



Entwicklungskonzept für den Hafen Wittingen



Schlussbericht



Gefördert durch die EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER+

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Juni 2008

Entwicklungskonzept für den Hafen Wittingen

Schlussbericht

Diese Studie wurde erstellt von:

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Container Terminal Burchardkai 1
21129 Hamburg

Tel.: (0 40) 33 62 16

Fax: (0 40) 32 27 64

E-Mail: uniconsult@uniconsult-hamburg.de

Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Copyright © UNICONSULT

20. Oktober 2008

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
0. ZUSAMMENFASSUNG	6
1. EINLEITUNG	10
2. ZIELSTELLUNG	11
3. METHODISCHER ANSATZ	11
4. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM RAUM WITTINGEN	14
4.1 Allgemeines	14
4.2 Infrastrukturelle Erschließung Wittingens	15
4.2.1 Straße	15
4.2.2 Schiene	15
4.2.3 Wasserstraße	17
4.3 Ausblick auf die infrastrukturelle Entwicklung der Region	17
4.4 Industrie- und Gewerbestrukturen im Raum Wittingen	21
4.4.1 Der Standort Wittingen und sein wirtschaftliches Umfeld	21
4.4.2 Steuerliche Rahmenbedingungen	23
4.4.3 Relevante Unternehmen im Raum Wittingen	23
4.4.4 Gewerbegebiete in Wittingen	27
4.4.5 Wirtschaftsförderung im Raum Wittingen	29
4.5 Hafen Wittingen	30
4.5.1 Umschlagentwicklung	31
4.5.2 Geografie des Hafengebietes	32
4.5.3 Infra- und Suprastruktur des Hafengebietes	35
4.5.4 Verkehr	36
4.6 Aktivitäten konkurrierender Binnenhafenstandorte	38
4.7 Ergebnisse der geführten Experteninterviews	43
4.8 Zwischenfazit	46
5. AKTUELLE TRENDS DER SEEHÄFEN	47
5.1 Umschlagentwicklung	47
5.2 Hinterlandverkehre der Seehäfen	51
5.3 Mögliche Verlagerungseffekte hafenrelevanter logistischer Teilfunktionen	55
5.4 Skizzierung ausgewählter Logistik-Trends	56
5.5 Zwischenfazit	59
6. WACHSTUMSERWARTUNGEN FÜR DEN STANDORT WITTINGEN	60
6.1 Prognosen zu Seeverkehr und Umschlagentwicklung	60
6.2 Prognosen zur Entwicklung im Güterverkehr	63
6.3 Diskussion der Prognoseergebnisse für den Hafen Wittingen	64
6.4 Zwischenfazit	69

7.	DIE LOGISTIKORIENTIERTE ZUKUNFT DES HAFENS WITTINGEN	70
7.1	Einleitung	70
7.2	Entwicklungsvarianten für 2015	70
7.2.1	Basisvariante	70
7.2.2	Potenzialvariante	79
7.3	Abschätzung der Kosten zur Standortentwicklung	105
7.3.1	Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 1a	105
7.3.2	Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 1b	107
7.3.3	Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 2a	107
7.3.4	Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 2b	108
7.3.5	Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 3a/b	109
7.4	Ausblick auf das Jahr 2025	110
8.	EMPFEHLUNGEN ZUR VERMARKTUNG	114
8.1	Vorbemerkung	114
8.2	Marktbezogene Entwicklung des "Produktes" Hafen	115
8.3	Vertriebsstrategie	117
8.3.1	Vorbemerkung	117
8.3.2	Status quo	117
8.3.3	Entwicklungsansätze	117

Abbildungsverzeichnis

	<u>Seite</u>	
Abbildung 1	Umschlag Hafen Wittingen 2000 bis 2025	6
Abbildung 2	Kostenschätzung für ausgewählte Entwicklungsstufen des Hafens Wittingen 2025	8
Abbildung 3	Methodik des Hafenenwicklungskonzeptes für Wittingen	12
Abbildung 4	Lage Wittingens	14
Abbildung 5	Eisenbahnnetzkarte	16
Abbildung 6	Elbe-Seitenkanal	17
Abbildung 7	Hosenträgervariante	18
Abbildung 8	Anschluss Wittingens an die A 39	19
Abbildung 9	Geographische Lage der produzierenden Unternehmen im Großraum Wittingen	26
Abbildung 10	Industrie- und Gewerbegebiete der Samtgemeinde Wittingen	29
Abbildung 11	Unternehmen im Industriegebiet Hafen Wittingen (Skizze)	33
Abbildung 12	Industriegebiet Hafen Wittingen mit Erweiterungsfläche	34
Abbildung 13	Zusammenhang zwischen weltwirtschaftlicher Entwicklung, Welthandel, Weltseehandel und Containerverkehr	48
Abbildung 14	Anzahl der per Schiene beförderten Container in Hamburg	53
Abbildung 15	Belastungsprofile Nord-Süd und Ost-West im Jahre 2005	54
Abbildung 16	Entwicklung des Weltcontainerumschlags bis 2015	60
Abbildung 17	Prognosekorridor für Hamburg und die Nordrange bis 2015	61
Abbildung 18	Containerumschlag in der Nordrange bis zum Jahr 2015	62
Abbildung 19	Mögliche Realisierungsschritte der Potenzialvariante	81
Abbildung 20	Übersichtskarte zu den Hafenenwicklungsschritten 1a/b bis 3a/b	82
Abbildung 21	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 1 a	86
Abbildung 22	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 1 b	90
Abbildung 23	Prinzipdarstellung Hinterland Gateway	93
Abbildung 24	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 2a	97
Abbildung 25	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 2b	100
Abbildung 26	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 3a	103
Abbildung 27	Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 3b	104
Abbildung 28	Reachstacker	106
Abbildung 29	Varianten der Hafenenwicklung Wittingens für das Jahr 2025	112
Abbildung 30	Auszug aus der Homepage des Binnenhafens Uelzen auf der Website der Stadt Uelzen	119

Abbildung 31 Auszug aus der Homepage der Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Lüneburg

121

Tabellenverzeichnis

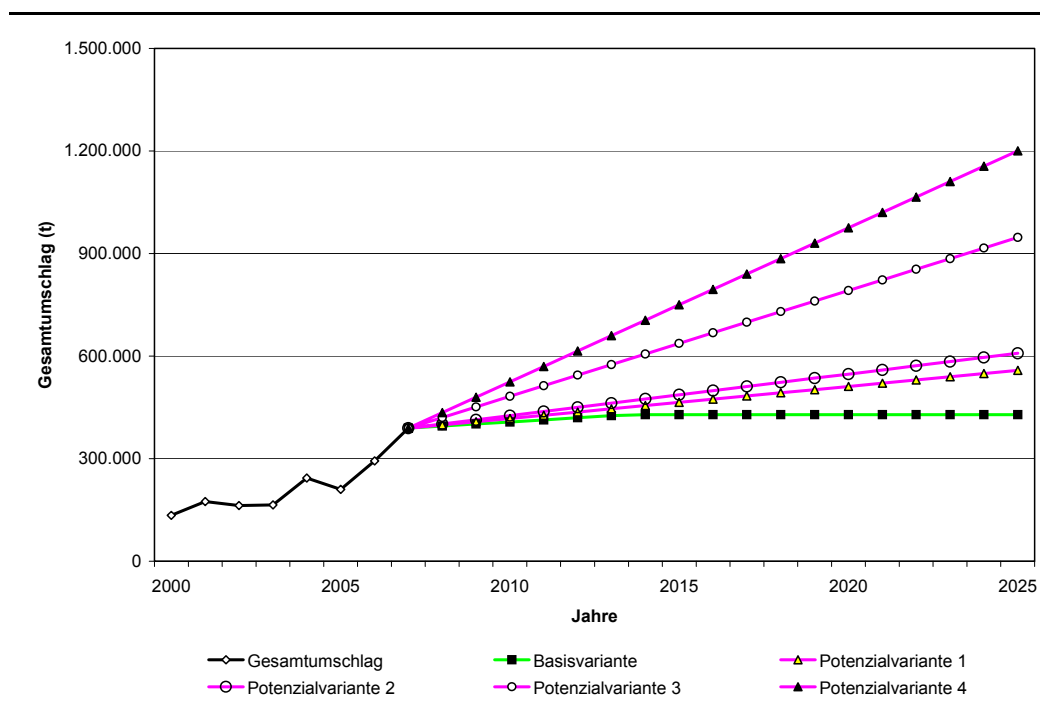
		<u>Seite</u>
Tabelle 1	Bruttoinlandsprodukt in Mrd. €	22
Tabelle 2	Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in €	22
Tabelle 3	Industrie- und Gewerbegebiete der Samtgemeinde Wittingen	28
Tabelle 4	Umschlagentwicklung im Hafen Wittingen	31
Tabelle 5	Schiffumschlagentwicklung der OHU nach Güterarten	32
Tabelle 6	Vergleich der Hafenstandorte Wittingen, Uelzen und Lüneburg	42
Tabelle 7	Umschlagentwicklung Hafen Hamburg	49
Tabelle 8	Umschlagentwicklung Bremische Häfen	49
Tabelle 9	Umschlagentwicklung Hafen Rotterdam	50
Tabelle 10	Umschlagentwicklung Hafen Antwerpen	51
Tabelle 11	Prognose der Gesamtumschlagentwicklung in den relevanten Seehäfen bis 2025 (1.000 t)	63
Tabelle 12	Entwicklungen der deutschen Ein- und Ausfuhren für die Jahre 1980, 2003 und 2025 (1.000 t)	65
Tabelle 13	Umschlagentwicklung See-Gesamt Hamburg 1992-2004-2025 (1000 t)	66
Tabelle 14	Wachstumserwartungen containerisierter Verkehre sowie die Containerisierungsgrade nach Gütergruppen (Hamburg)	67
Tabelle 15	Seeverkehrsprognose für den Hamburger Hafen	68
Tabelle 16	Entwicklungsperspektiven ausgewählter Gütergruppen für Außenhandel und ausgewählte Häfen (%)	68
Tabelle 17	Umschlagabschätzung des Wittinger Hafens für 2015 (Basisvariante)	72
Tabelle 18	Cellulose- und Chinaclay-Umschlag im Wittinger Hafen seit 2000	73
Tabelle 19	Holzumschlag im Wittinger Hafen seit 2000	74
Tabelle 20	Gasölumschlag im Wittinger Hafen seit 2000	75
Tabelle 21	Umschlag übriger Güter im Wittinger Hafen seit 2000	76
Tabelle 22	Containerumschlagpotenzial für 2015 (wasserseitig und trocken)	92
Tabelle 23	Containerumschlagpotenzial für 2020/2025 für Wittingen (Potenzialvariante) (TEU)	98
Tabelle 24	Kostenabschätzung Schritt 1a	105
Tabelle 25	Kostenabschätzung Schritt 1b	107
Tabelle 26	Kostenabschätzung Schritt 2a	108
Tabelle 27	Kostenabschätzung Schritt 2b	108
Tabelle 28	Kostenabschätzung Schritt 3a	109
Tabelle 29	Kostenabschätzung Schritt 3b	109

0. ZUSAMMENFASSUNG

Der Hafen Wittingen entwickelte sich in der jüngeren Vergangenheit expansiv. 2007 wurde das "beste Jahre der Geschichte" erreicht¹. Zur langfristigen Absicherung dieses Trends wurde das Beratungsunternehmen UNICONSULT im Frühjahr 2008 gebeten, im Rahmen eines Entwicklungskonzepts die Zukunftspotentiale des Hafens herauszuarbeiten.

Die gewählte Methodik zur Bestimmung der zukünftigen Potenziale des Hafens Wittingen fußt marktseitig auf den drei Segmenten "lokales Aufkommen", "Potenziale aus der Seehafenentwicklung" (Seehafen hinterlandverkehr) sowie "überregionales Aufkommen" durch neue Nutzer. Dazu wurden umfangreiche Recherchen und Interviews mit regionalen und überregionalen Spediteuren und Verladern gemacht, um ihre Geschäftsperspektiven und Erwartungen an den Hafen aufzunehmen².

Abbildung 1 Umschlag Hafen Wittingen 2000 bis 2025



Quelle: UNICONSULT.

Für die sog. "**Basisvariante**" wurde ein Wachstum der aktuellen Marktsegmente im Rahmen der bestehenden Infrastruktur ermittelt ("Was passiert, wenn nichts passiert?"). Danach wird der Hafenumschlag von 2007 bis 2015 in der sog. "**Basisvariante**" auf vsl. etwa 430.000 t pro Jahr anwachsen (Abbildung 1). Geht man von einer

¹ Bestes Jahr am Wittinger Hafen, Isenahagener-Kreisblatt, 21.06.2008. http://www.isenahagener-kreisblatt.de/wittingenstart/00_20080612010033_Bestes_Jahr_am_Wittinger_Hafen.html (21.06.2008).

² Eine deutschlandweite oder mit Europa-Bezug durchgeführte Untersuchung hätte den Rahmen des Projektes gesprengt. Im Rahmen dieser Studie ergaben sich dennoch "überregionale" Ansatzpunkte. Insofern sind die im Dokument getroffenen Aussagen zum Marktpotenzial tendenziell eher als Untergrenze zu interpretieren.

aktuellen Kapazitätsauslastung von rd. 90% aus, ist ohne Erweiterungsschritte bis etwa dem Jahr 2025 kein weiteres Wachstum mehr möglich.

Der "**Basisvariante**" werden verschiedene "**Potenzialvarianten**" gegenübergestellt. Sie unterstellen ein Wachstum des Hafens bestehend aus existentem Umschlaggeschäft sowie neuen Nutzungen im Rahmen bestehender und vor allem erweiterter Hafeninfrastruktur. Bei Letzterer geht es insbesondere um die im Süden des heutigen Hafen-Areals liegende Erweiterungsfläche. Die aktivierbaren Umschlagpotenziale stehen dabei in direktem Zusammenhang mit dem Umfang der Investitionen für containerumschlag-relevante Infrastruktur. Planungshorizont ist hier das Jahr 2015 bzw. 2025. Die "**Potenzialvarianten**" beinhalten für das Jahr 2025 vier Optionen (Abbildung 1).

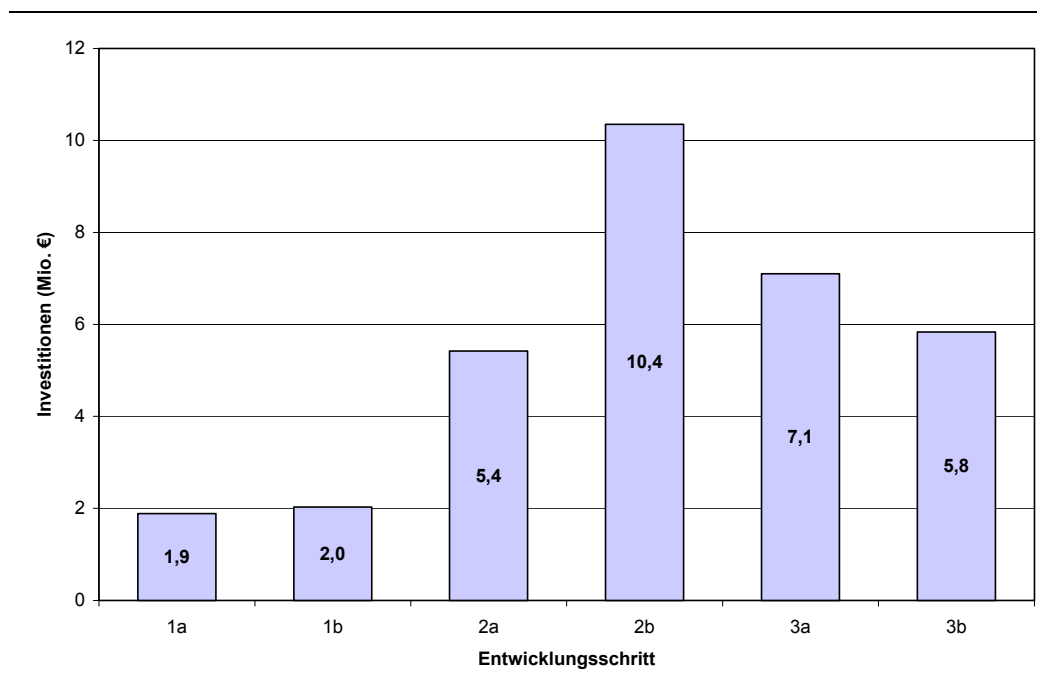
Die generierbaren Mengen ergeben sich aus lokalem Aufkommen, aus dem sich seit geraumer Zeit bereits vollziehenden Trend, immer mehr Massengut in Containern zu befördern, der Möglichkeit, im Rahmen der Errichtung der A 39 Baustoffe usw. in Wittingen umzuschlagen sowie aus dem "**Hinterland Gateway**"-Ansatz. Hinter letzterem steht das Bestreben, diejenigen Funktionen aus den kapazitätskritischen Hafendstandorten ins Hinterland zu verlagern, die nicht zwingend innerhalb der Areale der Seehäfen stattfinden müssen.

Wesentlichen Einfluss auf die zukünftigen Mengenerwartungen für den Hafen Wittingen haben die **Vertriebsanstrengungen**, die von der Stadt und ihren Partnern noch stärker als bisher zu leisten sind. Dies betrifft u.a. den Bekanntheitsgrad des Angebotes, die Positionierung des Hafens im Markt und die Transparenz seiner Angebote. Eine der strategischen Stoßrichtungen, die seitens der Stadt zu diskutieren wären, zielt darauf ab, u. U. mit Hilfe eines Partners bspw. aus den Bereichen Reederei oder Spedition ein **Joint Venture** einzugehen, um signifikant größere Mengen als heute über eine Logistikdrehscheibe Wittingen zu lenken.

Vor diesem Hintergrund wurden unterschiedliche **Mengenszenarien für 2025** entwickelt. Unterstellt wird dabei, dass Investitionen in bestimmtem Umfang getätigt werden können. Auch hier stellt sich über den Komplex der Finanzierung die Frage nach einem Partner, da die Stadt aus eigenen Mitteln kaum dauerhaft allein wird agieren können bzw. wollen. Die im Rahmen der **Potenzialvarianten** entwickelten Umschlagmengen variieren, je nach angenommenem Vermarktungserfolg und vorgenommenen Investitionen, **zwischen etwa 560.000 und 1.200.000 t Umschlagleistung in Wittingen** pro Jahr (per 2025).

Um den Hafen in die Lage zu versetzen, derartige Leistungen zu erbringen, bedarf es **umfänglicher Erweiterungsmaßnahmen** (vgl. Abbildung 2), die sich zunächst auf eine innerhalb des bestehenden Bebauungsplanbereichs „Hafen- und Industriegebiete Wittingen beziehen. Dazu gehört die Entwicklung einer im Eigentum der Osthannoverschen Umschlagsgesellschaft mbH mit direktem Zugang zum Elbe-Seitenkanal liegenden Grundstücksfläche, die im „**Entwicklungsschritt 1a**“ für den Stückgut- und Schüttgutumschlag zu ertüchtigen ist (Größe 1,1 ha). „**Entwicklungsschritt 1b**“ beinhaltet die Herrichtung der gesamten Fläche (ca. 1,8 ha) für den Umschlag von Massengütern (Abbildung 21, Abbildung 22).

Abbildung 2 Kostenschätzung für ausgewählte Entwicklungsstufen des Hafens Wittingen 2025



Quelle: UNICONCONSULT.

Der „*Entwicklungsschritt 2*“ sieht die Erweiterung des bestehenden Gewerbestandortes südlich der OHE-Bahnlinie Wittingen-Celle auf einer Fläche von ca. 44 ha mit direktem Zugang zum Elbe-Seitenkanal vor.

Für "*Entwicklungsschritt 2a*" ist eine Hafenerweiterung im Süden erforderlich. Zukünftig könnte hier ein **neuer Hafenabschnitt** entstehen, in dem Umschlag und Lagerung von Stückgut, Projektladung sowie von Leer- und Vollcontainern erfolgen. Dieser Schritt ist mit 5,4 Mio. € notwendiger Investitionen zu veranschlagen, u.a. für einen **neuen Schiffsanleger** (zwei Liegeplätze) und eine **neue Bahnanbindung**. Dieser Schritt setzt voraus, dass neben lokalem Güteraufkommen auch überregionale Ladung auf Wittingen "gezogen" werden kann. Das Marktpotenzial für diese Variante wird mit rd. 40.000 TEU für das Jahr 2025 angesetzt. Der "*Entwicklungsschritt 2b*" sieht hierauf aufbauend die Errichtung eines "Hinterland Gateways" vor. Kapazitäts- und Flächenbedarf (insbesondere das neue Hafenbecken) finden in dem höchsten hier ermittelten Investitionsbetrag von vsl. deutlich mehr als 10 Mio. € (Abbildung 24, Abbildung 25) ihren Ausdruck. Das Marktpotenzial für diese Variante wird mit rd. 70.000 TEU für das Jahr 2025 angesetzt.

Die "*Entwicklungsschritte 3a und 3b*" betreffen Entwicklungsmaßnahmen, die allein auf die Errichtung von Logistikflächen östlich des Elbe-Seitenkanals abzielen. Je anvisierter Kapazität liegen die Kosten nicht mehr zwischen vsl. zwischen 6 und 7 Mio. € (Abbildung 26, Abbildung 27).

Für die weitere Entwicklung des Hafens ist ausschlaggebend, die **Infrastrukturanbindung** von Binnenschifffahrt, Schienen- und Straßenverkehr **up to date zu halten**. Hier ist einmal die A 39 zu nennen, deren Bau die Wettbewerbsposition Wittingens

erheblich verbessern dürfte. Handlungsbedarf besteht insbesondere auch bei der Schiene, da hier historische Altlasten demnächst zu bereinigen sind und die Trimodalität Wittingens weiterhin als Plus im Wettbewerb wirksam bleiben sollte.

1. EINLEITUNG

Der Verkehrs- und Logistiksektor hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten volkswirtschaftlichen Wachstumstreiber entwickelt. Obwohl hiervon grundsätzlich alle Verkehrsträger profitieren, wird angesichts steigender Energiekosten und einer wachsenden Umweltorientierung insbesondere für die energieeffizienten Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn erhebliches Wachstumspotenzial gesehen. Unter dem Eindruck steigender Transportnachfrage und den daraus resultierenden Anforderungen hinsichtlich einer effizienten Abwicklung der Verkehre insbesondere im Nachlauf der Seehäfen kommt zukunftsfähigen Verkehrs- und Logistikkonzepten eine besondere Bedeutung zu. Einerseits geht es dabei um die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege. Die systematische Einbindung von Bahn und Binnenschiff in eine moderne Transportlogistik ist sowohl volkswirtschaftlich als auch gesellschafts- und umweltpolitisch von großem Nutzen. Eine integrative Güterverkehrsstrategie, die auf eine sinnvolle Kombination aller Verkehrsträger setzt, kann dabei helfen, Engpässe beim Straßengüterverkehr zu beseitigen, Effizienzpotenziale zu heben und Umweltbelastungen auf Grund überbordenden Lkw-Verkehrs zu begrenzen. Andererseits zeichnen sich in Zusammenhang mit der prognostizierten Umschlagentwicklung in den Seehäfen deutliche Engpass-Symptome ab, so dass sich "hafennahe" Transport- und Logistikdienstleister zunehmend dem Thema Verlagerung ins Hinterland annehmen. Standorte im "relevanten" Umfeld von logistischen Boom-Regionen wie Bremen oder Hamburg mit einer trimodalen Infrastrukturanbindung haben hier vsl. die besten Chancen von dieser Entwicklung zu profitieren und sich als potenzielle Standorte zu positionieren.

