Uelzen hat einen zusätzlichen Bedarf für Binnenschiffsliegeplätze am ESK ermittelt. Hierauf basierend finden derzeit Planungen zum Bau neuer Liegestellen nördlich der heutigen Liegestelle und nördlich der B244 statt.

Diese werden über eine Gesamtlänge von 600 Metern in Form einer Spundwand kanalparallel errichtet und werden ausschließlich als Liegestellen nutzbar sein, d. h. hierüber wird keinerlei Umschlagfähigkeit erfolgen.

Der aktuelle Zeitplan des Bauvorhabens sieht die Fertigstellung der Entwurfsplanung bis Ende 2016 vor. Der Baubeginn ist geplant für Ende 2017 bzw. Anfang 2018. Bei einer vorgesehenen 12- bis 15-monatigen Bauzeit ergibt sich dann ein erwarteter Fertigstellungstermin Ende 2018 bzw. Anfang 2019.

Ein Lageplan zur in Planung befindlichen neuen Liegestelle ist in Anlage D dieser Studie abgebildet.

Die Stadt Wittingen hat ein Interesse an der bestehenden Liegestelle im Wittinger Hafen zum Zwecke einer Hafennutzung bekundet und führt aktuell Gespräche mit dem WSA Uelzen über die Möglichkeit eines Kaufs bzw. einer Umwandlung dieser Liegestelle in eine Kaikante für Güterumschlag.

Da es sich, wie durch das WSA Uelzen verdeutlicht, beim Neubau der Liegestelle nördlich der B244 jedoch um die Erfüllung eines zusätzlichen Bedarfs am ESK handelt, stellt dieser aktuell geplante Neubau keinen Ersatz für diese aktuelle Liegestelle im Bereich des Wittinger Hafens dar. Wenn eine Umwandlung dieser in eine Kaikante erfolgen soll, muss in diesem Fall dementsprechend eine zusätzliche weitere Liegestelle an anderer Stelle, beispielsweise in nördlicher Verlängerung an den Liegestellenneubau, geschaffen werden.

3.3 Weitere Hafenstandorte am Elbe-Seitenkanal

Neben dem Hafen Wittingen existieren am Elbe-Seitenkanal mit den Häfen Lüneburg und Uelzen zwei weitere Binnenhafenstandorte (siehe folgende Karte). Seit Sommer 2014 sind die drei ESK-Häfen Wittingen, Uelzen und Lüneburg im Hafenverbund Elbe-Seitenkanal zusammengeschlossen.³

Abbildung 13: Häfen am Elbe-Seitenkanal, Karte



Quelle: BESK e.V., 2016

Im Hafen Lüneburg sind die verfügbaren Erweiterungsflächen aktuell begrenzt. Insgesamt steht eine Fläche von 1,3 Hektar für Ansiedlungen zur Verfügung. Diese ist als Sondergebiet Hafen ausgewiesen. Im direkt an den Hafen angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet Bilmer Berg stehen ebenfalls keine Flächen mehr zur Verfügung. Mittelfristig existieren Planungen einer größeren Erweiterung südlich des bestehenden Hafens als Gewerbe- und Industriegebiet Bilmer Berg Ost. Ein Flächennutzungsplan liegt hierzu bereits vor, jedoch kein Bebauungsplan.

Im Hafen Uelzen dagegen sind momentan knapp 8 Hektar Industrieflächen (GI-Klassifizierung) für Ansiedlungen verfügbar. Die größte verfügbare Einzelfläche beträgt hierbei 5 Hektar. Diese Flächen sind jedoch aufgrund der Lage und Höhenprofile nur begrenzt vermarktbar. Mittelfristig ist die Schaffung von Erweiterungsflächen (GE und GI) in einem dem bestehenden Hafen gegenüberliegenden Gewerbe- und Industriegebiet „Hafen-

³ Vgl. www.esk-hafenverbund.de



Ost“ geplant. Hier stehen bis zu 100 Hektar Erweiterungsflächen zur Verfügung, inwieweit diese entwickelt werden, ist aktuell noch nicht absehbar. Eine unmittelbare Anbindung an die geplante A39 in ähnlicher Qualität und Nähe wie in Wittingen wäre an diesem Standort nicht gegeben.

Insgesamt sind verfügbare Entwicklungsflächen in den drei ESK-Häfen aktuell also nur begrenzt verfügbar. Die folgende Tabelle zeigt die Flächenangebotsituation der drei Standorte gegenüberstellend auf.

Tabelle 4: Gewerbe- und Industrieflächenangebot der ESK-Häfen

Hafen	Klassifizierung	Gesamtfläche	Verfügbare Flächen	Größte verfügbare Einzelfläche
Hafen Lüneburg	SO	14,8 ha	1,3 ha <i>davon kurzfristig: 1,3 ha</i>	1,3 ha (SO)
Hafen Uelzen	GI	96,7 ha	8,0 ha <i>davon kurzfristig: 8,0 ha</i>	5,0 ha (GI)
		SUMME	9,25 ha <i>davon kurzfristig: 9,25 ha</i>	
<i>Zum Vergleich:</i> Hafen Wittingen	GI	37,7 ha	10,4 ha* <i>davon kurzfristig: 8,8 ha</i>	4,4 ha (GI)

*: Der im Jahr 2016 erfolgte Flächenerwerb der Firma Butting ist hierbei bereits berücksichtigt.
Quelle: CPL/ Stadt Wittingen/ KomSIS/ BESK e.V., 2016



3.4 Weitere Gewerbe- und Industriegebiete *im Umfeld*

Im weiteren Umfeld Wittingens gibt es darüber hinaus zahlreiche weitere verfügbare Gewerbeflächen. Unter Berücksichtigung der Gewerbeflächen der Landkreise Gifhorn und Uelzen in einem Radius von 35 Kilometer um Wittingen herum, konnten insgesamt 15 Gewerbe-/ Industriegebiete mit verfügbaren Ansiedlungsflächen identifiziert werden.

Die verfügbaren Flächen belaufen sich dabei auf insgesamt 119,6 Hektar. Diese sind fast ausschließlich Gewerbeflächen (GE-Klassifizierung). Einziger weiterer GI-Standort in der Region mit verfügbaren Flächen ist Industriepark Triangel in Sassenburg, jedoch ohne Hafenanbindung. Die verfügbaren Flächen belaufen sich hier zudem auf lediglich 3 Hektar.

Die folgende Tabelle gibt einen detaillierten Überblick über verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen in der Region im Radius von 35 Kilometer um Wittingen. In der darunter dargestellten Abbildung sind diese Gewerbe- und Industrieflächen zudem in einer Karte verortet abgebildet.

Tabelle 5: Gewerbe- und Industrieflächenangebot im Umfeld Wittingens

Gewerbegebiet/ Hafen	Klassifizierung	Gesamtfläche	Verfügbare Flächen	Sofort verfügbare Fläche
Wesendorf - Süd/Süd-West/Schanzenfeld V	GE	4,6 ha	4,6 ha	4,6 ha
Wesendorf - Wahrenholz "Am Bahnhof"	GE	21,1 ha	8,7 ha	8,7 ha
Wesendorf - Groß Oesingen	SO	4,0 ha	4,0 ha	4,0 ha
Hankensbüttel - Gewerbegebiet "Oerreler Straße"	GE	12,3 ha	5,0 ha	2,7 ha
Hankensbüttel - Gewerbegebiet Ziegeleiweg-Steinhorst	GE	3,0 ha	3,0 ha	3,0 ha
Brome - Hinter dem Sportplatz	GE	3,0 ha	2,5 ha	2,5 ha
Brome - Am Bahnhof II	GE	11,1 ha	8,4 ha	0,8 ha
Sassenburg - Gewerbegebiet "Rohrwiesen" in Triangel	GE, MI, SO	20,0 ha	15,0 ha	15,0 ha
Sassenburg - Industriepark Triangel	GE, GI	3,0 ha	3,0 ha	3,0 ha
Gifhorn - Unternehmenspark Gifhorn-Süd	GE	40,0 ha	36,0 ha	0,0 ha
Gifhorn - Gewerbegebiet Westerfeld Süd	GE	13,0 ha	11,0 ha	11,0 ha
Aue - Zur Hasenheide – Wrestedt	GE	4,7 ha	4,1 ha	4,1 ha
Aue - Droher Straße, Wieren	GE	4,2 ha	4,2 ha	4,2 ha
Aue - Petersberg Gewerbegebiet II	GE	8,7 ha	5,5 ha	3,0 ha
Aue – Galgenberg II	SO	6,4 ha	4,6 ha	4,6 ha
SUMME		159,1 ha	119,6 ha	71,2 ha

Quelle: CPL, 2016, basierend auf KomSIS

Abbildung 14: Gewerbe- und Industrieflächenangebot im Umfeld Wittingens, Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

3.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in den Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Wittingen mit 62 % eine Flächenbelegung in mittlerer Höhe existiert. Von den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden 25,5 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen sind etwa 40 % (10,4 Hektar) als GI-Flächen ausgewiesen. Im Bereich des Hafens (GI-Flächen) liegt mit 72 % eine deutlich höhere Flächenbelegung vor als im restlichen Stadtgebiet.

In einem Radius von 35 Kilometern um Wittingen herum existieren noch knapp 120 Hektar weitere Ansiedlungsflächen. Diese sind fast vollständig als Gewerbeflächen klassifiziert. Lediglich in Sassenburg existieren weitere 3 Hektar verfügbarer Industrieflächen. Diese weisen jedoch keinen hafenwirtschaftlichen Charakter auf.

Entlang des Elbe-Seitenkanals existieren in den Häfen Lüneburg und Uelzen aktuell ebenfalls nur begrenzt Ansiedlungsflächen. Planungen zur Erweiterung des Flächenpotenzials an beiden Standorten sind noch nicht erfolgt oder in einem frühen Stadium.



4 Nachfrageanalyse

Die Nachfrageanalyse dient, basierend auf dem zuvor analysierten Flächenangebot im Status quo, der Ermittlung von Flächennachfragepotenzial und von damit verbundenen infrastrukturellen Anforderungen an die Verkehrsträger Wasserstraße (wasserseitiger Umschlag), und Schiene. Sie erfolgt in mehreren Schritten und beinhaltet die Analyse der Entwicklung der historischen Gewerbeflächennachfrage in der Stadt Wittingen seit 1995, die Ergebnisse durchgeführter Interviews mit wesentlichen lokalen Unternehmen und Akteuren, eine Marktanalyse und Analyse existierender Verkehrsprognosen, eine Analyse zu Auswirkungen von Autobahn-Neubauten auf die Logistik- und Gewerbeflächennachfrage (inkl. Fallbeispielen) sowie die Analyse relevanter Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region.

4.1 Historische Entwicklung von Gewerbeflächennachfrage und -angebot

Gewerbeflächensituation vor 10 Jahren⁴

Insgesamt waren im Jahr 2006 in der Stadt Wittingen rd. 39 Hektar Gewerbeflächen in der Stadt Wittingen⁵ verfügbar, davon entfielen 15,2 Hektar auf das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen Wittingen. Im Vergleich zu benachbarten Standorten lagen niedrige Gewerbeflächenpreise (Gewerbe- und Industriegebiet Hafen: 12,50 Euro/Quadratmeter) vor. Der überwiegende Teil der verfügbaren Flächen befand sich in öffentlichem Eigentum.

Zwischen 1995 und 2005 existierte eine jährliche Gewerbeflächennachfrage von knapp unter 1 Hektar pro Jahr (Gewerbeflächenumsatz 1995 – 2005: ca. 9,3 Hektar gesamt). Diese Nachfrage beinhaltete dabei 6 Neugründungen von Unternehmen, 4 Verlagerungen innerhalb der Stadt sowie 2 Ansiedlungen von Betrieben aus dem näheren Umfeld. Im Hafen- und Industriegebiet Wittingen lag seit dem Bau des ESK und der Erschließung des Hafens ein durchweg geringer Flächenumsatz vor. Zudem wurden überwiegend Ansiedlungen von nicht-hafenaffinen Unternehmen im Hafen- und Industriegebiet identifiziert.

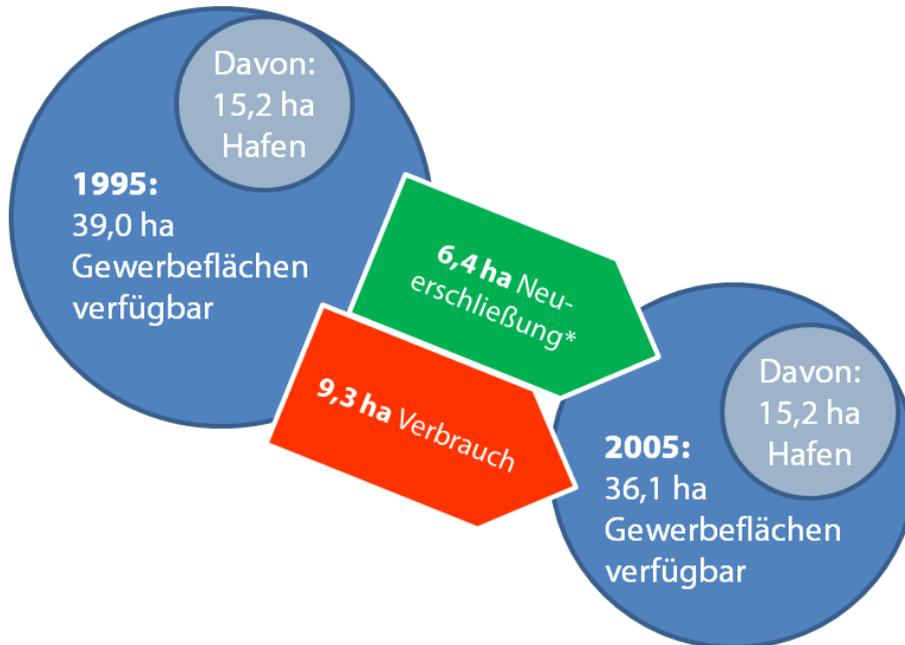
Darauf basierend empfahlen die Gutachter im Jahr 2006, keine Erweiterung der Flächen im Hafen vorzunehmen, da seinerzeit noch ausreichend Flächen zur Verfügung standen und keine steigende Nachfrage nach Industrieflächen erwartet wurde.

Die Gewerbeflächenbilanz hierzu ist in der folgenden Grafik veranschaulicht.

⁴ NordLB: Machbarkeitsstudie zur Stadtentwicklung der Stadt Wittingen, 2006

⁵ Betrachtung der Gewerbegebiete Celler Straße Nord, Celler Straße Süd, Uelzener Straße, Wunderbütteler Kirchweg und Hafen

Abbildung 15: Visualisierung Gewerbeflächennachfrage, 1995 – 2005



*: Erschließung Gewerbegebiet Uelzener Straße

Quelle: Eigene Berechnungen CPL, 2016, basierend auf NordLB: Machbarkeitsstudie zur Stadtentwicklung der Stadt Wittingen, 2006

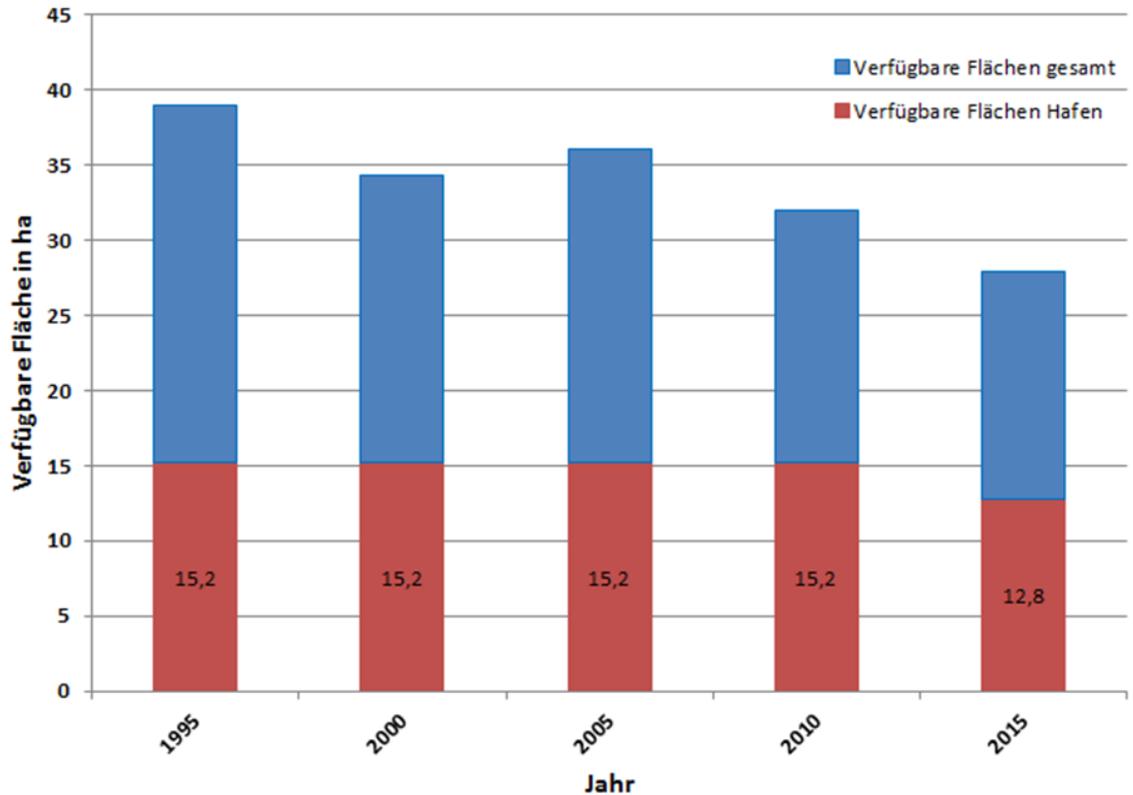
Zwischen 2005 und 2015 wurde eine im Vergleich dazu leicht verringerte Gewerbeflächennachfrage von insgesamt 8,2 Hektar festgestellt (rd. 0,8 Hektar/Jahr).

Entwicklung Gewerbeflächenangebot und -nachfrage der Stadt Wittingen 1995 bis heute

Der Gewerbe- und Industrieflächenumsatz, also die Flächennachfrage, in der Stadt Wittingen⁶ lag mit 9,3 Hektar in den Jahren 1995 – 2005 (rd. 0,9 Hektar/Jahr) und 8,2 Hektar in den Jahren 2005 – 2015 (rd. 0,8 Hektar/Jahr) somit auf einem insgesamt geringen, aber stabilen Niveau. Gleichzeitig sank im gleichen Zeitraum das Gewerbeflächenangebot jedoch kontinuierlich von 39 Hektar im Jahr 1995 auf unter 28 Hektar im Jahr 2015, wie die folgende Grafik verdeutlicht.

⁶ Betrachtung der Gewerbegebiete Celler Straße Nord, Celler Straße Süd, Uelzener Straße, Wunderbütteler Kirchweg und Hafen

Abbildung 16: Gewerbeflächenangebot der Stadt Wittingen, 1995 – 2015



Quelle: NordLB: Machbarkeitsstudie zur Stadtentwicklung der Stadt Wittingen, 2006/ Berechnungen CPL, 2016, basierend auf KomSIS

Im Gewerbe- und Industriegebiet Hafen konnten dabei im zeitlichen Verlauf bis 2015 lediglich eine Unternehmensansiedlung identifiziert werden:

- 1995 – 2010: keine Unternehmensansiedlungen
- 2011: Ansiedlung Fa. Deutsche Asphalt (rd. 2,4 Hektar)
- 2012 – 2015: keine Unternehmensansiedlungen

Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2016 bereits ein Flächenerwerb sowie die Übernahme einer kleineren Fläche.

- 2016: Flächenerwerb Fa. Butting (rd. 2,4 Hektar), Ansiedlung in Planung
- 2016: Zukauf der Flächen der Fa. Wittinger Biodiesel durch die LEVG (rd. 0,4 Hektar)

Im Jahr 2017 erfolgten ebenfalls bereits Flächenübernahmen und –ankäufe, dazu gibt es konkrete weitere Planungen:



- 2017: Zukauf des Grundstücks *des Betriebsgrundstücks wolter* (vgl. Abb. 11, Fläche Nr. 9) durch die LEVG sowie Antrag auf Ankauf vorgelagerter Grundstücke
- 2017: Flächenerwerb Fa. Agravis östlich der Butting- Fläche (~ 2,3 ha), Ansiedlung in Planung
- 2017/18: Übernahme des Grundstücks Fa. Messinger durch die Fa. Bollmer in Planung (stufenweise in 2017/18)

4.2 Interviews mit Marktakteuren

Im Rahmen dieser Studie wurden insgesamt neun Marktgespräche und Interviews mit Unternehmen und Institution aus der Region geführt. Ziel der Interviews war es, Aussagen zur endogenen Flächennachfrage bereits in der Region ansässiger Unternehmen, sowie deren Einschätzung zu Anforderungen in Bezug auf die mögliche Infrastruktur- und Flächenentwicklung im existierenden Hafengebiet sowie möglichen Erweiterungen, zu erhalten.

Die Interviews wurden im Zeitraum zwischen dem 22.09.2016 und dem 25.10.2016 in Form persönlicher Gespräche (7 Interviews) sowie als Telefoninterviews (2 Interviews) durchgeführt. Folgende Unternehmen wurden dabei befragt:

Tabelle 6: Übersicht durchgeführte Interviews

Befragte Unternehmen	Branche	Kontakt
Deutsche Asphalt GmbH	Asphaltverarbeitung	Hr. Willhöft, Prokurist Hr. Vering, Betriebsstättenleiter
Drewsen Spezialpapiere GmbH & Co. KG	Papierherstellung	Hr. Wittner, Leiter Einkauf und Logistik
H. Butting GmbH & Co. KG	Stahlverarbeitung	Hr. Meinecke, Leiter Logistik
LEVG Hankensbüttel – Gross Oesingen eG/ Volksbank Osterburg-Lüchow-Dannenberg eG	Landhandels- unternehmen	Fr. Worsch, Vorstand, Geschäftsführung Hr. Lüdemann, Geschäftsführer Warenhandel
Neubauamt für den Ausbau des MLK (NBA Hannover)	Behörde	Hr. Behrens, Sachbereichsleiter Wasserstraßen
Osthannoversche Umschlaggesellschaft GmbH, Osthannoversche Eisenbahn AG, Rhenus SE & Co. KG	Umschlagunternehmen Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Hr. Schulz, Hafenmeister Fr. Popova, Prokuristin Hr. Hoppe, Geschäftsführer OHU, HBV Rhenus
Raiffeisen Waren GmbH	Handelsunternehmen	Hr. Pistorius, Geschäftsführer Hr. Dippel, Leitung Agrar
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Uelzen	Behörde	Hr. Römer, Sachbereichsleiter
Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG	Mineralölhandel	Hr. Heinz-Wilhelm Hoyer, Gf. Gesellschafter Hr. Lutz, Gesamtprokurist

Quelle: CPL, 2016

Die Ergebnisse der Interviews sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt.



4.2.1 Bezug der befragten Unternehmen zum Hafen, Geschäfts- und Umschlagentwicklung

Osthannoversche Umschlaggesellschaft (OHU)

Die Osthannoversche Umschlaggesellschaft besitzt als Hafenerbetreiber das alleinige Umschlagrecht im Hafen Wittingen. Für jeglichen Umschlag, der nicht durch die OHU durchgeführt wird, muss eine Gestattung gewährt werden. Mit der aktuell vorhandenen Infrastruktur liegt die Kapazitätsgrenze für wasserseitigen Umschlag nach eigenen Angaben bei etwa 300.000 bis 350.000 Tonnen Umschlag pro Jahr (2015 wurden knapp 250.000 Tonnen wasserseitig umgeschlagen). Diese Kapazitätsgrenze ist, beispielsweise durch die Ausweitung der Betriebszeiten, jedoch weiter steigerbar.

Die bestehende Kaikante wird aktuell mit zwei Liegeplätzen für die parallele Abfertigung von zwei Schiffen genutzt. Sofern sich mit der Fertigstellung der Schleuse Lüneburg die maximalen Schiffgrößen ändern, wird die Kaikante jedoch nur noch für einen Liegeplatz nutzbar sein. Dann existiert Handlungsbedarf zur Schaffung weiterer Kaikante innerhalb des existierenden Hafens in unmittelbarer Nähe zu den Anlagen der OHU. Die drei bestehenden Lagerhallen sind weitgehend ausgelastet (maßgeblich für die Lagerung von Zellulose, Düngemitteln und Getreide).

Die existierende OHU-Freifläche nördlich der Lagerhallen und östlich der WSA-Liegestelle soll vermarktet werden. Die OHU strebt eine Verpachtung an, ein Flächenverkauf ist nicht vorgesehen. Die Größe dieser Fläche beläuft sich auf etwa: 1,5 Hektar.

Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG

Die Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG generiert mit knapp 100.000 t Heizöl-Umschlag rund 40 % des Gesamtumschlags des Hafens Wittingen. Der Warenstrom erfolgt eingehend zu 95 % per Schiff, ausgehend zu 100 % LKW.