Der Standort Wittingen verfügt mit der Bundesstraße B 244, dem Elbe-Seitenkanal (ESK) und den Gleisen der DB AG bzw. der Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) über eine trimodale Anbindung, die sich durch den projektierten Bau der Autobahn A 39 zukünftig deutlich verbessern wird. Vor dem Hintergrund einer hiermit einhergehenden zu erwartenden Zunahme der Nachfrage nach Hafen- und Logistikflächen sowie zuletzt ansteigender Umschlagvolumina im bestehenden Hafensystem beabsichtigt die Stadt Wittingen, ihr bisheriges Engagement im Logistikbereich auszubauen. Da die Gewerbeflächen innerhalb des Bebauungsplans weitestgehend ausgelastet sind, strebt die Stadt eine Erweiterung des bestehenden Bebauungsplans in südlicher Richtung mit einer Fläche von ca. 44 ha an. Zur Absicherung der notwendigen Finanzierung des Ausbaus wird - soweit möglich - auch eine Hinzuziehung öffentlicher Fördermittel erwogen.

Ausgehend von der dynamischen Entwicklung in den Seehäfen und den verkehrlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Entwicklungsperspektiven am Standort Wittingen wurde UNICONSULT gebeten, ein Entwicklungskonzept für den Hafen Wittingen zu erarbeiten, um eine marktgerechte Expansion des Hafens voranzutreiben. Gemäß den in mehreren Vorgesprächen abgestimmten Vorgaben wurden von UNICONSULT u. a. folgende Bausteine in das Entwicklungskonzept integriert:

- "Basisprognose" - Aufzeigen von Potenzialen, wenn nur substanzerhaltend investiert wird,
- "Potenzialprognose" - Aufzeigen von Potenzialen im Falle von Erweiterungsinvestitionen,
- Empfehlung für eine marktgerechte Flächenentwicklung einschließlich einer Abschätzung der damit u. U. verbundenen Kosten.

2. ZIELSTELLUNG

Die Erarbeitung des nachfolgenden Entwicklungskonzeptes erfolgt mit dem Ziel, Empfehlungen für eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des Gewerbestandortes Hafen Wittingen abzuleiten. Einen wichtigen Bestandteil bildet hierbei u. a. die Abschätzung des erforderlichen Flächen- und Investitionsbedarfs für eine Ausweitung der Hafentätigkeiten. Diese erfolgt auf der Basis einer Analyse der Marktpotenziale auf regionaler Ebene einschließlich möglicher struktureller und Wachstumseffekte durch zukünftige Infrastrukturvorhaben und marktspezifische Entwicklungstrends. Hierzu zählen neben Rückwirkungen einer verbesserten infrastrukturellen Erschließung Wittingens durch die A 39 sowie einer erhöhten Vernetzungsqualität der Verkehrsträger in Form einer verbesserten trimodalen Anbindung des Hafens auch mögliche Effekte der Umschlagentwicklungen in den Seehäfen.

Den Anforderungen der Stadt Wittingen entsprechend, wird die Darstellung des Flächen- und Investitionsbedarfs um die Erarbeitung notwendiger Aktivitäten für eine erfolgreiche Standortentwicklung ergänzt. Die Ansätze einer nutzerkonformen Entwicklungs- und Vertriebsstrategie fußen im Wesentlichen auf Erkenntnissen einer Evaluation vorhandener Wirtschaftsstrukturen im Umfeld Wittingens und Planungen bzw. Zielvorstellungen regionaler Unternehmen, umfassen darüber hinaus aber auch mögliche Perspektiven Wittingens als ergänzender Standort für seehafenbezogene Logistikfunktionen.

Im Hinblick auf den Förderungswunsch wurde versucht, die erzielten Erkenntnisse in der Form aufzubereiten, dass sie ohne größeren Aufwand in die von der Stadt zu stellenden Förderanträge einfließen können.

3. METHODISCHER ANSATZ

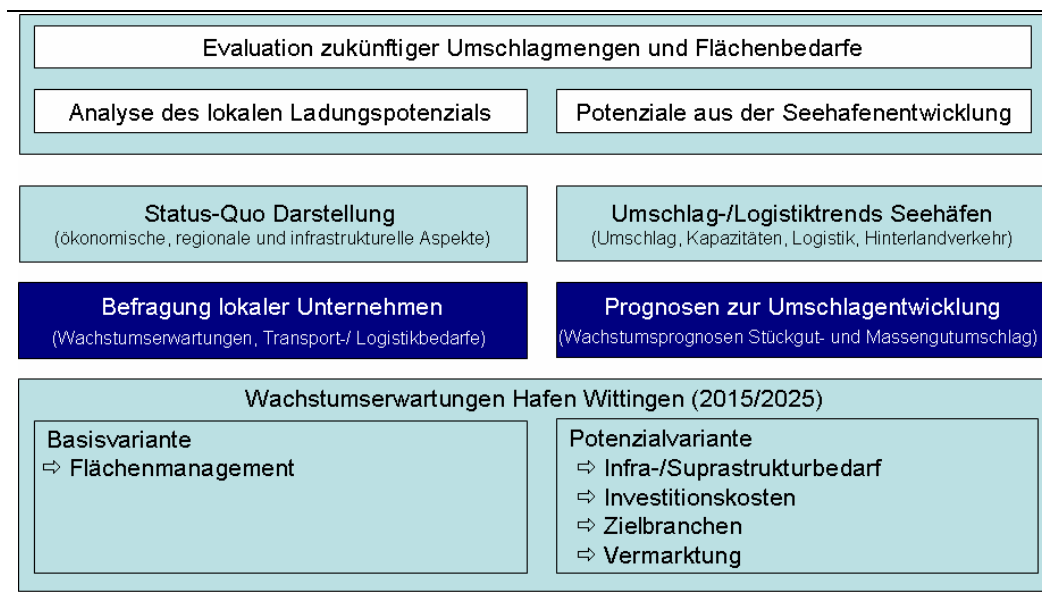
Der methodische Ansatz für die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für den Gewerbestandort Hafen Wittingen fußt auf der im Angebot vom 20. März 2008 skizzierten Vorgehensweise und den Anpassungen, die im Rahmen der angebotsbezogenen Diskussion am 21. April 2008 in Wittingen vereinbart wurden (vgl. Abbildung 1).

Ausgangspunkt für die Evaluation zukünftiger Umschlagmengen und Flächenbedarfe im Hafen Wittingen bildet die Betrachtung des **lokalen Ladungspotenzials** und der Potenziale aus der **Entwicklung in den Seehäfen**. Im Zuge der Analyse des lokalen Ladungspotenzials richtet sich der Fokus auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung im Raum Wittingen. Die Darstellung des Status-Quo stellt in der Hauptsache ab auf die wesentlichen ökonomischen, regionalen und infrastrukturellen Aspekte. Sie wird ergänzt durch eine Betrachtung der Industrie- und Gewerbestrukturen im Raum Wittingen sowie der derzeitigen umschlag- und infrastrukturenspezifischen Rahmenbedingungen im Hafen selbst.

Zentraler Bestandteil dieses Analyseschrittes bildet die Befragung der wichtigsten Unternehmen der verladenden und produzierenden Wirtschaft im Raum Wittingen. Ziel dieser Befragung war, Zielbranchen und potenzielle Nutzer herauszufiltern, die für die weitere Entwicklung des Hafengeschäfts am Standort Wittingen eine Rolle spielen könnten. Die Erwartungen der regionalen bzw. lokalen Marktteilnehmer an den Standort Wittingen wurden hierbei durch gezielte Interviews ermittelt. Im Sinne

einer "schlanken" Vorgehensweise konzentrierten sich die Gespräche auf Unternehmen von maßgeblicher regionaler Bedeutung und Transport-/Logistik-Relevanz für den Hafen. Eine Ergänzung dieser erfolgte durch Kurzgespräche mit weiteren Wittinger Akteuren. Auf diesem Wege wurden strukturelle Veränderungen im unmittelbaren wirtschaftlichen Umfeld Wittingens herausgearbeitet und vom "Markt" erwartete Transport- und Logistikbedarfe skizziert. Abgerundet wurde die Betrachtung des regionalen Ladungspotenzials durch eine hafenbezogene wettbewerbliche Perspektive, da sich der Hafen Wittingen auch in Konkurrenz zu nahe gelegenen Standorten wie Lüneburg oder Uelzen befindet.

Abbildung 3 Methodik des Hafentwicklungskonzeptes für Wittingen



Quelle: UNICONSULT.

Vereinbarungsgemäß basiert die Analyse ausschließlich auf einer grundlegenden Betrachtung des lokalen Ladungspotenzials. Überregionale Teilaspekte wurden durch ausgewählte Interviews mit überregional tätigen Spediteuren oder Logistikern berücksichtigt. Ferner wurde während des Kick-off-Meetings zwischen Vertretern der Stadt Wittingen und UNICONSULT vereinbart, ein Angebot für ein Zusatzmodul "Unternehmensansiedlung" für das Hafentwicklungskonzept vorzulegen, das neben den rein hafenbezogenen Entwicklungspotenzialen die zusätzliche Chancen Wittingens als Logistikstandort für überregionale (Groß-)Unternehmen ausgewählter Branchen beleuchtet.

Ergänzend zur Betrachtung des lokalen Ladungspotenzials wurden mögliche Rückwirkungen wesentlicher hafen- und hafenhinterlandrelevanter Trends auf den Standort Wittingen in die Betrachtung einbezogen. Es wurde untersucht, ob und ggf. in welcher Intensität Verlagerungseffekte - ausgelöst durch zunehmende Engpässe in den boomenden Seehäfen - erwartet werden dürfen, die in verändertem Verkehrs- bzw. Umschlagaufkommen im Hafen Wittingen direkt ihren Niederschlag finden. Die Darstellung konzentriert sich zweckmäßigerweise auf die Nordseehäfen Bremen und

Hamburg. Diese wird ergänzt durch ausgewählte Entwicklungstrends in den Ostseehäfen sowie den ARA-Häfen³.

Die Betrachtung des lokalen Ladungspotenzials und der Potenziale aus der Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs bildet den quantitativen Aufsetzpunkt für die Ableitung zukünftiger Entwicklungspotenziale für den Hafen Wittingen. Die Abschätzung zukünftiger Wachstumserwartungen erfolgt hierbei auf der Basis vorliegender **Prognosen zur Umschlagentwicklung in den Seehäfen**, da der Erkenntniswert eines speziell für die Abschätzung der Umschlagentwicklung Wittingens entwickelten Prognosemodells als vernachlässigbar erachtet wird. Sie müsste sich bei ihren Ergebnissen analog zu den vorliegenden Seeverkehrs- und Umschlagprognosen bewegen, da die vergleichsweise begrenzte wirtschaftliche Bedeutung des Standortes Wittingen keine "ökonomische Sonderentwicklung" erlauben würde. Vor dem Hintergrund der in den vorhergehenden Analyseschritten gewonnenen Erkenntnisse wurden die überregionalen Aussagen zur Entwicklung einzelner Güterarten und Verkehrsströme auf den Hafenstandort Wittingen "heruntergebrochen", um auf diesem Wege zu qualifizierten Perspektiven zu kommen.

Für das Jahr 2015 wurden vereinbarungsgemäß zwei Entwicklungsvarianten untersucht. Die erste Variante (**Basisvariante**) leitet auf Grundlage des bisherigen Güterumschlags und des ökonomischen Potenzials Wittingens die Zahlen bis zum Jahr 2015 ab. Dabei gehen die Berater davon aus, dass das Hafengeschäft b. a. w. allein auf dem bereits bestehenden Areal stattfindet. Die Infra- und Suprastruktur bleibt im Prinzip unverändert.

Die zweite Variante (**Potenzialvariante**) berücksichtigt die Erkenntnisse aus den Unternehmensbefragungen bzw. aus der Auswertung der bestehenden Umschlag- und Verkehrsprognosen. Es wurde hierbei davon ausgegangen, dass im Hafen Investitionen getätigt werden und die Expansionsflächen der Hafenerweiterung voll für Hafenzwecke nutzbar sind. Die Güterstruktur kann sich dabei aufgrund neu angesiedelter Logistikbetriebe und optimierter Infra- und Suprastruktur verändern.

Die beiden genannten Varianten für das Jahr 2015 werden ergänzt um einen vereinfachten **Ausblick** auf das Jahr **2025**.

Die hierauf aufbauende Ermittlung der Flächenbedarfe erfolgt auf Grundlage einer Zusammenfassung der Kernergebnisse der vorherigen Analyseschritte, die zu einer strategisch belastbaren Gesamtschau verdichtet werden, um markt- und hafenbezogene Perspektiven ("ökonomisches Umfeld") für die weitere Hafenentwicklung aufzuzeigen. In detaillierter Form erfolgt dies im Hinblick auf den vereinbarten Planungshorizont. Die Wachstumsperspektiven werden für die im Rahmen dieser Studie entwickelten relevanten Branchencluster erläutert. Einhergehend damit erfolgt eine Abschätzung der Investitionskosten, die mit einer Forcierung des Hafengeschäftes bzw. der Ausdehnung der Hafenaktivitäten auf die mögliche Erweiterungsfläche verbunden sein könnten.

Zusätzlich wurden für die vorgenannten Branchencluster Empfehlungen erarbeitet, wie diese vermarktungsseitig angesprochen werden sollten. Hierbei flossen die zuvor gewonnenen Ergebnisse aus den Interviews ein, um mit ihrer Hilfe wiederum die Ab-

³ ARA-Häfen: Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen.

leitung von - zum Hafen Wittingen "passenden" - Zielbranchen vornehmen zu können. Dabei wurden auch Fragen der "Organisation" behandelt, wie und mit welchen Akzentsetzungen ggf. die Stadt Wittingen ihren Marktauftritt bzgl. des Themas "Binnenhafen" in Zukunft ausgestalten sollte.

4. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM RAUM WITTINGEN

4.1 Allgemeines

Die Stadt Wittingen liegt im östlichen Teil Niedersachsens zwischen der Lüneburger Heide und westlich der Altmark im Landkreis Gifhorn (vgl. Abbildung 2). Sie umfasst 25 Ortsteile mit etwa 12.500 Einwohnern.

Abbildung 4 Lage Wittingens



Quelle: Schlütersche Verlagsgesellschaft, Hannover.

Mit einer Gesamtfläche von rd. 225 km² ist Wittingen eine der flächengrößten Gebietskörperschaften in Niedersachsen. Die Stadt Wittingen mit der Ortschaft Wittingen als Mittelzentrum verfügt über vielfältige Einrichtungen (Schulen, Freizeiteinrichtungen etc.) und eine Vielzahl von überwiegend mittelständischen Betrieben. Die Ortschaften Wittingen und Knesebeck (Grundzentrum) stellen im Wesentlichen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs für das gesamte Stadtgebiet, aber auch darüber hinaus, sicher.

In einem Radius von 50 km befinden sich als wichtigste Städte und Mittelzentren die Kreisstadt Gifhorn, die Städte Uelzen, Salzwedel und Celle sowie Wolfsburg. Nieder-

sachsens Landeshauptstadt Hannover liegt 90 km entfernt; Braunschweig etwa 70 km südlich von Wittingen.

4.2 Infrastrukturelle Erschließung Wittingens

Die infrastrukturelle Anbindung Wittingens wird nachfolgend mit Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger skizziert. Anschließend folgt ein Ausblick auf die zukünftige Entwicklung der infrastrukturellen Erschließung.

4.2.1 Straße

Die infrastrukturelle Erschließung Wittingens ist nicht zuletzt wegen der noch nicht vollkommen überwundenen Folgen einer ehemals grenznahen Lage (deutsch-deutsche Grenze) als relativ ungünstig zu bezeichnen. Besonders die Anbindung an das Bundesautobahnnetz ist derzeit nicht optimal. Die Stadt liegt im größten autobahnfreien Gebiet Deutschlands. Von Wittingen aus sind es bislang noch etwa 40 km bis zum nächsten Autobahnanschluss im Großraum Wolfsburg (A 39). Über die A 39 wird die Ost-Westverbindung A 2 (Ost-West-Korridor) erreicht, eine der bedeutendsten Bundesautobahnen Deutschlands. Bis zur A 7 (Nord-Süd-Achse) sind es ca. 70 km in westlicher Richtung.

Per Bundesstraße ist Wittingen über die B 244 angebunden. Diese zweigt bei Dedelstorf von der B 4 ab, welche Uelzen mit Gifhorn verbindet. Die B 244 verläuft ab Wittingen in südöstliche Richtung, tangiert dabei den Raum Wolfsburg und stellt bei Helmstedt einen Anschluss zur A 2 her. Die Stadt Wolfsburg wird über die L 288 erreicht, die nördlich von Wolfsburg in die B 248 mündet. Diese wiederum schließt an das bereits fertig gestellte Teilstück der A 39 nördlich von Wolfsburg an. Aus Richtung Osten ist Wittingen über die L 288 erreichbar. Diese verbindet das östliche Niedersachsen mit der Region Salzwedel.

4.2.2 Schiene

Die Erschließung Wittingens über das Netz der DB AG erfolgt mittels der sog. "Mühlenbahn" (in Abbildung 5 schwarz dargestellt). Auf ihr erbringt die DB AG im Auftrag des Landes Niedersachsen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr. In der Regel besteht ein Zwei-Studentakt, in der Hauptverkehrszeit eine dichtere Taktung. Die Mühlenbahn beginnt in Uelzen und folgt bis Wieren der "Amerikalinie" (Bremen - Uelzen - Stendal - Berlin). Die Strecke ist nicht elektrifiziert. Die aktuelle Höchstgeschwindigkeit auf der eingleisigen Strecke beträgt zwischen Wiegen und Gifhorn 80 km/h. In Gifhorn besteht ein Übergang zur DB-Hauptstrecke Hannover - Wolfsburg - Stendal - Berlin. Die Mühlenbahn wurde für den SPNV optimiert. Im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen wurden entlang der Strecke Gifhorn-Uelzen vorhandene Bahnhöfe größtenteils zu Haltepunkten umfunktioniert oder ganz zurück gebaut, Überholgleise abgebaut und damit ehemals vorhandene Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit deutlich reduziert. Die Strecke gilt insgesamt als renovierungsbedürftig. Dem Schienengüterverkehr können unter diesen Bedingungen faktisch keine wirtschaftlich sinnvollen Slots in nennenswertem Umfang angeboten werden.

Die Mühlenbahn besitzt die Streckenklasse CE, daraus folgt eine Meterlast von 8 t und ein Radsatzlast von 20 t pro Güterwagen. Die Strecke bildet die kürzeste Verbindung des Raums Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg mit dem Hamburger Hafen. Tatsächlich wird die Strecke durch den Güterverkehr jedoch nicht genutzt, da

dieser in der Regel über Lehrte bzw. Hannover geführt wird. Zurzeit wird diskutiert, insbesondere im Hinterland der norddeutschen Seehäfen Bremen und Hamburg, die regionalen Schieneninfrastrukturen von DB AG, EVB und OHE auszubauen und stärker für den Güterverkehr von und zu den Seehäfen zu nutzen. Der Mühlenbahn könnte hier im Fernverkehr ein gewisses Potenzial beigemessen werden, sofern zuvor an einigen Stellen ein Ausbau der Infrastruktur stattfindet. Allerdings fokussiert die Planung der DB AG bezogen auf das Land Niedersachsen in erster Linie auf die Durchsetzung der "Y-Trasse". Der Wert dieser Maßnahme für den Seehafenhinterlandverkehr wird außerhalb der DB AG zumeist als sehr kritisch eingeschätzt.

Abbildung 5 Eisenbahnnetzkarte



Quelle: UNICONSLT. Karte: Google Maps.

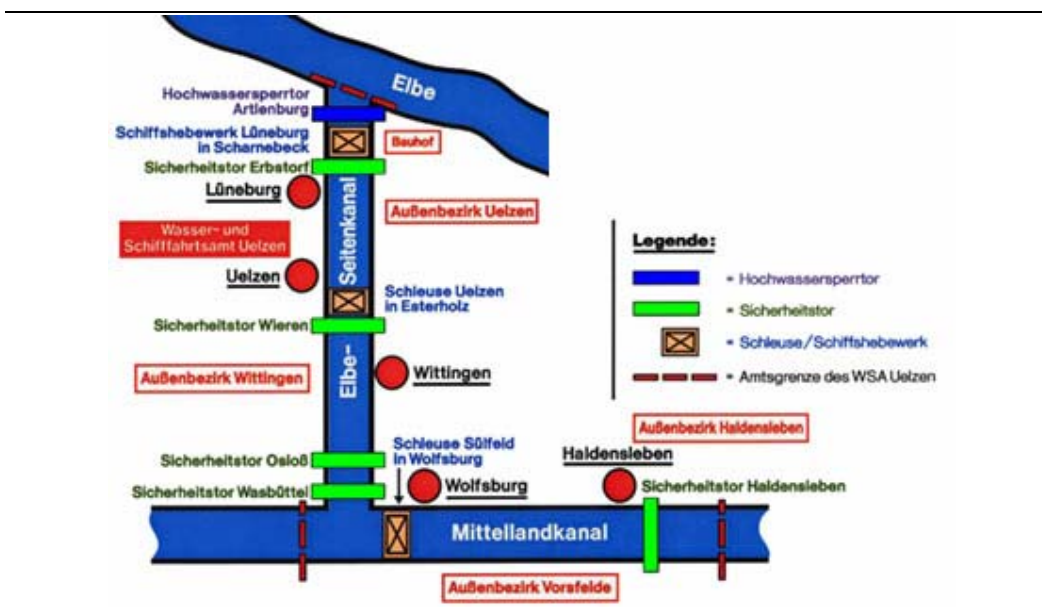
Wittingen ist über eine Infrastruktur der OHE (rot dargestellt in Abbildung 5) mit Celle verbunden, über die auch der Hafen Wittingen erschlossen ist. Die OHE betreibt hier nur Güterverkehr von und zum Konsolidierungspunkt Celle. In Celle besteht dann Anschluss an die stark belastete Hauptstrecke Hamburg - Hannover und somit an das Einzelwagennetzwerk der DB AG. Die maximale Geschwindigkeit auf dieser eingleisigen, nicht elektrifizierten und signaltechnisch einfach ausgerüsteten Strecke liegt zurzeit bei 60 km/h.

Eine weitere Eisenbahnverbindung besteht von Wittingen in Richtung Osten (rot gestrichelt), die ursprünglich bis nach Oebisfelde führte. Diese Infrastruktur gehört ebenfalls der OHE, die aber gegenwärtig nicht befahren wird. Es wird überlegt, diese Verbindung mit einem Gleisanschluss für eine in Sachsen-Anhalt sitzende Firma zu reaktivieren.