Eine deutliche Erweiterung des Tanklagers ist mittelfristig denkbar, hierfür ist aber zwingend eine bahnlogistische Lösung für die Möglichkeit einer Belieferung per Ganzzug notwendig. Diese ist insbesondere zur Sicherstellung der Erreichbarkeit (beispielsweise bei reparaturbedingten Sperrungen des Schiffshebewerks Scharnebeck) notwendig. Die Hauptlast des eingehenden Warenstroms würde weiterhin unverändert per Schiff bedient werden. Für ausgehende Warenströme werden keine verkehrsmittelbezogenen Änderungen erwartet.

Flächen für die potenzielle Tanklagererweiterung sind auf dem Grundstück ausreichend vorhanden, eine Erweiterung auf externen Flächen ist nicht geplant.

Es wird mittelfristig ein zusätzliches Umschlagpotenzial von +50.000 bis 100.000 Tonnen/Jahr erwartet. Daraus ergibt sich ein Gesamtmengenpotenzial von 150.000 bis 200.000 Tonnen (2015: 99.000 Tonnen). Davon wird der überwiegende Teil weiterhin per Schiff angeliefert werden (Gesamtpotenzial 140.000 bis 180.000 Tonnen), per Bahn werden die übrigen Mengen eingehend abgefertigt (Gesamtpotenzial 10.000 bis 20.000 Tonnen).



Darüber hinaus besteht konkretes Interesse an einem Grundstück für die Entwicklung eines Autohofs mit mindestens 1 Hektar Fläche mit sehr guter Erreichbarkeit zu zukünftigen AS A39.

LEVG/ Volksbank Osterburg-Lüchow-Dannenberg eG

Die LEVG/ Volksbank OLD hat im Rahmen des Interviews ein konkretes Interesse an der strategischen Ausweitung der eigenen Geschäftsaktivität in Wittingen bekundet, u. a. da die A39 den Einzugsbereich Wittingens für Agrarprodukte absehbar vergrößern und somit die Bedeutung Wittingens als trimodalen Agrarstandort deutlich aufwerten wird. Die Anforderung „Trimodalität“ gewinnt dabei aus Unternehmenssicht weiter an Bedeutung, um logistisch flexibel und wettbewerbsfähig am Markt agieren zu können.

Aktuell wurde eine Fläche der stillgelegten Firma Wittinger Biodiesel (rd. 0,4 Hektar) erworben. Hierfür existieren Planungen für Siloerweiterungen, die etwa eine Verdoppelung der aktuellen Lagerkapazitäten bedeuten würden. In der Vergangenheit wurde darüber hinaus ein konkretes Kaufinteresse der östlichen OHU-Halle bekundet. Dieses Interesse besteht weiterhin. Die LEVG/ Volksbank OLD ist darüber hinaus für die Umsetzung der Ausweitung eigener Geschäftsaktivitäten in Wittingen an einer Beteiligung in der Gesellschafterstruktur der OHU interessiert.

Aus logistischer Sicht stellen die aktuellen Möglichkeiten der Bahnverladung sowie die Organisation und Kostenstruktur der OHU-Logistikprozesse derzeit Entwicklungshemmnisse dar. Wünschenswert wäre die Ermöglichung einer Ganzzugabfertigung mittels geteilter Ganzzüge. In Bezug auf Umschlag und Lagerung wird ebenfalls ein Handlungsbedarf gesehen, beispielsweise die Abschaffung der Güterumfuhr per LKW zwischen Kaikante und Lagerhalle zugunsten wettbewerbsfähiger Logistikprozesse (z. B. Einsatz von Förderanlagen).

Für den Getreideumschlag wird mittelfristig ein zusätzliches Umschlagpotenzial von +60.000 bis 80.000 Tonnen/Jahr erwartet. Daraus ergibt sich ein Gesamtmengenpotenzial von 100.000 bis 120.000 Tonnen/Jahr (2015: 39.000 t). Die Anlieferung erfolgt dabei zu 100 % per LKW von Landwirten aus der Region, ausgehend würden die Anteile Schiffs- und Bahnumschlag im Vergleich zu heute steigen, mit der Folge, dass anteilig weniger ausgehende LKW-Verkehre induziert werden. Das Umschlagpotenzial in Versandrichtung wird wie folgt eingeschätzt: 80.000 bis 110.000 Tonnen/Jahr per Schiff (2015: 16.000 Tonnen), bis zu 10.000 Tonnen/Jahr per Bahn und bis zu 10.000 Tonnen/Jahr per LKW.

Für den Umschlag von Düngemitteln wird ein zusätzliches Potenzial von +10.000 Tonnen/Jahr gesehen. Dies ergibt ein Gesamtmengenpotenzial von 30.000 bis 35.000 Tonnen/Jahr (2015: 22.000 Tonnen) für diese Gutart. Davon werden eingehend 100 % der Verkehre schiffsseitig und ausgehend 100 % der Verkehre per LKW erwartet.



Raiffeisen Waren GmbH

Die Raiffeisen Waren GmbH betreibt in Wittingen bereits ein Binnenlager ohne Zugang zum Hafen. Es besteht ein grundsätzliches Interesse an einer zukünftigen Hafennutzung für ein Saisonlager mit Hafenumschlag. Hierfür wäre eine Fläche von mindestens 1 Hektar erforderlich, welches direkt an der Kaikante liegen müsste. Ein Umfuhr in die „2. Reihe“ oder die Nutzung von Förderanlagen wären aufgrund des begrenzten erwarteten Umschlagpotenzials von 20.000 bis 30.000 Tonnen/Jahr unwirtschaftlich.

Gespräche mit der OHU in Bezug auf eine Ansiedlung auf der existierenden Freifläche sind in der Vergangenheit aufgrund unterschiedlicher Pachtvorstellungen gescheitert. Aktuell ist im Hafen keine geeignete „günstige“ Fläche für eine Ansiedlung vorhanden.

Nach Einschätzung der Gutachter würde sich das Gesamtmengenpotenzial im Getreide- und Düngemittelbereich durch die Ansiedlung eines zweiten Landhandelsbetriebs im Hafen nicht wesentlich erhöhen – großteils ist mit Substitutionseffekten zu rechnen. Die Ansiedlung eines zweiten Betriebs in diesem Segment würde vermutlich der oben dargestellten Erweiterung der LEVG-Geschäftsaktivitäten entgegenstehen. Die Stärkung zweier Landhandelsbetriebe am Standort wird als unrealistisch eingeschätzt.

H. Butting GmbH & Co. KG

Die H. Butting GmbH & Co. KG schlägt aktuell keine Güter im Hafen Wittingen um. 2016 hat sie eine Fläche mit einer Größe von rund 2,4 Hektar im Hafen erworben, auf der die Errichtung einer Produktions-/Montagestätte für Großbehälter und Großrohre mit einer Länge von bis zu 27 Metern und Stückgewichten bis zu 50 Tonnen vorgesehen ist. Durch diese Maße wird ein Transport per Binnenschiff notwendig.

Am Standort Hafen Wittingen sollen gemäß Planung Bauteile, die am Produktionsstandort Knesebeck produziert wurden, montiert, zwischengelagert und per Schiff versandt werden. Demnach wird der regelmäßige und prozesssichere Umschlag von Projektladung im Hafen Wittingen notwendig. Der Standort Wittingen erhöht damit aus Unternehmenssicht die Handlungsfähigkeit und Flexibilität der Produktion in Knesebeck durch ein trimodales Logistikkonzept. Der Investitionsbeginn in die Montagehalle ist projektabhängig. Ein Baubeginn in den nächsten zwei Jahren wird als unrealistisch angesehen. Langfristig sind weitere Investitionen am Standort Hafen Wittingen nicht ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für einen zuverlässigen wasserseitigen Projektladungsumschlag im Versand sind aktuell im Hafen jedoch nicht gegeben. Hierfür sind neben einer dafür geeigneten Kaikante ausreichend großzügige Schwerlastflächen für das Handling und den Vorstau der Projektladung notwendig.

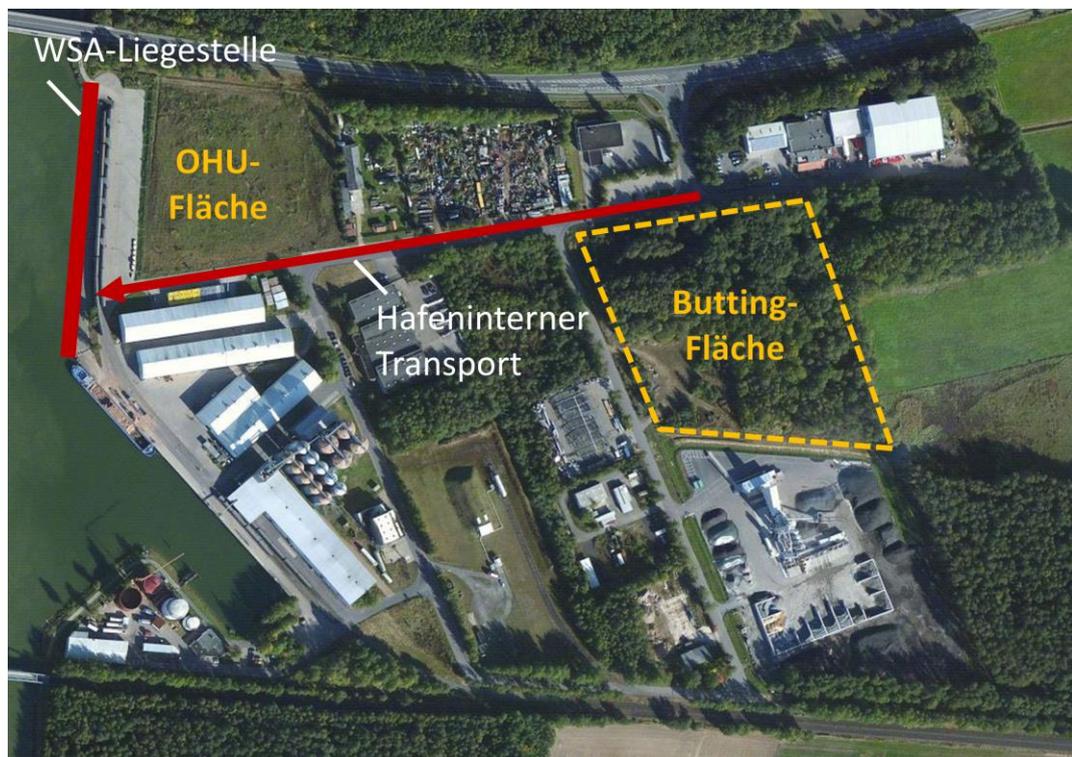
Hierfür wäre die WSA-Liegestelle inklusive Teilen der angrenzenden OHU-Fläche logistisch am besten geeignet. Aus Sicht der Gutachter ist ein regelmäßiger Projektladungsumschlag in der angestrebten Größenordnung an der existierenden Kaikante nicht umsetzbar, auch wenn die Belastbarkeit der Kaikante technisch hierfür ausgelegt sein sollte.

Es wird ein Gesamtumschlagpotenzial von 20.000 bis 25.000 Tonnen/Jahr gesehen. Dabei maßgeblich ist jedoch weniger die umgeschlagene Tonnage als die hierfür zu erwartende Anzahl Schiffsanläufe. Diese beträgt 150 bis 200 Schiffe/Jahr.

Eine Abfertigung dieser wäre ohne wesentliche Beeinträchtigung des Umschlags anderer Güter im Hafen kapazitativ nicht abbildbar. Der Flächenbedarf für Handling der Güter und des Mobilkrans würde den Großteil der existierenden Verkehrsflächen belegen und blockieren.

Die folgende Karte visualisiert die aus Sicht der Berater beste verkehrlich-logistische Umschlaglösung, die eine Umwandlung der WSA-Liegestelle in eine Kaikante erforderlich macht.

Abbildung 17: Darstellung der grundsätzlichen verkehrlich-logistischen Situation für einen wasserseitigen Projektladungsumschlag der Firma Butting



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Bing Maps



Deutsche Asphalt GmbH

Die Deutsche Asphalt GmbH ist eine hundertprozentige Strabag-Tochter und betreibt insgesamt 6 Mischanlagen in der Region Nordwest mit insgesamt 600.000 Tonnen Asphaltproduktion pro Jahr. Die Mischanlage Wittingen hat eine Produktionskapazität von 300.000 Tonnen/Jahr. Aktuell werden jährlich etwa 70.000 bis 80.000 Tonnen Asphalt pro Jahr hergestellt.

Als wesentliches Potenzial für eine Steigerung der Produktionsmenge wird der Bau der A39 gesehen, in dessen Zuge Bauaufträge erwartet werden. Dies stellt auch den wichtigsten Grund für die Standortentscheidung und Ansiedlung im Jahr 2011 dar.

Mit Fertigstellung der A39 erweitert sich auch das potenzielle Einzugsgebiet für die zeitkritische Asphaltbelieferung von Baustellen durch die deutlich verbesserte Erreichbarkeit dauerhaft.

Als Voraussetzung für eine wesentliche Ausweitung der heutigen Produktionsmengen wird die Schaffung einer Umschlagmöglichkeit für die Ganzzugbelieferung mit Rohstoffen gesehen. Eine Frequenz von ein bis maximal zwei Ganzzügen/Woche wird als realistisch eingeschätzt. Ein zusätzlicher Flächenbedarf existiert nicht.

Es wird mittelfristig ein zusätzliches Umschlagpotenzial von +150.000 bis 200.000 Tonnen/Jahr erwartet. Daraus ergibt sich ein Gesamtmengenpotenzial von 230.000 bis 280.000 Tonnen/Jahr (2015: rd. 80.000 Tonnen, 100 % LKW ein- und ausgehend). Davon wird erwartet, dass der überwiegende Teil (220.000 bis 240.000 Tonnen/Jahr) eingehend per Bahn oder LKW den Produktionsstandort erreicht, 10.000 bis 40.000 Tonnen/Jahr könnten eingehend potenziell per Schiff umgeschlagen werden. Ausgehend wird produktbedingt weiterhin eine hundertprozentige LKW-Baustellenbelieferung erfolgen.

Drewsen Spezialpapiere GmbH & Co. KG

Die Drewsen Spezialpapiere GmbH & Co. KG produziert am Standort Lachendorf Sicherheitspapiere, technische Papiere sowie Druck- und Verpackungspapiere. Hierfür erfolgt eine Belieferung mit Zellulose, die zum Teil über den Hafen Wittingen umgeschlagen und durch die OHU zwischengelagert wird. Der Umschlag über Wittingen per Binnenschiff stellt dabei nur eine Teilmenge des Zellulosebedarfs für die Papierproduktion dar. Sie ist in erster Linie abhängig vom Seehafen über den der Import erfolgt. Die über Wittingen umgeschlagenen Mengen werden über den Hafen Vlissingen importiert und über den Mittellandkanal in den ESK und nach Wittingen verbracht.

Die vorhandenen Hallenkapazitäten und die Logistik der OHU sind aus Unternehmenssicht für den Zelluloseumschlag anforderungsgerecht und ausreichend. Drewsen sieht in diesem Zusammenhang für die eigenen Aktivitäten keinen Flächen- oder Erweiterungsbedarf.

Produktionssteigerungen liegen aktuell im niedrigen einstelligen Bereich. Für den Zelluloseumschlag Wittingens sind daraus keine wesentlichen Mengenentwicklungen



ableitbar. Die Umschlagmengen werden grundsätzlich als relativ stabil (bleibend) eingeschätzt.

Zusammenfassend: Abschätzung des zusätzlichen Umschlagpotenzials im Hafen

Auf Basis der geführten Marktgespräche wird das zusätzliche Umschlagpotenzial für den Hafen Wittingen bei optimalen Rahmenbedingungen, d. h. bei Berücksichtigung der durch die Unternehmen benannten Erfordernisse und Beseitigung von Entwicklungshemmnissen wie folgt eingeschätzt:

- **Heizöl**
+50.000 bis 100.000 Tonnen/Jahr auf in Summe 150.000 bis 200.000 Tonnen/Jahr (2015: 99.000 Tonnen), davon eingehend 140.000 bis 180.000 Tonnen/Jahr per Schiff, 10.000 bis 20.000 Tonnen/Jahr per Bahn, ausgehend 100 % LKW,
Erfordernis(se): Gemeinsame Standort-Lösung für eine Bahnlogistik, Ganzzugumschlag mit der Möglichkeit der Abfertigung geteilter Ganzzüge für Hoyer am Betriebsgelände
- **Getreide**
+ 60.000 bis 80.000 Tonnen/Jahr auf in Summe 100.000 bis 120.000 Tonnen/Jahr (2015: 39.000 Tonnen), davon eingehend 100 % per LKW, ausgehend 80.000 bis 110.000 Tonnen/Jahr per Schiff (2015: 16.000 Tonnen), bis zu 10.000 Tonnen/Jahr per Bahn und bis zu 10.000 Tonnen/Jahr per LKW,
Erfordernis(se): Gemeinsame Standort-Lösung für eine Bahnlogistik für Ganzzugumschlag mit der Möglichkeit der Abfertigung geteilter Ganzzüge für die LEVG an den Silos
- **Düngemittel**
+ 10.000 Tonnen/Jahr auf in Summe 30.000 bis 35.000 Tonnen/Jahr (2015: 22.000 Tonnen), davon eingehend 100 % per Schiff, ausgehend 100 % per LKW,
Erfordernis(se): Lagerkapazitäten und wettbewerbsfähige Logistikprozesse im Hafen
- **Projektladung**
bis zu 25.000 Tonnen/Jahr (2015: 0 Tonnen), davon eingehend 100 % per LKW, ausgehend 100 % per Schiff,
Erfordernis(se): Geeignete und leistungsfähige Kaikante für täglichen Projektladungsumschlag, ausreichend schwerlastfähige Handling- und Vorstauffläche an der Kaikante
- **Baustoffe:**
+150.000 bis 200.000 Tonnen/Jahr auf in Summe 230.000 bis 280.000 Tonnen/Jahr (2015: rd. 80.000 Tonnen, 100 % LKW), davon 220.000 bis 240.000 Tonnen/Jahr eingehend per Bahn oder LKW, 10.000 bis 40.000 Tonnen/Jahr per Schiff, ausgehend 100 % LKW,
Erfordernis(se): Gemeinsame Standort-Lösung für eine Bahnlogistik für Ganzzugumschlag am Standort, Baubeginn der A39 mit entsprechenden Bauaufträgen
- **Zellulose:** stabil, keine wesentliche Entwicklung zu erwarten

- **Rundholz:** schwankend, keine Trendaussage möglich
- **Holzhack:** stabil, keine wesentliche Entwicklung zu erwarten

Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Potenziale ergibt sich daraus ein **mittelfristiges Gesamtmengenpotenzial für den Schiffumschlag** (eingehend und ausgehend) von maximal **400.000 bis 500.000 Tonnen/Jahr**.

4.2.2 Hafeninfrastuktur: Einschätzung zu Zustand und zukünftigen Anforderungen

Wasserseitige Infrastruktur

Die WSA-Liegestelle im nördlichen Bereich des Hafens ist seit etwa 8 Jahren nur noch eingeschränkt nutzbar, das heißt sie fungiert zwar als Liegestelle, ermöglicht aber aufgrund ihres baulichen Zustands der Pflasterung und des Holms keinen Landgang. Es sind entsprechende Absperrvorrichtungen mit Steinen aufgestellt worden (siehe folgende Bilder).

Abbildung 18: WSA-Liegestelle im Hafen Wittingen, Blick von Norden (links) und Süden (rechts)



Quelle: CPL, 2016

Abbildung 19: WSA-Liegestelle im Hafen Wittingen in Benutzung, Blick von Süden



Quelle: CPL, 2016

Aktuell wird im Auftrag des WSA Uelzen ein Gutachten zu Statik und zum baulichem Zustand erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen noch nicht vor. Sie werden ab Anfang 2017 erwartet. Im Oktober 2016 fanden ein Ortstermin sowie eine Begutachtung durch Taucher statt. Im Ergebnis dieser Begutachtung, die als Teilergebnis in das o. g. Gutachten einfließt, wurde wider Erwarten ein guter baulicher Zustand der Spundwand festgestellt. Insbesondere die Materialstärken der Spundwand und die Verankerungen sind noch weitgehend intakt und in einem akzeptablen Zustand.⁷ Lediglich in Bezug auf die abgängige Befestigung (Pflasterung) und den schadhafte Holm kann kein akzeptabler baulicher Zustand attestiert werden. Hier sind entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen augenscheinlich erforderlich.

Für die Fertigstellung der neuen Schleuse Lüneburg gibt es bei WSA/NBA Hannover keinen Zeitplan. Das Projekt befindet sich aktuell in der Vorplanungsphase.⁸ Die Gutachter schätzen eine Inbetriebnahme vor 2030 jedoch als unwahrscheinlich ein. Folglich werden innerhalb des Untersuchungszeitraums dieser Studie (bis 2030) keine steigenden Schiffgrößen erwartet, langfristig werden diese jedoch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auftreten.

Die existierende Kaikante (Hafenbecken) mit 180 Metern Länge bietet aktuell 2 Liegeplätze.⁹ Bei einer steigenden Schiffgröße, beispielsweise bei Anlauf des Hafens durch Großmotorgüterschiffe (GMS) mit je 110 Metern Länge oder Koppelverbände, reduziert sich die verfügbare Anzahl an Liegeplätzen an der Kaikante auf einen. Dies ist mit der Fertigstellung der neuen Schleuse Lüneburg zu erwarten (vgl. oben). In Verbindung mit den im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen Gesamtumschlagpotenzialen wird dies zwangsläufig zu kapazitiven Engpässen im Schiffsumschlag führen, auch wenn nicht alle der beschriebenen Umschlagpotenziale eintreten sollten. Mit Fertigstellung der Schleuse Lüneburg entsteht somit ein konkreter Handlungsbedarf für die Etablierung weiterer

⁷ Telefonische Information des WSA Uelzen, Stand Oktober 2016

⁸ Telefonische Information NBA Hannover, Stand September 2016

⁹ Darüber hinaus existiert eine Löschrücke für den Heizölumschlag auf der gegenüberliegenden Seite.



Kaikante im existierenden Hafen (auch unabhängig von einem Projektladungsumschlag der Fa. Butting).

Ergänzend wurde festgestellt, dass historisch gewachsen „durchmischte“ Eigentumsverhältnisse in Bezug auf die Kaikante bzw. das Hafenbecken vorliegen. Teile sind in städtischem Eigentum (hinterer Bereich), andere Teile befinden sich in Bundeseigentum/WSA (vorderer Bereich) und werden über einen Nutzungsvertrag der Hafennutzung zugänglich gemacht. Es erscheint empfehlenswert, im Rahmen der stattfindenden Gespräche über die Aktivierung der heutigen WSA-Liegestelle als Kaikante, auch diese Teile des Hafenbeckens zu berücksichtigen, um die Eigentumsverhältnisse zu entwirren.

Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur im Hafen wurde in den vergangenen beiden Jahren instandgesetzt. Hierüber werden aktuell in geringer Menge Einzelwagenverkehre abgewickelt (insbesondere Rundholzverladung). Diese Verkehre haben aber in ihrer Bedeutung abgenommen. Von einer zukünftig zu erwartenden wesentlichen Zunahme dieser Verkehre ist ebenfalls nicht auszugehen.

Es existiert aktuell keine Möglichkeit für eine Ganzzugbeladung, ohne dass diese den operativen Hafenumschlag beeinträchtigt. Grund hierfür ist die Lage der Gleise zwischen den OHU-Lagerhallen, den LEVG-Anlagen und der Kaikante. Diverse Akteure haben im Rahmen der Marktgespräche ein konkretes Interesse an einem Ganzzugumschlag geäußert (LEVG, Hoyer, Deutsche Asphalt, vgl. Abschnitt 4.2.1). An der südlichen Grenze des Hafengebiets existiert ein hierfür gut nutzbares etwa 700 Meter langes Rangiergleis (vgl. Abbildung 12 in Abschnitt 3.2). Hier besteht aus Sicht der Berater die grundsätzliche Möglichkeit zur Errichtung einer Ladestelle für Ganzzugverkehre. Die Lage des Gleises ist in den folgenden Bildern zu sehen.

Abbildung 20: Gleisinfrastruktur an der südlichen Grenze des Hafens, Blick in Richtung Osten (links) und in Richtung Westen/ESK (rechts)



Quelle: CPL, 2016

Neben der Schaffung einer ganzzugfähigen Ladestelle ist die Erarbeitung eines gemeinsamen Bahnlogistikkonzepts für den Standort notwendig. Die Firmen Hoyer und LEVG sind aufgrund ihrer Logistikprozesse auf eine Bahnverladung direkt an den jeweiligen Lagereinrichtungen angewiesen. Folglich muss eine geteilte Ganzzugverladung mit entsprechenden Rangiervorgängen erfolgen. Ggf. kann es, in Abhängigkeit vom konkreten Bahnlogistikkonzept, erforderlich werden, zusätzliche Weichen vorzusehen.