4.2.3 Wasserstraße

Der Hafen der Stadt Wittingen liegt etwa 6 km außerhalb des eigentlichen Stadtzentrums und ist über den Elbe-Seitenkanal (ESK) (vgl. Abbildung 4) an das europäische Binnenwasserstraßensystem angeschlossen. Der ESK zweigt bei der Ortschaft Edesbüttel aus dem Mittellandkanal ab, führt in Nord-Richtung durch die Lüneburger Heide und mündet bei Artlenburg in die Elbe. Durch den Kanal sind die Seehäfen Hamburg und Lübeck an das weitere Netz der Binnenwasserstraßen angeschlossen. Der ESK ermöglicht, die fahrtechnisch schlechte und von wechselnden Wasserständen beeinflusste Elbstrecke zwischen Lauenburg und Magdeburg zu umgehen und verkürzt über die Oststrecke des Mittellandkanals die Entfernung zwischen diesen Orten um 33 km. Der ESK kann durch Schiffe mit einer Länge von maximal 100 m und einer Breite von bis zu 11,45 m befahren werden. Die maximale Abladetiefe beträgt 2,8 m. Für Schub- und Koppelverbände gilt eine Längenbegrenzung von 185 m. Der ESK ist insgesamt 115,2 km lang. Der Höhenunterschied von 61 Metern wird durch zwei Staustufen - die Schachtschleuse in Uelzen und das Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg - überwunden. Beide stellen potenzielle Engpässe für den Verkehr dar. Neben der Schleuse Uelzen I wurde im Jahr 2006 die Schleuse Uelzen II eröffnet, um die uneingeschränkte Verfügbarkeit des ESK sicherzustellen. Die neue Schleuse Uelzen II ist für das Großmotorgüterschiff (110 m Länge, 11,4 m Breite, 2,8 m Abladetiefe) und den 185 m langen Schubverband bemessen worden. Ihre Nutzlänge beträgt 190 m bei einer Breite von 12,5 m und einer Drempeltiefe von 4 m. Die Abmessungen der neuen Schleuse sind damit nur unwesentlich größer als die der alten (Nutzlänge 185 m, Breite 12,0 m, Drempeltiefe 4 m).

Abbildung 6 Elbe-Seitenkanal



Quelle: WSA Uelzen.

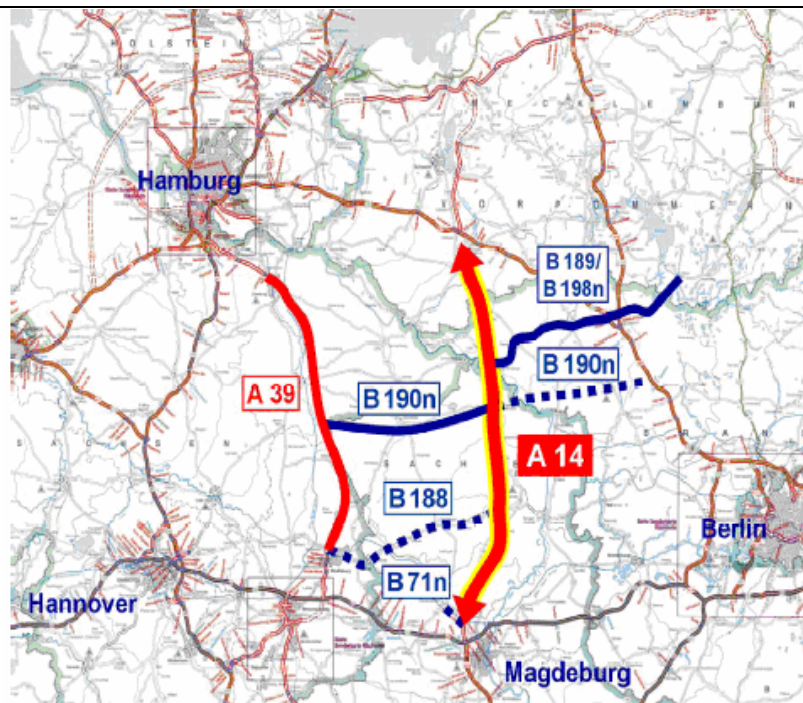
4.3 Ausblick auf die infrastrukturelle Entwicklung der Region

Die A 39 soll bis etwa 2012/13 von Wolfsburg über Wittingen nach Uelzen und von dort nach Lüneburg verlängert werden. Im Raum Lüneburg würde dann der An-

schluss an die A 250 in Richtung Hamburg erfolgen. Nach aktuellen Planungen wird die A 39 westlich der Ortschaft Wittingen verlaufen. Das Raumordnungsverfahren des Landes Niedersachsen sieht vor, dass die Strecke östlich des Hafengebietes verlaufen wird, wobei eine Anschlussstelle in unmittelbarer Nähe geplant ist berücksichtigt ist (vgl. Abbildung 8).

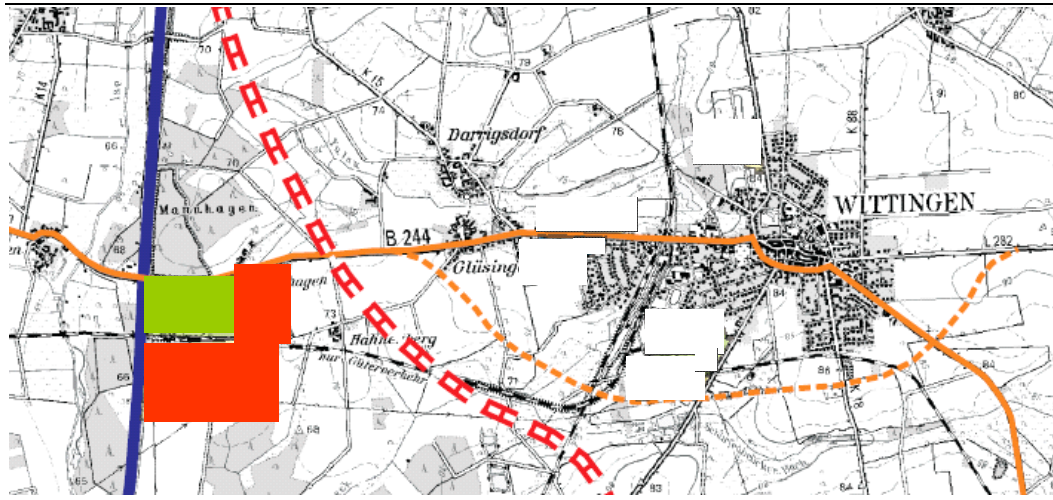
Im August des Jahres 2007 wurde das Raumordnungsverfahren für die geplante A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg und für den niedersächsischen Teil der geplanten Bundesstraße B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze Niedersachsen - Sachsen-Anhalt abgeschlossen. Die ca. 10 km nördlich Wittingen verlaufende B 190n stellt die Querverbindung zwischen der durch Sachsen-Anhalt führenden A 14 und der westlich liegenden A 39 her, die sog. Hosenträgervariante (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7 Hosenträgervariante



Quelle: Staatskanzlei des Landes Sachsen-Anhalt.

Die A 39 soll westlich der Ortschaft Glüsing und östlich des Hafengebietes verlaufen (Abbildung 8). Eine Verbindung mit der B 244 wird durch die Anschlussstelle Wittingen hergestellt. Um die Innenstadt von den durch den Autobahnbau zusätzlich zu erwartenden ortsquerenden Verkehren zu entlasten, ist eine Umgehung südlich der Ortschaft Wittingen geplant (sog. Südvariante).

Abbildung 8 Anschluss Wittingens an die A 39

Quelle: Landesvermessung und Geobasisinformation Niedersachsen.

Mit der Fertigstellung der A 39 und der nördlich von Wittingen verlaufenden B 190n werden sich die Bedingungen und die Erreichbarkeit des Standortes Wittingen grundlegend verbessern. Dies wäre auch relevant im Zusammenhang mit der geplanten Hafenerweiterungsfläche im Süden des bestehenden Hafensareals.

Das Schienennetz in der Region besitzt für den Güterverkehr sowohl qualitativ als auch quantitativ Optimierungspotenzial. So fordert bspw. die zuständige Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfburg die Strecke Kursbuch 115 zwischen Uelzen und Braunschweig weiterhin zu nutzen. Die Firma Glunz aus Nettgau regt derzeit eine Reaktivierung und Modernisierung der stillgelegten OHE Strecke zwischen Wittingen und Radenbeck an, um die aktuelle Belieferung per Lkw zukünftig per Schiene vornehmen zu können. Allerdings befindet sich das Unternehmen noch auf der Suche nach Partnern um das Investitionsvolumen von ca. 15 Mio. € realisieren zu können.

Als keinesfalls in jeder Hinsicht gesichert darf die aktuelle Ausstattung mit Schieneninfrastruktur interpretiert werden. Seitens der DB AG wird seit Jahren die Strategie verfolgt, Nebenstrecken stillzulegen, Streckenknoten zu verschlanken, möglichst viele Verkehre über ihre Hauptstrecken abzufahren. Der unverkennbaren Zeichen des Rückbaus der Schieneninfrastruktur in Deutschland (1994 bis 2007) sind u. a.:

- Netzlänge: -17,5 % auf 34.100 km
- Anzahl Weichen/Kreuzungen: -48,8 % auf 71.144 Stück
- Anzahl Gleisanschlüsse: -66,4 % auf 3.998 Stück.

Es ist damit zu rechnen, dass diese Netzkonzentration weiter zu Lasten des Marktes gehen wird, zugleich sich die Profitabilität des "Pseudo-Unternehmens" DB Netz⁴ weiter verbessern dürfte.

⁴ Ein öffentliches Gut nach Art. 87e GG kann eigentlich nicht unternehmerisch geführt werden, da die Ziele der Marktversorgung und des Unternehmens DB AG nicht vereinbar sind.

Die OHE als zweiter Infrastrukturbetreiber in der Region ist seit Anfang 2007 mehrheitlich im Besitz des britischen Verkehrskonzerns Arriva. Die Infrastruktur der OHE ist nach Expertensicht in Teilen als nicht mehr uneingeschränkt "marktkonform" zu bezeichnen. Die OHE ist bemüht, die infrastrukturellen Probleme zu beheben, um die Wettbewerbsfähigkeit mittelfristig zu verbessern.

Aufgrund der heute faktisch nicht gegebenen öffentlichen Finanzierung von Instandhaltungs- oder Neubaumaßnahmen für im öffentlichen oder privaten Besitz befindlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (außerhalb der DB AG), fahren im Prinzip alle diese Bahnen auf Verschleiß. Wird hier in absehbarer Zeit nicht ein Weg gefunden, alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen unabhängig von ihrer Eigentümerschaft (Bund, Land usw.) gleich zu behandeln, auf diese Weise insbesondere Schieneninfrastruktur in der Region weiterhin vorzuhalten, wird insbesondere außerhalb der "Bundes"-Bahn DB AG⁵ mittelfristig eine umfangreiche Streckenstilllegungs-"Arie" einsetzen⁶. Die regionale Schieneninfrastruktur umfasst rd. 17.000 km. Dies entspricht rd. 44 % der Gesamtstreckenlänge des öffentlichen Schienennetzes in Deutschland. Auf die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen entfällt ein Anteil von rund 25 % der regionalen Infrastruktur.

Für den Personenverkehr plant die Stadt Braunschweig den Ausbau einer Regio-Stadt-Bahn für den Großraum Braunschweig, welche die Region Wittingen mit einbezieht. Diese Ausweitung des Personennahverkehrs würde einen möglichen Güterverkehr auf der Strecke weiter erschweren. Betroffen hiervon wäre allerdings nur der Bereich der Mühlenbahn, eine Einbindung des OHE-Netzes wird derzeit scheinbar nicht diskutiert.

Verschiedene Ausbauprojekte auf der Relation Hamburg - Hannover wären jedoch nötig, um eine vom Markt dringend benötigte Kapazitätssteigerung zu erreichen. Zurzeit wird allein am dreigleisigen Ausbau des Abschnittes Stelle - Lüneburg auf der Strecke Hamburg - Uelzen - Hannover gearbeitet. Leider erfolgt bereits vor Lüneburg Bf wieder eine Verengung, so dass wertvolle Kapazität trotz streckenweiser Dreigleisigkeit verschenkt wird. Hier könnten Überlegungen eine Rolle gespielt haben, eine "Y-Trasse" strategisch nicht dadurch zu gefährden, dass der alternative Weg auf der Stammstrecke zu leistungsfähig wird. Insofern ist in dieser Region heute und vsl. zukünftig dauerhaft mit Engpasssituationen zu rechnen. Diese werden sich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Umschlagentwicklung in den Seehäfen - insbesondere in Hamburg - weiter verschärfen.

Außerdem ist vorgesehen, einzelne Zugbildungsanlagen wie Maschen zu modernisieren. Da DB Netz als verantwortlichem Unternehmen angeblich nicht genügend Bestellungen vorliegen, wird die Zugbildungsanlage Maschen nur eingeschränkt ausgebaut. Bereits heute erkennbaren Marktpotenzialen insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr wird damit faktisch nicht entsprochen.

⁵ Die DB AG erhält als einziges Unternehmen Bundesmittel für den Aus- und Neubau ihres Streckennetzes (BSchwAG-Mittel).

⁶ Der VDV fordert bislang 150 Mio. € pro Jahr. Dies dürfte jedoch auf Dauer kaum ausreichen. Die DB AG soll rd. 77 €/lfd. m Schiene an Förderung erhalten, andere Bahnen in Deutschland hingegen weniger als 1 €/lfd. m. Vgl. dazu im Einzelnen: VDV fordert Neuregelung der Finanzierungsgrundlagen für die regionale Eisenbahninfrastruktur http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?nd_ref=4758 (13.06.2008).

Die wasserseitige Anbindung des Standortes Wittingen wird sich vsl. durch einige Ausbaumaßnahmen verbessern. Zur effizienteren Abwicklung der Schleusenvorgänge auf dem ESK wurde - wie bereits erwähnt - in Uelzen die neue Schleusenanlage Uelzen II gebaut. Sie arbeitet zuverlässiger als die alte zuletzt störungsanfällige Schleusenanlage Uelzen I und ermöglicht so eine effektivere Nutzung des Kanals. Das Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg begrenzt mit seiner derzeitigen Troglänge von lediglich 100 Metern den Einsatz von Großmotorgüterschiffen (GMS). Ein Ausbau des Abstiegswerkes Lüneburg wurde bereits im Hafenkonzert des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr aus dem Jahre 2007 gefordert. Eine Konkretisierung der Planungen ist jedoch bis dato nicht erfolgt. Auch der weitere Ausbau von Teilstrecken und Schleusen des Mittellandkanals bietet möglicherweise weiteres Potenzial für den Wittinger Hafen. Der Ausbau des Abschnittes Osthaltung Mittellandkanal zwischen Magdeburg und Berlin erweitert bspw. den Anschluss in Richtung Osten. Gemäß "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" soll so ein zweilagiger Containerverkehr bis Berlin ermöglicht werden. Der Ausbau diverser Stichkanäle, etwa in die Häfen Salzgitter, Hannover (Linden/Misburg) und Hildesheim, ermöglicht hier ein zusätzliches Transportvolumen für den Verkehrsträger Binnenschiff. Des Weiteren verbessern die Ausbaumaßnahmen am Elbe-Lübeck-Kanal und der Mittelweser den Anschluss Wittingens an die Seehäfen Lübeck und Bremen/Bremerhaven.

4.4 Industrie- und Gewerbestrukturen im Raum Wittingen

4.4.1 Der Standort Wittingen und sein wirtschaftliches Umfeld

Regionales BIP

Das BIP (Bruttoinlandsprodukt) ist ein Indikator für die Produktionstätigkeit eines Landes oder einer Region. Es entspricht dem Gesamtwert der produzierten Waren und Dienstleistungen abzüglich des Werts der Waren und Dienstleistungen, die bei ihrer Produktion als Vorleistungen verwendet werden. Das regionale BIP für die Stadt Wittingen ist aus der amtlichen Statistik nicht ermittelbar, einzig eine Aussage über das BIP des Landkreises Gifhorn ist möglich. Danach erreichte das Bruttoinlandsprodukt des Landkreises Gifhorn im Jahr 2005 eine Höhe von 2,524 Mrd. €. In der folgenden Tabelle sind das BIP Niedersachsens, Gesamtdeutschlands und das des Kreises Gifhorn dargestellt. Dabei trägt das BIP des Kreises Gifhorn etwa 1,3 % zum niedersächsischen BIP bei und zeigt im Vergleich des Jahres 2005 mit dem Jahr 2000 ein Wachstum von 6,2 %. Damit entspricht das Wachstum des BIP des Kreises Gifhorn dem Wachstum des niedersächsischen BIP. Ein Vergleich der Entwicklung der regionalen Werte mit dem gesamtdeutschen BIP zeigt, dass das Wachstum im Vergleichszeitraum in Gesamtdeutschland mit 8,8 % weitaus höher gewesen ist.

Bei 7,97 Mio. Einwohnern im Bundesland Niedersachsen und 175.298 Einwohnern im Landkreis Gifhorn ergibt sich die folgende Kaufkraft pro Kopf, hier ausgewiesen als BIP pro Kopf.

Tabelle 1 Bruttoinlandsprodukt in Mrd. €

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Deutschland	2.063	2.113	2.143	2.164	2.211	2.245
Niedersachsen	180,1	181,9	181,7	183,5	186,5	191,3
Landkreis Gifhorn	2,377	2,406	2,439	2,443	2,512	2,524

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 2 Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in €

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Deutschland	25.095	25.664	25.984	26.222	26.802	27.219
Niedersachsen	22.767	22.904	22.795	22.972	23.319	23.909
Landkreis Gifhorn	13.923	13.971	14.075	14.017	14.362	14.404

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Es ist festzustellen, dass das BIP pro Kopf im Landkreis Gifhorn weit unter dem des Landes Niedersachsen liegt. Dies ist mit dem geringen Anteil von produzierenden Unternehmen im gesamten Kreis⁷ und der starken Pendlerbewegung der Einwohner in die Ballungs- und Wirtschaftszentren Wolfsburg, Braunschweig und Hannover zu begründen. Eine leicht steigende Tendenz ist zu erkennen, die aber weit unter der Zunahme des BIP pro Kopf des Landes Niedersachsen liegt. Auch hier ergibt der Vergleich mit dem gesamtdeutschen BIP pro Kopf und der jeweiligen Zuwachsraten einen geringeren Wert sowohl für Niedersachsen als auch für den Landkreis Gifhorn.

Beschäftigungsentwicklung

Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2005 im Kreis Gifhorn mit 11,3 % leicht über dem westdeutschen Durchschnitt von 10,6 %. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote Niedersachsens betrug 2005 12,2 %. Ein starker Impuls für die Beschäftigung geht von der im Raum Wolfsburg ansässigen Automobilindustrie aus. Mehrere Hundert Wittinger pendeln täglich zu ihren im Raum Wolfsburg gelegenen Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie. Sie bildet - einschließlich ihrer vor- und nachgelagerten Bereiche - neben den Wittinger Industriebetrieben das wirtschaftliche Rückgrat der Region.

Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaftsstruktur lässt sich aus der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ableiten. Von diesen sind 57 % im produzierenden Gewerbe und 41 % im Dienstleistungssektor tätig, die restlichen 2 % arbeiten in der Landwirtschaft. Die Beschäftigung im produzierenden Gewerbe liegt in Wittingen weit über dem gesamtdeutschen Durchschnitt von 33 %. Diese überdurchschnittlich hohe Anzahl der im produzierenden Gewerbe tätigen Beschäftigten kommt im Wesentlichen durch den in der Stadt Wittingen (Knesebeck) angesiedelten Edelstahlröhrenhersteller Butting zu

⁷ Eine Ausnahme bildet die Stadt Wittingen durch mehrere ansässige Produktionsunternehmen

Stande. Dieser ist mit mehr als 1.300 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber der Stadt Wittingen.

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Wittingen ist stark von den dort ansässigen gewerblichen Unternehmen geprägt. Diese tragen im erheblichen Umfang zu den Gewerbesteuerereinnahmen, der Beschäftigung und Entwicklung der Stadt bei.

4.4.2 Steuerliche Rahmenbedingungen

Die Stadt Wittingen hat folgende Hebesätze für die Steuererhebung bei Gewerbetreibenden festgesetzt:

Wittingen: Gewerbesteuer: 360 % Grundsteuer B: 355 %.

Durch die in Wittingen ansässigen gewerblichen Betriebe wurden im Jahr 2006 Gewerbesteuerereinnahmen von 707,39 € (netto) pro Einwohner erzielt. Diese liegen 2,5mal höher als die Gewerbesteuerereinnahmen im niedersächsischen Landesdurchschnitt. Ein Vergleich der Hebesätze⁸ Wittingens mit denen aller Städte und Gemeinden des Landkreises Gifhorn und in den umliegenden niedersächsischen Landkreisen und kreisfreien Städten ergab, dass die Hebesätze Wittingens zu den niedrigsten gehören. Aber: Ein gesamt-niedersächsischer Vergleich ergab auch, dass die Hebesätze weitaus besser erschlossener Städte und Gemeinden unter denen Wittingens liegen.⁹ Auch die Städte und Gemeinden der Nachbarlandkreise Börde und Altmark legen niedrigere Hebesätze zu Grunde.

Die Städte Lüneburg und Uelzen mit ihren Häfen- und Gewerbeflächen am ESK setzen folgende Hebesätze an:

Lüneburg: Gewerbesteuer: 360 %; Grundsteuer B: 360 %
Uelzen: Gewerbesteuer: 415 %; Grundsteuer B: 415 %

Die zur Metropolregion Hamburg gehörende und infrastrukturell besser erschlossene Stadt Lüneburg setzt Hebesätze auf dem Niveau Wittingens an. Die Hebesätze der Stadt Uelzen, die mit Wittingen vergleichbare infrastrukturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen aufweist, liegen mit 415 % weit über denen Wittingens. Auf die Aktivitäten der konkurrierenden Binnenhafenstandorte Uelzen und Lüneburg wird in Kapitel 4.6 Bezug genommen.

4.4.3 Relevante Unternehmen im Raum Wittingen

Gewerbliche Betriebe

Im Zuge der Erstellung des Entwicklungskonzeptes für den Hafen Wittingen sind nachfolgend relevante Unternehmen portraitiert. Einige dieser Unternehmen konnten hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Situation und Perspektiven befragt werden.

- Das größte Produktionsunternehmen und zugleich größter Gewerbesteuerzahler ist das Familienunternehmen **Butting**. Es produziert Edelstahlrohre sowie Rohrleitungskomponenten und exportiert diese weltweit. Butting investiert stark am Firmensitz Knesebeck, aber auch in China, Kanada und Südamerika werden die Niederlassungen ausgebaut. Die Kundenstruktur des Unternehmens ist stark diversi-

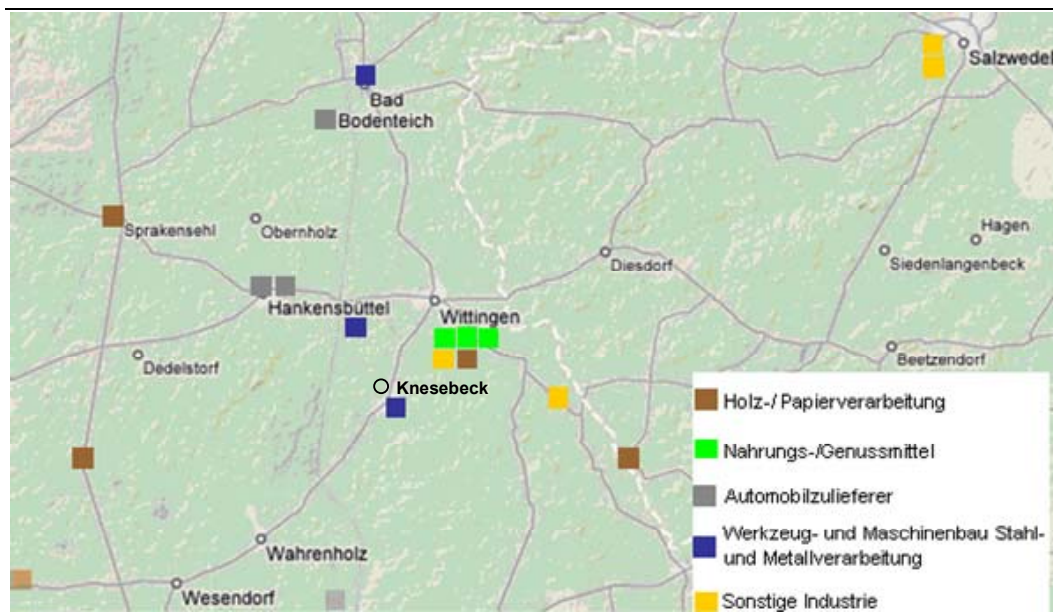
⁸ Grundsteuer B und Gewerbesteuer.

⁹ Komsis Datenbank

- fiziert, wesentliche Abnehmergruppen sind die Chemie-, Gas-, Öl- und Papierindustrie sowie der Handel. Die starke Exportorientierung des Unternehmens lässt sich aus der geographischen Umsatzverteilung ableiten. Im Jahre 2007 wurden 75 % des Umsatzes außerhalb Deutschlands erwirtschaftet. Der Umsatz des Unternehmens stieg von 150 Mio. € im Jahr 2000 auf 430 Mio. im Jahr 2007 und die Mitarbeiterzahl von ca. 900 auf über 1.300. Im letzten Jahr konnte ein am Standort Knesebeck ein neuer Hallenkomplex für die Blechrohrfertigung eingeweiht werden.
- Das in Neu-Isenburg in Hessen beheimatete Unternehmen **The Lorenz Snack-World** betreibt in Hankensbüttel ein Produktionsstandort für Kartoffelsnacks und andere Snackprodukte. Von den weltweit 3.000 Mitarbeitern arbeiten etwa 200 am Standort Hankensbüttel speziell an der Verarbeitung von Kartoffeln zu Kartoffelchips.
 - Die **Privatbrauerei Wittingen** ist seit 1429 in Wittingen beheimatet und beschäftigt derzeit etwa 100 Mitarbeiter. Das Traditionsunternehmen hat einen festen Platz im regionalen Biermarkt. Neben Bier produziert das Unternehmen auch Tafelwasser und Limonaden.
 - Die **Emsland Group** ist Deutschlands größter Kartoffelstärkeproduzent. Das Unternehmen ist in Wittingen mit einem Werk und etwa 70 Beschäftigten vertreten, die Kartoffelgranulat für die weiterverarbeitende Nahrungsmittelindustrie produzieren und weltweit vertreiben.
 - Im Bereich Autositze ist **Faurecia Innenraum Systeme** der größte Hersteller in Europa. Faurecia stellt Autositze und die wichtigsten Sitzkomponenten wie Verstellmechanismen, Polster und Sitzbezüge her. Im Werk Sassenburg produzieren die etwa 300 Beschäftigten vorrangig für den Automobilbauer Volkswagen in Wolfsburg.
 - **WTM Gesellschaft für Kabelkonfektion & Kunststofftechnik** fertigt Mess- und Diagnoseeinrichtungen für die Automobilindustrie und beschäftigt am Standort Hankensbüttel etwa 30 Mitarbeiter. Der Hauptabnehmer der WTM Produkte ist ebenfalls die Volkswagen AG in Wolfsburg.
 - In dem ca. 15 km von Wittingen entfernt liegenden Ort Lüder ist das **Maschinenbauunternehmen Koetke** ansässig. Es produziert mit ca. 160 Beschäftigten Hohlkörper-Blasanlagen und Extruder. Schwerpunkte sind u. a. Blasanlagen für die Herstellung von technischen Artikeln, für die Automobilindustrie sowie Hersteller von Haushalts- und medizinisch-technischen Geräten.
 - Die **Hankensbütteler Kunststoffverarbeitung** ist seit 1973 in Hankensbüttel ansässig und produziert mit ca. 40 Mitarbeitern Kunststoffteile für die Automobilindustrie. Das Unternehmen erweiterte kürzlich seine Produktionsfläche um ein 1.200 m² großes Auslieferungslager für Kunststoffformteile.
 - Das Unternehmen **Bekum Blasformtechnik** in Bodenteich stellt seit über 40 Jahren Werkzeuge für die kunststoffverarbeitende Industrie her und beschäftigt ca. 50 Mitarbeiter.
 - Im Gewerbegebiet Hafen Wittingen ist das Unternehmen **con-slot SCREENS International** ansässig und fertigt dort Filter und Siebe aus Profildrahtkonstruktionen. Diese kommen weltweit bei verschiedensten Industrieunternehmen zum Einsatz.
 - In Sprakensehl-Behren produziert das Unternehmen **Scheerer** auf einer Gesamtbetriebsfläche von 6,5 ha Gartenzäune und Carports. Die etwa 75 Mitarbeiter verarbeiten dafür jährlich 22.000 m³ heimisches Holz. Der Vertrieb erfolgt über ein deutschlandweites Händlernetz.

- Das **Holzwerkstoffzentrum Glunz** in Nettgau (Sachsen-Anhalt) gehört zur spanischen Sonae Gruppe. Dort werden von ca. 400 Mitarbeitern täglich im Durchschnitt 1.750 m³ Span- und 1.350 m³ OSB-Platten hergestellt.
- Die **ThyssenKrupp GfT Gleistechnik** hat das Holzschwellenwerk am Standort Groß Oesingen im Jahr 2007 erworben und produziert dort Holzschwellen für nationale und internationale Eisenbahninfrastrukturprojekte. Mit einer Produktionsleistung von jährlich 50.000 bis 60.000 t ist die ThyssenKrupp GfT Gleistechnik nach eigenen Angaben Marktführer.
- **Drewsen Spezialpapiere** ist seit 1714 am Standort Lachendorf ansässig und beschäftigt dort etwa 450 Mitarbeiter. Diese sind dort in der Produktion von Sicherheits-, Informations-, Fein- und technischem Papier tätig.
- Die **Druck- und Verlagsgesellschaft Neef + Stumme** beschäftigt in Wittingen und einem Vertriebsbüro in Hamburg rund 350 Mitarbeiter. Neef + Stumme deckt die Bereiche digitale Druckvorstufe, Bogenoffset, Rollenoffset, Weiterverarbeitung und Versandlogistik ab. Die Kundenstruktur ist auch hier von einer hohen Internationalität geprägt.
- Im Ortsteil Zasenbeck ist das Unternehmen **Siedentop Edelstahl Oberflächentechnik** beheimatet. Siedentop beizt Edelstahlprodukte und ist im Bau von Heizanlagen und dem dazugehörigen Service tätig.
- Im Gewerbegebiet Fallenslebener Straße ist das Unternehmen **Kanada-Haus Rebentisch-Bau** ansässig und stellt dort Fertighäuser her. Die Produktion befindet sich seit 1974 in der Ortschaft Knesebeck, die Verwaltung zog im Jahr 2007 von Wolfsburg dort hin.
- Das **Gummiwerk Kraiburg Relastec** in Salzwedel produziert Fertigprodukte für die Bereiche Bautenschutz, Fallschutz, Schalldämmung und Sport. Als Hersteller von Produkten aus Recycling-Materialien gilt das Unternehmen auf dem internationalen Markt als erfolgreich aufgestellt.
- Die **DEBA Systemtechnik** in Salzwedel stellt Fertigbäder für den Einbau in Hotels und auf Schiffen her. Derzeit sind am Standort in Salzwedel mehr als 250 Mitarbeiter beschäftigt.

Abbildung 9 Geographische Lage der produzierenden Unternehmen im Großraum Wittingen



Quelle: UNICONCONSULT. Karte: Google Maps.

Abbildung 9 gibt einen Überblick über die geographische Lage der wichtigsten produzierenden Unternehmen im Großraum Wittingen.

Vier der in der Region Wittingen ansässigen Unternehmen sind als Zulieferer der Automobilindustrie tätig und befinden sich in starker Abhängigkeit des etwa 35 km südlich gelegenen Volkswagenwerkes in Wolfsburg. Zudem ist eine Konzentration der Nahrungsmittel und holzverarbeitenden Industrien durch starke land- und forstwirtschaftliche Prägung der Region, festzustellen. Drei Unternehmen im Werkzeug- und Maschinenbau sowie in der Stahl- und Metallverarbeitung sind in der Region angesiedelt. Mit dem Gummiwerk Kraiburg Relastic, dem Fertigbadhersteller DEBA, dem Beizwerk Siedentop und dem Fertighauhersteller Kanada-Haus können vier Unternehmen den "sonstigen Industrien" zugeordnet werden.

Im Zusammenhang mit den durchgeführten Unternehmensbefragungen wurden folgende größere und meist im Industriegebiet Hafen Wittingen ansässige in Teilen **landwirtschaftlich geprägte Unternehmen** identifiziert.

- Die **FHG Fleischhandelsgesellschaft** mit Sitz im Industriegebiet Hafen Wittingen betreibt ein Kühlhaus, ein Umpackzentrum und einen Fleischgroßhandel und beschäftigt etwa 40 Mitarbeiter. Die Hauptabnehmer der Produkte sitzen in Russland, Afrika und Asien.
- Die **Landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsgenossenschaft Hankensbüttel - Groß Oesingen (LEVG)** ist ein Großhandel für Getreide, Saatgut und Futtermittel. Im Hafen betreibt die LEVG ein Lager für Getreide und Düngemittel.
- Die **Wittinger Biodiesel eG** hat im Industriegebiet Hafen eine Ölmühle betrieben. Die Genossenschaft befindet sich derzeit im Insolvenzverfahren.

- Im Industriegebiet Hafen Wittingen betreibt die in Visselhövede beheimatete **Hoyer Unternehmensgruppe** ein Lager, von dem aus die Kunden der Region Wittingen mit Mineralölprodukten und Flüssiggas versorgt werden.¹⁰
- Die **Raiffeisen-Warengenossenschaft Saatzucht Flettmar-Wittingen** betreibt mehrere Reparaturwerkstätten, landwirtschaftliche Geschäftstellen, Baumärkte und Tankstellen in der Region Wittingen. Im Geschäftsjahr 2006/07 erwirtschafteten etwa 280 Mitarbeiter einen Gesamtumsatz von 143,3 Mio. €.
- Die **May-Flor Torf- und Erdenwerke Gebr. Mayer** in Wahrenholz veredeln in der Region geernteten und empfangenen Torf. Dieser wird bundesweit über Baumärkte vertrieben.
- Das Unternehmen **Transgas Flüssiggas Transport und Logistik** aus Dortmund betreibt im Industriegebiet Hafen Wittingen ein unterirdisches Flüssiggaslager.

Logistik- und Transportunternehmen

Als größerer heimischer Logistikdienstleister ist das Unternehmen Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) einzustufen. Die OHE erbringt nicht nur die Eisenbahnverkehrsleistung auf ihrer eigenen Infrastruktur und im Hafen Wittingen sondern ist auch auf dem Netz der DB AG überregional aktiv. Über die Tochtergesellschaft Kraftverkehr Osthannover GmbH (KOG) werden Straßengüterverkehre abgewickelt. Die im Hafen Wittingen ansässige Osthannoversche Umschlagsgesellschaft (OHU) ist ebenfalls ein Unternehmen, an dem die OHE eine Beteiligung hält. Die OHU bietet im Hafen Wittingen Umschlag- und Lagerdienstleistungen an und ist eine Schwestergesellschaft der Uelzener UHU und der Lüneburger Unikai. Somit wird das Umschlag- und Lagergeschäft am ESK von den Töchtern der OHE bestimmt.

Die in Wittingen produzierenden Großunternehmen wie Butting und Lorenz Snackworld bedienen sich großer international tätiger Logistikunternehmen und deren Netzwerken zum weltweiten Transport ihrer Waren.

Im Raum Wittingen gibt es zudem mehrere kleinere Transportunternehmen, die Transporte von und zum Hafen Wittingen anbieten. Dabei überwiegt bei diesen Unternehmen eine regionale Prägung und Spezialisierung auf Massenguttransporte. Folgende Unternehmen aus dem Raum Wittingen konnten ermittelt werden:

- Fuhrunternehmen Scheller
- Spedition Schrader
- Pasemann Transport
- RT Röttger Spedition
- Hinrich Bohne Zasenbeck.

4.4.4 Gewerbegebiete in Wittingen

Derzeit weist die Stadt Wittingen insgesamt zwei Industrie- und sieben Gewerbegebiete aus. Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solchen Betrieben, die auf Grund ihres hohen Störgrades in anderen Baugebieten unzulässig sind. Zulässig sind z. B. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, Tankstellen.

¹⁰ Hoyer Unternehmensgruppe, bestehend aus Wilhelm Hoyer KG Mineralölgroßhandel, Hoyer GmbH Visselgas, Finke Mineralölwerk GmbH und Mecklenburg-Mineralölvertrieb GmbH.

Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich störenden Gewerbebetrieben. Zulässig sind z. B. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Tankstellen, Anlagen für sportliche Zwecke.

Für den Bereich des Gewerbebestandes Hafen ist seinerzeit der Bebauungsplan „Hafen- und Industriegelände Wittingen“ mit einer Gesamtfläche von rd. 68 ha aufgestellt worden.¹¹ Die Details werden in Kapitel 4.5 näher vorgestellt. Zunächst erfolgt eine tabellarische Darstellung mit kurzer Beschreibung der Gewerbe- und Industriegebiete im Bereich der Stadt Wittingen (Tabelle 3).

Nach derzeitigem Stand stehen in den aktuellen Gewerbe- und Industriestandorten für entsprechende Ansiedlungen noch ausreichend Flächen zur Verfügung. Die verkehrliche Erschließung dieser Gewerbe- und Industriegebiete ist gewährleistet. Die Darstellung dieser Gebiete erfolgt in Abbildung 10.

Tabelle 3 Industrie- und Gewerbegebiete der Samtgemeinde Wittingen

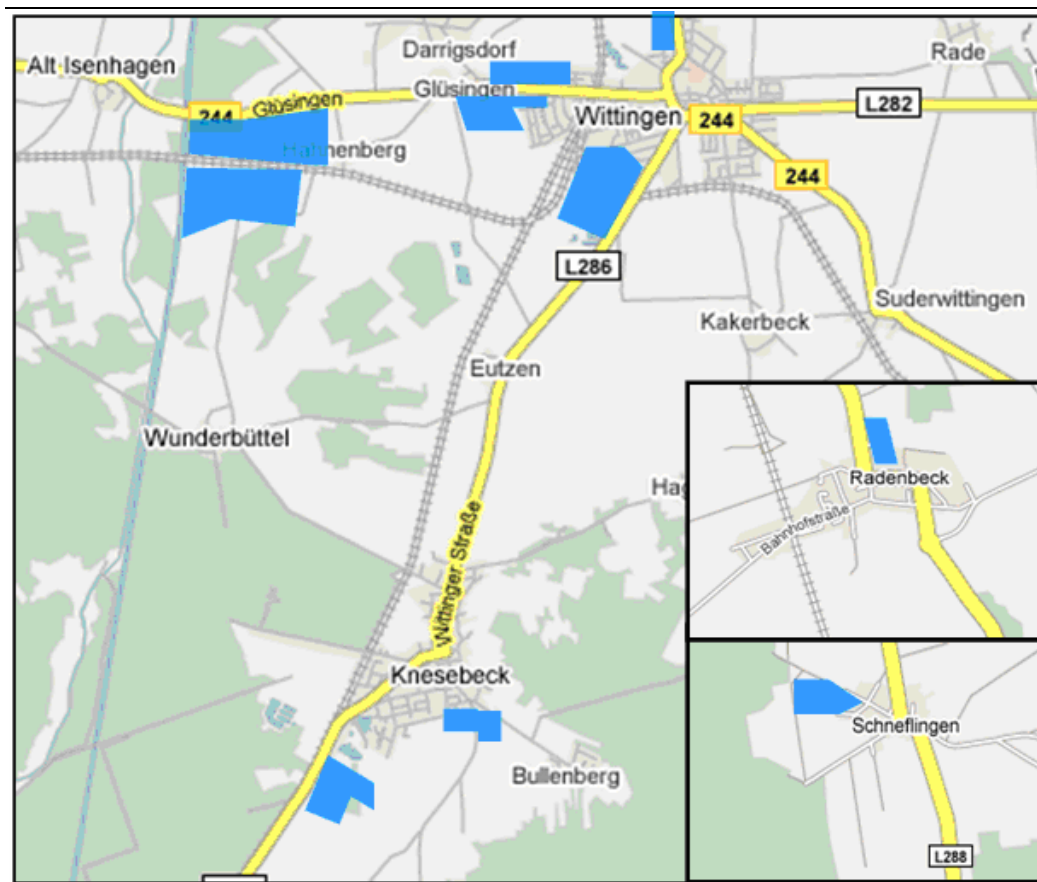
Bezeichnung	Größe (davon verfügbar)	Beschreibung
Hafen- und Industriegelände Wittingen	68,03 ha (60,24 ha)	Trimodal erschlossen. Wenig hafenauffine Unternehmen. Im Zuge des A 39 Neubaus mit geplantem Autobahnanschluss in unmittelbarer Nähe. Flächen noch innerhalb des alten Gewerbegebietes verfügbar, mit der geplanten Erweiterung stehen auch Flächen mit direktem Zugang zum ESK zur Verfügung.
Gewerbegebiet Celler Straße Nord	6,41 ha (3,28 ha)	Geprägt durch Einzelhandel (Penny, Edeka, Jawoll)
Gewerbegebiet Celler Straße Süd	9,21 ha (5,71 ha)	Mischgebiet mit Druckerei Neef + Stumme, Gartencenter und Autohaus
Gewerbegebiet Wunderbüt-teler Kirchweg	38,4 ha (16,66 ha)	Mischgebiet mit landwirtschaftlicher Prägung (Kartoffelverarbeitung Emsland Food, Landmaschinenhandel, Saatbau u. Viehvermarktung, Bauunternehmen und Reifenhandel). Gleisanschluss vorhanden
Gewerbegebiet Uelzener Straße	6,5 ha (2,21 ha)	Autohaus, Telekom
Industriegebiet Knesebeck Süd	25,1 ha	Die bestehende Fläche wird vollständig durch das Unternehmen Butting genutzt. Die Erweiterungsfläche steht Butting exklusiv zur Verfügung.
Gewerbegebiet Fallerslebener Straße (Knesebeck)	6,5 ha (5,5 ha)	Fertighaushersteller ansässig
Gewerbegebiet Wittinger Straße-Ost (Radenbeck)	5,6 ha (4,2 ha)	Bauunternehmen Wiesensee mit Betonwerk nutzt die Fläche

¹¹ Gemäß Komsis-Datenbank ausgewiesene Gesamtfläche im Erweiterungszustand.

Gewerbegebiet Schneflingen	7,3 ha (7,3 ha)	Erweiterungsflächen für die Fa. Peters und Schulz (Baugewerbe)
----------------------------	--------------------	--

Quelle: Stadt Wittingen. www.komsis.de.

Abbildung 10 Industrie- und Gewerbegebiete der Samtgemeinde Wittingen



Quelle: UNICONSLT. Karte: Google Maps.

4.4.5 Wirtschaftsförderung im Raum Wittingen

Besonders in strukturell schwächeren ländlichen Regionen stehen die einzelnen Kommunen bei der Ansiedlung von Unternehmen in einem starken Wettbewerb. Eine effektive kommunale Wirtschaftsförderung ist daher für viele Gemeinden von größter Bedeutung.

Die Wirtschaftsförderung in der Stadt Wittingen konzentriert sich derzeit im Wesentlichen auf folgende Schwerpunkte:

- Vermittlungsaktivitäten zwischen Unternehmen und den jeweiligen zuständigen behördlichen Stellen,
- Unterstützung von Unternehmen bei Baugenehmigungen und Bauplanungsverfahren,

- Beratung von Unternehmen bei An- und Umsiedlungen oder Betriebserweiterungen sowie die Bereitstellung von Gewerbe- und Industrieflächen für An- und Umsiedlungsvorhaben,
- Fördermittelberatung,
- Existenzgründungsberatung.

In der Stadtverwaltung ist der Bereich der Wirtschaftsförderung direkt dem Bürgermeister unterstellt. Durch die hiermit erfolgte Neustrukturierung soll den stärkeren Anforderungen in diesem Aufgabenbereich Rechnung getragen werden. War die bisherige Ausrichtung im Wesentlichen auf die Bestandspflege ansässiger örtlicher Unternehmen ausgerichtet, so soll gerade auch im Hinblick auf die Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Standort Wittingen in absehbarer Zukunft der Bereich der Wirtschaftsförderung stärker personell innerhalb der Stadtverwaltung ausgebaut werden. In erster Linie wird zunächst versucht werden, auf die Bedürfnisse örtlicher Unternehmen zu reagieren und diese bei ihren Aktivitäten zu unterstützen. Daneben wird zukünftig eine effektive Vermarktung des Standortes Wittingen kann von besonderer Bedeutung sein. Mit den dargestellten Umstrukturierungen will die Stadt bessere Rahmenbedingungen für eine effektive Unterstützung der Wirtschaft und ein attraktives Standortmarketing schaffen.

Neben der Wirtschaftsförderung der Stadt Wittingen erfährt die Region weitere Förderung durch den Landkreis Gifhorn. Dazu gehören Leistungen wie etwa die integrierten ländlichen Entwicklungskonzepte (ILEK), welche der Koordination einzelner Fördermaßnahmen dienen, aber auch das Förderinstrument des Landkreises für kleine und mittlere Unternehmen (KMU), an dem auch die Stadt Wittingen beteiligt ist, das in der Region Arbeitsplätze schaffen und sichern soll. Die Stadt Wittingen ist im Rahmen des LEADER+ Förderprogramms der Europäischen Union Mitglied der Region Isenhagener Land und somit Ziel-2-Fördergebiet. Dieses Programm dient der Förderung der Entwicklung ländlicher Räume innerhalb der Europäischen Union. Dadurch kann die Stadt Wittingen bei der Wirtschaftsförderung in gewissem Maße auf Fördermittel der Europäischen Union zurückgreifen. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wittingen und des Landkreises Gifhorn gilt insgesamt als sehr kooperativ. Wittingen bleibt während des gesamten Prozesses Ansprechpartner für jeweils interessierte Unternehmen, die entsprechende Fördermittel akquirieren wollen (siehe Kapitel 8).

In den folgenden Abschnitten werden der Hafen Wittingen und die Aktivitäten im Hafen näher beschrieben.

4.5 Hafen Wittingen

Der Hafen Wittingen ist ein klassischer Binnenhafen. Er besitzt eine Umschlag- und Konsolidierungsfunktion und hat eine lokale und regionale Erschließungsfunktion im Umkreis von etwa 75 km. Außerdem werden Distributions- und Produktionslogistikdienstleistungen sowie die Verzollung von Waren angeboten. Betreiber des Hafens ist die OHU. Es handelt sich dabei um ein Tochterunternehmen der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE). Flächeneigentümer des Hafens ist die Stadt Wittingen, welche auch als Anteilseigner an der Betreibergesellschaft OHU beteiligt ist. Weiterer Anteilseigner der OHU ist die Rhenus AG.