Alle bahnaffinen Akteure bekunden die Sorge, dass die Bahnstrecke Wittingen-Celle bei einer Aufgabe durch die OHE stillgelegt werden könnte und dies die trimodale Erreichbarkeit des Hafens Wittingen massiv verschlechtert. Da Güterverkehr auf der DB-Strecke aus/nach Braunschweig durch den geplanten ÖPNV-1-Studentakt zukünftig schwieriger einzutakten sein wird, bestehen Befürchtungen, zukünftige Entwicklungspotenziale, die in Verbindung mit einem wettbewerbsfähigen Bahntransport stehen, nicht umsetzen zu können.

Eine Lösung zur Aufrechterhaltung der Trasse Wittingen-Celle (z. B. durch eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft) ist also insgesamt wichtig für den Standort und seine Entwicklungsperspektive. Hierauf sollte gegenüber dem Land Niedersachsen eindrücklich hingewiesen werden



4.3 Marktentwicklung, Verkehrsprognosen, Einschätzung der Gutachter

Ergänzend zu den Erkenntnissen aus den Interviews mit Marktakteuren wurden Informationen zur zu erwartenden Marktentwicklung sowie Prognosen analysiert und ausgewertet. Hierauf basierend erfolgt eine Einschätzung der Gutachter. Ziel ist dabei die Ermittlung der Potenziale Wittingens, die sich aus Verkehrsprognosen ableiten lassen, sowohl für bereits bestehende als auch potenzielle (neue) Güterarten für den Hafenumschlag. Hierfür wurden u. a. folgende Studien und Prognosen ausgewertet:

- Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2014
- Seeverkehrsprognose des Bundes 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2014
- Prognose des Umschlagpotenzials und des Modal Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030, HPA, 2015
- Untersuchung der Loco-Verkehre des Hamburger Hafens, HPA, 2015
- Transportpotenzial nach Ausbau des Elbe-Seitenkanals (ESK), IHK Lüneburg-Wolfsburg, 2013

Die Ergebnisse und Einschätzungen der Gutachter werden im Folgenden dargestellt.

Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes 2030

Die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes bis 2030 stellt eine wesentliche Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung dar, in deren Zuge beispielsweise der Bau der A39 als vordringlicher Bedarf eingestuft wurde. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2010. Bis 2030 werden dafür folgende wirtschaftliche Leitdaten für Deutschland benannt:

- BIP-Entwicklung +1,1 % p.a.
- Exporte +3,6 % p.a.
- Importe +4,0 % p.a.

In Bezug auf die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland wird prognostiziert, dass das Transportaufkommen (in Tonnen) nur moderat steigt, insgesamt um 17,6 % innerhalb von 20 Jahren (2010 bis 2030). Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0,8 %.



Dabei verzeichnen die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße leicht höhere Wachstumsraten des Transportaufkommens als die Straße:

- Straßengüterverkehr +16,8 % (= +0,8 % p.a.)
- Binnenschiff +20,0 % (= +0,9 % p.a.)
- Schienengüterverkehr +23,6 % (= +1,1 % p.a.)

Das Wachstum auf der Schiene und auf den Binnenwasserstraßen ist dabei maßgeblich auf die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs (KV) zurückzuführen, insbesondere im Seehafen-hinterlandverkehr.

Neben dem Containerverkehr, der mengenmäßig den größten Anteil des KV im Hafenhinterlandverkehr ausmacht, sind landwirtschaftliche Erzeugnisse (+1,5 % p.a.), Erze (+1,4 % p.a.) und chemische Erzeugnisse (+1,1 % p.a.) die Gütergruppen mit zukünftigen Wachstumspotenzialen in der Binnenschifffahrt. Die folgende Tabelle zeigt die Prognose zur Entwicklung des Güterverkehrs bis 2030 nach Verkehrsträgern:

Tabelle 7: Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland 2010 - 2030

	2010		2030		Veränderung 2010-2030 in %
	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	
Transportaufkommen					
Schiene	358,9	9,7%	443,7	10,2%	23,6%
Straße	3.116,1	84,1%	3.639,1	83,5%	16,8%
Binnenschiff	229,6	6,2%	275,6	6,3%	20,0%
Summe	3.704,7	100,0%	4.358,4	100,0%	17,6%

Quelle: BMVI: Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Neben der Prognose des Transportaufkommens erfolgt in der Verkehrsverflechtungsprognose eine Netzumlegung dieses prognostizierten Transportaufkommens für 2030, d. h. eine Umlegung sowohl auf Verkehrsträger als auch auf Relationen, um daraus Streckenbelastungen abzuleiten. Für den Elbe-Seitenkanal zeigt die Netzumlegung, dass gemäß Prognose kein wesentliches Mengenwachstum erwartet wird. Die Verkehrsbelastung wird mit ca. 10 Mio. Tonnen/Jahr in etwa in der Größenordnung erwartet, die bereits heute existiert. Die wesentlichen wasserseitigen Gütermengen werden über den Rhein sowie den Mittellandkanal abgebildet. Eine explizite textliche Erwähnung des ESK erfolgt in der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes nicht.

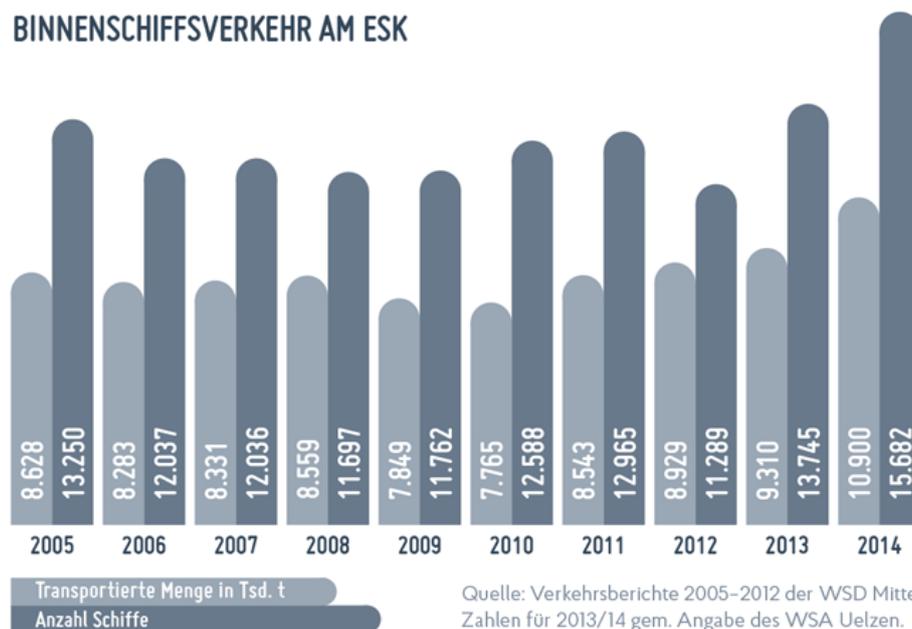
Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die Netzbelastungskarte der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes 2030 für den Verkehrsträger Wasserstraße als Ausschnitt sowie die Mengenentwicklung des Binnenschiffsverkehrs über den ESK bis 2014.

Abbildung 21: Netzumlegung Wasserstraße, Verkehrsbelastungskarte 2030



Quelle: BMVI: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Darstellung verändert

Abbildung 22: Verkehrsentwicklung Elbe-Seitenkanal 2005-2014



Quelle: Bündnis Elbe-Seitenkanal e.V., 2015, basierend auf Daten der WSD Mitte sowie WSA Uelzen



Auf ähnliche Ergebnisse kommt die Studie der IHK Lüneburg zum „Transportpotenzial nach Ausbau des Elbe-Seitenkanals“ aus dem Jahr 2013. Ohne den Ausbau des Schiffshebewerks Scharnebeck ergibt sich ein demnach ein Gesamtpotenzial von 11,8 Mio. Tonnen/Jahr für Güterverkehre.

Die theoretische technische Kapazität des ESK liegt zwar mit maximal 15 bis 16 Mio. Tonnen/Jahr¹⁰ höher, die realistische technische Kapazität (unter Berücksichtigung kapazitätseinschränkender Rahmenbedingungen, u. a. keine gleichverteilten Verkehre, kein 24-Stundenbetrieb, Einschränkungen durch Witterung, Wartung etc.) liegt bei lediglich rund 12 Mio. Tonnen/Jahr¹¹ und somit in der Größenordnung des Mengenpotenzials von 11,8 Mio. Tonnen (siehe oben). Zwar ist im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Neubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck als vordringlicher Bedarf aufgenommen worden, von einer baulichen Umsetzung und Inbetriebnahme des Vorhabens bis 2030 ist jedoch nach Ansicht der Berater nicht auszugehen. Demnach ist kein dynamischer Anstieg des Hamburger Seehafenhinterlandverkehrs (insbes. Container) über den ESK zu erwarten.

Seeverkehrsprognose des Bundes 2030

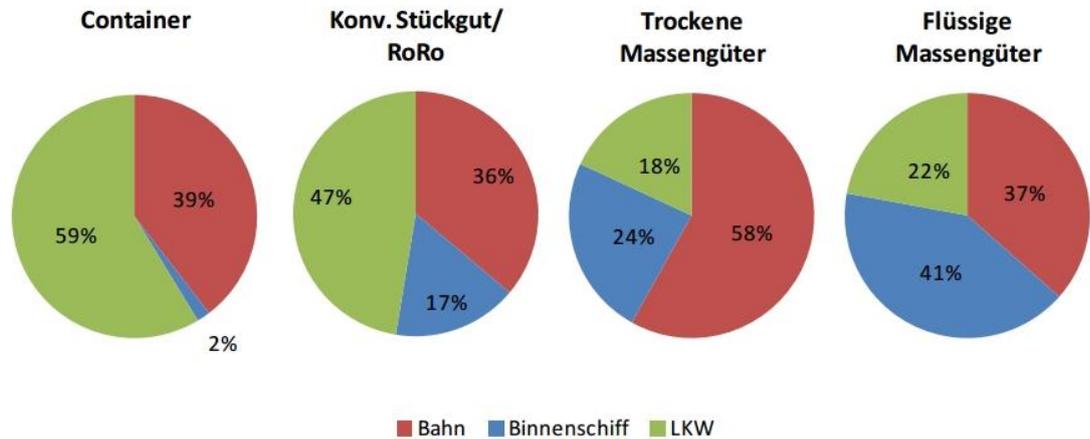
Die Seeverkehrsprognose des Bundes 2030 ist als Teil der Verkehrsverflechtungsprognose in Bezug auf das deutschlandweite Güterverkehrsaufkommen, wie oben beschrieben, bereits berücksichtigt. Darüber hinaus bildet sie aber den Hafenhinterlandverkehr detaillierter ab und wird daher im Folgenden (mit Bezug zu Wittingen) kurz dargestellt.

Für den Hafen Hamburg wird in der Seeverkehrsprognose bis 2030 ein deutliches Wachstum von 3,2 % p.a. prognostiziert. Wachstumstreiber ist dabei insbesondere der Containerverkehr (mit +3,7 % p.a.). Dadurch steigen auch die Gütermengen im Seehafenhinterlandverkehr Hamburgs. Insgesamt erwartet die Seeverkehrsprognose einen Anstieg des Containerumschlags in Hamburg von 7,9 Mio. TEU 2010 auf 16,4 Mio. TEU im Jahr 2030. Davon entfallen auf die Hinterlandverkehre 5,1 Mio. TEU (2010) bzw. 10,1 Mio. TEU (2030). Der Hafen Hamburg ist jedoch ein Bahnhafen, mit hohen Anteilen des Bahnverkehrs am Hinterlandaufkommen. Folglich ist insbesondere im Containerverkehr der Modal Split des Binnenschiffs sehr gering (etwa 2 %, siehe folgende Abbildung).

¹⁰ Vgl. IHK Lüneburg-Wolfsburg, 2015

¹¹ Vgl. IHK Lüneburg-Wolfsburg, 2015, sowie BESK e. V.

Abbildung 23: Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2013



Quelle: ISL, 2014

Tatsächliche Mengenentwicklung

In den letzten Jahren konnte jedoch kein der Prognose entsprechendes Mengenwachstum im Hafenumschlag Hamburgs festgestellt werden. Im Gesamtumschlag verlor der Hafen Hamburg mengenbezogen 5,4 % Ladung im Vergleich zum Vorjahr und liegt damit mit 137,9 Mio. Tonnen noch unterhalb des Mengenniveaus von 2007 (siehe folgende Abbildung).

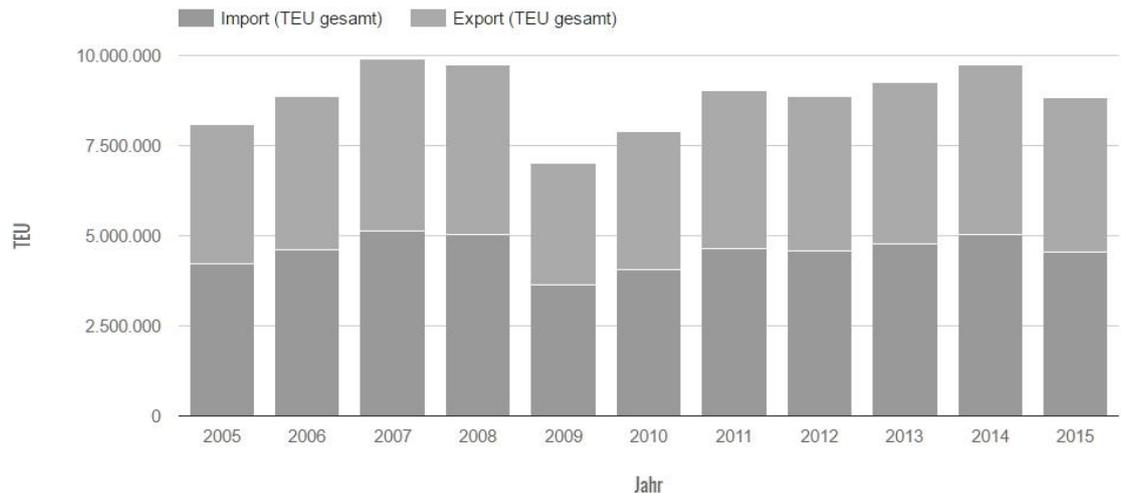
Abbildung 24: Hafen Hamburg: Gesamtumschlagentwicklung 2005 – 2015 in Mio. Tonnen



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V., 2016

Im Containerumschlag verlor der Hafen Hamburg 2015 im Vergleich zum Vorjahr sogar 9,3 %. In Summe liegt man mit 8,8 Mio. TEU damit recht genau auf dem Mengenniveau von vor 10 Jahren. Ein Wachstumstrend, wie in der Seeverkehrsprognose vorhergesagt, ist also nicht erkennbar.

Abbildung 25: Hafen Hamburg: Containerumschlagentwicklung 2005 – 2015 in TEU



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V., 2016

2015 wurden über den ESK knapp 100.000 TEU transportiert, davon jedoch zu 100 % ESK-Transitverkehre. In keinem der drei Binnenhäfen am ESK fand Containerumschlag statt. Bei gleichbleibendem Modal Split ergibt sich selbst bei einem unterstellten Erreichen der Mengenstruktur der Seeverkehrsprognose hochgerechnet auf das Jahr 2030 lediglich ein Containermengenpotenzial von maximal etwa 170.000-180.000 TEU. Somit ergibt sich für Wittingen aus Sicht der Berater keinerlei Mengenpotenzial im Containerverkehr.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass „globale“ Prognosen und Transportmengenentwicklungen für den Hafen Wittingen nur eine untergeordnete Rolle spielen, da Wittingen mit seiner Hafenfunktion ausschließlich eine regionale Versorgungsfunktion für die Produktion und Verbräuche regionaler Unternehmen mit Massengütern übernimmt. Eine Hub- oder Drehscheibenfunktion für wasserseitige „gebrochene“ Verkehre (insbesondere Containerverkehre) – also Verkehre, die in Wittingen konsolidiert werden – existiert nicht und ist auch zukünftig nicht zu erwarten, da hinsichtlich der drei wesentlichen Wettbewerbsfaktoren Preis, Zeit und Menge Hemmnisse existieren:

- **Preis:** Transporte per Binnenschiff sind im Vergleich zum LKW auf der Relation nach/von Hamburg schätzungsweise 15 - 30 % teurer, insbesondere durch zusätzliches Handling im Umschlag bei gleichzeitig kurzer Transportweite
- **Zeit:** längere Transportzeiten auf der Wasserstraße, fehlende Flexibilität
- **Menge:** fehlendes lokales Mengenpotenzial für eine wettbewerbsfähige Auslastung eines Binnenschiffsverkehrs, begrenzter lokaler Verbrauch



Mit der Fertigstellung der A39 ist zu erwarten, dass sich die Faktoren Preis und Zeit aufgrund der verbesserten straßenseitigen Anbindung in Bezug auf Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit zusätzlich zu Ungunsten des Binnenschiffs verschieben werden.

4.4 Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage durch die Schaffung von Autobahninfrastruktur

Geplanter Verlauf der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

Der geplante Neubau der A39, der im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft wurde (vgl. Abschnitt 2), stellt eine direkte Verbindung der Städte Lüneburg und Wolfsburg dar. Wittingen wird eine Anschlussstelle (AS) in unmittelbarer Hafennähe an der B244 erhalten. Über die A39 wird Wittingen insbesondere auch eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit in/aus Richtung Hamburg erhalten.

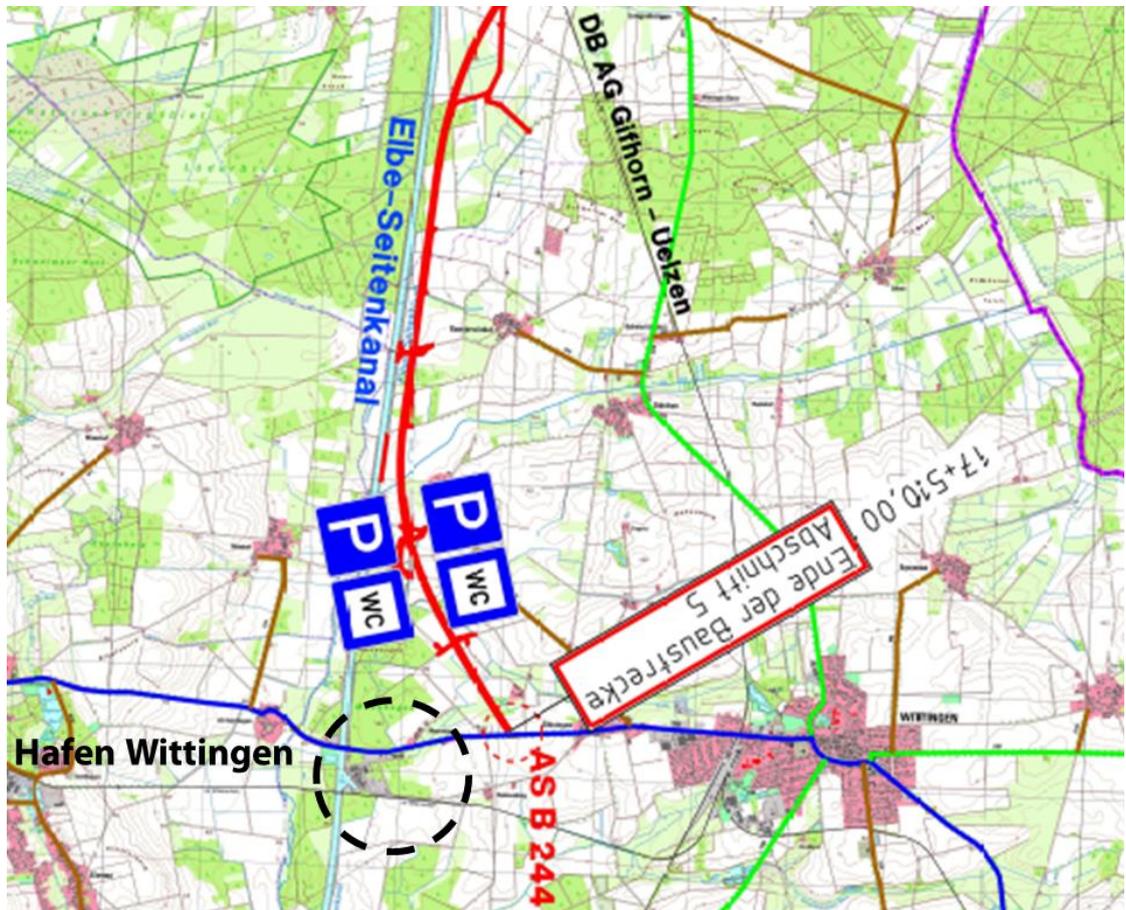
Der geplante Lückenschluss stellt mit einer Gesamtlänge von rd. 105 Kilometer eines der größten Infrastrukturentwicklungsprojekte der Region dar. Das Projekt ist planerisch in insgesamt sieben Planungsabschnitte (PA) untergliedert. Zwei davon befinden sich derzeit bereits im Status einer Planfeststellung (PA 1 und PA 7). Wittingen ist Teil der Planungsabschnitte 5 und 6 mit einer Gesamtlänge von ca. 35 Kilometer.

- Planungsabschnitt 5: Bad Bodenteich bis B244
- Planungsabschnitt 6: Anschlussstelle Wittingen B244 bis Ehra-Lessien

Die Entfernung des Hafens Wittingen bis zur vorgesehenen Anschlussstelle beträgt weniger als 1 Kilometer. Ergänzend zur A39 ist der Bau der Tangente B190n geplant.

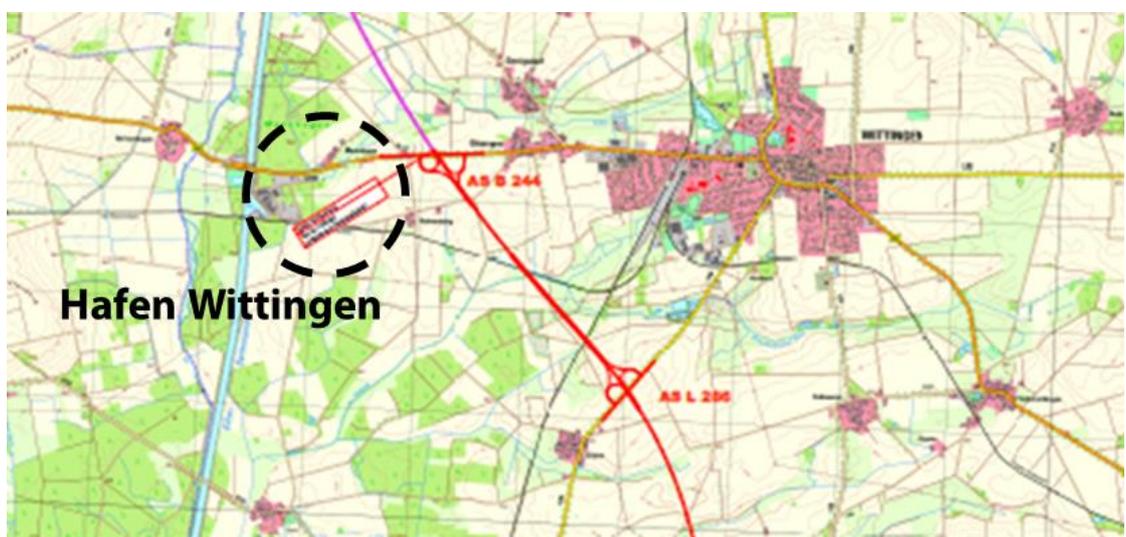
Die folgenden beiden Karten zeigen den geplanten Trassenverlauf der A39 in den Planungsabschnitten 5 und 6. Eine Karte mit der Übersicht aller 7 Planungsabschnitte ist in Anlage E abgebildet.

Abbildung 26: A39, Planungsabschnitt 5



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Kartenausschnitt, Darstellung verändert

Abbildung 27: A39, Planungsabschnitt 6



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Kartenausschnitt, Darstellung verändert



Erwartete Auswirkungen des Autobahnbaus auf autobahnahe Regionen

Vergleichbare Infrastrukturvorhaben, wie beispielsweise die A31 im Emsland, zeigen, dass durch die verbesserte Erreichbarkeit durch die Schaffung von Autobahninfrastruktur die Mobilitätskosten für die regionale Wirtschaft im Allgemeinen gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. In der Folge sind Unternehmensansiedlungen und –erweiterungen mit positiven Wirkungen für den lokalen Arbeitsmarkt möglich.

Insbesondere die trimodalen Hafenstandorte Lüneburg, Uelzen und Wittingen sowie die Standorte Warmenau und Heinenkamp (beides Wolfsburg) werden durch den Lückenschluss der A39 deutlich aufgewertet. Das prognostizierte Aufkommens- bzw. Umschlagwachstum der Häfen in Hamburg, Bremen, Kiel und Lübeck in Verbindung mit dem Ausbau des ESK und der sog. „Amerikalinie“ erhöhen die Attraktivität der von der A39 erschlossenen Landkreise für logistische Aktivitäten zusätzlich.¹²

Der Hafenstandort Wittingen wird folglich als potenzielles Wachstumsgebiet eingeschätzt, dessen Attraktivität in enger Verbindung mit der A39 steht, d. h. Impulse zu Gewerbeansiedlungen sind wesentlich abhängig vom Bau der Autobahn.

Generell kann festgestellt werden, dass autobahnahe Gebiete höhere Nachfrage nach Gewerbeflächen sowie höhere Bodenwerte aufweisen. In Gebieten mit distributiven Logistikfunktionen wird wiederum ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum induziert. Durch eine bessere Erreichbarkeit der nächsten Mittel- und Oberzentren stellt sich eine Senkung der Transportkosten ein, für Unternehmen werden Produktivitäts-, Beschäftigungs- und Wachstumseffekte erwartet.

Dies lässt sich auch an unterschiedlichen Fallbeispielen nachweisen. Für Die A20 („Ostseeautobahn“), die A31 („Emslandautobahn“) sowie die A71 („Thüringer-Wald-Autobahn“) wurden die Effekte der Schaffung von Autobahninfrastruktur auf die Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage einmal exemplarisch dargestellt. Siehe hierzu Anlage F dieser Studie.

Autobahnahe Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg (exemplarisch)

In den vergangenen Jahren konnten bereits verstärkt Ansiedlungen von Logistikunternehmen an Gewerbestandorten weiter außerhalb von Hamburg festgestellt werden. Heute betragen Entfernungen größerer Logistikstandorte vom Hamburger Hafen bereits bis zu 80 Kilometer.

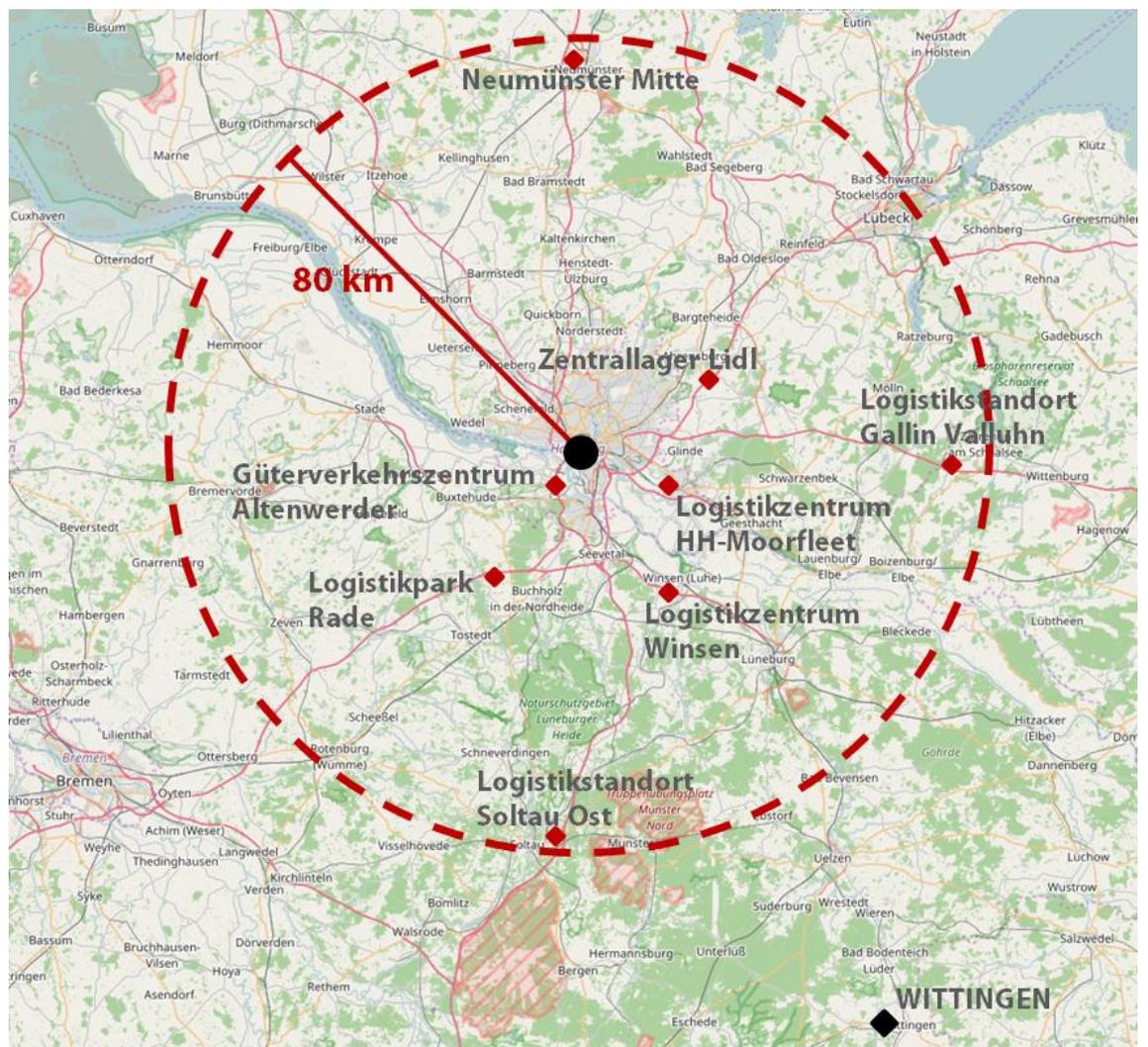
Insbesondere aufgrund zunehmender Gewerbeflächenknappheit und -preise ist ein anhaltender Trend zur Verlagerung von Logistikdienstleistungen in die Peripherie der Metropolregion Hamburg erkennbar.

¹² Vgl. ProgTrans AG, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und der regionalwirtschaftlichen Potenziale des Lückenschlusses der A39 / Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr / BVWP 2030

Die Entfernung vom Hafen Wittingen bis zum Hafen Hamburg wird nach Fertigstellung der A39 etwa 15 Kilometer betragen.

Nach Einschätzung der Berater bietet Wittingen mit Fertigstellung der A39 für logistikaffine Unternehmen eine gute zusätzliche Möglichkeit der Ansiedlung im Einzugsbereich der Metropolregion Hamburg.

Abbildung 28: Autobahnahe Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg (exemplarisch), Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

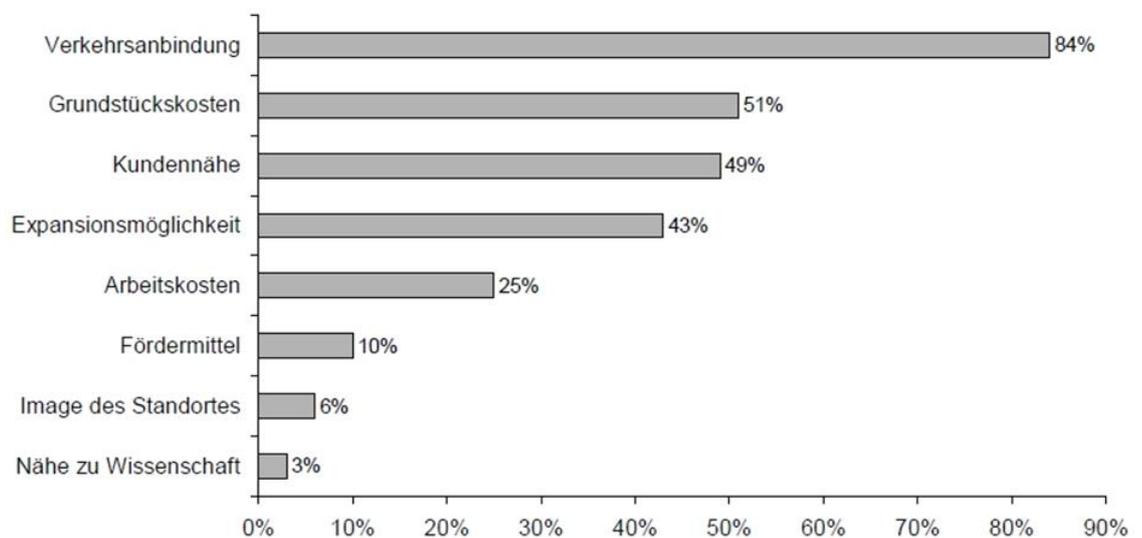
In den in der obigen Abbildung dargestellten exemplarischen Logistikstandorten sind unterschiedlichste Unternehmen angesiedelt. Einen Überblick hierüber gibt Anlage G.

Standortfaktoren für Logistikansiedlungen

Betrachtet man ergänzend hierzu wesentliche Standortfaktoren, die für die Ansiedlungsentscheidung von Logistikunternehmen ausschlaggebend sind, erweisen sich insbesondere drei Faktoren als entscheidend. Dies sind:

- eine optimale Verkehrsanbindung
- niedrige Grundstückskosten sowie
- eine relative Markt-/Kundennähe.¹³

Abbildung 29: Standortfaktoren Logistikansiedlungen



Quelle: SCI Verkehr/ Ansiedlungshandbuch Logistik, Logistikcluster NRW, 2012

Durch die A39, in Verbindung mit niedrigen Gewerbeflächenpreisen und einer durch die A39 sehr guten Erreichbarkeit der wichtigen Absatzmärkte Hamburg, Hannover und Wolfsburg, kann Wittingen zukünftig aus Sicht der Berater alle wichtigen Standortfaktoren bedienen.

Auch bzgl. der Standortfaktoren Expansion (Flächenverfügbarkeit) und Arbeitskosten ist Wittingen ein attraktiver Standort.

¹³ Vgl. SCI Verkehr/ Ansiedlungshandbuch Logistik, Logistikcluster NRW, 2012



4.5 Relevante Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region

In der Umgebung Wittingens befinden sich über die in Abschnitt 4.2 berücksichtigten lokalen Akteure mit Hafenbezug zahlreiche weitere Unternehmen des produzierenden Gewerbes in Branchen, die in der Ver- und Entsorgung wesentliche Transportmengen induzieren. Für diese Unternehmen kann der Hafen Wittingen potenziell ebenfalls als Umschlaghafen für den Empfang oder Versand von Waren eine gute Alternative darstellen.

Dies sind u. a. Unternehmen aus den Bereichen Stahlverarbeitung, Betonverarbeitung, Bauunternehmen, holz- und papierverarbeitende Betriebe und Automotive-Unternehmen, d. h. Automobilzulieferbetriebe und -hersteller.

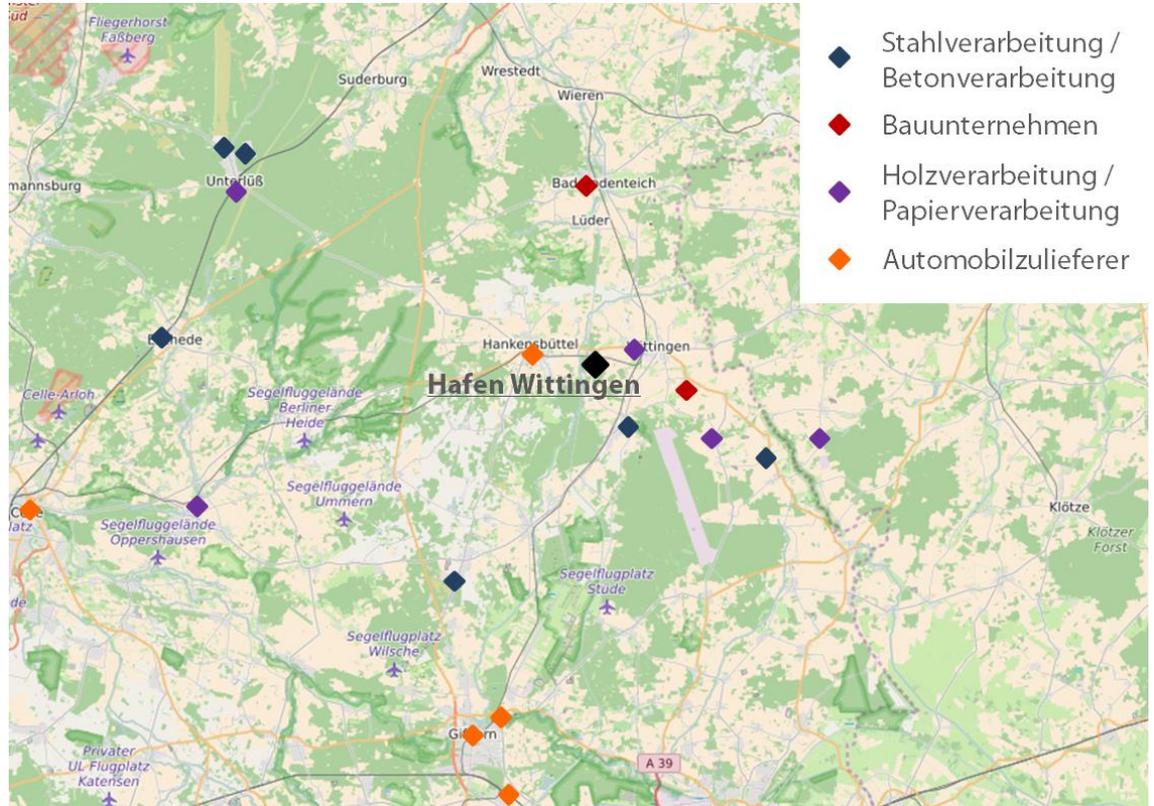
Die folgende Tabelle und Karte zeigen die im Wesentlichen in der Region ansässigen Betriebe des produzierenden Gewerbes.

Tabelle 8: Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region (ohne Hafen Wittingen)

Ort	Unternehmen	Branche	Entfernung zum Hafen
Wittingen	Neef + Stumme GmbH & Co. KG	Papierverarbeitung	4 km
Hankensbüttel	Hankensbütteler Kunststoffverarbeitung GmbH & Co. KG	Automobilindustrie	7 km
Wittingen	Wiesensee GmbH	Baugewerbe	10 km
Knesebeck	Pasemann GmbH & Co.	Baugewerbe	10 km
Knesebeck	Butting GmbH & Co. KG	Stahlverarbeitung	11 km
Bad Bodenteich	Schröterbau Andreas Schröter	Baugewerbe	16 km
Schneflingen	Peters Schulz GmbH	Holzverarbeitung	17 km
Radenbeck	HSR Speckhahn GmbH	Stahlverarbeitung	20 km
Wesendorf	A. B. Nicklaus Weißblechprodukte	Metallverarbeitung	23 km
Unterlüß	Schimeck GmbH & Co. KG	Holzverarbeitung	31 km
Unterlüß	Götz GmbH	Stahlverarbeitung	34 km
Sassenburg	Schnur-design GmbH	Automobilindustrie	34 km
Unterlüß	LieMab GmbH	Stahlverarbeitung	34 km
Eschede	Suding GmbH	Beton- und Stahlverarbeitung	35 km
Lachendorf	Drewsen GmbH & Co. KG	Papierverarbeitung	37 km
Gifhorn	Peguform GmbH	Automobilindustrie	42 km
Isenbüttel	TI Automotive GmbH	Automobilindustrie	42 km
Gifhorn	IAV GmbH & Co. KG	Automobilindustrie	42 km

Quelle: CPL, 2016

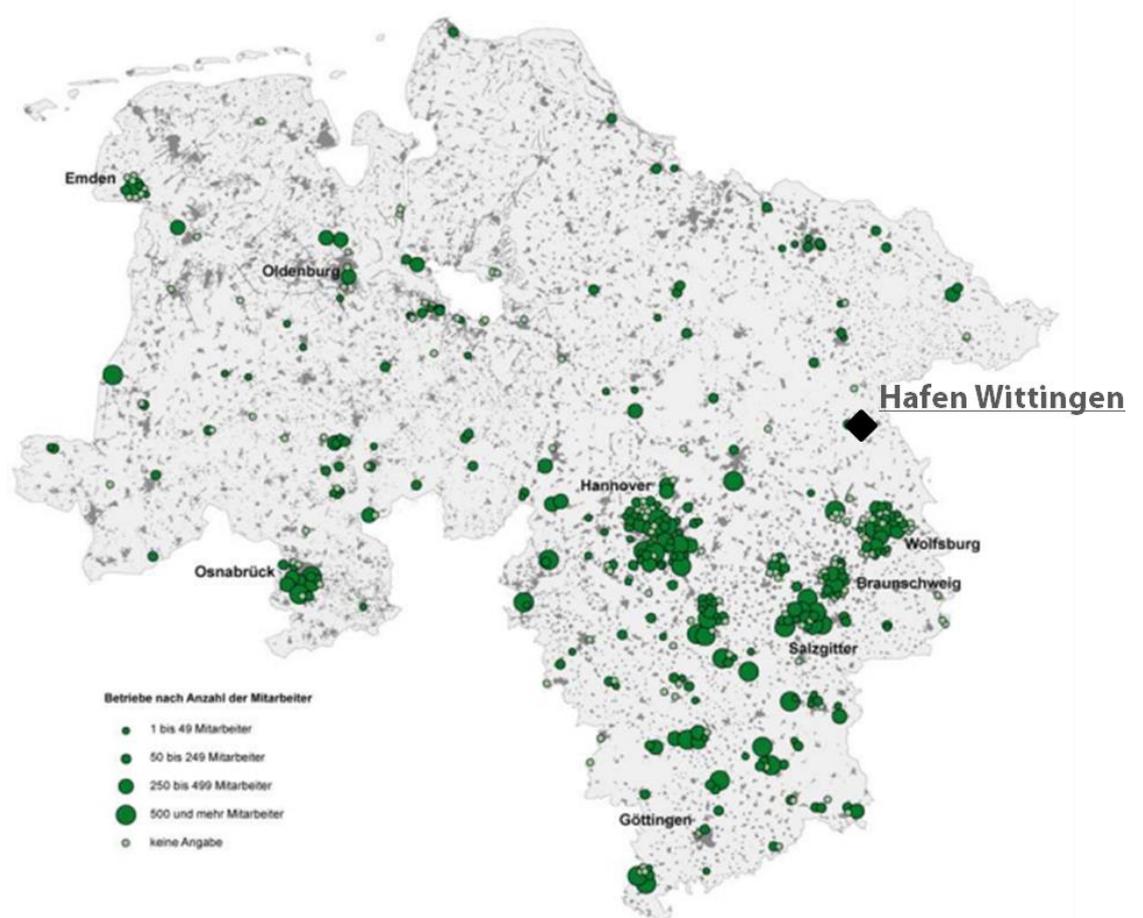
Abbildung 30: Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region (ohne Hafen Wittingen), Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Dabei spielt in Niedersachsen insbesondere die Automobilindustrie eine herausragende Rolle. Nach Ansicht der Gutachter hat auch Wittingen mit Fertigstellung der A39 aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit eine attraktive Entfernung für die Ansiedlung von Automotive-Unternehmen, die beispielsweise als Zulieferer für die Volkswagen AG agieren. Ein Blick auf die aktuelle räumliche Verteilung von Automobilzulieferbetrieben und Automobilherstellerbetrieben in Niedersachsen stützt diese Einschätzung.

Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Automobilindustrie in Niedersachsen, Karte



Quelle: NordLB, Die Automobilwirtschaft in Niedersachsen, 2012



4.6 Prognose der Gewerbe- und Industrieflächennachfrage bis 2030

Basierend auf den zuvor dargestellten Nachfragepotenzialen bezüglich Gewerbe- und Industrieflächen erfolgt in diesem Abschnitt die Abschätzung der Flächennachfrage für den Hafen Wittingen bis 2030 in Form einer Gewerbeflächenprognose.

Randbedingungen und Annahmen

Wesentlicher Treiber der zukünftigen Flächennachfrage ist die Fertigstellung der A39, durch die eine Nachfrage insbesondere in den Bereichen autobahnaffiner Logistikdienstleister und Automotive-Unternehmen generiert wird. Zudem besteht in Zusammenhang mit der Fertigstellung der Autobahn ein konkreter Bedarf an einer Fläche für einen Autohof in der Größenordnung von mindestens 1 Hektar.

Bei den im Hafenumfeld ansässigen Akteuren wurde kein zusätzlicher Flächenbedarf identifiziert. Lediglich für einen zusätzlichen Landhandelsbetrieb wurde ein grundsätzlicher Flächenbedarf in einer Größenordnung von ca. 1 Hektar identifiziert. Dessen Umsetzung wird aus Sicht der Berater jedoch als unwahrscheinlich eingeschätzt und steht der Entwicklung am Standort bereits ansässiger Betriebe tendenziell entgegen. Sie findet in der Prognose daher keine Berücksichtigung.

Es wird angenommen, dass die A39 inklusive der Anschlussstelle Wittingen (an der B244) zwischen 2025 und 2030 in Richtung Süden bis Wolfsburg fertiggestellt ist und der komplette Lückenschluss (komplette Fertigstellung zwischen Wolfsburg und Lüneburg) erst nach 2030 erfolgt.

Es wird außerdem unterstellt, dass der Neubau der geplanten Schleuse Lüneburg erst nach 2030 fertiggestellt sein wird.

Das Gewerbeflächenangebot der Stadt Wittingen insgesamt, d. h. die Höhe verfügbarer Ansiedlungsflächen, hat sich in den letzten 10 Jahren in Summe um etwa 5 Hektar verringert. Dies erhöht auch das Interesse bzw. den Nachfragedruck an Flächen im Hafen- und Industriegelände Wittingen.

Es ist keine lineare Entwicklung der Flächennachfrage zu erwarten. Diese wird sprunghaft und abhängig von einzelunternehmerischen Entscheidungen erfolgen.



Erwartete Flächennachfrage bis 2020

Bis 2020 wird eine Basisnachfrage von Gewerbeflächen in einer Größenordnung von ca. 0,5 bis 1 Hektar/Jahr erwartet. Dies entspricht einer Gesamtnachfrage von 2 bis 4 Hektar bis 2020. Diese kann mit dem bestehenden Flächenangebot des Hafens Wittingen abgedeckt werden. Bis 2020 wird folglich kein Erweiterungsbedarf gesehen.

Erwartete Flächennachfrage bis 2025

Bis 2025 wird eine Basisnachfrage von Gewerbeflächen in einer Größenordnung von ca. 0,5 bis 1 Hektar/Jahr erwartet. Zusätzlich wird erwartet, dass eine beginnende strategische/vorbereitende Flächennachfrage für autobahnaffine Ansiedlungen der Bereiche Logistik/Automotive einsetzen und eine zusätzliche Nachfrage von 4 bis 5 Hektar bis 2025 generieren.

Daraus ergibt sich eine erwartete Gesamtnachfrage von 8,5 bis 14 Hektar bis 2025. Diese kann mit dem bestehenden Flächenangebot des Hafens Wittingen nicht mehr komplett abgedeckt werden. Bis 2025 wird ein Erweiterungsbedarf in der Größenordnung von 5 bis 10 Hektar als erforderlich angesehen. Dieser basiert im Wesentlichen auf autobahnaffiner Nachfrage.

Erwartete Flächennachfrage bis 2030

Bis 2030 wird eine Basisnachfrage von Gewerbeflächen in einer Größenordnung von ca. 0,5 bis 1 Hektar/Jahr erwartet. Zusätzlich wird erwartet, dass eine Flächennachfrage für autobahnaffine Ansiedlungen der Bereiche Logistik/Automotive in Höhe von 1 bis 1,5 Hektar/Jahr generiert wird.

Daraus ergibt sich eine erwartete Gesamtnachfrage von 16 bis 26,5 Hektar bis 2030. Diese kann mit dem bestehenden Flächenangebot des Hafens Wittingen nicht gedeckt werden. Bis 2030 wird darauf basierend ein Erweiterungsbedarf in der Größenordnung von 15 bis 25 Hektar als erforderlich angesehen. Dieser begründet sich im Wesentlichen auf autobahnaffiner Nachfrage.

Erwartete Flächennachfrage nach 2030

Nach 2030 wird mit einer weiteren Dynamisierung der Flächennachfrage durch die Fertigstellung des Lückenschlusses der A39 gerechnet. Darüber hinaus können sich mit der Fertigstellung der neuen Schleuse Lüneburg auch neue hafenaffine, Schiffsumschlag induzierende Ansiedlungen ergeben.

Insgesamt wird nach 2030 eine Flächennachfrage in Höhe von etwa 2 bis 3 Hektar/Jahr erwartet, für die zusätzlicher Erweiterungsbedarf, über die für 2030 abgeschätzten 15 bis 25 Hektar hinausgehend erforderlich sein wird. Dieser Bedarf wird in Teilen autobahnaffin und in Teilen hafenaffin sein.



5 Funktionsbeschreibung und Hafenlayout

Zwischen 2020 und 2025 wird es gemäß Nachfrageanalyse einen konkreten Erweiterungsbedarf für das Hafен- und Industriegelände Wittingen in einer Größenordnung von 5 bis 10 Hektar geben, bis 2030 steigt dieser Bedarf um weitere 10 bis 15 Hektar auf insgesamt 15 bis 25 Hektar Gesamtflächenbedarf. Dieser Erweiterungsbedarf ist grundsätzlich autobahnaffin und sollte daher aus Sicht der Berater in Richtung Osten erfolgen.

Abgeleitet aus der Nachfrageanalyse besteht dabei ein Handlungsbedarf sowohl im existierenden Hafengebiet als auch im Bereich einer östlichen Erweiterung in Richtung A39. Ein Bedarf für eine Erweiterung in Richtung Süden konnte bis 2030 nicht identifiziert werden.

Nach 2030 wird die Flächennachfrage durch Lückenschluss der A39 und die Schleuse Lüneburg auf einem erhöhten Niveau verbleiben. Hierfür kann dann ggf. langfristig auch eine Erweiterung in Richtung Süden sinnvoll sein: Nach 2030 ist eine hafenaффine Flächennachfrage, die die Schaffung zusätzlicher Hafенinfrastruktur erfordert, denkbar.