4.5.1 Umschlagentwicklung

Im Jahr 2007 wurden im Hafen Wittingen an 187 Betreibertagen insgesamt 256 Schiffe abgefertigt. Dabei wurde wasserseitig ein Gesamtumschlag von 193.314 t erzielt (Tabelle 4), wovon 175.909 t empfangen und 17.405 t versandt wurden.

Da die LEVG in Wittingen unabhängig von OHU Getreide umschlägt, sind die OHU-Statistiken um die LEVG-Mengen der Vollständigkeit halber zu ergänzen. Nach relativ moderater Entwicklung in den Jahren 2000 bis 2006 konnte die LEVG 2007 ein erhebliches Wachstum verzeichnen und rund 26.500 t Getreide umschlagen. Dies liegt vor allem in dem Umstand begründet, dass kürzlich die Lagerkapazitäten nahezu verdoppelt wurden.

Insgesamt wurden mithin im Jahr 2007 rund 392.000 t im Wittinger Hafen umgeschlagen.

Wichtigstes Umschlaggut ist derzeit Cellulose. Im Jahr 2007 wurden im Hafen Wittingen insgesamt 84.994 t Cellulose empfangen und an die Papierfabrik Drewsen aus Lachendorf geliefert. Außerdem wurden 57.350 t Holzhackschnitzel für das Spanplattenwerk Glunz, Nettgau (Altmarkkreis, Sachsen-Anhalt), 26.548 t Düngemittel sowie 2.826 t Chinaclay (Kaolin), 2.349 t Gasöl und 1.086 t an sonstigen Gütern empfangen. Wichtigste Güterart in Versandrichtung im Jahr 2007 war Getreide mit etwa 17.400 t.

Landseitig erfolgte in 2007 ein Umschlag von 172.150 t. Wichtigstes Umschlaggut (41 %) sind dabei Spanplatten der Firma Glunz, von denen in 2007 knapp 70.000 t im Hafen umgeladen worden sind. Bei den Gütern Holzhackschnitzel und Cellulose betrug der Anteil von Schiffen aus den Niederlanden 90 % und der aus Belgien 10 %. Die empfangenen Düngemittel kamen zu 75 % aus den Niederlanden, und zu 25 % aus Ludwigshafen und Umgebung. Das empfangene Chinaclay wird von England in die Niederlande transportiert und dort aufs Binnenschiff umgeladen.

Tabelle 4 Umschlagentwicklung im Hafen Wittingen

Jahr	Tage	Schiffe	Schiffsumschlag			Landumschlag	LEVG
			Empfang (t)	Versand (t)	Gesamt (t)	Gesamt (t)	Getreide (t)
2000	125	181	91.634	20.698	112.332	8.668	13.000
2001	145	201	106.735	47.713	154.448	6.559	13.500
2002	130	181	116.812	21.448	138.260	10.826	14.000
2003	131	171	135.009	7.917	142.926	7.472	14.500
2004	137	190	138.189	11.035	149.224	79.052	15.000
2005	161	227	133.276	21.619	154.895	39.924	15.500
2006	175	271	181.124	9.894	191.018	86.067	16.000
2007	187	256	175.909	17.405	193.314	172.150	26.500

Anm.: Landumschlag: Bahn + Lkw. Anteil Schiene 2007: < 80.000 t. LEVG: Rückrechnung Werte 2001 - 2005 auf Basis der Jahreswerte 2000/2006.

Quelle: OHU. LEVG.

Der Getreideumschlag im Hafen Wittingen erfolgt auch über die Landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsgenossenschaft Hankensbüttel - Groß Oesingen (LEVG). Die Um-

schlagentwicklung für die letzten Jahre zeigt Tabelle 5. Braugerste wird von Wittingen nach Salzgitter und ins Ruhrgebiet versandt, während das restliche Getreide größtenteils in die Niederlande und in geringem Umfang nach Hamburg transportiert wird. Während in der Nebensaison noch freie Kapazitäten bestehen, erreicht der Hafen innerhalb der Saison seine maximale Auslastung, so dass Kapazitätsengpässe entstehen. Die Hauptsaison für den Umschlag von Düngemitteln liegt zwischen den Monaten Februar und Mai, sowie Oktober und November. Die Hauptumschlagzeit für Getreide beginnt in den Sommermonaten mit der Ernte und variiert dann abhängig vom jeweiligen Marktpreis. Im Hafen werden die Sorten Braugerste, Weizen und Roggen umgeschlagen. Das Umschlagvolumen der Güter Cellulose, Holz und Chinaclay entwickelt sich saisonunabhängig.

Tabelle 5 Schiffumschlagentwicklung der OHU nach Güterarten

Jahr	Empfang (t)						Versand (t)	
	Gasöl	Düngemittel	Cellulose	Chinaclay	Holzhack	Sonstige	Gerste Getreide	Sonstige
2000	30.482	32.314	25.204	3.634	k.A.	0	11.517	9.181
2001	35.024	17.090	49.437	3.851	k.A.	1.333	18.488	0
2002	30.509	10.669	70.129	3.084	k.A.	2.421	19.377	2.071
2003	27.622	15.969	84.352	1.992	k.A.	5.074	7.804	113
2004	24.673	22.284	62.214	3.996	6.830	0	9.813	1.222
2005	29.346	26.492	27.013	3.864	38.790	0	8.425	13.194
2006	28.925	18.150	74.488	3.894	54.673	994	9.152	742
2007	2.349	26.548	84.994	2.826	57.350	1.268	17.405	0

Anm.: Ohne LEVG.

Quelle: OHU.

4.5.2 Geografie des Hafengebietes

Altbereich

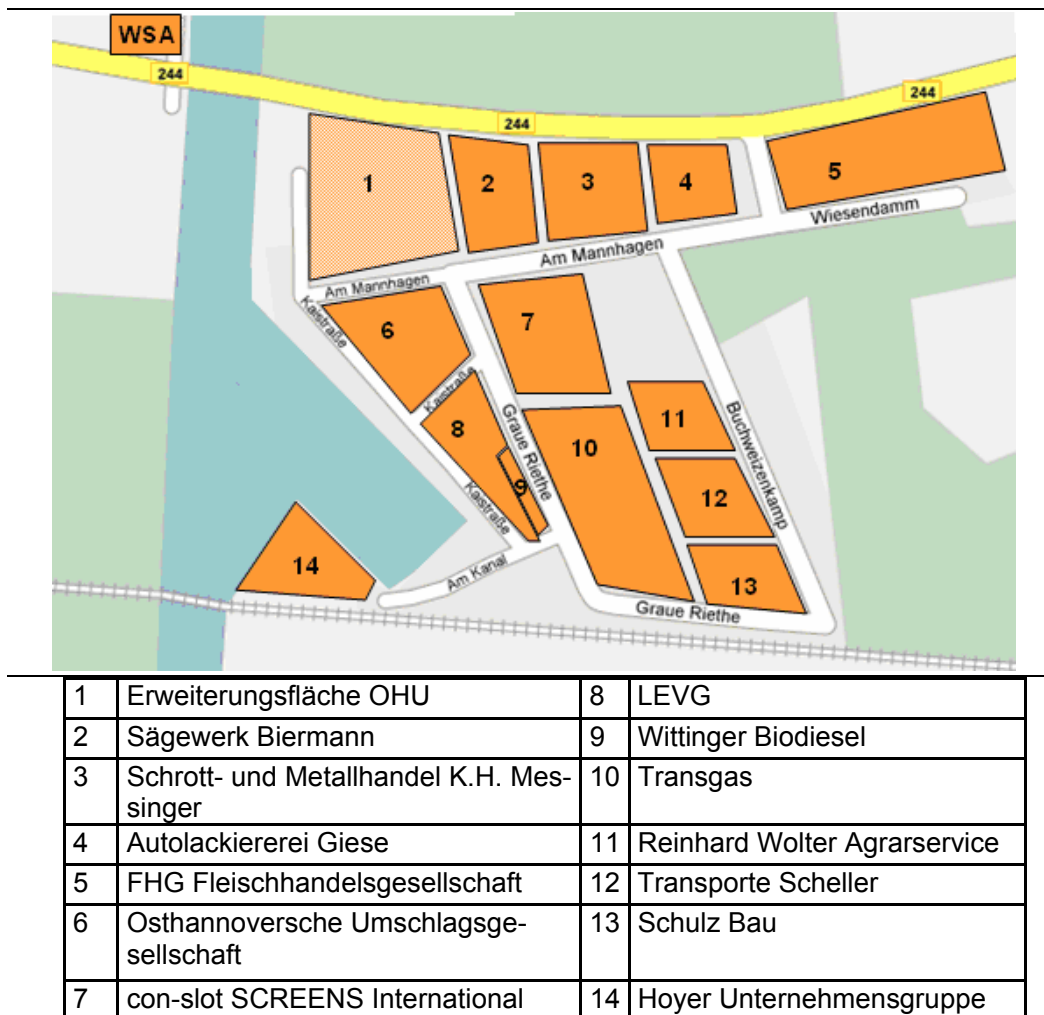
Der Hafen Wittingen liegt unmittelbar am Elbe-Seitenkanal im Bebauungsbereich „Hafen- und Industriegelände Wittingen“ (Abbildung 11). Innerhalb des Bebauungsplanbereichs sind rd. 11 ha an dort ansässige Unternehmen abgegeben. In dem B-Planbereich stehen für Ansiedlungszwecke noch rd. 10,8 ha zur Verfügung, die allerdings keinen direkten Zugang zum Elbe-Seitenkanal haben.

Die Stadt ist derzeit in Verhandlungen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen, um eine im Hafenbereich befindliche Liegestelle zu übernehmen und sie für Umschlagzwecke herzurichten. Damit könnten die Umschlagmöglichkeiten im Hafen nachhaltig verbessert werden.

Im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Wittingen ist östlich angrenzend an den bestehenden Bebauungsbereich eine weitere Fläche zur Erweiterung ausgewiesen, die aber im Hinblick auf eine Erweiterung in südlicher Richtung zunächst vernachlässigt wird. Würde kurzfristiger Bedarf bestehen, ist es möglich, diese Fläche zeitnah für Ansiedlungszwecke planungsrechtlich und durch entsprechende Erschließungsmaßnahmen in eine Vermarktung einzubeziehen.

Die derzeit ansässigen Gewerbetreibenden sind größtenteils als nicht hafenaffin zu bezeichnen. Eine genaue Beschreibung des Hafens Wittingen sowie dessen Infra- und Suprastruktur folgt weiter unten. Nachstehend ist die Lage und die Abgrenzung der innerhalb des Gewerbestandortes durch die jeweiligen Unternehmen belegten Flächen dargestellt.

Abbildung 11 Unternehmen im Industriegebiet Hafen Wittingen (Skizze)

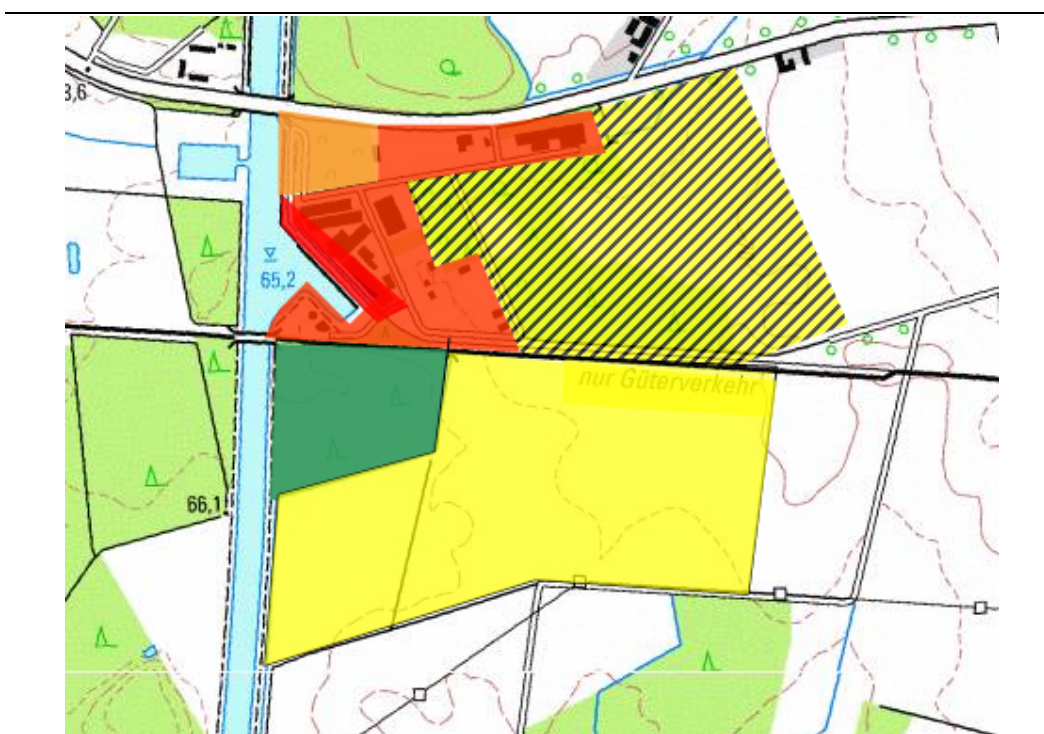


Quelle: UNICONSLT. Karte: Google Maps.

Erweiterung Gewerbestandort Hafen Wittingen

Der im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Wittingen dargestellte Erweiterungsbereich des Gewerbestandortes Hafen Wittingen befindet sich südlich der OHE-Eisenbahntrasse, die aus Richtung Celle über den Elbe-Seitenkanal nach Osten führt (vgl. Abbildung 12). Das Areal umfasst in diesem Bereich eine vormals im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindliche Fläche (grün), die unmittelbar an den Elbe-Seitenkanal grenzt und zwischenzeitlich von der Stadt erworben worden ist. Die in der Abbildung 12 dargestellten gelben Bereiche befinden sich im Privatbesitz. Die Stadt wird zunächst in einem ersten Abschnitt die unmittelbar in dem Erweiterungsbereich liegenden und an den ESK angrenzenden Flächen erwerben. Nach dem Erwerb und der Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen ist eine Erschließung dieser im ersten Bauabschnitt erworbenen Flächen vorgesehen.

Abbildung 12 Industriegebiet Hafen Wittingen mit Erweiterungsfläche



Quelle: Komsis Datenbank. UNICONSULT.

Bei den in Abbildung 12 schraffiert dargestellten Flächen handelt es sich um Grundstücksbereiche, die noch zu einem Teil innerhalb des Bebauungsplanbereichs „Hafen- und Industriegelände Wittingen“ liegen und teilweise erschlossen sind. Östlich angrenzend sind nach dem rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Wittingen Erweiterungsflächen ausgewiesen, deren Erschließung aber im Hinblick auf die angestrebte südliche Erweiterung vernachlässigt wird. Ihre Entwicklung wird vsl. ohne engeren Bezug zum Hafengeschäft erfolgen müssen. Denn eine wichtige Wachstumsbremse liegt in der verfügbaren Kailänge (vgl. Abschnitt 7). Da diese jedoch bereits heute in bestimmten Situationen Schwierigkeiten bereitet, kommt das genannte Gewerbeareal östlich des heutigen Hafens als dessen potenzielle Erweiterungsfläche faktisch nicht in Frage.

Die Stadt strebt an, die innerhalb des Bebauungsplanbereichs noch verfügbaren rd. 10,8 ha für Ansiedlungszwecke abzugeben. Mit einem Verkauf dieser noch zur Verfügung stehenden Flächen erhält die Erweiterung in südlicher Richtung eine zusätzliche Dinglichkeit.

4.5.3 *Infra- und Suprastruktur des Hafengebietes*

Innerhalb des Bebauungsplanbereichs sind die Straßenzüge Wiesendamm, Am Mannhagen, Buchweizenkamp, Graue Riethe, Kaistraße und Am Kanal als öffentliche Straßenverkehrsflächen gewidmet. Direkten Wasseranschluss haben jedoch nur die Straßen Kaistraße und Am Kanal. Der Umschlagbereich umfasst eine Länge von 180 m, der durch eine Spundwand befestigt ist. Dieser Umschlagbereich ist vor kurzem durch verschiedene Sanierungsmaßnahmen ertüchtigt worden, jedoch nur bedingt für schweres Ladegerät befahrbar. Beim Einsatz von Automobilkränen muss ein Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Nördlich des Umschlagbereichs befindet sich eine ca. 200 m lange Liegefläche des Wasser- und Schifffahrtsamtes Uelzen (WSA), die jedoch derzeit für Umschlagzwecke nicht genutzt werden kann. Die Stadt strebt an, diesen Bereich nach Herstellung einer neuen Liegestelle oberhalb der B 244 zu übernehmen und für Umschlagzwecke herzurichten. Nördlich des Hafengebietes befindet sich auf der gegenüberliegenden Uferseite eine weitere Liegestelle. Der Hafen verfügt über 2 km Gleise der OHE. Die Anschlussbahn der OHU verläuft zweiseitig in Nord-Süd Richtung entlang der Kaistraße und bietet am nördlichen Ende die Möglichkeit des Lokumlaufs. Die Gleise verlaufen direkt durch den Umschlagbereich und kreuzen an zwei Stellen dessen Zufahrtswege, wodurch verkehrliche Zwangspunkte entstehen können. Im nördlichen Abschnitt, entlang der Liegestelle des WSA, ist das Gleisbett nicht ebenerdig, so dass ein Überfahren mit Straßenverkehrsfahrzeugen nicht möglich ist.

Das Gelände der Hoyer Unternehmensgruppe verfügt ebenfalls über einen Schienenanschluss. Ein weiteres Gleis zweigt nach Norden zum Druckgaslager der Firma Transgas ab. Etwa 800 m östlich des Hafengebiets schließt das Netz an die OHE Strecke Celle-Wittingen an. Da lediglich ein Anschlussgleis existiert, kann es bei längeren Rangiervorgängen zu wartebedingten Stillstandzeiten im Hafen kommen.

Unmittelbar an den Umschlagbereich angrenzend befinden sich vier in Leichtbauweise errichtete Lagerhallen der OHU und der LEVG. Eine feste Krananlage existiert nicht. Das Löschen der Schiffe erfolgt derzeit durch den Einsatz von zwei mobilen Kranbaggern. Für den Umschlag stehen darüber hinaus ein Kalmar-Stapler und drei Linde Stapler sowie zwei Bobcats und ein Teleskoplader zur Verfügung. Für den Getreideumschlag wird eine Förderanlage vorgehalten. Diese ist auf Grund ihrer Höhe von einigen Ladefahrzeugen nicht durchfahrbar, was zum Teil zu aufwendigen Verholvorgängen der Schiffe führt. Sowohl der Umschlag- als auch der Lagerbereich sind räumlich begrenzt. So entstehen während der Spitzenzeiten vor allem bei den Massengütern Kapazitätsengpässe beim Umschlag. Die Abfertigung von mehr als zwei Schiffen zeitgleich ist unter den derzeitigen Bedingungen noch nicht möglich. Diesem Engpass soll durch die Übernahme der Liegestelle des WSA und des Ausbaus der unmittelbar am ESK angrenzenden Fläche begegnet werden. Mit der Herichtung der oben erwähnten Fläche sollen zukünftig zudem Freilagerkapazitäten für Massen- oder Stückgüter zur Verfügung stehen. Die Kapazität der Lagerhallen sind derzeit ausreichend. Sollten sich hier durch starkes Umschlagwachstum weitere Bedarfe ergeben, könnte die o.g. Fläche ebenfalls entsprechend genutzt werden.

Im südwestlichen Bereich des Bebauungsplans befindet sich eine Betriebsstätte der Hoyer Unternehmensgruppe, auf der sich ein Flüssiggas- und Mineralöllager sowie eine Liegestelle mit Ölbrücke für den Umschlag von Schmier- und Brennstoffen. Außerdem besteht hier für Schiffe die Möglichkeit zu bunkern.

4.5.4 *Verkehr*

Straße

Rund 115.000 t oder rd. 30 % des Gesamtumschlages im Witterer Hafen erfolgten 2007 mit Lkw. Hierunter fallen die Cellulose-Transporte zwischen dem Hafen und Lachendorf, die zum großen Teil von der OHE-Tochter KOG abgewickelt werden, die Holzhackschnitzeltransporte von Wittingen nach Nettgau. Letztere werden zum Großteil durch die Gebrüder Meyer GmbH aus Mölln transportiert. Ferner finden Getreide- und Düngemitteltransporte statt, die von der Saatzucht Flettmar-Wittingen bzw. der LEVG organisiert werden.

Das Straßennetz innerhalb des Bebauungsplanbereichs wird weiterhin von den „troddenen“, also nicht hafeneinflussten Nutzern des Hafengewerbegebietes in Anspruch genommen. Zu nennen sind hier insbesondere die FHG Fleischhandels-gesellschaft mit täglich bis zu 20 Lkw, der Agrarservice Wolter, die Firma Transgas und die Witterer Biodiesel eG.

Auf regionaler Ebene liegen keine verwertbaren Statistiken zum Lkw-Verkehr vor.

Die verkehrliche Erschließung des Bebauungsplanbereichs erfolgt über die B 244, die aus Richtung Celle kommend in östlicher Richtung über die Ortschaft Wittingen in Richtung Wolfsburg verläuft.

Binnenschiff

Insgesamt wurden 2007 193.314 t umgeschlagen, was rd. 50 % des Gesamtumschlages im Witterer Hafen entsprach. In diesem Zeitraum liefen 256 Schiffe den Hafen an. Basierend auf einer 5-Tage-Woche bedeutet dies, dass durchschnittlich täglich ein Schiff nach Wittingen kommt.

Allerdings gibt es zum Teil erhebliche saisonale Schwankungen hinsichtlich der Schiffsanläufe. Dünger wird insbesondere von Februar bis Mai bzw. im Oktober und November umgeschlagen, Getreide (Braugerste, Roggen, Weizen) im Sommer nach der Ernte, dann preissensibel. Der Holz- und Celluloseumschlag sinkt während der Sommerpause. Aufgrund dieser saisonalen Schwankungen liegt die Kaikantenauslastung während der Spitzenzeiten bei über 100 %, in den Nebenzeiten noch darunter.

Der mengenmäßige Hauptanteil am Schiffumschlag entfiel 2007 auf Holz (57.350 t) und Cellulose (84.994 t). Diese Güter, die ausschließlich importiert werden, kommen zu 90 % aus den Niederlanden, zu 10 % aus Belgien. Chinaclay wird zu 100 % via Niederlande aus England importiert, Dünger kommt zu 75 % aus den Niederlanden, zu 25 % aus Ludwigshafen und Umgebung. Getreide, das als einziges Gut exportiert wird, geht nach Salzgitter, ins Ruhrgebiet und (zu einem kleinen Teil) nach Hamburg.

Das bedeutendste Unternehmen im Binnenschiffbereich ist für Wittingen die Overmeer Schiffsbefrachtung aus Rotterdam, die etwa 25 % aller Schiffsgüter in Wittingen umschlägt.

Schiene

Die verkehrliche Anbindung des Hafens auf der Schiene erfolgt ausschließlich über die OHE selbst. Im Prinzip wäre es jedoch möglich, dass jedes andere in Deutschland zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen dies auch könnte, sofern es sich als wirtschaftlich interessant und logistisch machbar darstellt.

Aktuell (2007) bedient die OHE den Hafen im Wagenladungsverkehr planmäßig mit drei Zügen je Woche. Hinzukommen ein bis zwei Bedarfszüge. Züge v/n Hamburg brauchen rd. **15 h Fahrzeit**.