In jedem Falle sollte eine Entwicklung und Vermarktung der im Süden vorhandenen kanalnahen Entwicklungsflächen nicht für Gewerbeansiedlungen ohne Hafенbezug erfolgen. Die südlichen Entwicklungsflächen stellen mittel- und langfristig die einzige externe Erweiterungsmöglichkeit des Wittinger Hafens (im Sinne einer hafenaффinen Nutzung) dar – auch wenn hierfür bis 2030 kein Entwicklungspotenzial ableitbar ist.

5.1 Existierendes Hafengebiet

Handlungsbedarf

Durch den Flächenerwerb der Firma Butting ist eine Lösung für einen leistungsfähigen Projektladungsumschlag mit ausreichenden Handling- und Vorstaufflächen im Bereich des existierenden Hafengebiets notwendig. Dies ist nach Ansicht der Berater nur an der heutigen WSA-Liegestelle durch Umwandlung dieser in eine Kaikante leistungsfähig und prozesssicher möglich.

Wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung dieses Handlungserfordernisses ist die vertragliche Einigung der Stadt mit dem WSA Uelzen bezüglich der existierenden Liegestelle, inklusive einer Einigung zur Errichtung eines Ersatzneubaus nördlich der B244.

Zudem wurde der Bedarf für die Etablierung eines Ganzzugumschlags ermittelt. Hierfür ist eine ganzzugfähige Ladestraße sowie ein gemeinsames, abgestimmtes Bahnlogistikkonzept aller Akteure (OHU, Hoyer, LEVG und Deutsche Asphalt) notwendig. Ggf. muss in geringem Umfang zusätzliche Gleisinfrastruktur geschaffen werden, z .B. zusätzliche Weiche(n). Ein Gleis für die Ladestraße existiert bereits.

Zur Erhöhung der Standortattraktivität und zur Schaffung weiterer Entwicklungsmöglichkeiten hafenauffiner Betriebe innerhalb des bestehenden Hafengebiets sollte, sofern möglich, eine Verlagerung der im nördlichen Teil des Hafens ansässigen Betriebe Autoverwertung Karl-Heinz Messinger und Peter Biermann Holzbau (vgl. Abschnitt 3.2, Abbildung 11) angestrebt werden. Beide liegen an der Straße „Am Mannhagen“ im direkten Zufahrtsbereich zu/von den Hafenanlagen und sind ebenfalls von der B244 aus sichtbar. Die heutige optische Situation im Bereich Autoverwertung Karl-Heinz Messinger ist im untenstehenden Bild zu sehen.

Abbildung 32: Aktueller Zustand: Autoverwertung Messinger

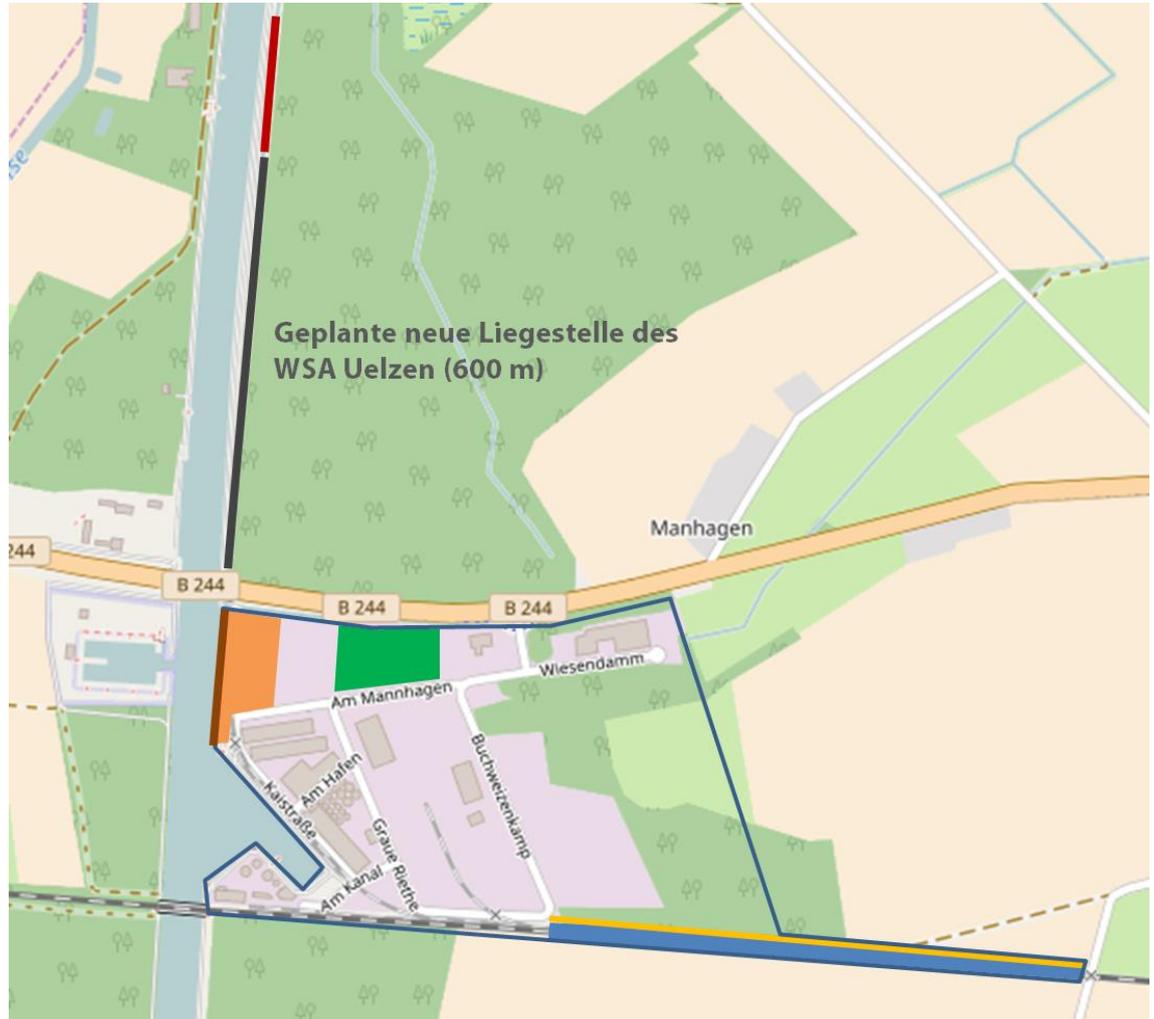


Quelle: CPL, 2016

Visualisierung

Die oben beschriebenen Maßnahmen sind in der folgenden Darstellung visualisiert.

Abbildung 33: Visualisierung: Existierendes Hafengebiet



-  Umwandlung WSA-Liegestelle in eine Kaikante (180 m)
-  Ersatzneubau der WSA-Liegestelle Kaisstraße (180 m)
-  Handling- und Vorstaufläche Projekt-ladungsumschlag (ca. 1 ha)
-  Ladestraße Ganzzugumschlag (700 m)
-  Schaffung hafenauffiner Entwicklungsflächen durch Verlagerung Holzbau und Autoverwertung (z.B. Flächentausch)
-  Erschließungsstraße Ladestraße

Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap



5.2 Östliche Erweiterungsflächen

Handlungsbedarf

Bis 2030 existiert ein Entwicklungsbedarf für die Schaffung zusätzlicher Erweiterungsflächen für Gewerbeansiedlungen in einer Größenordnung von 15 bis 25 Hektar, davon 5 bis 10 Hektar bis 2025 (vgl. Abschnitt 4.6).

Diese sind autobahnaffin, daher sollte eine Erweiterung in Richtung Osten erfolgen. Die Berater empfehlen, wie in der untenstehenden Visualisierung gezeigt, etwa 22 Hektar Gesamtfläche mit GE-Klassifizierung neu zu entwickeln und bereitzustellen, die abzüglich Verkehrsflächen etc. etwa 20 Hektar zusätzliche vermarktbare Entwicklungsflächen ergeben. Diese sollten straßenseitig über eine separate Zufahrt direkt an die B244 angeschlossen werden, um eine leistungsfähige und möglichst direkte Erreichbarkeit der A39 ohne Durchfahren des existierenden Hafengebiets zu ermöglichen.

Eine stufenweise Entwicklung (mit mehreren Modulen/Entwicklungsstufen) ist für diese Größenordnung einer Gewerbeflächenenerweiterung nicht zu empfehlen. Zusätzliche Gleisinfrastruktur ist über die vorgenannte Ladestraße hinaus (vgl. Abschnitt 5.1) nicht erforderlich, da diese auch vom östlichen Erweiterungsgebiet direkt erreichbar und nutzbar wäre. Die im östlichen Bereich entwickelbaren Flächen sind also als Gewerbeflächen mit direktem Gleisanschluss vermarktbar.

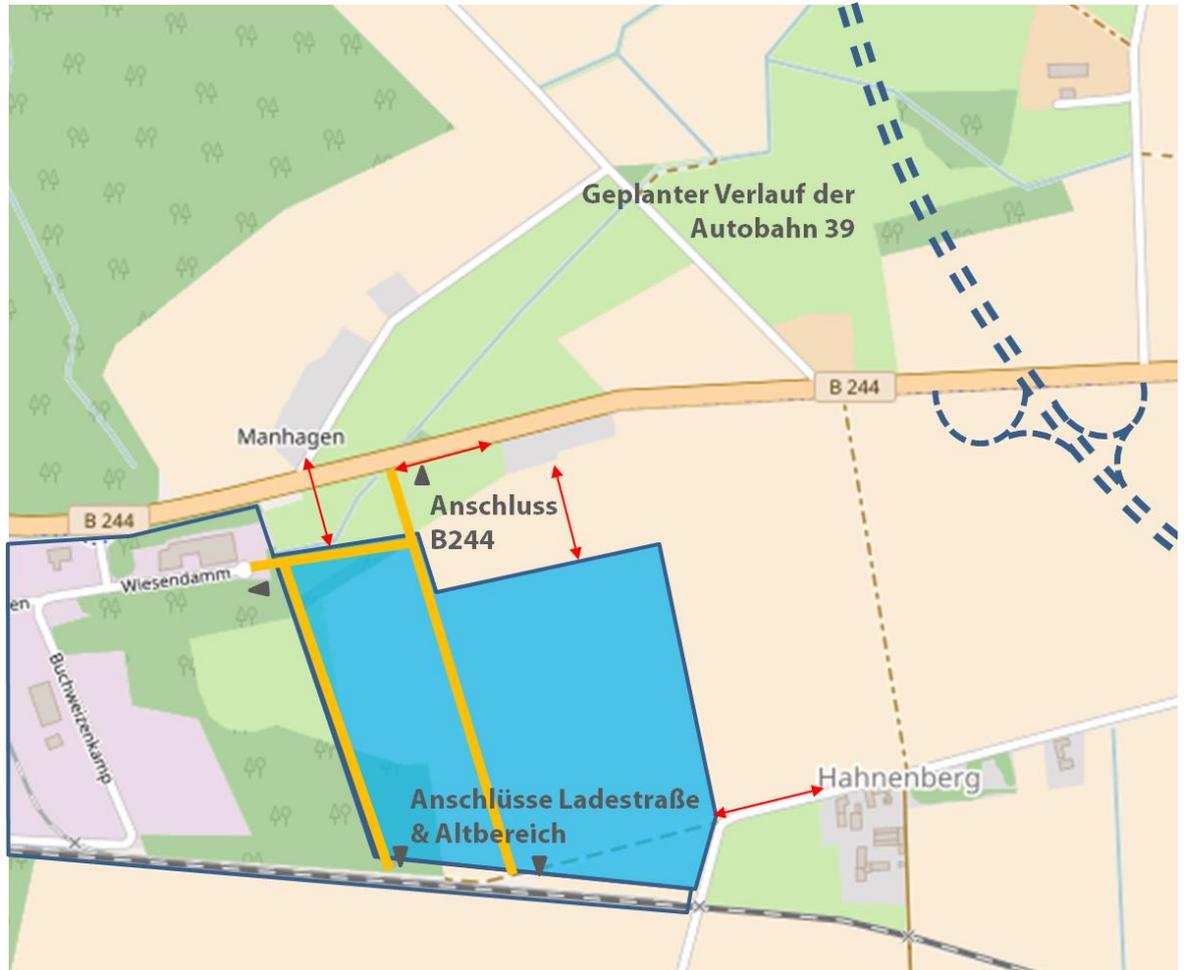
Der Flächenzuschnitt berücksichtigt in allen Randbereichen eine Mindestentfernung zu nahegelegener Wohnbebauung (Klassifizierung Dorfgebiet) von etwa 150 Metern, um Anwohnern ausreichenden Schutz vor Gewerbelärm und Gewerbebetrieben einen einschränkungsfreien Gewerbebetrieb ohne Beschränkungen der gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Siehe hierzu auch Anlage H. Immissionsschutzrechtliche und baurechtliche Gesichtspunkte in Zusammenhang mit Gewerbe- und Verkehrslärmimmission müssen im Rahmen der Bauleitplanung (insbesondere der Bebauungsplanaufstellung) durch Lärmgutachter im Detail geprüft und bewertet werden.

Durch die Schaffung östlicher Erweiterungsflächen kann ggf. auch eine Konzentration der des städtischen Gewerbeflächenangebots in Bezug auf Entwicklungsflächen für Gewerbeansiedlungen erfolgen. Somit könnten einzelne bestehende, zum Teil wohngebietsnahe Entwicklungsflächen im Stadtgebiet entsprechend städtebaulich anders genutzt werden.

Visualisierung

Die oben beschriebenen Maßnahmen sind in der folgenden Darstellung visualisiert.

Abbildung 34: Visualisierung: Erweiterungsgebiet Ost



-  Erweiterungsfläche (GE, ca. 22 ha, abzgl. Verkehrsflächen etc.)
-  Erschließungsstraßen
-  Sicherstellung einer möglichen Mindestentfernung zur Wohnbebauung von rd. 150 m

Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap



5.3 Südliche Erweiterungsflächen

Handlungsbedarf

Die im Süden vorhandenen Flächenpotenziale für eine Erweiterung des Hafens Wittingen sollten aus Sicht der Berater zwingend für eine hafenauffine Nutzung reserviert und entwickelt werden. Sie stellen mittel- und langfristig die einzige Option einer Hafenerweiterung (im Sinne Schiffsumschlag induzierender Produktions- und Umschlagunternehmen) über das existierende Hafengebiet hinaus dar.

Hierfür konnte innerhalb des Untersuchungszeitraums dieser Studie (bis 2030) kein Potenzial identifiziert werden. In einer früheren Studie identifizierte Nachfragepotenziale¹⁴ stützten sich ausschließlich auf Containerumschlagpotenziale im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Diese haben sich nicht eingestellt und sind zukünftig nicht zu erwarten (vgl. Abschnitt 4.3).

Nach 2030 ist die Entstehung hafenumschlagaffiner Flächenbedarfe jedoch durchaus und realistisch möglich. Insbesondere aufgrund der mit Fertigstellung der neuen Schleuse Lüneburg erwarteten Schiffsgrößenentwicklung (vermehrter Anlauf des Hafens Wittingen mit GMS und Schubverbänden) und der damit verbundenen verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern, kann sich dann ein weiterer Bedarf nach zusätzlicher Kaianlageninfrastruktur und entsprechenden kanalnahen Flächen ergeben.

Die durch die Stadt Wittingen in diesem Bereich bereits erworbenen Flächen sollten daher zwingend für die Sicherstellung der langfristigen Entwickel- und Erweiterbarkeit des Hafens Wittingen vorgehalten werden. Eine Entwicklung dieser kanalnahen Flächen für dauerhafte, nicht-hafenauffine Nutzungen sollte vermieden werden.

Da im Untersuchungszeitraum bis 2030 kein Nachfragepotenzial vorliegt, wurde auf eine Visualisierung verzichtet.

¹⁴ Vgl. UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH: Entwicklungskonzept für den Hafen Wittingen, 2008

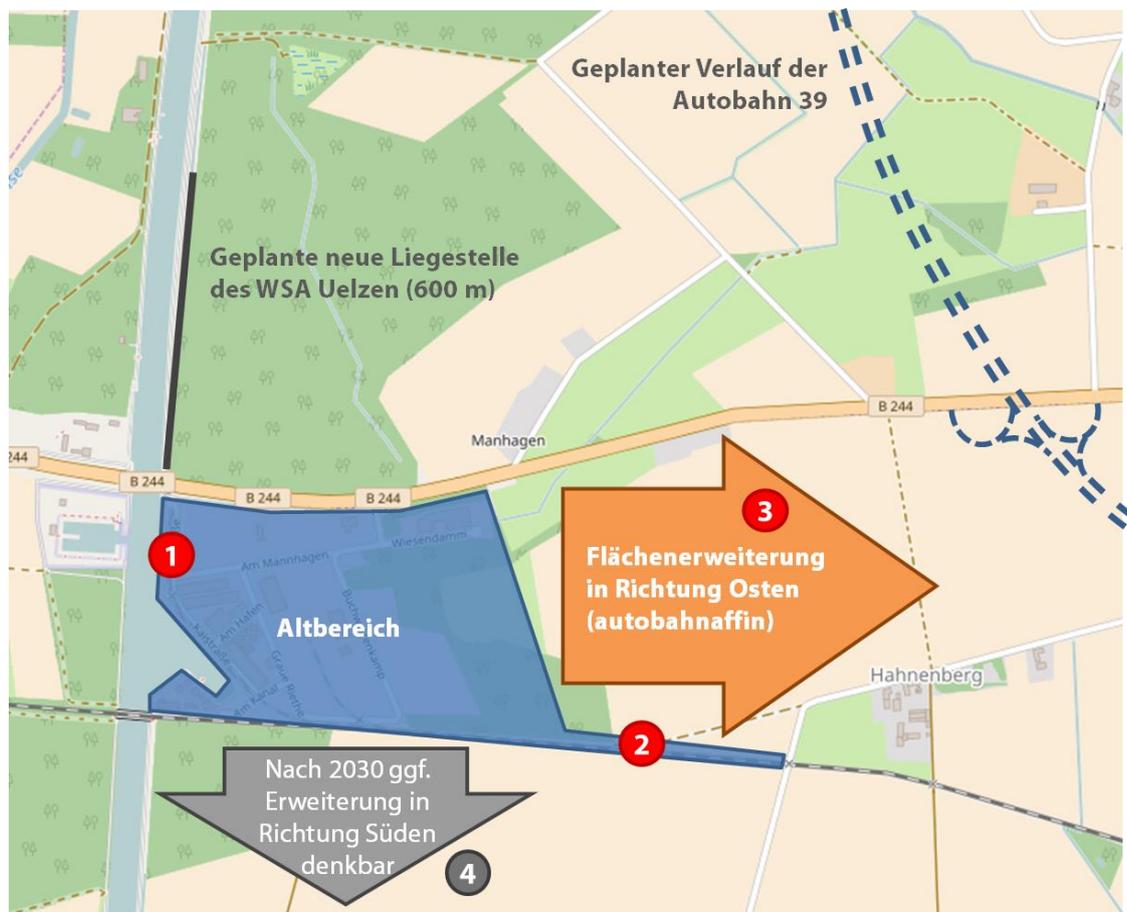
5.4 Zeitliche Priorisierung der Entwicklungsschritte

In Bezug auf eine zeitliche Priorisierung empfehlen die Berater grundsätzlich die Umsetzung der Entwicklungsschritte in folgender Priorisierung (wobei Entwicklungsschritte grundsätzlich auch parallel umgesetzt werden können):

- Schritt 1: Umwandlung der WSA-Liegestelle in eine Kaikante für Hafenumschlag (innerhalb des bestehenden B-Plans)
- Schritt 2: Errichtung einer Ladestraße für Ganzzüge (innerhalb des bestehenden B-Plans)
- Schritt 3: Entwicklung und Erschließung des Erweiterungsgebiets Ost
- Schritt 4: Nach 2030 ist ggf. auch eine Erweiterung in Richtung Süden denkbar (hafenaffin).

Die folgende Karte verortet die oben genannten Entwicklungsschritte.

Abbildung 35: Zeitliche Priorisierung der empfohlenen Entwicklungsschritte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap



6 Erwarteter Planungs- und Investitionsaufwand

6.1 Existierendes Hafengebiet

Wasserseitige Infrastruktur

Informationen zu Statik, Tragfähigkeit und zum baulichen Zustand der Spundwand der WSA-Liegestelle und zur Bodenbeschaffenheit liegen nicht vor (vgl. Abschnitt 4.2.2), daher werden im Folgenden von den Beratern Annahmen getroffen.

Augenscheinlich ist davon auszugehen, dass die existierende Spundwand baulich nicht für einen wasserseitigen Umschlag ausgelegt ist – insbesondere nicht für die Lastanforderungen durch Projektladungsumschlag. Um dies zu lösen, sind zwei grundsätzliche technische Varianten denkbar, die im Folgenden gegenübergestellt werden:

- **Variante 1:** Herstellung einer Schwerlastplatte mit Tiefgründung auf 100 Metern Länge (1 Liegeplatz)
- **Variante 2:** Neubau einer Spundwand vor der bestehenden (180 Meter), inkl. Verankerung und Verfüllung

Als Bemessungsgerät für den Projektladungsumschlag per Mobilkran mit Projektladungsgewichten bis 50 Tonnen wurde für beide Varianten folgendes Umschlaggerät ausgewählt:

- Liebherr Modell LTM 1220
- 220 Tonnen Traglast (bei 3 Metern Ausladung)
- 63 Tonnen Traglast (bei 10 Metern Ausladung),
- Fahrzeuggewicht: 60 Tonnen + 74 Tonnen Ballastgewichte,
- Fahrzeuglänge und –breite im Einsatz: 15,6 x 8,9 Meter.

Die folgenden beiden Abbildungen visualisieren die vorgesehenen baulichen Maßnahmen zur Herstellung projektladungsfähiger Umschlaginfrastruktur und Flächen für die jeweilige Variante.

Abbildung 36: Existierendes Hafengebiet: Wasserseitige Infrastruktur: Variante 1**Variante 1**

- Herstellung einer Schwerlastplatte mit Tiefgründung auf 100 m Länge (1 Liegeplatz) und 7 m Breite zwischen Spundwand und Gleisen
- Erhöhung von Spundwand und Holm, um ein ebenes Geländeniveau zu erreichen
- Verfüllung und Oberflächenbefestigung des Bereichs südlich der Schwerlastplatte
- Ausplatten der Gleise (eine ausreichende Tragfähigkeit existiert hier ohnehin) für Überfahrbarkeit
- Oberflächenbefestigung von Teilflächen der unbefestigten OHE-Fläche als Handling- und Vorstauffläche, um eine Gesamtgeländetiefe von rd. 70 m zu erreichen



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Bing Maps

Abbildung 37: Existierendes Hafengebiet: Wasserseitige Infrastruktur: Variante 2**Variante 2**

- Neubau einer Spundwand vor der existierenden, inkl. Verankerung
- Verfüllung und Oberflächenbefestigung zwischen Spundwand und Gleisen
- Ausplatten der Gleise (eine ausreichende Tragfähigkeit existiert hier ohnehin) für Überfahrbarkeit
- Oberflächenbefestigung von Teilflächen der unbefestigten OHE-Fläche als Handling- und Vorstauffläche, um eine Gesamtgeländetiefe von rd. 70 m zu erreichen



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Bing Maps

Bahnseitige Infrastruktur

Bahnseitig ist für die Schaffung einer ganzzugfähigen Ladestelle keine Variantenbetrachtung erforderlich. Für die Ladestelle wird neben einer befestigten Ladestraße (Umschlagfläche für die Be- und Entladung von Waggonen) eine Erschließungsstraße benötigt, um die Ladestelle verkehrlich erreichen zu können, und um eine direkte verkehrliche Verbindung zum Erweiterungsgebiet Ost herzustellen (vgl. Abschnitt 6.2).

Die folgende Abbildung visualisiert diese baulichen Maßnahmen zur Herstellung bahnseitiger Umschlaginfrastruktur.

Abbildung 38: Existierendes Hafengebiet: Bahnseitige Infrastruktur

Ganzzugfähige Ladestraße, 700 m Länge, 10 m Breite, einfache Oberflächenbefestigung
Erschließungsstraße inkl. Entwässerung, Fahrbahnbreite 3,50 m (einspurig LKWs),
Belastungsklasse 32 (Industriestraße), kein Gehweg, keine Radverkehrsanlage



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Bing Maps

Grobkostenschätzung

Für die Entwicklung des existierenden Hafengebiets gemäß **Variante 1** (Schwerlastplatte) und der Realisierung einer Ganzzug-Ladestraße entsteht ein Planungs- und Investitionsaufwand in Höhe von rd. 2,9 Mio. Euro.¹⁵ Die Planungskosten beinhalten dabei insbesondere die technische Planung der Ingenieurbauwerke und den Tiefbau.

Dabei nicht berücksichtigt ist der notwendige Aufwand für den Ankauf der WSA-Liegestelle durch die Stadt Wittingen bzw. die Kompensation für einen Ersatzneubau, der durch eine Umwandlung der Liegestelle in eine Kaikante notwendig würde.

Die folgende Tabelle zeigt die einzelnen Positionen der Grobkostenschätzung für Variante 1 in Verbindung mit der Schaffung der bahnseitigen Infrastruktur im Detail.

¹⁵ Hinweis: Die Grobkostenschätzung basiert überwiegend auf Annahmen typischer Kosten für vergleichbare Vorhaben; diese können aufgrund lokaler (baulicher) Besonderheiten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt sind, ggf. erheblich abweichen.



Tabelle 9: Existierendes Hafengebiet: Grobkostenschätzung Variante 1 und bahnsseitige Infrastruktur

VARIANTE 1	Menge	Einheit	Einzelpreis	Summe
Wasserseitig				
Schwerlastplatte (Ortbetonplatte), 100 x 7 m, Flächenlast 45t/m ²	700	m ²	600 €	420.000 €
Tiefgründung, Ortbetonbohrpfahl Ø 63 cm, 1 Pfahl/20 m ² , 20 m Tiefe	35	Stück	9.500 €	332.500 €
Erhöhung Spundwand und Holm um 1 m	180	lfd. m	1.000 €	180.000 €
Bodenverfüllung südlich der Schwerlastplatte	560	m ³	25 €	14.000 €
Oberflächenbefestigung südlich der Schwerlastplatte, Pflasterung	560	m ²	85 €	47.600 €
Ausplatten der Gleise, 150 x 10 m	1.500	m ²	70 €	105.000 €
Oberflächenbefestigung OHE-Fläche, Schwerlast-Pflasterung	3.600	m ²	120 €	432.000 €
		Zwischensumme		1.531.100 €
Bahnsseitig				
Fällung Gehölzbestand, Wurzelstockrodung, Entsorgung*	4.000	m ²	15 €	60.000 €
Ladestraße, 700 x 10 m, einfache Oberflächenbefestigung (Pflasterung)	7.000	m ²	65 €	455.000 €
Erschließungsstraße inkl. Entwässerung, 3,50 m Breite (einspurig), Industriestraße, keine Geh-/Radweganlage	700	lfd. m	600 €	420.000 €
		Zwischensumme		935.000 €
SUMME Herstellkosten				2.466.100 €
zzgl. Unvorhergesehenes (10% der Herstellkosten)				246.610 €
zzgl. Planungskosten (Pauschal gem. HOAI)				220.000 €
SUMME Planungs- und Investitionsaufwand				2.932.710 €

* Annahme Basierend auf Werten des Leistungsbuchs Altlasten und Flächenentwicklung

Quelle: CPL, 2016

Für die Entwicklung des existierenden Hafengebiets gemäß **Variante 2** (Neubau einer Spundwand) und der Realisierung einer Ganzzug-Ladestraße entsteht ein Planungs- und Investitionsaufwand in Höhe von rd. 4,7 Mio. Euro.¹⁶ Die Planungskosten beinhalten dabei insbesondere die technische Planung der Ingenieurbauwerke und den Tiefbau.

¹⁶ Hinweis: Die Grobkostenschätzung basiert überwiegend auf Annahmen typischer Kosten für vergleichbare Vorhaben; diese können aufgrund lokaler (baulicher) Besonderheiten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt sind, ggf. erheblich abweichen.



Dabei nicht berücksichtigt ist der notwendige Aufwand für den Ankauf der WSA-Liegestelle durch die Stadt Wittingen bzw. die Kompensation für einen Ersatzneubau, der durch eine Umwandlung der Liegestelle in eine Kaikante notwendig würde.

Die folgende Tabelle zeigt die einzelnen Positionen der Grobkostenschätzung für Variante 2 in Verbindung mit der Schaffung der bahnseitigen Infrastruktur im Detail.

Tabelle 10: Existierendes Hafengebiet: Grobkostenschätzung Variante 2 und bahnsseitige Infrastruktur

VARIANTE 2	Menge	Einheit	Einzelpreis	Summe
Wasserseitig				
Neubau Spundwand , inkl. Verankerung im Abstand von 1,5 m	180	lfd. m	12.500 €	2.250.000 €
Bodenverfüllung zwischen Spundwand (neu) und Gleisen	2.000	m ³	25 €	50.000 €
Oberflächenbefestigung zwischen Spundwand (neu) und Gleisen, Schwerlast-Pflasterung	1.440	m ²	120 €	172.800 €
Ausplatten der Gleise , 150 x 10 m	1.500	m ²	70 €	105.000 €
Oberflächenbefestigung OHE-Fläche, Schwerlast-Pflasterung	3.600	m ²	120 €	432.000 €
			Zwischensumme	3.009.800 €
Bahnseitig				
Fällung Gehölzbestand, Wurzelstockrodung, Entsorgung*	4.000	m ²	15 €	60.000 €
Ladestraße , 700 x 10 m, einfache Oberflächenbefestigung (Pflasterung)	7.000	m ²	65 €	455.000 €
Erschließungsstraße inkl. Entwässerung, 3,50 m Breite (einspurig), Industriestraße, keine Geh-/Radweganlage	700	lfd. m	600 €	420.000 €
			Zwischensumme	935.000 €
SUMME Herstellkosten				3.944.800 €
zzgl. Unvorhergesehenes (10% der Herstellkosten)				394.480 €
zzgl. Planungskosten (Pauschal gem. HOAI)				360.000 €
SUMME Planungs- und Investitionskosten				4.699.280 €

* Annahme Basierend auf Werten des Leistungsbuchs Altlasten und Flächenentwicklung

Quelle: CPL, 2016

6.2 Östliche Erweiterungsflächen

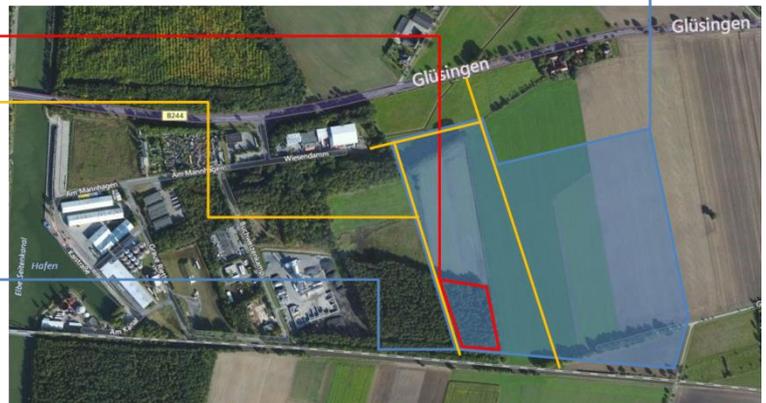
Für die in Abschnitt 5.2 dargestellte Schaffung von Erweiterungsflächen zur Gewerbeansiedlung mit autobahnaffinem Fokus sind aus Sicht der Berater im Wesentlichen folgende Maßnahmen erforderlich:

- Grunderwerb von Flächen in Höhe von rd. 22 Hektar
- Kompensationsleistungen für die Flächeninanspruchnahme
- Fällung des Gehölzbestands auf Teilflächen, inklusive Rodung und Entsorgung
- Bau von Erschließungsstraßen inklusive Entwässerung, Gehweganlage, Beleuchtung und Beschilderung
- Sonstige Erschließung (Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation).

Die folgende Abbildung visualisiert diese baulichen Maßnahmen zur Entwicklung des östlichen Erweiterungsgebiets.

Abbildung 39: Erweiterungsgebiet Ost

Grunderwerb von Flächen in Höhe von rd. 22 ha, Kompensation für Flächeninanspruchnahme
Fällung Gehölzbestand, Rodung und Entsorgung
Erschließungsstraße inkl. Entwässerung, Fahrbahnbreite 7,00 m (Begegnungsverkehr LKWs), Belastungsklasse 32 (Industriestraße), Gehweg 2,50 m Breite (einseitig), keine Radverkehrsanlage, Beleuchtung und Beschilderung
Sonstige Erschließung, Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Bing Maps



Grobkostenschätzung

Für die Entwicklung des Erweiterungsgebiets in Richtung Osten entsteht ein Planungs- und Investitionsaufwand in Höhe von rd. 7,9 Mio. Euro.¹⁷ Die Planungskosten beinhalten dabei neben der der technischen Tiefbauplanung für die Erschließung insbesondere die Planungsleistungen für die Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanerstellung (z. B. Verkehrsgutachten, Immissionsschutzgutachten, Gutachten Schutzgüter, Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Baugrunduntersuchungen, Vermessungsarbeiten, Kampfmitteluntersuchungen etc.).

Die folgende Tabelle zeigt die einzelnen Positionen der Grobkostenschätzung für die Entwicklung und Erschließung des Erweiterungsgebiets Ost im Detail.

Tabelle 11: Erweiterungsgebiet Ost: Grobkostenschätzung

Erweiterungsgebiet	Menge	Einheit	Einzelpreis	Summe
Fläche				
Grunderwerb	230.000	m ²	5 €	1.150.000 €
Fällung Gehölzbestand, Wurzelstockrodung, Entsorgung*	18.000	m ²	15 €	270.000 €
Kompensationskosten für die Inanspruchnahme von Flächen mit geringer Bedeutung	230.000	m ²	3 €	690.000 €
Zwischensumme				2.110.000 €
Infrastruktur				
Straßenerschließung , inkl. Entwässerung, Fahrbahnbreite 7 m, Gehweg 2,50 m Breite einseitig, Beleuchtung, Beschilderung, keine Radverkehrsanlage	1.200	lfd. m	1.300 €	1.560.000 €
Sonstige Erschließung , Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation	200.000	m ²	15 €	3.000.000 €
Zwischensumme				4.560.000 €
SUMME Herstellkosten				6.670.000 €
zzgl. Unvorhergesehenes (10% der Herstellkosten)				667.000 €
zzgl. Planungskosten (Pauschal gem. HOAI)				600.000 €
SUMME Planungs- und Investitionskosten				7.937.000 €

* Annahme Basierend auf Werten des Leistungsbuchs Altlasten und Flächenentwicklung

Quelle: CPL, 2016

¹⁷ Hinweis: Die Grobkostenschätzung basiert überwiegend auf Annahmen typischer Kosten für vergleichbare Vorhaben; diese können aufgrund lokaler (baulicher) Besonderheiten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt sind, ggf. erheblich abweichen.

Erwartete Erlöse

Für das östliche Erweiterungsgebiet (rd. 22 Hektar Gesamtfläche) wird angenommen, dass nach Abzug von öffentlichen Verkehrsflächen etc. etwa 20 Hektar Nettobetriebsflächen vermarktbar sind. Bei einem angenommen durchschnittlichen Verkaufspreis zwischen 25 und 30 Euro/Quadratmeter¹⁸ ergibt sich folglich bei vollständiger Flächenvermarktung ein Erlös i.H.v. 5,0 bis 6,0 Mio. Euro.

Zusätzlich werden im Wesentlichen direkte, indirekte und induzierte regionalökonomische Effekte aktiviert. Diese durch die Ansiedlung von Unternehmen im Erweiterungsgebiet aktivierten regionalökonomischen Effekte lassen sich unterteilen in Beschäftigungs-, Wertschöpfungs-, Lohn- und Gehaltseffekte sowie Steuereffekte. Die Höhe dieser Effekte ist sehr unterschiedlich und abhängig von der konkreten Branche. Auch innerhalb einzelner Branchen gibt es z. T. große Abweichungen in Bezug auf die Höhe der regionalökonomischen Effekte. Folgend sind drei exemplarische Beispiele mit durchschnittlich zu erwartenden Beschäftigungseffekten dargestellt.

Abbildung 40: Durchschnittliche Beschäftigungseffekte exemplarischer Branchen

	Logistik: Umschlaghalle (Cross Dock)	Logistik: Regionales Distributionszentrum	Verarbeitendes Gewerbe
Direkte Beschäftigungseffekte	30-50 Beschäftigte je ha	50-70 Beschäftigte je ha	40-60 Beschäftigte je ha
Indirekte & induzierte Beschäftigungseffekte	30-55 Beschäftigte je ha	35-50 Beschäftigte je ha	25-45 Beschäftigte je ha



+ Effekte Bruttowertschöpfung, Löhne und Gehälter, Steueraufkommen

Quelle: CPL, 2016/ Logistikcluster NRW: Ansiedlungshandbuch Logistik, 2012

Darüber hinaus ist eine Kofinanzierung der Erschließung und der Infrastruktur durch verschiedene Förderprogramme zur Verringerung der Deckungslücke zwischen erwartetem Investitions- und Planungsaufwand und erwartetem Flächenverkaufserlös möglich. Hierfür potenziell geeignete Förderprogramme werden im folgenden Abschnitt vorgestellt.

¹⁸ Bisläng werden in Wittingen deutlich niedrigere Erlöse je Quadratmeter beim Verkauf von Gewerbeflächen erzielt. Eine Größenordnung von 25 bis 30 Euro/Quadratmeter wird für einen Gewerbestandort mit direktem Autobahnanschluss jedoch als realistisch erzielbarer Verkaufspreis eingeschätzt.



7 Identifizierung potenzieller Förderprogramme

Wie bereits in Abschnitt 6.2 erwähnt, spielen Förderprogramme für die Kofinanzierung von Erschließungsmaßnahmen und Infrastrukturentwicklung eine wichtige Rolle zur Minimierung der Deckungslücke zwischen erwartetem Investitionsaufwand und Flächenerlös. Hierfür wurden durch die Berater insgesamt vier Förderprogramme identifiziert, die potenziell für die weitere Entwicklung des Hafens Wittingen sowie dem östlichen Erweiterungsgebiet als geeignet erscheinen:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gleisanschlussförderung (BMVI)
- Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten (BMUB)
- Stärkung CO₂-armer Verkehrsträger (NBank)

Die vier identifizierten Förderprogramme werden im Folgenden in Form von Kurzsteckbriefen in Bezug auf den Gegenstand der Förderung und das jeweilige Förderziel, die Förderhöhe und -quote, Förderzeiträume sowie berechnete Fördermittelpfänger dargestellt.

Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) stehen im Landkreis Gifhorn, und somit auch für den Hafen Wittingen, nicht zur Verfügung, da der Landkreis kein GRW-Fördergebiet ist. Aus Mitteln des Landkreises Gifhorn kann über die sogenannte „KMU-Förderung“ jedoch die Ansiedlung von Unternehmen im Hafen bzw. im Erweiterungsgebiet gefördert werden. Gefördert werden dabei u. a. einzelbetriebliche Investitionsvorhaben für die Errichtung, Verlagerung oder Erweiterung einer Betriebsstätte.¹⁹

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Vollständiger Name des Förderprogramms

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Worum geht es?

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, insbesondere in Bezug auf ÖPNV, aber auch für straßenseitige Erschließung

Was wird gefördert?

Folgende Fördermöglichkeiten mit Relevanz für den Hafen Wittingen bestehen: Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich

¹⁹ Vgl. http://www.gifhorn.de/pics/medien/1_1452668995/KMU-Richtlinie_LK_GF_ab_01.01.2016.pdf



der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen (Voraussetzung hierfür ist, dass der Hafen Wittingen und/oder das Erweiterungsgebiet Ost als GVZ deklariert werden) sowie Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz

Förderhöhe/-quote

Förderquote: bis zu 75 %

Förderzeitraum

Bis Ende 2034

Wer wird gefördert?

Gemeinden, Landkreise oder kommunalen Zusammenschlüsse als Baulastträger von Infrastrukturprojekten

Gleisanschlussförderung

Vollständiger Name des Förderprogramms

Gleisanschlussförderung: Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Worum geht es?

Förderziel ist die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene

Was wird gefördert?

Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse

Förderhöhe/-quote

Förderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss, mit einer Förderquote von maximal 50 %

Förderung nach Menge des verlagerten Verkehrs (einheitlich bis zu acht Euro/Tonne oder bis zu 32 Euro/1.000 Tonnenkilometer Schienengüterverkehrsleistung)

Förderzeitraum

Die Förderrichtlinie trat am 31.08.2016 außer Kraft. Eine Folgerichtlinie wird derzeit erarbeitet und für 2017 erwartet.



Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten

Vollständiger Name des Förderprogramms

Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten (nationale Klimaschutzinitiative), Förderprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Worum geht es?

Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative werden Konzepte und Maßnahmen zum Klimaschutz in Industrie- und Gewerbegebieten gefördert. Förderziel ist es, Wirtschaftsstandorte nachhaltig zu revitalisieren, den Energie- und Ressourceneinsatz zu reduzieren, Emissionen zu verringern und die Wettbewerbsfähigkeit sichern.

Was wird gefördert?

Beratung (Einstiegsberatung mit bis zu 15 geförderten Beratertagen, Erstellung eines Klimaschutz-Teilkonzeptes für Industrie- und Gewerbegebieten) sowie Umsetzungsmaßnahmen (Klimaschutzmanagement und Durchführung einer ausgewählten Klimaschutz-Maßnahme)

Welche Gebiete werden gefördert?

Maßnahmen in bestehende Flächen, die als Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen sind (mit einer Fläche größer als 20 Hektar, mit mehr als 20 ansässigen Betrieben und mehr als insgesamt 100 Beschäftigten); In Einzelfällen können allerdings Neuplanungen mit anliegenden bestehenden Gebieten zu einem Entwicklungsgebiet verknüpft werden (Fördervoraussetzung für Wittingen: Verknüpfung existierendes Hafengebiet und Erweiterungsgebiet Ost zu einem Entwicklungsgebiet)

Förderhöhe/-quote

Förderquote maximal 50 % bei einem maximalen Förderbetrag von 50.000 Euro, je nach Anzahl der Beschäftigten im Gebiet

Förderzeiträume

1.1. – 31.3.2017 sowie 1.6. – 30.9.2017

Stärkung CO₂-armer Verkehrsträger

Vollständiger Name des Förderprogramms

Stärkung CO₂-armer Verkehrsträger, gefördert durch die NBank (Investitions- und Förderbank Niedersachsen)

Worum geht es?

Weiterentwicklung von Güterverkehrszentren und Binnenhäfen und Unterstützungsmaßnahmen für klimaschonende Logistikkösungen; Ziel der Förderung ist es, den Zugang und die Nutzung CO₂-armer Verkehrsträger im Güterverkehr zu verbessern und Gütermengen auf Schiene und Binnenwasserstraße zu verlagern.



Was wird gefördert?

Weiterentwicklung der Netze für intermodale Knoten des Landes (Güterverkehrszentren, Binnenhäfen) einschließlich Maßnahmen zur Vorbereitung und Bereitstellung von Flächen mit dem Ziel, Initialzündungen zur Nutzung CO₂-sparender Transportangebote für Spediteure, Verlader etc. zu schaffen. Darüber hinaus werden Beratungsleistungen und Marketing gefördert (Unterstützungsmaßnahmen für klimaschonende Logistiklösungen wie Studien, Anwendungen und deren Umsetzung sowie begleitende Marketingmaßnahmen)

Förderhöhe/-quote

Förderung als nicht zurückzahlbarer Zuschuss, mit einer Förderquote von maximal 50 %

Förderzeitraum

Bis 31.12.2023

Wer wird gefördert?

Juristische Personen, die GVZ oder Binnenhäfen entwickeln oder betreiben, juristische Personen, die als Träger landesweiter oder regionaler Logistiknetzwerke/-cluster agieren sowie Gebietskörperschaften, die als Mitglieder landesweiter Logistiknetzwerke/-cluster eine herausgehobene Rolle spielen



8 Handlungsempfehlungen und Fazit

In den Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Wittingen existiert mit 62 % eine Flächenbelegung in mittlerer Höhe. Von den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden 25,5 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen sind etwa 40 % (10,4 Hektar) als Industrieflächen ausgewiesen, diese liegen vollständig im Bereich des Hafens Wittingen. Dieser ist mit 72 % Flächenbelegung deutlich höher ausgelastet als die Gewerbeflächen im restlichen Stadtgebiet. In einem Radius von 35 Kilometern um Wittingen herum existieren noch knapp 120 Hektar weitere Ansiedlungsflächen. Diese sind fast vollständig als Gewerbeflächen klassifiziert. Entlang des Elbe-Seitenkanals existieren in den Häfen Lüneburg und Uelzen aktuell ebenfalls nur begrenzt Ansiedlungsflächen. Planungen zur Erweiterung des Flächenpotenzials an beiden Standorten sind noch nicht erfolgt oder in einem frühen Stadium.

Im Rahmen einer Nachfrageanalyse wurde ein Gesamtmengenpotenzial für den Schiffsumschlag über den Hafen Wittingen abgeleitet. Dieses liegt mittelfristig bei 400.000 bis 500.000 Tonnen/Jahr.

Zwischen 2020 und 2025 wird es gemäß Nachfrageanalyse einen konkreten Erweiterungsbedarf für das Hafen- und Industriegelände Wittingen in einer Größenordnung von 5 bis 10 Hektar geben, bis 2030 steigt dieser Bedarf um weitere 10 bis 15 Hektar auf insgesamt 15 bis 25 Hektar Gesamtflächenbedarf. Dieser Erweiterungsbedarf ist grundsätzlich autobahnaffin und sollte daher aus Sicht der Berater in Richtung Osten erfolgen. Dabei entsteht ein Handlungsbedarf sowohl im existierenden Hafengebiet als auch im Bereich einer östlichen Erweiterung in Richtung A39. Ein Bedarf für eine Erweiterung in Richtung Süden konnte bis 2030 nicht identifiziert werden.

Nach 2030 wird die Flächennachfrage durch Lückenschluss der A39 und die Schleuse Lüneburg auf einem erhöhten Niveau verbleiben. Hierfür kann dann ggf. langfristig auch eine Erweiterung in Richtung Süden sinnvoll sein: Nach 2030 ist eine hafenauffine Flächennachfrage, die die Schaffung zusätzlicher Hafeninfrastruktur erfordert, durchaus denkbar.

In jedem Falle sollte eine Entwicklung und Vermarktung der im Süden vorhandenen kanalnahen Entwicklungsflächen nicht für Gewerbeansiedlungen ohne Hafenbezug erfolgen. Die südlichen Entwicklungsflächen stellen mittel- und langfristig die einzige externe Erweiterungsmöglichkeit des Wittinger Hafens (im Sinne einer hafenauffinen Nutzung) dar – auch wenn hierfür bis 2030 kein Entwicklungspotenzial ableitbar ist.

Existierendes Hafengebiet

Durch den Flächenerwerb der Firma Butting ist eine Lösung für einen leistungsfähigen Projektladungsumschlag mit ausreichenden Handling- und Vorstauflächen im Bereich des existierenden Hafengebiets notwendig. Dies ist nach Ansicht der Berater nur an der heutigen WSA-Liegestelle durch Umwandlung dieser in eine Kaikante leistungsfähig und prozesssicher möglich.

Wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung dieses Handlungserfordernisses ist die vertragliche Einigung der Stadt mit dem WSA Uelzen bezüglich der existierenden Liegestelle, inklusive einer Einigung zur Errichtung eines Ersatzneubaus nördlich der B244.

Zudem wurde der Bedarf für die Etablierung eines Ganzzugumschlags ermittelt. Hierfür ist eine ganzzugfähige Ladestraße sowie ein gemeinsames, abgestimmtes Bahnlogistikkonzept aller Akteure (OHU, Hoyer, LEVG und Deutsche Asphalt) notwendig. Ggf. muss in geringem Umfang zusätzliche Gleisinfrastruktur geschaffen werden, z .B. zusätzliche Weiche(n). Ein Gleis für die Ladestraße existiert bereits.

Für die bauliche Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen innerhalb des existierenden Hafengebiets sind zwei grundsätzliche technische Varianten denkbar, die in Bezug auf den erwarteten Planungs- und Investitionsaufwand gegenübergestellt wurden:

- Variante 1: Herstellung einer Schwerlastplatte mit Tiefgründung auf 100 Metern Länge, (1 Liegeplatz), inkl. Realisierung einer Ganzzug-Ladestraße im südlichen Hafengebiet
- Variante 2: Neubau einer Spundwand vor der bestehenden (180 Meter), inkl. Verankerung und Verfüllung, inkl. Realisierung einer Ganzzug-Ladestraße im südlichen Hafengebiet

Für die Entwicklung des existierenden Hafengebiets gemäß Variante 1 (Schwerlastplatte) entsteht dabei ein Planungs- und Investitionsaufwand in Höhe von rd. 2,9 Mio. Euro. Für Variante 2 (Neubau einer Spundwand) liegt der erwartete Planungs- und Investitionsaufwand bei einer Höhe von rd. 4,7 Mio. Euro.

Östliche Erweiterungsflächen

Bis 2030 existiert ein Entwicklungsbedarf für die Schaffung zusätzlicher Erweiterungsflächen für Gewerbeansiedlungen in einer Größenordnung von 15 bis 25 Hektar, davon 5 bis 10 Hektar bis 2025.

Diese sind autobahnaffin, daher sollte eine Erweiterung in Richtung Osten erfolgen. Die Berater empfehlen, wie in der untenstehenden Visualisierung gezeigt, etwa 22 Hektar Gesamtfläche mit GE-Klassifizierung neu zu entwickeln und bereitzustellen, die abzüglich Verkehrsflächen etc. etwa 20 Hektar zusätzliche vermarktbarere Entwicklungsflächen ergeben. Diese sollten straßenseitig über eine separate Zufahrt direkt an die B244 angeschlossen werden, um eine leistungsfähige und möglichst direkte Erreichbarkeit der A39 ohne Durchfahren des existierenden Hafengebiets zu ermöglichen.