Die Züge fahren entweder im Einzelwagenverkehr oder befördern Wagengruppen. Die Spanplattenzüge, die derzeit nach Dänemark verkehren, werden sogar als Ganzzüge v/n Gleisanschluss gefahren. Bespannt werden die Züge innerhalb des OHE-Netzes mit Diesellokomotiven. Danach ist - aus fahrplantechnischen und wirtschaftlichen Gründen - typischerweise eine Bespannung mit elektrischen Lokomotiven notwendig.

Im Jahre 2007 wurden ca. 80.000 t per Schiene angeliefert bzw. angefahren und dort umgeschlagen. Dies entspricht etwas mehr als 20 % der insgesamt im Hafen Wittingen umgeschlagenen Gütermenge. Rd. 84 % davon entfallen auf die Spanplattenverkehre für die Fa. Glunz. Die verbleibende Bahnmenge verteilt sich im Jahre 2007 auf einige Gaslieferungen sowie Rundholz- und Betonsteintransporte (Schweden).

Intermodale Verkehre

Intermodale Verkehre spielen bislang keine Rolle. Einerseits fehlt es dem Hafen bislang an dem hierfür nötigen mobilen Gerät, andererseits bedarf es bestimmter infrastruktureller Voraussetzungen wie z. B. besonders befestigte Yard- und Logistikflächen innerhalb des Hafensareals.

Zwischenfazit

Der **Binnenschiffsverkehr** nahm in den letzten Jahren grundsätzlich zu auf zuletzt (2007) rd. 260 Schiffe pro Jahr. Damit befindet sich der Hafen - vor allem aufgrund der saisonalen Schwankungen - im Bereich der Vollauslastung.

Das heißt, dass mit der derzeitigen Infrastruktur eine Erschließung neuer Umschlagpotenziale kaum möglich ist. Dies erschwert es, den Hafen Wittingen innerhalb der Binnenschiffer- und Logistikbranche als einen expansionsfähigen und damit zukunfts-trächtigen Standort offensiv zu vermarkten. Für die bedeutenden Containerreedereien auf der Elbe (vor allem die Deutsche Binnenreederei) spielt der Hafen mangels geeigneter Infra- und Suprastruktur derzeit keine Rolle. Ein Roundtrip Hamburg - Wittingen benötigt derzeit drei bis vier Tage.

Für die **Schiene** ist anzumerken, dass die mittel- oder langfristige Aufrechterhaltung der verkehrlichen Anbindung des Hafens insbesondere davon abhängt, welche Lösung für das Thema Finanzierung der Maßnahmen zum Erhalt der regionalen nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur gefunden wird. Bei sinkender Qualität leiden

auch die Verkehre, da Langsamfahrstellen usw. die Leistungsfähigkeit der Güterbahn(en) beeinträchtigen. In diesem Umstand begründete intermodale Verkehrsverluste sind daher im "worst-case" vorprogrammiert. Zweite Einflussgröße betrifft die Marktöffnung im Schienengüterverkehr. Bahnunternehmen finden bislang ein einigermaßen adäquates Markt- und Wettbewerbsumfeld vor. Damit ist es ihnen möglich, ihrerseits umfangreiche Transportmengen auf die Schiene zu ziehen. Beispiel OHE: Zwischen 2005 und 2007 konnte der Bahnumschlag im Hafen Wittingen fast vervierzigfacht werden. Insgesamt darf festgehalten werden, dass seit 1994 (Start der "Bahnreform") der Wettbewerb innerhalb des deutschen Schienengüterverkehrs in gewissem Umfang Erfolge zeitigt. Innerhalb von 14 Jahren wuchs der deutsche Markt um 56,6 % auf 114,6 Mrd. tkm an. Intermodal, also im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern konnte hingegen kaum etwas gewonnen werden. Bis zum Jahre 2005 war der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr kleiner als zu Reformbeginn. Erst 2006 und 2007 konnte die Schiene intermodal zulegen auf 17,3 %. Der Marktanteil "Dritter" (Summe aller Nicht-DB AG-Bahnen) wuchs in dieser Zeit auf fast 20 % an. Ob dieser Trend dauerhaft anhält, insbesondere vor dem wenig wettbewerbsfreundlichen Beschluss der Bundesregierung zur Teilprivatisierung der DB AG im Mai 2008, ist zumindest als fraglich einzustufen.

Im **Lkw-Bereich** scheinen die infrastrukturellen Restkapazitäten bezogen auf das Straßennetz am größten zu sein. Allerdings stellen sich insbesondere in den für die Beladung zur Verfügung stehenden Umschlagereichen zunehmend Engpässe durch steigenden Schienen- und Lkw-Verkehr ein. Die dichte Bebauung und die geringe Tiefe der Kaiumschlagbereiche führen zunehmend dazu, dass Lkw- und Bahnumschlag miteinander in Konkurrenz geraten¹². Diese Problemsituation könnte sich durch die Übernahme der Liegestelle des WSA entspannen.

4.6 Aktivitäten konkurrierender Binnenhafenstandorte

Im Norden Deutschlands gibt es eine Reihe von Binnenhäfen, die eine wichtige Verteil- und Bündelungsfunktion für die deutschen Seehäfen übernehmen, insbesondere für den Hamburger Hafen. Zunehmend rücken sie aber auch als Gewerbestandorte ins Blickfeld. Insbesondere sind die ebenfalls am ESK gelegenen Häfen Uelzen und Lüneburg als Wettbewerber Wittingens im Stück- und Massengutumschlag anzusehen. Die Binnenhäfen werden im Folgenden kurz portraitiert.

Von besonderer Bedeutung für die Bewertung der Wettbewerbssituation am ESK ist die Verbindung zur OHE. Sie erbringt Eisenbahnverkehrsleistungen in allen drei genannten Häfen und ist direkt an den Umschlagunternehmen beteiligt. Dies ermöglicht perspektivisch die Möglichkeit einer koordinierten und gesamthaften Bedienung der drei Häfen ("Ringzug") mit zukünftig u. U. unmittelbaren Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen der norddeutschen Tiefebene.

Lüneburg

Die Betreibergesellschaft des Hafens Lüneburg ist die Hafen Lüneburg GmbH, die als sog. "Landlord" ausschließlich für die Infrastruktur zuständig ist. Hauptanteileseignerinnen an der Gesellschaft sind die Stadt und die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg

¹² Während der Interviewsequenz wurden zudem fehlende sanitäre Einrichtungen und weitere Versorgungsmöglichkeiten kritisiert.

GmbH, welche von der Ostthannoversche Eisenbahnen AG übernommen worden ist. Die Hafensflächen befinden sich im Eigentum der Stadt Lüneburg und werden auch von dieser vermarktet. Der Umschlag wird durch die Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH durchgeführt. Der Hafen Lüneburg ist wasserseitig aus nördlicher Richtung von Schiffen mit einer Länge von 100 m und einer Breite von 11,45 m erreichbar. Die maximale Abladetiefe beträgt 2,8 m. Schub- und Koppelverbände können mit einer Länge von 185 m den Hafen anlaufen.

Der Hafen Lüneburg verfügt über eine schienenseitige Anbindung sowie über eine bestehende Gleisinfrastruktur im Hafenbereich. Die Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur im Lüneburger Hafen ist die Stadt Lüneburg. Die OHE betreibt diese seit einigen Jahren und bietet Eisenbahnverkehrsleistungen im Hafen Lüneburg an. Der Umschlag vom Binnenschiff auf die Schiene und von der Straße auf die Schiene ist in Lüneburg eher schwach ausgeprägt, und so konnten in den letzten Jahren nur geringe Menge per Schiene in bzw. aus dem Lüneburger Hafen transportiert werden. Die nächstgelegene Bundesautobahn ist die A 250 in ca. 3 km Entfernung. Bei der aktuell diskutierten Variante für den Ausbau der A 39 liegt der Hafen Lüneburg in unmittelbarer Nähe der neuen Autobahn und würde eine extrem verbesserte Straßenanbindung in Richtung Süden bekommen. Aktuell werden Verkehre aus südlichen Richtungen vorrangig über die bereits etablierten und deutlich besser angebundenen Häfen in Braunschweig und Hannover geroutet. In seiner Rolle als Umschlagort für Massengüter ist davon auszugehen, dass der Hafen Lüneburg ein Hinterland mit einem Radius von etwa 30 - 50 km bedienen kann. Wasserseitig stellt das Schiffshebewerk in Scharnebeck (nördlich von Lüneburg) einen Engpass für die Verkehre von und nach Lüneburg dar.

Der Hafen ist als Sondergebiet Hafen ausgewiesen und wird zur Stadt hin durch ein Industriegebiet (Bilmer Strauch) von der Wohnbebauung abgeschirmt. Der Hafen unterliegt somit keinen Nutzungsbeschränkungen. Derzeit gibt es eine Fläche von rund 6 ha am Südufer des Hafens mit direktem Wasseranschluss. Diese könnte ebenfalls für Umschlagaktivitäten genutzt werden. Weitere 3 - 4 ha vermieteter Fläche sind derzeit ungenutzt und könnten gegebenenfalls einer neuen Nutzung zugeführt werden. In der Nähe des Hafens gibt es weitere ca. 20 - 30 ha Fläche, die für Industrieansiedlungen (Bilmer Berg II) eingeplant ist. Im Jahr 2006 wurden im Lüneburger Hafen 206.850 t umgeschlagen. Das Quell-/Zielaufkommen konzentriert sich auf das eigentliche Hafengebiet. Vertreter der Unikai Hafenbetrieb Lüneburg GmbH gehen daher davon aus, dass die Entwicklung des Lüneburger Hafens nur dann vorangehen kann, wenn genügend potenzielle Auftraggeber angesiedelt werden können, die gesicherte Transportmengen in den Hafen bringen. Seit wenigen Monaten gibt es eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt, der OHE, der Wirtschaftsförderung und der Wachstumsinitiative Süderelbe, die sich mit dieser Thematik beschäftigt und nach Lösungen sucht. In diesem Kontext möchte die Stadt im neu auszuweisenden Gewerbegebiet Bilmer Berg II eine entsprechende Ansiedlungspolitik verfolgen. Noch ist die Detailplanung jedoch nicht abgeschlossen. Im Jahr 2008 beginnt die Bauleitplanung für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II, für welches auch EU-Fördermittel beschafft werden sollen. Es heißt, dass die Stadt Lüneburg einen Antrag zum Bau eines Container-Terminals beim Land Niedersachsen gestellt hat, wobei unbestätigten Informationen zufolge eine große dänische Reederei involviert ist.

Aus den vorgenannten Gründen werden Ladungen vsl. weiterhin aus südlichen Richtungen daher weiterhin eher in die bereits etablierten und deutlich besser angebundenen Hafenstandorte Braunschweig und Hannover fließen.

Uelzen

Der Hafen Uelzen wird von der Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlagsgesellschaft mbH, deren Anteilseigner die Osthannoversche Eisenbahnen AG, die Stadt und der Landkreis Uelzen sind, betrieben. Flächeneigentümer ist der Landkreis Uelzen. Die Flächenvermarktung wird von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft "Uelzen aktiv", der gemeinsamen Wirtschaftsförderung der Stadt und des Landkreises vorgenommen. Der Hafen Uelzen ist wasserseitig von Schiffen mit einer Länge von 100 m und einer Breite von 11,45 m erreichbar. Die maximale Abladetiefe beträgt 2,8 m. Schub- und Koppelverbände können mit einer Länge von 185 m den Hafen anlaufen. Der Hafen verfügt über 400 m Kailänge und hat einen Gleisanschluss. Insgesamt gibt es ca. 3,7 km Gleise auf dem Hafengelände. Die nächstgelegene Autobahn ist die A 250 in ca. 26 km Entfernung. In Richtung Süden ist die Entfernung zur nächsten Bundesautobahn noch größer. Bei der aktuell diskutierten Variante für den Ausbau der A 39 liegt der Hafen Uelzen in rund 8 Kilometern zur neuen Autobahn und würde somit eine verbesserte Straßenanbindung sowohl in Richtung Süden als auch in Richtung Norden bekommen.

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG übernimmt die Eisenbahnverkehrsleistungen im Hafen. Das Einzugsgebiet des durch den Massengutumschlag geprägten Hafens liegt bei etwa 75 km. Zudem ist der Umschlag von Schwergut möglich. Durch die Lage außerhalb von Wohngebieten, unterliegt der Hafen keinen Nutzungsbeschränkungen. Derzeit gibt es rund 15 ha Flächenreserven im Hafen, von denen ca. 6 ha direkt am Wasser liegen und somit bei entsprechender Aufbereitung auch für den Umschlag genutzt werden können. In der Nähe des Hafens gibt es im Gewerbegebiet Ripdorf-Süd weitere 7 ha, die für Ansiedlungen genutzt werden können, welche auch für den Hafen bedeutsam sind. Zurzeit wird im Rahmen einer Analyse die Möglichkeit zum Aufbau eines Güterverkehrszentrums am Standort Hafen Uelzen geprüft.

Durch die enge Verbindung zur Osthannoversche Eisenbahnen AG besteht auch in Uelzen ein gutes Angebot an Eisenbahnverkehrsleistungen. Als prinzipiell vorteilhaft im Hinblick auf eine Hinterlandverlagerung von Seehafenaktivitäten ist in Uelzen die Anbindung an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG zu sehen. Hier schneiden sich die Ost-West-Korridore ("Amerika-Linie") Bremen - Uelzen - Stendal - Ostdeutschland - Süd-Südosteuropa mit der Nord-Süd-Magistrale Hamburg - Uelzen - Hannover - Mittel-/Süddeutschland und den Alpenrepubliken.

Die Umschlagkapazität des Hafens wird mit 500.000 t pro Jahr veranschlagt. Im Hafen Uelzen wurden im Jahr 2007 etwa 203.000 t wasserseitig und 23.000 t von der Straße auf die Schiene umgeschlagen. Der Auslastungsgrad liegt damit bei etwas mehr als 40 %. Als Umschlaggeräte sind lediglich zwei Mobilbagger (4 t), Förderbänder und ein Radlader vorhanden. Auch die Straßenanbindung Uelzens sowohl in Nord- als auch in Südrichtung kann nicht vorteilhaft eingestuft werden. Das wird sich aber durch den Neubau der A 39 und der südlich Uelzens verlaufenden B 190a erheblich verbessern.

Tabelle 6 Vergleich der Hafenstandorte Wittingen, Uelzen und Lüneburg

Merkmal	Wittingen	Uelzen	Lüneburg
Kaikante	180 m	400 m	1000 m
Liegeplätze	2	8 ¹³	4
Lagerfläche	5.000 t Dünger 8.000 t Cellulose Getreidesilo Keine Freilagerfläche	20.000 m ² Freila- gerfläche (abzgl. Umschlagbereich)	5000 m ² befestige und 10000 qm un- befestigte Freila- gerfläche
Umschlag- anlagen	2 Mobilkräne (Bagger, 4 t max.) 4 Stapler 2 Bobcats 1 Teleskoplader Förderanlage	2 Mobilkräne (Bag- ger, 4 t max) 1 Radlader Förderbänder	Portalkran Reachstacker Stapler Sauganlage
Massengutanteil	ca. 30 %	Nahezu 100 %	Nahezu 100 %
Erweiterungs- fläche ¹⁴	13 ha, davon 2 ha Flächenreserven di- rekt am Wasser	15 ha, davon 6 ha Flächenreserven direkt am Wasser	10 ha, davon 6 ha Flächenreserven direkt am Wasser
Anbindung	ESK. Schienennetz OHE. Bundesstraße.	ESK. Schienennetz OHE. Bundesstraße.	ESK. Schienennetz Stadt Lüneburg (Betreiber OHE). Autobahn A 250.
Fahrzeit per Schiff über ESK von Hamburg ¹⁵	1,5 - 2 Tage	1,5 - 2 Tage	1,5 Tage
Fahrtzeit Ein- zelwagenver- kehr ab Ma- schen ¹⁶	15 h (Mo/Mi/Fr) 32 h (Di/Do) 56 h (Sa)	20 h (Di/Do) 36 h (Mo/Mi/Sa) 60 h (Fr)	3 h (Mo-Fr)
Geographische Lage	Nähe zu Wolfsburg, Braunschweig und Hannover. Nähe zum Mittellandkanal	Direkter Anschluss an DB-Haupt- strecke Hamburg- Hannover	Nähe zu Hamburg, zur Elbe. Direkter Anschluss an DB- Hauptstrecke Hamburg- Hannover
Gewerbsteuer Grundsteuer B	360 % 355 %	415 % 415 %	360 % 360 %
Besonderheiten	Ehemals Zonenrand- fördergebiet Leader+. Logistikintensität in der Region "Gifhorn" sehr gering	Metropolregion Hamburg. Leader+. Logistik- intensität in der Region sehr gering Bahnknoten "Ame- rika-Linie"/Nord- Süd-Magistrale	Teil der Metropol- region Hamburg, Süderelbe AG. Lo- gistikinitiative Hamburg. Logistikintensität in der Region gering

Quelle: UNICONSULT.

¹³ Quelle: Stadt Uelzen. Nach Einschätzung von UNICONSULT ist bei 400 m Kaikante eine Anzahl von 3 - 4 Liegeplätzen realistisch.

¹⁴ Sofort verfügbare Fläche, Quelle: Komsis Datenbank, www.komsis.de (17.06.2008).

¹⁵ Inklusive Laden und Löschen.

¹⁶ Güterfahrplan Hacon für DB und OHE.

Wie aus dem tabellarischen Vergleich der drei Hafenstandorte Wittingen, Uelzen und Lüneburg hervorgeht, hat jeder Standort individuelle Vorzüge aber auch Schwächen.

Obwohl der Hafen Wittingen im Vergleich die geringste Kapazität besitzt, ist er umschlagstärkster Standort am ESK. Hierbei spielt die intensivere Nutzung der Trimodalität eine entscheidende Rolle, da Wittingen etwa ein Fünftel des Umschlags per Schiene generiert. Der vergleichsweise geringe Massengutanteil an den umgeschlagenen Gütern im Hafen Wittingen stellt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den beiden anderen Häfen dar, in denen fast ausschließlich Massengüter umgeschlagen werden. Wittingen verfügt derzeit allerdings über keinerlei Freifläche zur Lagerung oder Pufferung von Stück- oder Massengütern. Alle drei Häfen haben Erweiterungspotenzial. Die sofort verfügbaren Flächen mit direktem Wasserzugang entsprechen in Uelzen und Lüneburg mit einer Größe von jeweils 6 ha allerdings etwa der dreifachen Fläche im Hafen Wittingen.

Während die Nähe Lüneburgs zum Hamburger Hafen sowohl politisch als auch in der infrastrukturellen Anbindung einen Vorteil darstellt, kann der Hafen Wittingen durch die kurze Distanz zu den Industriezentren Wolfsburg, Braunschweig und Hannover, sowie dem Mittellandkanal punkten. Die drei betrachteten Häfen befinden sich in einer Region mit einer geringen bis sehr geringen Logistikintensität¹⁷. Die Zukunftsaussichten der drei Häfen sind vom Bau der A 39 abhängig. Dies gilt insbesondere für Uelzen und Wittingen, da Lüneburg mit der A 250 bereits über eine relativ gute Autobahnanbindung verfügt. Ein nennenswerter Standortvorteil Wittingens wird sich zukünftig aus der - insbesondere im Vergleich zu Uelzen - deutlich besseren Anbindung des Hafens an die A 39 ergeben.

Als vergleichsweise etwas unterentwickelt stellt sich derzeit die schienenseitige Anbindung der Häfen Wittingen und Uelzen im Einzelwagenverkehr dar. Während Lüneburg vom Rangierbahnhof Maschen in etwa 3 Stunden zu erreichen ist, werden für die Fahrt nach Wittingen 15 bzw. nach Uelzen 20 Stunden benötigt. Diese Werte stellen dabei schon die optimale Verbindung dar, welche nicht an allen Werktagen gegeben ist. Wesentliche Ursache hierfür ist die Überlastung der Bahnstrecke v/n Hamburg. Die OHE und andere Güterbahnen bekommen im Bedarfsverkehr allenfalls Slots in unattraktiven Tagesrandlagen.

Die Fahrzeit per Schiff über den ESK von Hamburg variiert lediglich geringfügig. So ist bei allen Häfen mit einer Fahrzeit von 1,5 bis 2 Tagen, inklusive Laden und Löschen zu rechnen. Aufgrund von zwei Schleusenvorgängen und der höchsten Entfernung ist die Fahrzeit nach Wittingen am längsten.

4.7 Ergebnisse der geführten Experteninterviews

Das Hafenenwicklungskonzept basiert zu einem großen Teil auf Informationen, die während einer Interviewsequenz mit Unternehmen aus dem Wittinger Raum sowie überregionalen Logistikkonzernen gewonnen werden konnten.

Ziel der regionalen Befragung war es, eine Abschätzung des lokalen Güteraufkommens hinsichtlich Menge, Charakteristik (Massengut, konventionelles Stückgut oder

¹⁷ <http://www.prognos.com/Zukunftsatlas-2007-Regionen.173.0.html> (16.06.2008).

Container) und besonderer Anforderungen (z. B. Temperaturführung, gefahrgutrechtliche Aspekte usw.) vornehmen zu können. Diese Informationen bilden eine wichtige Ergänzung zu amtlichen Statistiken und liefern einen aktuellen und direkten Überblick über Angebot und Nachfrage von relevanten Verladern der Region.

Während der Interview-Sequenz vom 07.05.2008 und 06.06.2008 wurden 14 Unternehmen aus Wittingen und Umgebung befragt. Diese Unternehmen repräsentieren unterschiedliche Branchen, die die Wittinger Wirtschaft prägen und eine tatsächliche oder potenzielle Relevanz für den Hafen besitzen. Dazu gehören:

- Landwirtschaft (LEVG, Saatzucht Flettmar-Wittingen, Gebrüder Mayer Produktions- und VertriebsGmbH),
- Lebensmittel (Lorenz Snackworld, Fleischhandelsgesellschaft Wittingen, Privatbrauerei Wittingen),
- Stahl (Butting),
- Maschinenbau (Siedentop),
- Automobilzulieferung (HK Automotive),
- Holz (Glunz, ThyssenKrupp GfT Gleistechnik),
- Papier (Neef + Stumme, ein Gespräch mit der Firma Drewsen ließ sich nicht realisieren),
- Mineralöl (Hoyer Unternehmensgruppe),
- Handwerk (Peter Biermann),
- Umschlag (OHU Wittingen),
- Verwaltung (WSA Uelzen)¹⁸.

In den meisten Märkten gibt es einzelne dominierende Akteure (z. B. Stahl, Papier oder Holz). Dazu produzieren viele Betriebe stark auftragsbezogen, wodurch sich das Güteraufkommen relativ volatil darstellt. Während in den Bereichen Lebensmittel und Stahl recht klare Wachstumserwartungen formuliert wurden, rechnen die maßgeblichen Akteure im Landwirtschaftsbereich oder in der Holzverarbeitung mit stagnierenden Geschäftsentwicklungen.

Insgesamt ist das Ladungsaufkommen in der Region stark geprägt vom Massengut und Stückgut (LCL). Dennoch konnte ein nicht zu vernachlässigendes containerisiertes Güterpotenzial ermittelt werden. Zum Teil auftragsbezogen werden demnach bis zu 70 TEU/Woche aus Wittingen exportiert (z. T. temperaturgeführt).