Eine stufenweise Entwicklung (mit mehreren Modulen/Entwicklungsstufen) ist für diese Größenordnung einer Gewerbeflächenerweiterung nicht zu empfehlen. Zusätzliche Gleisinfrastruktur ist über die vorgenannte Ladestraße hinaus nicht erforderlich, da diese auch vom östlichen Erweiterungsgebiet direkt erreichbar und nutzbar wäre. Die im östlichen Bereich entwickelbaren Flächen sind also als Gewerbeflächen mit direktem Gleisanschluss vermarktbar.

Der Flächenzuschnitt berücksichtigt in allen Randbereichen eine Mindestentfernung zu nahegelegener Wohnbebauung (Klassifizierung Dorfgebiet) von etwa 150 Metern, um Anwohnern ausreichenden Schutz vor Gewerbelärm und Gewerbebetrieben einen einschränkungsfreien Gewerbebetrieb ohne Beschränkungen der gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Immissionsschutzrechtliche und baurechtliche Gesichtspunkte in Zusammenhang mit Gewerbe- und Verkehrslärmimmission müssen im Rahmen der Bauleitplanung (insbesondere der Bebauungsplanaufstellung) durch Lärmgutachter im Detail geprüft und bewertet werden. Durch die Schaffung östlicher Erweiterungsflächen kann ggf. auch eine Konzentration der des städtischen Gewerbeflächenangebots in Bezug auf Entwicklungsflächen für Gewerbeansiedlungen erfolgen. Somit könnten einzelne bestehende, zum Teil wohngebietsnahe Entwicklungsflächen im Stadtgebiet entsprechend städtebaulich anders genutzt werden.

Für die Entwicklung des Erweiterungsgebiets in Richtung Osten entsteht ein Planungs- und Investitionsaufwand in Höhe von rd. 7,9 Mio. Euro.

Dem gegenüber stehen zu erwartende Erlöse. Für das östliche Erweiterungsgebiet wird angenommen, dass etwa 20 Hektar Nettobetriebsflächen vermarktbar sind. Bei einem angenommen durchschnittlichen Verkaufspreis zwischen 25 und 30 Euro/Quadratmeter ergibt sich folglich bei vollständiger Flächenvermarktung ein Erlös i.H.v. 5,0 bis 6,0 Mio. Euro.

Zusätzlich werden im Wesentlichen direkte, indirekte und induzierte regionalökonomische Effekte aktiviert. Darüber hinaus ist eine Kofinanzierung der Erschließung und der Infrastruktur durch verschiedene Förderprogramme zur Verringerung der Deckungslücke zwischen erwartetem Investitions- und Planungsaufwand und erwartetem Flächenverkaufserlös möglich.

Südliche Erweiterungsflächen

Die im Süden vorhandenen Flächenpotenziale für eine Erweiterung des Hafens Wittingen sollten aus Sicht der Berater zwingend für eine hafenauffine Nutzung reserviert und entwickelt werden. Sie stellen mittel- und langfristig die einzige Option einer Hafenerweiterung (im Sinne Schiffsumschlag induzierender Produktions- und Umschlagunternehmen) über das existierende Hafengebiet hinaus dar.

Hierfür konnte innerhalb des Untersuchungszeitraums dieser Studie (bis 2030) kein Potenzial identifiziert werden. In einer früheren Studie identifizierte Nachfragepotenziale stützten sich ausschließlich auf Containerumschlagpotenziale im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Diese haben sich nicht eingestellt und sind zukünftig nicht zu erwarten.



Nach 2030 ist die Entstehung hafenumschlagaffiner Flächenbedarfe jedoch durchaus und realistisch möglich. Insbesondere aufgrund der mit Fertigstellung der neuen Schleuse Lüneburg erwarteten Schiffsgrößenentwicklung und der damit verbundenen verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern, kann sich dann ein weiterer Bedarf nach zusätzlicher Kaianlageninfrastruktur und entsprechenden kanalnahen Flächen ergeben. Die durch die Stadt Wittingen in diesem Bereich bereits erworbenen Flächen sollten daher zwingend für die Sicherstellung der langfristigen Entwickel- und Erweiterbarkeit des Hafens Wittingen vorgehalten werden. Eine Entwicklung dieser kanalnahen Flächen für dauerhafte, nicht-hafenaffine Nutzungen sollte vermieden werden.

Zeitliche Priorisierung der Entwicklungsschritte

In Bezug auf eine zeitliche Priorisierung empfehlen die Berater grundsätzlich die Umsetzung der Entwicklungsschritte in folgender Priorisierung (wobei Entwicklungsschritte auch parallel umgesetzt werden können):

- Schritt 1: Umwandlung der WSA-Liegestelle in eine Kaikante für Hafenumschlag
- Schritt 2: Errichtung einer Ladestraße für Ganzzüge
- Schritt 3: Entwicklung und Erschließung des Erweiterungsgebiets Ost
- Schritt 4: Nach 2030 ist ggf. auch eine Erweiterung in Richtung Süden denkbar.



Anlagen

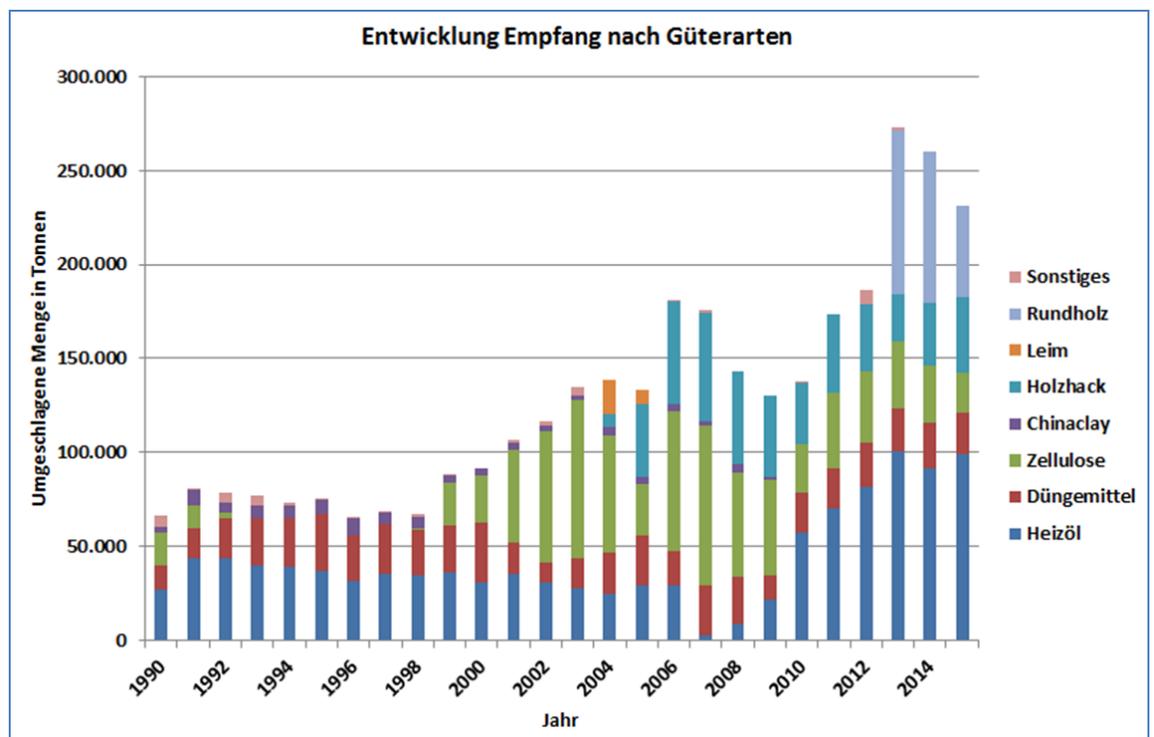
- Anlage A: Umschlagentwicklung Hafen Wittingen nach Güterarten und Empfang/Versand seit 1990
- Anlage B: Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen: Gewerbeflächensteckbriefe
- Anlage C: Hafenrelevante Suprastruktur
- Anlage D: Lageplan Neubau Liegestelle Wittingen
- Anlage E: Geplanter Verlauf der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Übersicht
- Anlage F: Fallbeispiele: Effekte der Schaffung von Autobahninfrastruktur auf die Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage
- Anlage G: Autobahnahe Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg, Unternehmensliste zu Abbildung 28
- Anlage H: Exkurs: Abstände Gewerbegebiete und Wohnen

Anlage A: Umschlagentwicklung Hafen Wittingen nach Güterarten und Empfang/ Versand seit 1990

Entwicklung der empfangenen Güter seit 1990

- Insgesamt Zunahme der empfangenen Mengen
- Heizöl und Düngemittel seit 1990 durchgehend im Empfang vorhanden
- Düngemittel mit relativ konstanten Mengen
- Nach Beginn eines starken Zelluloseumschlags insgesamt abnehmende Volumina dieser Güterart

Abbildung: Umschlagentwicklung nach Güterarten im Empfang, 1990 - 2015



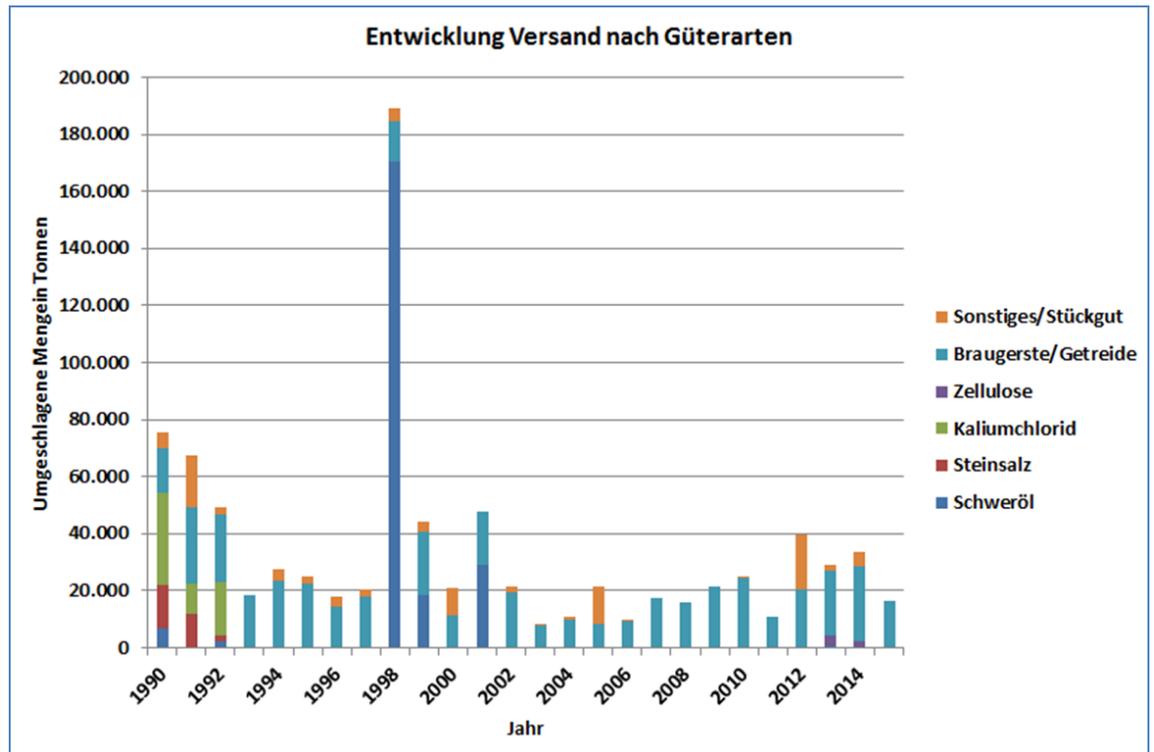
Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen



Entwicklung der versandten Güter seit 1990

- Insgesamt abnehmende Tendenz in Bezug auf Versandmengen
- Braugerste/Getreide als einziges konstant vorhandenes Versandgut
- Spürbare Schwankungen beim Versand von Stückgütern

Abbildung: Umschlagentwicklung nach Güterarten im Empfang, 1990 - 2015



Quelle: CPL, 2016, basierend auf Umschlagstatistik 2015 der Stadt Wittingen

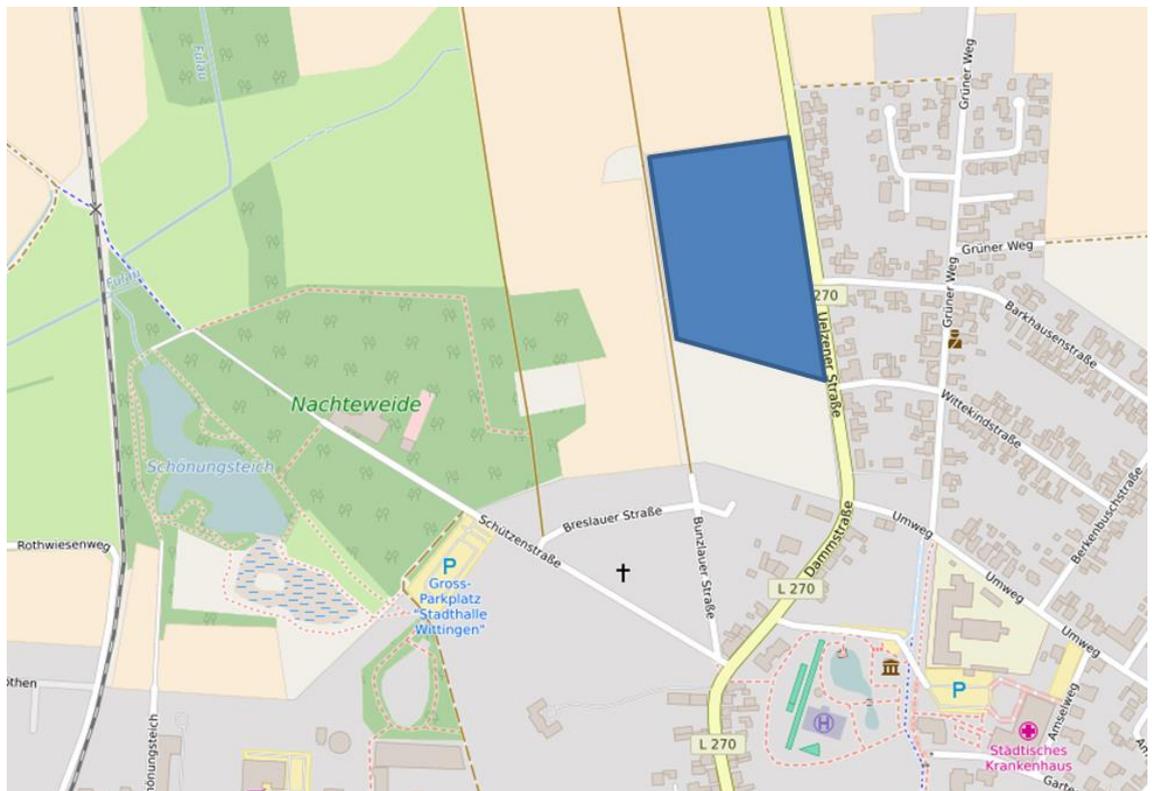
Anlage B: Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Wittingen: Gewerbeflächensteckbriefe

Steckbrief Gewerbegebiet Uelzener Straße

- Private Eigentümer
- Unmittelbarer Anschluss an die L270
- Klassifizierung: GE
- Gesamtgröße (Betriebsflächen): 6,5 Hektar
- Verfügbare Flächen: 2,2Hektar

ÖPNV-Anbindung	Vorhanden
Gleisanschluss	Nicht vorhanden
Wasserstraßenanschluss	Nicht vorhanden
Anschluss an Bundesstraße	In 0,7 km Entfernung (B244)
Ansässige Unternehmen	Autohaus, Waschanlage, Telekommunikationsunternehmen

Abbildung: Lage Gewerbegebiet Uelzener Straße



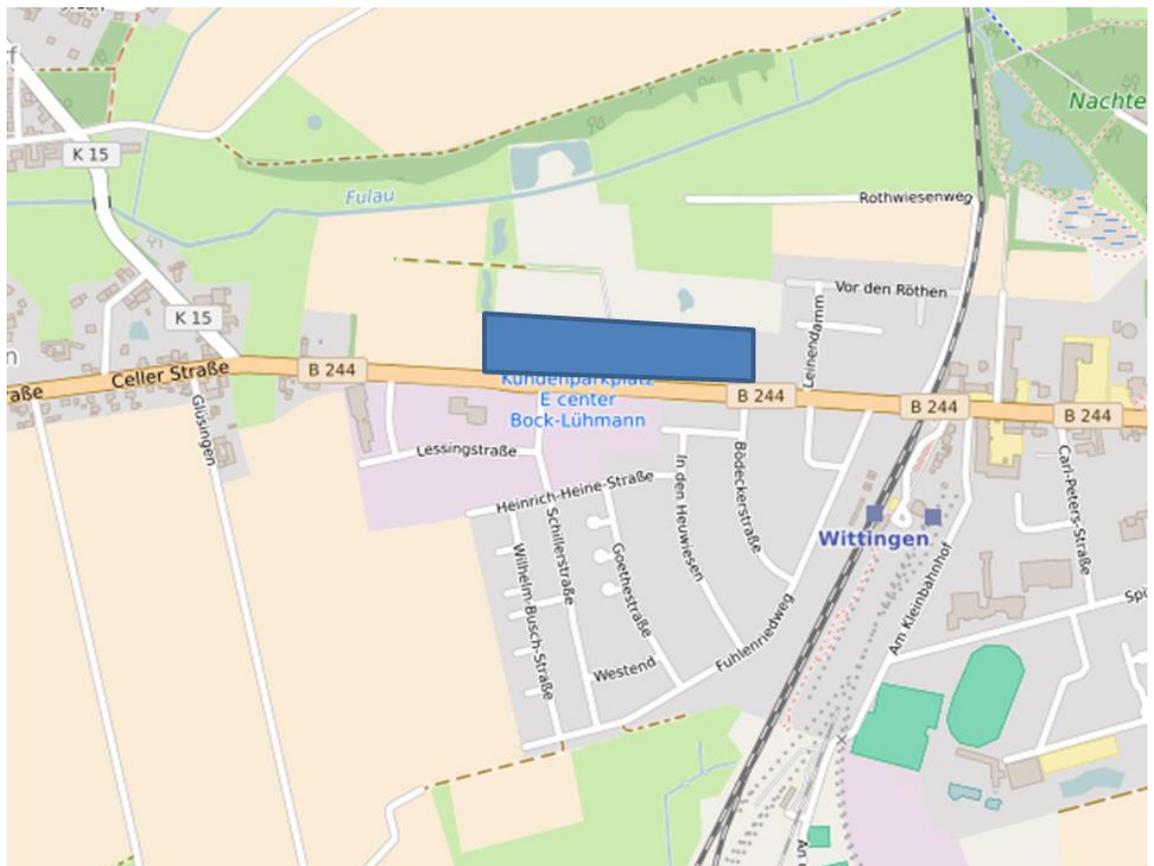
Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Steckbrief Gewerbegebiet Celler Straße – Nord

- Private Eigentümer
- Unmittelbarer Anschluss an die B244
- Überwiegend Firmen für den Verkauf von Konsumgütern ansässig
- Klassifizierung: GE, SO
- Gesamtgröße (Betriebsflächen): 6,4 Hektar
- Verfügbare Flächen: 3,3 Hektar

ÖPNV-Anbindung	Vorhanden
Gleisanschluss	Nicht vorhanden
Wasserstraßenanschluss	Nicht vorhanden
Anschluss an Bundesstraße	Direkter Anschluss (B244)
Ansässige Unternehmen	Supermärkte

Abbildung: Lage Gewerbegebiet Celler Straße – Nord



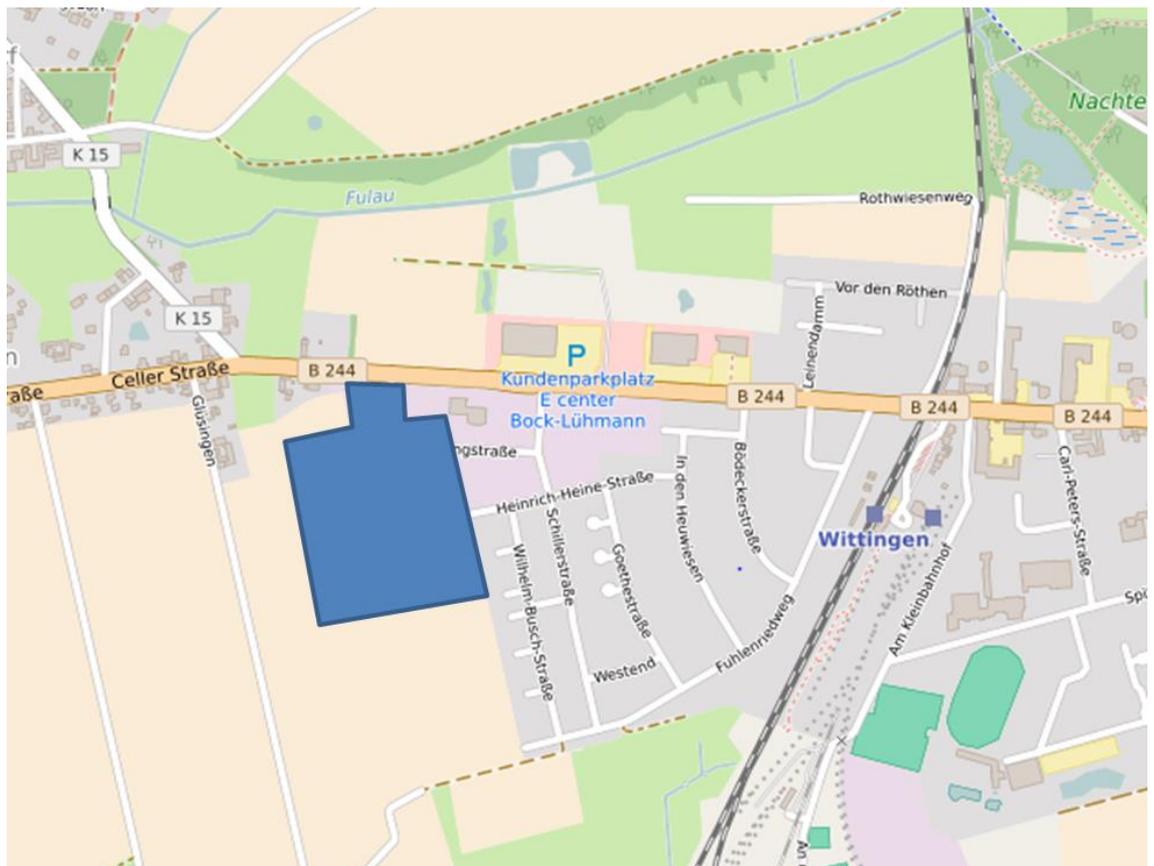
Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Steckbrief Gewerbegebiet Celler Straße – Süd

- Private und kommunale Eigentümer
- Unmittelbarer Anschluss an B244
- Klassifizierung: GE
- Gesamtgröße (Betriebsflächen): 9,2 Hektar
- Verfügbare Flächen: 5,7 Hektar

ÖPNV-Anbindung	Vorhanden
Gleisanschluss	Nicht vorhanden
Wasserstraßenanschluss	Nicht vorhanden
Anschluss an Bundesstraße	Direkter Anschluss (B244)
Ansässige Unternehmen	Baumarkt, Autohaus

Abbildung: Lage Gewerbegebiet Celler Straße – Süd



Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Steckbrief Gewerbegebiet Wunderbütteler Kirchweg

- Private und kommunale Eigentümer
- Unmittelbarer Anschluss an L286
- Klassifizierung: GE
- Gesamtgröße (Betriebsflächen): 6,7 Hektar
- Verfügbare Flächen: 3,9 Hektar

ÖPNV-Anbindung	Vorhanden
Gleisanschluss	Vorhanden
Wasserstraßenanschluss	Nicht vorhanden
Anschluss an Bundesstraße	In 0,7 km Entfernung (B244)
Ansässige Unternehmen	Autohaus

Abbildung: Lage Gewerbegebiet Wunderbütteler Kirchweg



Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

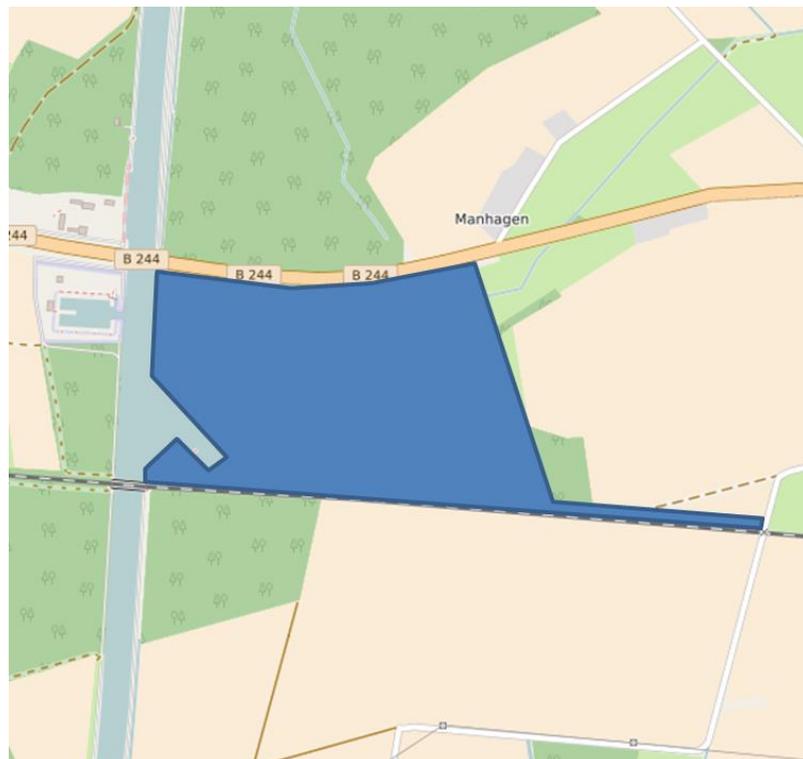
Steckbrief Industriegebiet Hafen (trimodaler Standort)

- Kommunale Eigentümer
- Direkter Gleisanschluss und direkter Zugang zur B244
- Erweiterungsmöglichkeit und –notwendigkeit in Prüfung
- Nach Fertigstellung der A39 nahezu unmittelbarer Anschluss an diese über AS an der B244
- Klassifizierung: GI
- Gesamtgröße (Betriebsflächen): 37,7 Hektar
- Verfügbare Flächen: ~ 10,4 Hektar*

ÖPNV-Anbindung	Nicht vorhanden, aber möglich
Gleisanschluss	Vorhanden
Wasserstraßenanschluss	Vorhanden
Anschluss an Bundesstraße	Direkter Anschluss (B244)
Ansässige Unternehmen	Umschlagunternehmen, produzierendes Gewerbe, Transportunternehmen, Handelsunternehmen

*: Der im Jahr 2016 erfolgte Flächenerwerb der Firma Butting ist hierbei bereits berücksichtigt.