Trotz dieses Export-Container-Aufkommens wurden von den Unternehmen jedoch kaum Korrelationen zwischen den Entwicklungen im Hamburger Hafen (z. B. Engpässe in der Verkehrsabwicklung) und Wittingen gesehen.

Die jeweils hohe Marktkonzentration auf einzelne Akteure verbunden mit der Volatilität des Güteraufkommens erschwert die Formulierung generalisierbarer und linear darstellbarer Aussagen zu einzelnen Branchenentwicklungen.

¹⁸ Weitere Kurzgespräche wurden mit den übrigen Anrainern des Hafengewerbegebietes geführt: Lackiererei Giese, Wolter Agrarservice, Schulz Bauunternehmen, Messinger Autoverwertung.

Eine detaillierte Betrachtung des Ladungsaufkommens und der Entwicklung der einzelnen Branchen erfolgt in Kapitel 7.

In den Interviews wurde die Wirtschaftsförderung in Wittingen bzw. die Vermarktungspolitik des Hafenstandortes eher kritisch bewertet. Häufig bemängelten die Gesprächspartner kaum verfügbare Informationen über Eigenschaften, Erschließungspotenziale, Preise, Standortvorteile usw. des Hafengewerbegebietes. Entsprechende Anregungen aus der Befragung wurden aufbereitet in Kapitel 8.

Grundsätzlich wurde eine nur geringe Nachfrage nach bislang nicht vorhandenen Hafenangeboten festgestellt. Allenfalls im Lagerbereich könnten sich zukünftig Nachfragen ergeben. Dabei geht es insbesondere um die flexible und kurzfristige Nutzung von Lagerkapazitäten, um auftragsinduzierte oder durch saisonale Peaks ausgelöste Gütermehraufkommen bewältigen zu können.

Abgesehen von der grundsätzlich wünschenswerten Option des Containerumschlags im Hafen beinhalten die Produktionsprozesse der Wittinger Unternehmen häufig keine Nutzungsoptionen der Hafenlogistikangebote. Aufgrund von Vertriebsstrukturen, Just-in-Time-Prozessen oder der Notwendigkeit der Temperaturführung von Gütern wird von vielen Wittinger Unternehmen derzeit für Einkauf und Versand der Lkw als Transportmittel präferiert. Aus diesem Grunde wurde von vielen Befragten eine Forcierung der Planungen zum A 39-Bau gefordert.

Die Nutzung des Binnenschiffs wurde gleichwohl von nur wenigen Unternehmen grundsätzlich für die Zukunft ausgeschlossen. Dennoch scheint das regionale Ladungsaufkommen nicht ausreichend, um Schiffsabfahrtfrequenzen zu gewährleisten, die mit der Flexibilität des Lkw konkurrieren könnten.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass das heutige und zukünftige quantitative wie qualitative Ladungsaufkommen keine Begründung für hohe Investitionen in der Hafeninfra- und Suprastruktur zu liefern scheint.

Vor diesem Hintergrund hat die Befragung überregional bedeutender Logistikunternehmen für die Perspektiven Wittingens als Standort verlagerter Seehafenfunktionen eine besondere Bedeutung gewonnen. Die während der Interviewsequenz befragten acht Unternehmen repräsentieren folgende Logistikbereiche:

- Spedition (Kühne und Nagel, Schenker)
- Seeschifffahrt (CMA-CGM)
- Umschlag (HHLA)
- Binnenschifffahrt (Deutsche Binnenreederei)
- Bahn (Railion, OHE)
- Immobilienentwickler (ProLogis).

Mit den Unternehmen wurden die Chancen Wittingens als so genanntes "Hinterland Gateway" diskutiert. Hinterland Gateway bedeutet hier, die Nutzung des Wittinger Hafens als Vorfluter und Puffer für Import-Vollcontainer und Export-Leercontainer.

Im Ergebnis liegen die Standortqualitäten Wittingens für ein solches Konzept in der trimodalen Anbindung, der Verfügbarkeit von (günstigen) Flächen sowie der relativ aufgeschlossenen Haltung gegenüber Logistikansiedlungen seitens der Bevölkerung

und der politischen Akteure. Die Standortnachteile liegen in der noch nicht vorhandenen Autobahnanbindung, der relativen Ferne zu konsumstarken Regionen und der mangelnden infrastrukturellen Voraussetzung und betrieblichen Erfahrung in Bezug auf Containerumschlag. Eine detaillierte Analyse der Diskussionsergebnisse erfolgt in Kapitel 7.

Die Diskussionen haben gezeigt, dass bei den überregionalen Logistikern der Standort Wittingen insgesamt nur wenig präsent ist. Diese Erkenntnis bietet einen wichtigen Ansatzpunkt für die Verbesserung der Vermarktungspolitik (siehe Kapitel 8).

4.8 Zwischenfazit

Wittingen liegt zwischen den konsumstarken Regionen Hamburg, Berlin, Hannover und Bremen. Die verkehrsinfrastrukturelle Verbindung zu diesen Zentren ist insgesamt als ausbauwürdig zu bezeichnen. Die (noch) fehlende Autobahnanbindung in Nord-Süd- und die Ost-West-Schienenverbindung behindern im Prinzip die Entwicklung des Standorts.

Daher kann derzeit erst von einem eher schwachen Logistikprofil Wittingens gesprochen werden¹⁹. Die Logistik ist typischerweise daran interessiert, ihre Verteilnetzwerke möglichst schnell und reibungslos auf starke Konsumgebiete auszurichten. Die ausgeprägte Logistikorientierung insbesondere in der Hamburger Metropolregion und der Region Hannover bedeutet eine starke Konkurrenz für Wittingen. Derzeit laufende Planungen in Richtung Bau der A 39 und Ausbaumaßnahmen am ESK könnten die logistische Attraktivität des Standortes Wittingen erhöhen.

Die logistische Attraktivität des Standortes Wittingen schlägt sich nieder in der derzeitige Nutzerstruktur des Hafens. Für die sieben hauptsächlich umgeschlagenen Gütergruppen gibt es zumeist nur einen Schlüsselkunden. Die Hafenenwicklung ihrerseits wird damit stark beeinflusst von dem Werdegang einzelner Unternehmen. Momentan fehlen der Umschlagentwicklung noch längerfristig andauernde, nachhaltige Impulse, da die Geschäftserwartungen vieler Nutzer des Hafens sehr moderat ausfallen, insbesondere vor dem Hintergrund einer international und national boomenden Logistikbranche. Wittingen steht somit vor der Herausforderung, sich neben der Pflege der bestehenden Kunden neue Wachstumsoptionen zu erschließen, entweder über neue Kunden in bestehenden Sektoren, oder aber durch eine aktive Entwicklung des Geschäftsportfolios des Hafens.

Betrachtet man Wittingen nicht nur als Hafen-, sondern auch als Gewerbestandort, stellt sich die Frage, ob die aktuelle Gewerbegebietsstruktur mit neun einzelnen Gebieten bereits optimal ist, oder ob möglicherweise die Bildung von Synergieeffekten behindert wird. Ggf. kann es sinnvoll sein, Wohn- und Gewerbegebiete aus Stadtentwicklungs-, Emissions- und anderen Gründen klarer von einander zu trennen.

¹⁹ Der Landkreis Gifhorn gilt lt. Prognos insgesamt als eher "logistisch schwach" entwickelt.

5. AKTUELLE TRENDS DER SEEHÄFEN

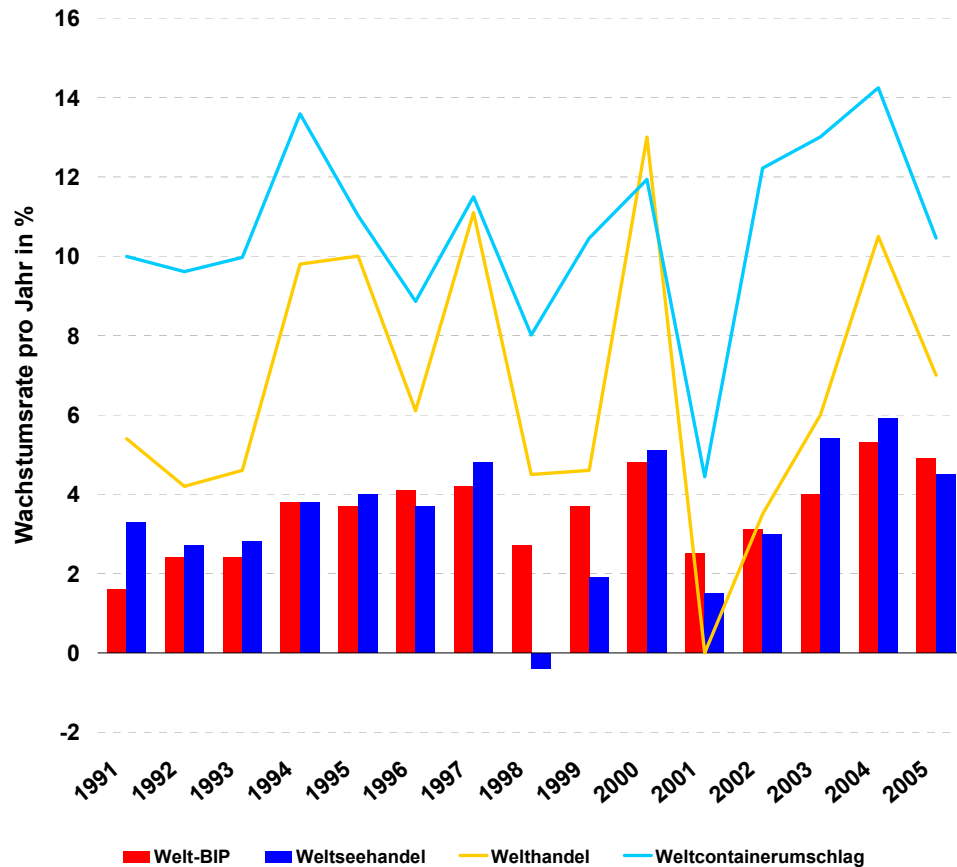
Neben der Entwicklung des lokalen Ladungspotenzials bildet die Dynamisierung der Umschlagaktivitäten in den Seehäfen eine wichtige Triebfeder für die Standortentwicklung im Hinterland. Vor diesem Hintergrund werden die für den Standort Wittingen relevanten Trends in den Bereichen Güterumschlag und Seehafenhinterlandverkehr nachfolgend detailliert analysiert.

5.1 Umschlagentwicklung

Aufgrund sich im Zuge der Globalisierung intensivierender weltwirtschaftlicher Verflechtungen entwickeln sich die weltweiten Austauschbeziehungen wesentlich dynamischer als die Weltwirtschaft selbst. Zwischen 1994 und 2006 ist das Welthandelsvolumen von rd. 4 Bln. US-\$ auf 11,8 Bln. US-\$ angestiegen. Im Jahr 2008 wächst der Welthandel mit einer Wachstumsrate von erwarteten rund 7 % im achten Jahr in Folge mehr als doppelt so stark wie die Weltwirtschaft. Auch wenn Landverkehrsträger im Ferngütertransport aktuell wieder an Bedeutung gewinnen, werden immer noch 95 % der Ferngütertransporte im Welthandel auf dem Seeweg abgewickelt. Steigende Welthandelsvolumina implizieren somit auch wachsende Seeverkehre, insbesondere Containerverkehre. Die Gegenüberstellung der Wachstumsraten von Weltwirtschaft, Welthandel, Welt-Seehandel und Containerumschlag zeigt, dass der Seeverkehr allgemein – und speziell die Containerschifffahrt – überproportional von der weltwirtschaftlichen Dynamik der vergangenen Jahre profitieren konnte.

Die aufgezeigten Entwicklungstrends in Weltwirtschaft und Welthandel spiegeln sich nachhaltig auch in der Umschlagentwicklung der europäischen Seehäfen wider. Die nachfolgende Detailbetrachtung einzelner Seehäfen konzentriert sich dabei ausschließlich auf Standorte, von denen eine besondere Rückwirkung auf den Hafen Wittingen zu erwarten ist. Neben den deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven finden hierbei auch ausgewählte Häfen im Ostseeraum Berücksichtigung. Auf Grund möglicher Perspektiven des Standortes Wittingen für ostgehende Verkehre fließen auch die Westhäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam in die Betrachtung ein. Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich zunächst ausschließlich auf die Umschlagentwicklung bis zum Jahr 2007, ein Ausblick auf zukünftige Umschlagvolumina erfolgt im Abschnitt 6.1.

Abbildung 13 Zusammenhang zwischen weltwirtschaftlicher Entwicklung, Welthandel, Weltseehandel und Containerverkehr



Quelle: UNICONSULT. IWF, Ocean Shipping Consultants Ltd. Flottenkommando.

Hamburg

Mit einem Umschlagvolumen von mehr als 140 Mio. t (2007) ist der Universalhafen Hamburg der drittgrößte europäische Hafen. Im vergangenen Jahr resultierte das Wachstum des Gesamtumschlags einzig aus Zuwächsen im Stückgutbereich (+ 7,1 %), während die umgeschlagenen Massengutvolumina sich leicht rückläufig entwickelten (- 2,4 %). Insbesondere der Containerverkehr, der 68,3 % des Hamburger Gesamtumschlags ausmacht, fungiert als Hauptwachstumsträger des Hafens. Mit Ausnahme des Jahres 2006 (+ 9,6 %) ist dieser seit dem Jahr 2000 durch ein anhaltendes zweistelliges Wachstumstempo gekennzeichnet und bleibt im Jahr 2007 nur knapp unter der 10 Mio. TEU Marke. Damit belegt der Hamburger Hafen im Nordrangevergleich mit einem Umschlagvolumen von 9,9 Mio. TEU im Jahr 2007 den zweiten Platz knapp hinter Rotterdam mit 10,8 Mio. TEU. Im weltweiten Vergleich befindet sich Hamburg momentan an neunter Stelle. Tabelle 7 zeigt die Umschlagentwicklung in Hamburg seit dem Jahr 2000 im Überblick.

Tabelle 7 Umschlagentwicklung Hafen Hamburg

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag (Mio. t)	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	134,9	140,4
- Massengutumschlag	36,4	39,2	37,5	39,4	37,8	40,0	42,7	41,7
- Flüssigladung	11,6	13,6	11,5	11,6	12,2	13,1	14,2	14,7
- Sauggut	7,8	6,8	6,2	6,7	4,3	5,6	6,3	5,2
- Greifergut	17,0	18,8	19,9	21,2	21,3	21,2	22,2	21,7
- Stückgutumschlag	48,7	53,2	60,1	66,9	76,7	85,8	92,1	98,7
Container (Mio. t brutto)	45,3	49,8	57,2	64,3	74,0	83,0	89,5	95,8
TEU (1.000 Stück)	4.248	4.689	5.374	6.138	7.003	8.088	8.862	9.890

Quelle: Hafen Hamburg Marketing.

Bremische Häfen

Die Bremischen Häfen umfassen die Hafengruppen Bremen und Bremerhaven zwischen denen in den letzten Jahren eine eindeutige Arbeitsteilung festzustellen ist. Während sich der Schwerpunkt des Containerumschlages nach Bremerhaven verlagert hat, konzentrieren sich die vor- und nachgelagerten Logistikaktivitäten, der konventionelle Stückgutumschlag sowie der Massengutumschlag auf den Standort Bremen. Die Bremischen Häfen schlugen im Jahr 2007 mehr als 69 Mio. t Güter um. Das entspricht einem Wachstum von knapp 55 % gegenüber dem Jahr 2000. Wachstumsträger der Bremischen Häfen sind der Container- und Automobilumschlag in Bremerhaven. Letzterer macht Bremerhaven zu einem der bedeutendsten Automobilumschlagplätze Europas. Mit Blick auf den Containerumschlag rangiert Bremerhaven nach Rotterdam, Hamburg und Antwerpen auf dem 4. Platz in Europa. Im Jahr 2007 wurden an der Stromkaje rd. 4,9 Mio. TEU umgeschlagen, rund 77 % mehr als im Jahr 2000. Nachfolgende Tabelle zeigt die Umschlagentwicklung seit dem Jahr 2000 im Überblick.

Tabelle 8 Umschlagentwicklung Bremische Häfen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag (Mio. t)	44,7	46,0	46,5	48,8	52,3	54,1	64,5	69,1
- Massengutumschlag	9,1	7,1	7,9	8,1	7,8	6,6	8,5	9,3
- Flüssigladung	1,9	1,5	1,5	1,8	1,8	2,1	2,3	1,5
- Stückgut	33,8	37,5	37,2	38,9	42,6	45,5	53,7	58,2
- Container (1.000 TEU)	2.751	3.974	3.031	3.189	3.469	3.743	4.444	4.892

Quelle: Bremenports.

Deutsche Ostseehäfen

Die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Rostock, Sassnitz, Stralsund und Wismar schlugen im Jahr 2007 ein Gesamtvolumen von über 80 Mio. t um. Die hier im Detail betrachteten Häfen Lübeck, Rostock und Wismar konnten dabei Zuwächse erzielen. Der Fokus der deutschen Ostseehäfen liegt auf dem Ro-Ro-Fährverkehr nach Skandinavien und den Baltischen Staaten. Relevanz für den Containerumschlag besitzen lediglich die Häfen Lübeck und in sehr geringem Maße Kiel. Der Hafen Lübeck ist mit über 32 Mio. t Gesamtumschlag der größte und bedeutendste deutsche Ostseehafen. Lübeck besaß im Jahr 2007 einen Marktanteil von über 40 %. Von Lübeck aus werden mit ca. 150 Abfahrten pro Woche 25 Partnerhäfen im gesamten Ostseeraum angelaufen. Der Hafen Rostock kann in den letzten Jahren ebenfalls eine positive Entwicklung aufweisen. Seit der deutschen Einheit hat sich der Hafen immer mehr zu einem wichtigen Anlaufpunkt für den gesamten Ostseeraum und zur Nummer zwei der deutschen Ostseehäfen entwickelt. So wurden im Jahr 2007 insgesamt über 26 Mio. t Güter umgeschlagen. Schwerpunkt des Umschlags in den Häfen Lübeck und Rostock ist neben dem RoRo-Fährverkehr mit Skandinavien vor allem der Umschlag von Papier. Die Hansestädte bilden dabei sowohl den Anschluss der weltweit führenden Papierindustrien Schwedens und Finnlands an das restliche Kontinentaleuropa, sind aber auch zugleich Drehscheibe für den Export von Papier nach England und den USA. Der Hafen Wismar hat sich auf den Umschlag von konventionell transportierten Massengütern spezialisiert. Dazu zählen neben Holz und Metallen vor allem witterungsempfindliche Massengüter wie Salz oder Düngemittel. Durch die Lage als südlichster Ostseehafen sieht sich Wismar als idealer Im- und Exporthub. Für das Jahr 2007 belief sich der Gesamtumschlag auf 4,1 Mio. t.

Rotterdam

Der Hafen Rotterdam erreichte im Jahr 2007 ein Umschlagvolumen von 406 Mio. t. Das schwächere Wachstum des Jahres 2006 (+ 3,1 %) konnte im Jahr 2007 mit einem Umschlagplus von 6,4 % deutlich übertroffen werden, wobei insbesondere steigende Containerumschlagvolumina (+ 10,3 %) hierzu beigetragen haben. Weitere Angaben zur Umschlagentwicklung Rotterdams finden sich in Tabelle 9.

Tabelle 9 Umschlagentwicklung Hafen Rotterdam

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag (Mio. t.)	322,3	314,7	321,9	328,1	352,6	370,3	381,8	406,8
- Massengutumschlag	90,6	84,4	83,5	86,0	89,3	89,5	87,9	90,8
- Flüssigladung	147,8	150,9	155,7	152,6	160,9	171,3	176,6	186,6
- Stückgut	83,9	79,3	82,7	89,6	102,3	109,5	117,3	129,4
- Container (1.000 TEU)	6.093	6.096	6.506	7.143	8.291	9.288	9.653	10.790

Quelle: Port of Rotterdam.

Aufgrund seiner guten seeseitigen Erreichbarkeit und seiner zentralen europäischen Lage ist Rotterdam nicht nur Europas größter Containerhafen sondern auch bedeutendster Massengutumschlagplatz. Neben Rohöl, Mineralölerzeugnissen und Chemikalien werden auch große Mengen trockener Massengüter wie Kohle und Erze in

Rotterdam umgeschlagen. Die Position als einziger europäischer Tiefseehafen räumt Rotterdam eine Sonderstellung ein, von welcher der Hafen vsl. auch in den nächsten Jahren noch profitieren wird. Rotterdam kann tide-unabhängig von Schiffen aller derzeit existierenden Größenklassen mit bis zu 24 Metern Tiefgang angelaufen werden.

Antwerpen

Der belgische Scheldehafen gehört als europäischer Mainport mit einem Gesamtumschlagvolumen von ca. 183 Mio. t im Jahr 2007 (+ 9,0 %) zu den bedeutendsten europäischen Seehäfen. Wichtigste Güterarten sind mit über 30 Mio. t Erdöl und Erdöl-derivate. Im Vergleich zum Jahr 2006 ist das Containerumschlagvolumen des Hafen Antwerpen um mehr als 17 % auf 8,2 Mio. TEU bzw. 94,5 Mio. t gestiegen. Damit hat sich der Containerumschlag in Antwerpen seit dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt (vgl. Tabelle 10). Ähnlich wie in Rotterdam generiert sich die besondere Bedeutung Antwerpens aus der Nähe zu den westeuropäischen Wirtschaftsräumen in den Benelux-Staaten und Westdeutschland.

Tabelle 10 Umschlagentwicklung Hafen Antwerpen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag (Mio. t.)	130,5	130,1	131,6	142,9	152,3	160,1	167,4	182,9
- Massengutumschlag	27,8	27,3	26,3	25,9	27,3	26,9	26,1	24,5
- Flüssiglading	34,0	34,4	32,0	35,1	35,3	37,0	38,2	39,3
- Stückgut	68,7	68,3	73,3	81,8	89,7	96,1	103,0	118,8
- Container (1.000 TEU)	4.082	4.218	4.777	5.445	6.063	6.482	7.018	8.176

Quelle: Port of Antwerp.

5.2 Hinterlandverkehre der Seehäfen

Aufgrund der schlechten Datenlage ist keine gesamthafte und Verkehrsträger übergreifende Darstellung der Hinterlandverkehre für die genannten Seehäfen möglich. Bezogen auf Hamburg ist davon auszugehen, dass das Binnenschiff derzeit faktisch noch keine wesentliche Bedeutung hat. Zuletzt wurden rd. 100.000 TEU per Binnenschiff von/nach Hamburg transportiert, was etwa 1 % des gesamten Containerumschlags entspricht.