Abbildung: Lage Industriegebiet Hafen



Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Anlage C: Hafenrelevante Suprastruktur

Abbildung: Hafenrelevante Suprastruktur



-  Lagerhallen
-  Förderanlage für Getreideumschlag
-  Getreidesilos
-  Flüssigguttanks

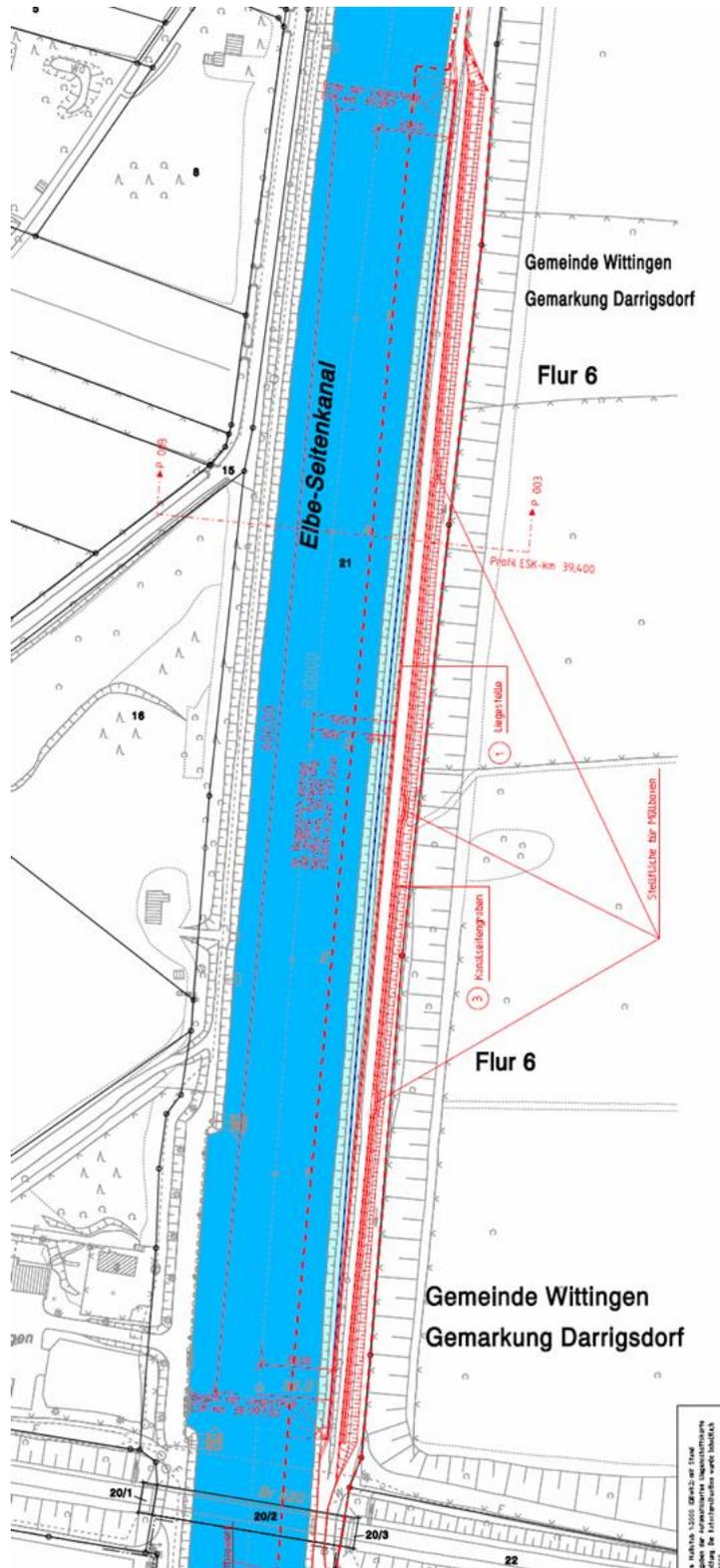
Weiterhin im Hafen vorhanden:

- Mobile Kranbagger
- Kalmar-Stapler
- Linde-Stapler
- Bobcats
- Teleskoplader

Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Anlage D: Lageplan Neubau Liegestelle Wittingen

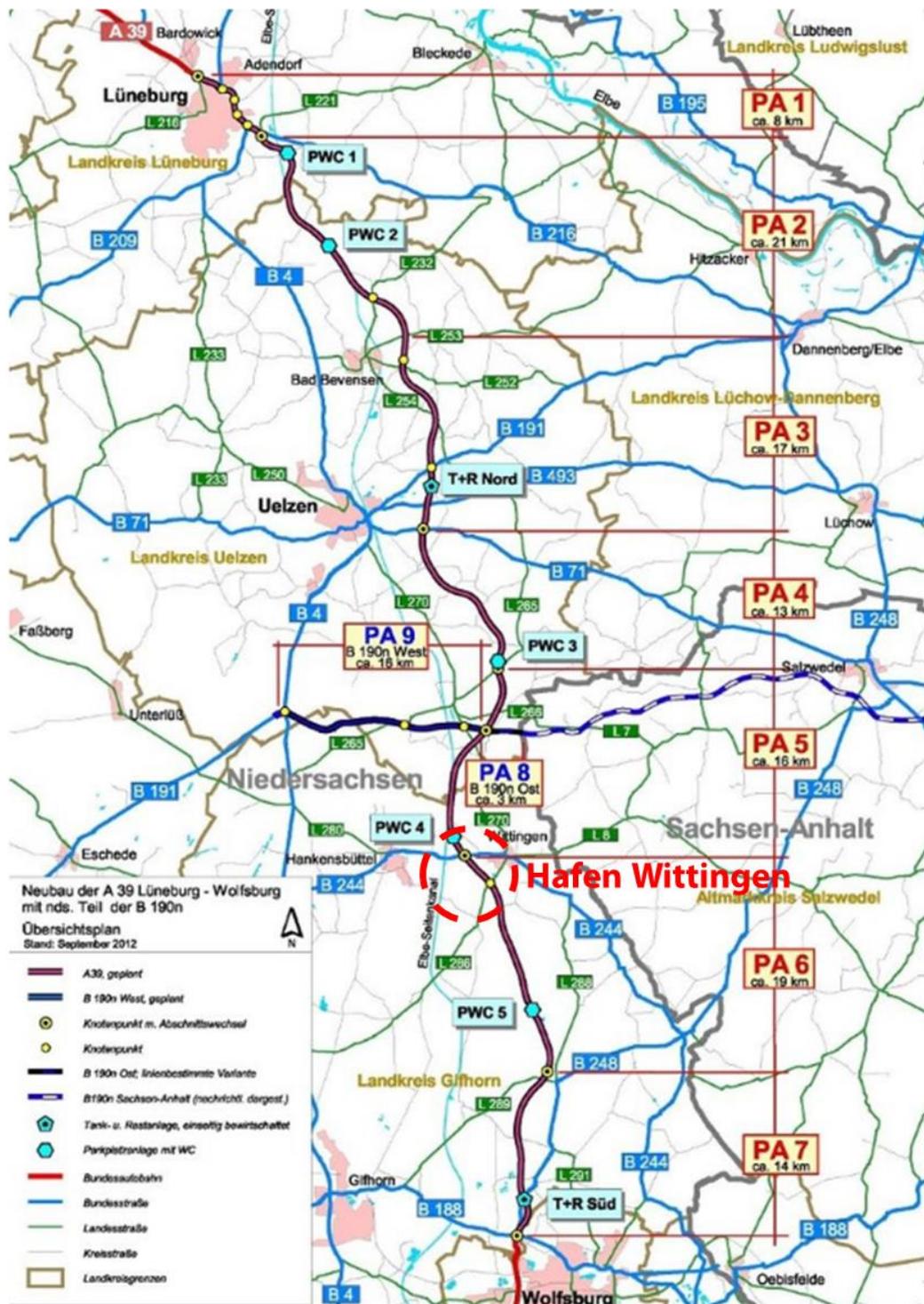
Abbildung: Lageplan Neubau Liegestelle Wittingen



Quelle: WSD Mitte, 2009, Ausschnitt

Anlage E: Geplanter Verlauf der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Übersicht

Abbildung: Verlauf der A39 Lüneburg – Wolfsburg, Karte



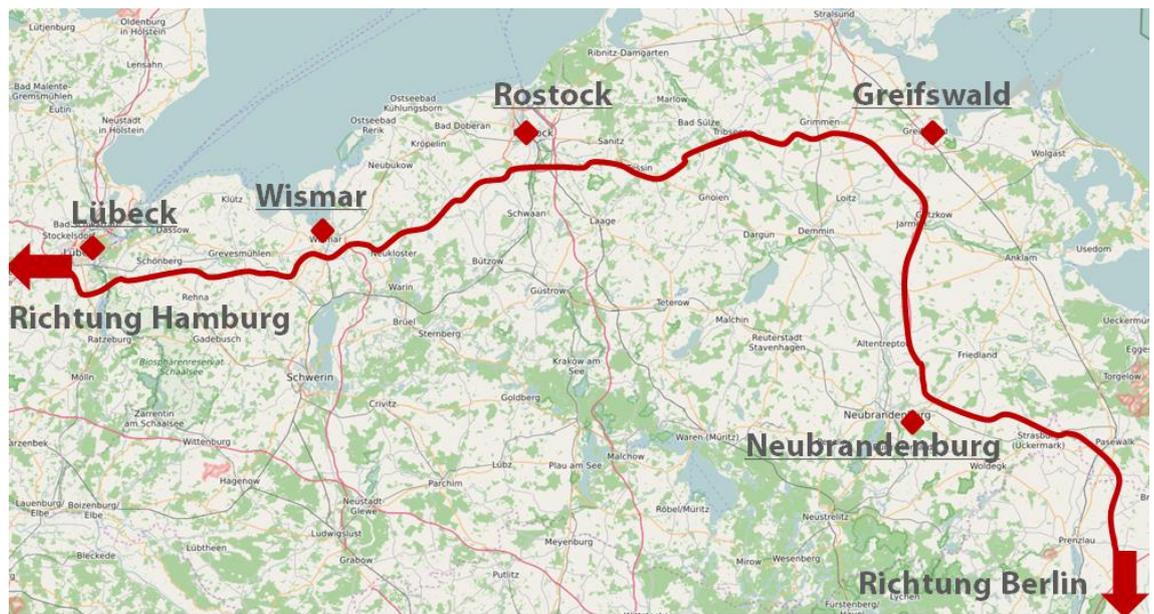
Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Darstellung verändert

Anlage F: Fallbeispiele: Effekte der Schaffung von Autobahninfrastruktur auf die Entwicklung der Gewerbeflächennachfrage

Fallbeispiel A20 („Ostseeautobahn“)²⁰

- Arbeitslosigkeit in Autobahnnähe geringer als in autobahnfernen Gebieten; besserer und schnellerer Zugang zu Arbeitsplätzen (Metropolregion Hamburg)
- Einwohnerrückgang in Autobahnnähe geringer als in autobahnfernen Gebieten
- Entlastung der umliegenden Bundes- und Landesstraßen vom Schwerverkehr
- Ansiedlung von Unternehmen und Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen durch Ausweisung von Gewerbestandorten
- Ansiedlung von neuen Unternehmen im Hafen Wismar durch Autobahnanbindung

Abbildung: Verlauf der A20, wichtige Orte, Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Neu entstandene Gewerbe- und Industriegebiete nach dem Lückenschluss 2005:

Gewerbegebiet Kavelstorf West (Erschließung 2006):

- Lage direkt an der A20 und der A19
- Netto-Gesamtgröße 31 Hektar (GE)

²⁰ Vgl. ProgTrans AG, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und der regionalwirtschaftlichen Potenziale des Lückenschlusses der A39

- Noch verfügbare Nettofläche GE: 13,47 Hektar (~ 43 %)
- Flächenbelegung: 57 %
- Ansässige Unternehmen: Logistikdienstleister (z. B. Homtrans Spedition, größte Logistikanlage im Land MV), Handelsunternehmen, produzierendes Gewerbe

Gewerbegebiet Kritzowburg (in Planung):

- Lage direkt an der A14 (0 Kilometer) und der A20 (1 Kilometer)
- Netto-Gesamtgröße 165 Hektar GE

➔ **Schwerpunkte: Logistik und Handel**

Abbildung: Verlauf der A20, Gewerbegebiete Kritzowburg und Kavelstorf West



Quelle: B-Plan Dummerstorf/ <http://www.investguide-mv.de/> <http://www.wirtschaft-wismar.de/> CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Fallbeispiel A31 („Emslandautobahn“)²¹

- Stärkung der interregionalen Wirtschaftsbeziehungen des Emslands zum Ruhrgebiet und zu den Niederlanden
- Vergrößerung der Investitionsbereitschaft der ansässigen Unternehmen
- Verbesserung von Lebensqualität und Verkehrssicherheit in den vormals durchfahrenen Orten
- Ansiedlung von neuen Unternehmen transportintensiver Branchen (z. B. Papierindustrie)
- Ansiedlung eines neuen produzierenden Unternehmens, das ein bedeutendes deutsches Einzelhandelsunternehmen beliefert

Abbildung: Verlauf der A31, wichtige Orte, Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Neu entstandene Gewerbe- und Industriegebiete nach dem Lückenschluss 2004:
Gewerbepark Rheiderland (Ansiedlungen seit 2007):

²¹ Vgl. ProgTrans AG, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und der regionalwirtschaftlichen Potenziale des Lückenschlusses der A39

- Lage direkt an der A31 mit Anschluss an die A280 (Richtung Groningen)
- Gesamtgröße 19,07 Hektar (GE, GI)
- Noch verfügbare Nettofläche: 9,93 Hektar (~52 %)
- Flächenbelegung: 48 %
- Ansässige Unternehmen: Maschinenbau, Bauunternehmen, Handelsunternehmen

Industriegebiet Schüttorfer Kreuz (Ansiedlungen seit 2006):

- Lage an Kreuzung der Autobahnen A30 und A31
- Gesamtgröße: 135 Hektar (GI)
- Noch verfügbare Nettofläche: 26 Hektar (~20 %)
- 80 % Flächenbelegung
- Ansässige Unternehmen: Logistikdienstleister, Autohäuser, Handelsunternehmen, Papierverarbeitung

➔ **Schwerpunkte: Logistik, Handel und verarbeitendes Gewerbe**

Abbildung: Verlauf der A31, Gewerbegebiet Rheiderland, Industriegebiet Schüttorfer Kreuz



Quelle: KomSIS/ CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

Fallbeispiel A71 („Thüringer-Wald-Autobahn“)

- Vermehrte Ansiedlung von logistikaffinen Unternehmen und folglich mehr Arbeitsplätze in der Region
- Positive Auswirkungen auf Handel und Gewerbe
- Verringerung der Durchgangsverkehre der vormals durchfahrenen Orte
- Bessere Erreichbarkeit der Region und dadurch deutliche Steigerung der Touristenzahlen

Abbildung: Verlauf der A71, wichtige Orte, Karte



Quelle: CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap

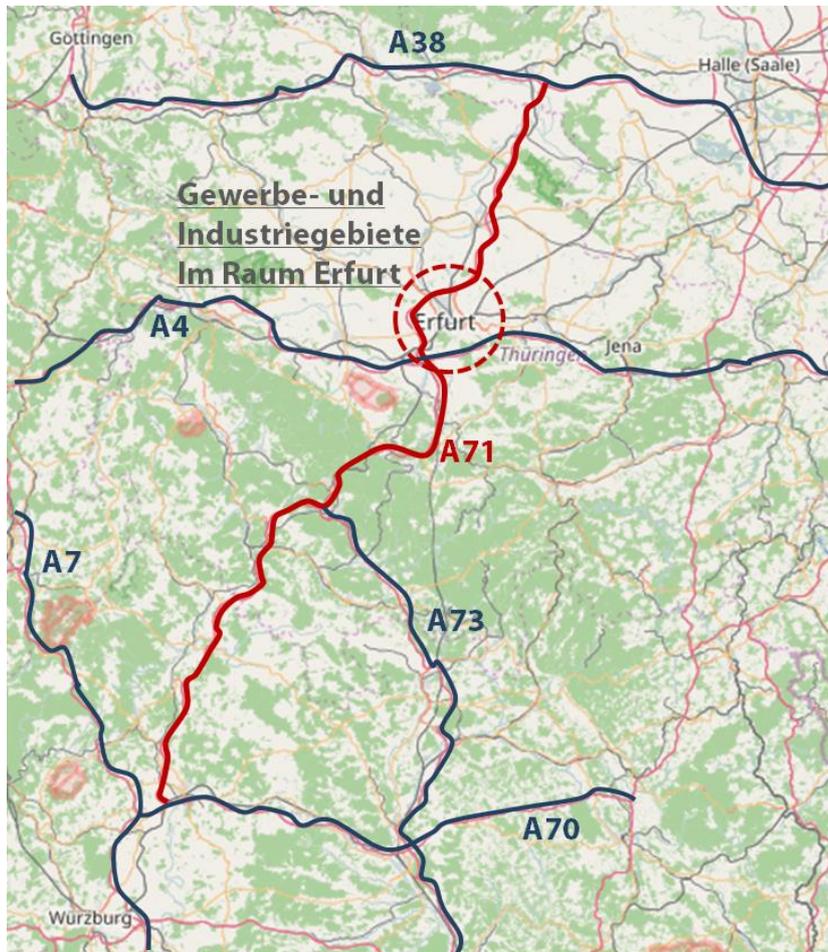
Neu entstandene Gewerbe- und Industriegebiete durch den Lückenschluss 2012: Insgesamt 14 Gewerbegebiete im Raum Erfurt (Starke Ansiedlungsbewegungen seit 2008):

- Lage direkt an Autobahnen A4 und A71 sowie den Bundesstraßen B4 und B7
- Nettofläche in Summe: 516 Hektar
- Noch verfügbare Nettofläche: 104,10 Hektar (~ 20 %)
- Flächenbelegung: ~ 80 %

- Bedeutende Unternehmen: IKEA (Logistikzentrum), IKEA Warenhaus, Zalando, Redcoon, TNT Express, Deutsche Post AG

→ **Schwerpunkte: Logistik, Handel, E-Commerce**

Abbildung: Verlauf der A71, Gewerbegebiete im Raum Erfurt



Quelle: <http://www.erfurt.de/ef/de/wirtschaft/wirtschaftsstandort/logistik/index.html/>
<http://www.invest-in-thuringia.de/> CPL, 2016, basierend auf OpenStreetMap



Anlage G: Autobahnahe Logistikstandorte im Einzugsgebiet des Hafens Hamburg, Unternehmensliste zu Abbildung 28

In den Logistikstandorten ansässige Unternehmen

- Neumünster: u. A. Lidl (Zentrallager), Knuth Werkzeugbau, Henry Kruse
- Soltau Ost: u. A. Soltau Logistics Center, Agropart, Saxlund Maschinenbau, GBS Bewässerungstechnik
- Gallin Valluhn: u. A. Edeka Nord (Zentrallager), Offergeld Logistik, Krüger + Voigt Logistik, Tchibo
- Logistikzentrum Winsen: u. A. Rolf Eichhorn Spedition, Sondex Deutschland, Koch Anhängerwerke, LogistikCentrum Hamburg-Hinderer, In Time Express Logistik
- Logistikpark Rade: u. A. Geodis Logistics, Rhenus Logistics, DHL, Lidl (Zentrallager)
- Logistikzentrum HH-Moorfleet: u. A. Fiege Logistik, Kraftverkehr Nagel, H & M Logistik, Logwin Solutions Network, Dachser & Kolb Hamburg, Terratrans International Spedition, Agility Logistics
- GVZ Altenwerder: u. A. DSV Solutions, Kühne & Nagel, Rhenus Freight, HHLA CTA, Frigo Logistics, IGS Logistik Terminal, Stute Logistics, Panalpina, Eurogate Distribution



Anlage H: Exkurs: Abstände Gewerbegebiete und Wohnen²²

Im Zusammenhang mit der Planung gewerblicher Einrichtungen müssen immissionschutzrechtliche und baurechtliche Gesichtspunkte beachtet werden:

- Immissionsschutzrecht (BImSchG),
- Baurecht (BauGB & BauNVO).

Der Schutz empfindlicher Nutzungen vor Gewerbelärm gehört zu den Standardproblemlösungen, die bei der Planung neuer und der Erweiterung vorhandener Gewerbegebiete in Bebauungsplänen zu bewältigen sind. Hierzu steht ein bewährtes, mehrstufiges Instrumentarium zur Verfügung:

- Einhaltung von Abständen
- interne Gliederung von Gewerbe- und Industriegebieten
- Lärmschutzanlagen sowie die
- anlagen- oder gebietsbezogene Festsetzung von Emissionsobergrenzen.

Abstände: Bei ausreichenden Abständen zwischen Gewerbe- und Wohngebieten können Beschränkungen der gewerblichen Nutzungen und somit Einschränkungen der wirtschaftlichen Flexibilität der Betriebe vermieden werden. Kern-, Dorf- und Mischgebiete weisen folgende einzuhaltende Immissionsrichtwerte (IRW) auf:

- Tags (6-22 Uhr): 60 dB(A)
- Nachts (22-6 Uhr): 45 dB(A)

Notwendige Mindestabstände lassen sich wiederum aus der DIN 18005-1 („Schallschutz im Städtebau“) ableiten. Wenn die Art der unterzubringenden Anlagen (wie in diesem Fall) nicht bekannt ist, ist für die Berechnung der in der Umgebung eines geplanten Gewerbegebietes ohne Emissionsbegrenzung zu erwartenden Beurteilungspegel dieses Gebiet als eine Flächenschallquelle mit folgenden flächenbezogenen Schallleistungspegeln anzusetzen: Gewerbegebiet tags und nachts 60 dB(A)/m².

Bei einer Fläche von 20 Hektar ergibt sich tagsüber ein notwendiger Mindestabstand von < 50 Metern, nachts beträgt der notwendige Mindestabstand 400 Meter.

Bei einer Einhaltung von ca. 150 Metern Abstand zwischen Gewerbegebiet und Wohnen (Klassifizierung Dorfgebiet), wie in Abschnitt 5.2 für das Erweiterungsgebiet Ost angenommen, ist tagsüber ein uneingeschränkter Gewerbebetrieb möglich, nachts sind weitere Instrumente anzuwenden (bspw. interne Gliederung von Gewerbegebieten, Lärmschutzanlagen und/oder Emissionsobergrenzen).

²² Vgl. Leitfaden Immissionsschutz in Bebauungsplänen, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, 2014; Städtebauliche Lärmfibel, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2016; DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau



Immissionsschutzrechtliche und baurechtliche Gesichtspunkte in Zusammenhang mit Gewerbe- und Verkehrslärmimmission müssen im Rahmen der Bauleitplanung (insbesondere der Bebauungsplanaufstellung) durch Lärmgutachter im Detail geprüft und bewertet werden.



CPL Competence in Ports and Logistics
Mühlentorplatz 2
23552 Lübeck

Telefon 0451 69333 0
Email luebeck@c-pl.de
Internet www.c-pl.de