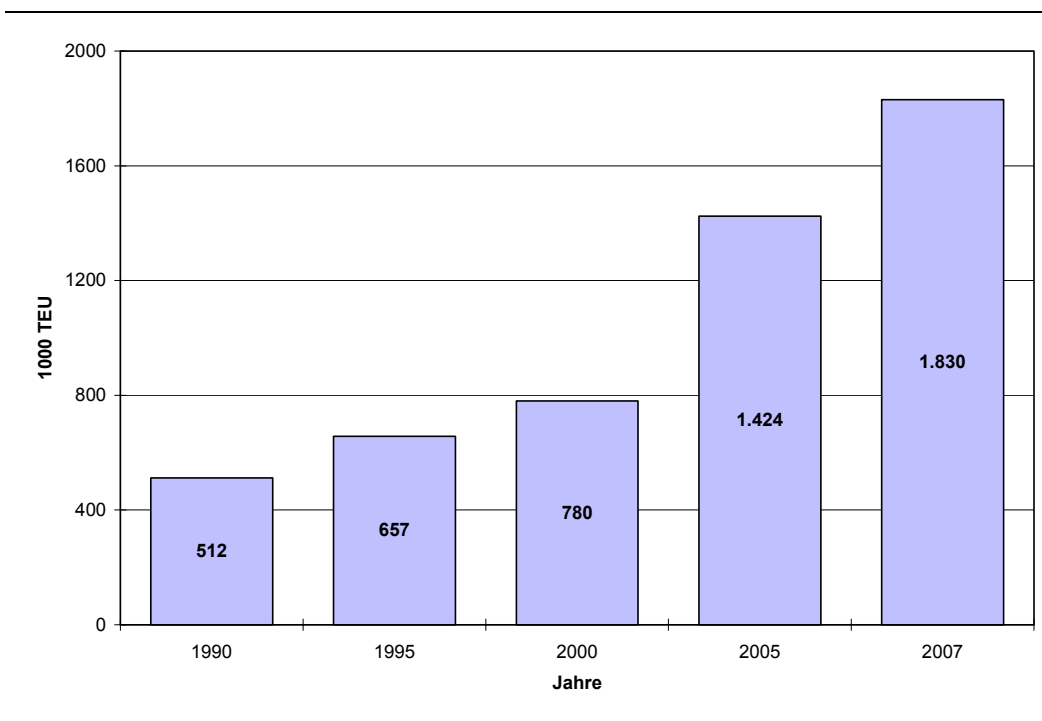
Der Lkw dominiert das Geschehen seit Jahrzehnten. Dies liegt einerseits am großen Loco-Anteil der umgeschlagenen Güter. Die Quote beträgt in Hamburg etwa 25 % und zählt allein schon entfernungsbedingt nicht zum Kerngeschäft anderer Verkehrsträger. Insgesamt dürfte der Anteil des Lkw bei über 70 % liegen. Dieser Anteil reduziert sich auf rd. 30 %, betrachtet man lediglich Langstreckenverkehre. Oberhalb von 600 km (etwa Relation Hamburg - Frankfurt) liegt der Anteil der Schiene dann bei rd. 70 %.

Der aktuelle Stellenwert der Schiene im Hinterlandverkehr der führenden Seehäfen ist recht unterschiedlich. Während Seehäfen wie Amsterdam, Antwerpen oder Rotterdam aktuell nur in vergleichsweise geringem Umfang auf die Hinterlandanbindung per Schiene setzen, fokussiert man in Bremen/Bremerhaven und Hamburg bereits

seit geraumer Zeit relativ deutlich auf die Schiene. Die Unterschiede ergeben sich einerseits aus der starken Rolle des Binnenschiffs und des Lkw bspw. in Rotterdam, aber auch an den bislang eher geringen Anstrengungen in Belgien, eine erfolgreiche Marktöffnung im Schienenverkehr zu erreichen. Hier ist mit der Belgischen Staatsbahn im Wesentlichen nur ein Operateur im Hafen bzw. im Hinterland Antwerpens aktiv, mit den bekannten Defiziten stark behördlich ausgerichteter Organisationen. Gemeinsam ist den genannten Häfen, dass in Zukunft der Stellenwert des Schienengüterverkehrs bei ihrer logistischen Erschließung deutlich höher sein soll. So will bspw. Rotterdam zukünftig rd. 20 % der umgeschlagenen Container per Schiene an- bzw. abfahren. In Bremen sind es bereits heute über 50 %, in Hamburg etwa 35 % (gerechnet ohne Transshipmentvolumina).

Der Hinterlandverkehr Bremens und Hamburgs hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. In Hamburg wuchs die Anzahl der per Schiene beförderten Container zwischen 2002 und 2007 auf rd. 1,8 Mio. TEU; um mehr als 100 % (vgl. Abbildung 14). Aktuelle Prognosen sagen für den schienenbasierten Hinterlandverkehr Hamburgs im Jahre 2015 bis zu 4,5 Mio. TEU voraus. Hieraus folgt ein Zugaufkommen von vsl. deutlich mehr als 100.000 Zügen, die pro Jahr von/nach Hamburg rollen. Selbst wenn es der Schiene trotz der politischen Verlagerungsziele nicht gelingen sollte, ihren Marktanteil zu steigern, müsste sie in 2015 fast doppelt so viele Container befördern, wie dies aktuell bereits der Fall ist.

Große Teile der Hinterlandverkehre Bremens/Bremerhavens und Hamburgs betreffen die Korridore nach Süden bzw. Südosten. Fast 80 % des Zugaufkommens Bremens/Bremerhavens fließt über Hannover nach Süden bzw. Osten. Gleiches gilt für Hamburg. Rd. 8 von 10 Zügen des Hamburger Seehafenhinterlandverkehrs fahren über Uelzen nach Ostdeutschland/Osteuropa bzw. über Hannover nach Bayern/Südeuropa (und vice versa (vv)).

Abbildung 14 Anzahl der per Schiene beförderten Container in Hamburg

Quelle: Hamburg Port Authority.

Güterzüge beider Häfen belasten damit den Knoten Hannover kapazitätsmäßig erheblich. Außerdem wird dieser Bahnknoten durch die ostgehenden Hinterlandverkehre der westlichen Seehäfen, primär Rotterdam und Antwerpen, in Anspruch genommen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass

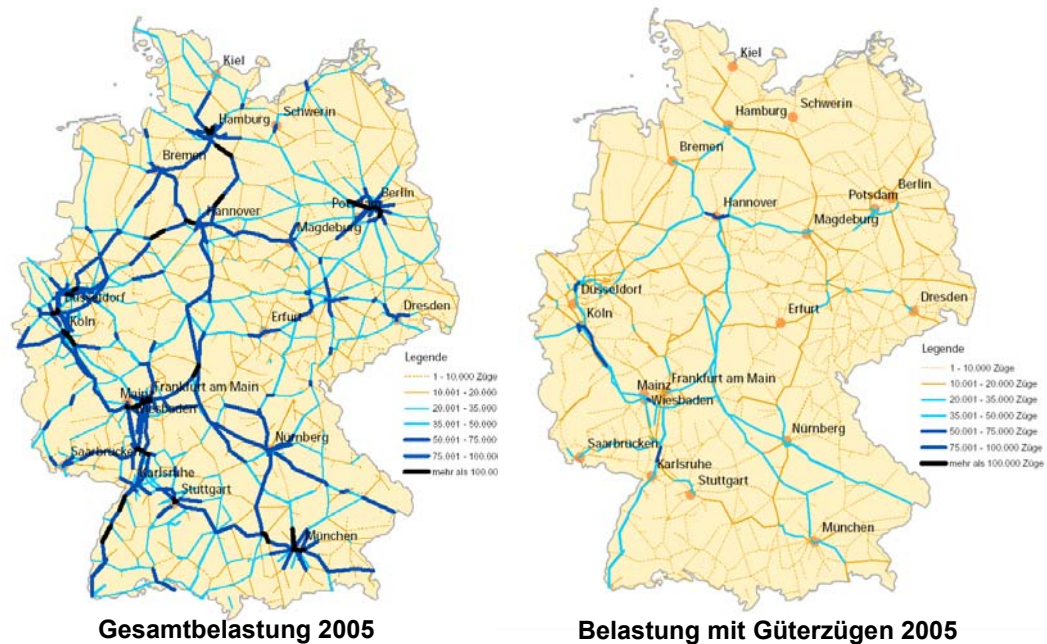
- die Aufkommensentwicklung vsl. deutlich expansiv verlaufen wird und
- dies innerhalb eines vergleichsweise kleinen Zeitfensters stattfinden wird.

Neuralgische Größe hierbei ist das Infrastrukturkapazitätsangebot insbesondere in der norddeutschen Tiefebene. Bereits heute sind faktisch alle hinterlandrelevanten Bahnknoten Deutschlands grundsätzlich als kapazitätskritisch einzuschätzen. Abbildung 15 zeigt in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung starke Belastungsprofile von teilweise deutlich mehr als 75.000 Zügen pro Jahr. Aus Sicht des Hinterlandverkehrs sind insbesondere die Knoten Bremen, Hamburg und Hannover relevant, um einen möglichst großen Anteil des Containeraufkommens per Schiene zu transportieren. So ist der Raum Hannover bereits heute vor allem in Ost-West-Richtung äußerst stark belastet.

Damit sich der Verkehrsträger Schiene weiter wie bisher expansiv entwickeln kann, wird es neben zeitnahen infrastrukturellen Erweiterungsmaßnahmen notwendig sein, die Effizienz der Bahnproduktion zu erhöhen, bspw. durch die Erhöhung der durchschnittlichen Zugauslastung. Es bedarf intensiver Überlegungen bzgl. der geeigneten Maßnahmen, um bei im Prinzip quasi-fixer Kapazitätsausstattung ein weiteres Men-

genwachstum sicherzustellen. So könnte eine Konsolidierung von schienenbasierten Ost-West- und Nord-Süd-Güterverkehren im "Kreuzungspunkt Hannover" mit dem Ziel einer gesteigerten Effizienz stattfinden, ggf. auch unter Berücksichtigung von Aufkommen anderer Verkehrsträger, die diesen geographischen Punkt passieren. Für eine umfassende Analyse der Situation wäre allerdings eine separate Wirtschaftlichkeits- und Marktuntersuchung notwendig.

Abbildung 15 Belastungsprofile Nord-Süd und Ost-West im Jahre 2005



Quelle: Destatis 2007.

Hinzuweisen ist zudem darauf, dass die DB AG und auch der Bund als Finanzier von Netzinvestitionen dem Vernehmen nach deutlich andere Akzente setzen, als diese für die Seehäfen und auch für Wittingen sinnvoll wären. So soll im Rahmen der letzten „Fulda“-Sitzung²⁰ im Mai 2008 die Priorität deutlich auf die Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (≥ 300 km/h) zwischen Erfurt und Nürnberg gelegt werden mit investiven Jahresraten von rd. 600 Mio. €. Eine "Y-Trasse" erhält nachrangige Priorität, was zu weiteren Verspätungen bei der Fertigstellung führen dürfte (>2025). Investitionen mit explizitem Bezug auf den Seehafen hinterlandverkehr bzw. auf Ausbauprojekte der norddeutschen Tiefebene wie einer Ertüchtigung von Bahnknoten oder der „Amerika-Linie“ haben auch weiterhin keine realistische Aussicht auf Umsetzung. Was offensichtlich zählt, ist allein die Umsetzung der politisch vereinbarten Prestigeprojekte, auch als Ausdruck der Handlungsfähigkeit der Koalitionsregierung. Insofern stehen - insgesamt betrachtet - die Chancen für einen weiterhin prosperierenden Seehafen hinterlandverkehr insbesondere im Hinblick auf ein zukünftig adäquates Kapazitätsangebot nicht sonderlich gut.

²⁰ Zusammenkunft von Vertretern von Bund, Ländern und der DB AG zur weiteren Planung der zukünftigen Infrastrukturpolitik für die Schiene in Deutschland.

5.3 Mögliche Verlagerungseffekte hafenrelevanter logistischer Teilfunktionen

Angesichts der zu erwartenden Zuwächse in den Seehäfen²¹ und den daraus resultierenden Anforderungen hinsichtlich einer verbesserten Ausnutzung der knappen Lagerkapazitäten sowie einer effizienten Abwicklung der Hinterlandverkehre kommt der Frage nach einer Verlagerung logistischer Aktivitäten in Standorte im Hinterland der Seehäfen eine besondere Bedeutung zu. Zunehmende Qualitätseinbußen bei steigenden Transportkosten in Folge einer extrem hohen Auslastung der Infrastrukturkapazität in den Seehäfen erhöhen den Handlungsdruck der Umschlagbetriebe und der Hafenverwaltung, eine Verlagerung von Umschlagmengen in die Konkurrenzhäfen zu vermeiden. Von der Kapazitätsfrage besonders betroffen ist der Straßengüterverkehr, der sich in Folge zunehmender Abfertigungsengpässe an den Terminals und einer sich verschärfenden Stausituation im Hafen einem wachsenden Kostendruck gegenüber sieht. Steigende Wartezeiten führen dazu, dass Lkw und Fahrer im gleichen Zeitfenster nur noch eine geringere Distanz zurücklegen bzw. weniger Fahraufträge erledigen können. Weiterhin machen es die oftmals unplanbaren Wartezeiten den Spediteuren unmöglich, ihre Fahrer und Fahrzeuge optimal zu disponieren. Es kann zu Leerzeiten oder Verspätungen kommen, so dass Puffer eingeplant werden müssen, die die Gesamtproduktivität senken. Die hieraus resultierenden Kosten lassen sich bspw. durch die Lenkung ausgewählter FCL-Container²² über einen Konsolidierungspunkt im Hinterland vermeiden. Unterstellt wird hierbei, dass der Lkw diesen Konsolidierungspunkt staufrei erreichen und dort verzugsfrei entladen werden kann. Der Transfer der Container zwischen einem hinterlandseitigen Konsolidierungspunkt und den Seehafenterminals wird per Bahn oder Binnenschiff durchgeführt, so dass eine signifikante Entlastung der Straßeninfrastruktur im Hafen realisiert werden kann.

Auch für die Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Schiene eröffnen sich durch logistische Einbindung eines Hinterlandstandortes weit reichende Potenziale zur Entlastung der Infrastruktur im Seehafen. Die Tiefgangsverhältnisse auf der Oberelbe, infrastrukturelle Restriktionen auf dem ESK sowie punktuell oftmals geringere Ladungsaufkommen führen dazu, dass die eingesetzten Binnenschiffe verhältnismäßig klein sind bzw. aus Schubverbänden mit mehreren Leichtern bestehen. Da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die Produktivität eines Container-Terminals bei der Abfertigung kleiner Schiffe deutlich geringer als bei größeren Schiffen ist, liegt die Bündelung von Container-Ladungen kleinerer Schiffseinheiten an einem Konsolidierungspunkt für den Weitertransport in den Hafen grundsätzlich im Interesse der Seeterminals. Ein weiterer Vorteil einer solchen Vorsortierung liegt in der Bildung terminalreiner Verkehre, die zeitraubende Anläufe mehrerer Terminals vermeiden.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass ein bahnbetrieblicher Konsolidierungspunkt im Hinterland in einer "Vorfluter-Funktion" logistische und Transportaufgaben übernehmen könnte, die heute noch direkt im Hafen Hamburg durchgeführt werden. Im Zeichen eines immer knapper werdenden Kapazitätsangebots auch im Schienengüterverkehr - insbesondere im Hinblick auf den Bahnknoten Hamburg - werden neue Lösungen dringend erforderlich, die die Effizienz und Effektivität bestehender zugeseitiger "Produktionssysteme" nachhaltig verbessern. Eine Möglichkeit, dieses Ziel der Optimierung bahnbetrieblicher Prozesse zu erreichen, kann darin bestehen, dass

²¹ Siehe hierzu 5.1

²² FCL = Full-Container-Load, komplette Beladung eines Containers durch den Versender.

Züge von/nach Richtung Hamburg in Bezug auf das Zielgebiet bzw. die Terminals im Hafen vorsortiert werden. Insbesondere private Bahnengesellschaften denken über neue Konsolidierungspunkte nach. Sie orientieren sich damit bahnbetrieblich ähnlich wie die Railion AG, die heute quasi exklusiv die Zugbildungsanlagen wie Maschen usw. nutzt, da Wettbewerbsbahnen vorhandene Rangierbahnhöfe unter den aktuellen Bedingungen wirtschaftlich nicht sinnvoll nutzen können. Denkbar wäre auch, dass an diesem Konsolidierungspunkt nicht nur Züge konsolidiert/dekonsolidiert werden, sondern dass dort auch Container - als eine Variante einer notwendigen Konsolidierungstätigkeit - umgeschlagen werden.

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Knappheit an Logistikflächen in den Seehäfen sind darüber hinaus Möglichkeiten einer zusätzlichen Verlagerung logistischer Aktivitäten an einen Hinterlandstandort zu überprüfen. Insbesondere gilt dies für den Bereich der LCL-Logistik²³, wo kleinere Sendungspartien von Stückgutladungen, die keinen Vollcontainer rechtfertigen, gebündelt und als LCL-Container-Ladungen zielrein für den Seetransport gepackt bzw. entpackt werden. Ergänzend hierzu stellt auch die Ansiedlung weiterer Dienstleister z. B. aus den Bereichen Containerreparatur, -reinigung oder Zollabfertigung eine Handlungsoption für einen Konsolidierungspunkt im Hinterland der Seehäfen statt.

Um die prognostizierte Containermenge in den Seehäfen abfertigen zu können, sind Maßnahmen für eine effektivere Nutzung der begrenzten Terminalflächen von großer Bedeutung. Die Containerlager an den Terminals dienen dabei ausschließlich der kurzfristigen Zwischenlagerung von für die Versorgung des Schiffstransports notwendigen Voll- und Leercontainern und stellen kein Containerdepot zur längerfristigen Lagerung dar. Trotz signifikant gestiegener Lagergelder an den Terminals, die der Reeder seinerseits als Demurrage an den Verloader weiter reicht, sind nach wie vor Standzeiten der Container von durchschnittlich 3,9 bis 4,4 Tagen im Import und 5,4 bis 6,0 Tagen im Export zu beobachten²⁴. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in Folge einer bevorstehenden Revision der vertraglichen Vereinbarungen zwischen Reederei und Terminalbetreibern zukünftig Container nach Überschreiten einer bestimmten Lagerdauer vom Terminal an andere Lagerplätze verlegt werden. Ferner sind die Terminalbetreiber verstärkt darum bemüht, Leercontainerdepots von den Terminals auf andere hafennahe oder an den Hafen verkehrstechnisch optimal angebundene Flächen zu verlagern und die frei werdenden Flächen für das Handling umschlagrelevanter voller und leerer Container mit geringer Verweildauer zu verwenden. Bei frühzeitiger Information können große Transportvolumina gebündelt und mit der Bahn oder – wenn möglich – mit dem Binnenschiff abgefahren werden.

5.4 Skizzierung ausgewählter Logistik-Trends

Ergänzend zu der aufgezeigten Entwicklung in den Seehäfen und im Seehafenhinterlandverkehr, sind in den vergangenen Jahren eine Reihe weiterer logistischer Trends zu beobachten, die zu möglichen Rückwirkungen auf die Entwicklung des Hafens Wittingen führen können. Diese sollen nachfolgend kurz skizziert werden:

²³ LCL = Less than Container Load.

²⁴ Werte für die HHLA-Terminals im Hamburger Hafen.

Globalisierung und veränderte Logistikkonzepte

Im Zuge der Globalisierung lösen sich die traditionell kleinräumlichen Zusammenhänge von Beschaffung, Produktion und Absatz auf und werden sukzessive durch global wirksame Wirtschaftsverflechtungen substituiert. Es entsteht ein weitmaschig über den Raum gespanntes Netz von häufig formal unabhängigen, aber zentral koordinierten und gesteuerten Betrieben, deren Standortentscheidungen sich von lokalen Bindungen abkoppeln, und stattdessen in einem globalen Kontext erfolgen. Die räumliche Ausweitung der Produktionszusammenhänge korrespondiert mit Veränderungen der industriellen Organisation in Form einer zunehmenden überbetrieblichen Fertigungssegmentierung. Die Umsetzung moderner logistischer Konzeptionen erhöhen die Ansprüche der Verlager an die Qualität sowohl der physischen Transportleistung, insbesondere hinsichtlich der zeitlichen Terminalsicherheit und flexiblen Ausrichtung auf die logistischen Anforderungsprofile, wie auch der kommunikativen Leistungen (rechnergestützten Informationssysteme). Insbesondere unternehmerische Entwicklungen im Bereich des Supply Chain Managements, die Etablierung produktionssynchroner Liefersysteme, der Verzicht auf Zwischenlager und die Reduzierung der Sendungsgrößen implizieren logistische Herausforderungen, denen es im Rahmen innovativer Konzepte zu begegnen gilt. Die starke Fragmentierung des gesamten Produktionsprozesses, sowohl in räumlicher als auch in funktionaler Hinsicht, generiert einen enormen Bedarf an immer spezielleren Logistik- und Transportleistungen mit wesentlich erhöhten Qualitätsansprüchen. Flexibilität und Schnelligkeit entwickeln sich mehr und mehr zu den entscheidenden Zielgrößen jeder Logistikkette. Individuelle und modulare Transporte, jeweils zugeschnitten auf die Anforderungen einzelner bzw. weniger Kunden, lösen standardisierte Modelle sukzessive ab. Die gleichzeitige Ausweitung der Beschaffungs- und Absatzmärkte generiert außerdem immer neue, miteinander zu vernetzende Güterströme.

Güterstruktur- und Logistikeffekt

Der in Deutschland anhaltende wirtschaftliche Strukturwandel folgt dem Trend grundsätzlicher Veränderungen in der Struktur der erzeugten und verarbeiteten Güter (Güterstruktureffekt). Die Güterbereiche landwirtschaftliche Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Baustoffe), Erze und Metallabfälle, Kohle und Eisenerz verlieren Anteile, während chemische Erzeugnisse, Investitionsgüter und Verbrauchsgüter überdurchschnittliche Zuwächse aufweisen. Massen- und Grundstoffgüter werden zunehmend durch Güter mit hohem Wissens- und Dienstleistungsanteil ersetzt. Die divergierenden Qualitätsmerkmale der Güter implizieren unterschiedliche Verkehrsaffinitäten, aus denen veränderte Verkehrsmittelwahlentscheidungen resultieren. Während die Massengüter Anteile am Gesamtaufkommen des Frachtverkehrs verlieren, gewinnen Stückgüter Anteile hinzu. In der Folge werden zunehmend solche Verkehrsleistungen gefordert, die weniger durch Gewicht und große homogene Volumina als durch diskrete Einheiten mit verschiedenartigen Eigenschaften und Größen bestimmt sind.

Containerisierung

Der interkontinentale Warenaustausch entfällt zu 95 % auf die Seeschifffahrt, allerdings werden davon erst etwas mehr als 10 % aller Güter bzw. 70 % aller Stückgüter im Container transportiert. Der strukturelle Wandel der Weltwirtschaft induziert jedoch steigende Anteile der Verschiffung konventioneller Stückgutladungen in Containern mit dem Vorteil einer deutlichen Reduktion der Transportzeiten und -kosten im Haus-

zu-Haus-Verkehr. Prinzipiell eignen sich dabei sämtliche Güterarten (Massengüter, Tankgüter, Stückgüter) für einen containerisierten Transport. Zwar wurden in den Anfangsjahren der Containerisierung eine Reihe von Waren zunächst als für die Verschiffung in Containern ungeeignet angesehen, allerdings führten sowohl die technische Entwicklung und das wachsende Angebot an Spezialcontainern als auch infrastrukturelle Verbesserungen sowie Lernprozesse aller am Containerverkehr Beteiligten zu einem ständig ansteigenden Anteil der Containerverschiffungen im Weltseehandel. Drewry Shipping Consultants gehen davon aus, dass sich der Containerisierungsgrad im weltweiten Durchschnitt auf maximal 75 % steigern lässt. Allerdings zeigt die Entwicklung der vergangenen Jahre, dass die prognostizierten Obergrenzen für den Containerverkehr stets übertroffen wurden. Vorliegende Studien weisen insbesondere Halb- und Fertigwaren, gefolgt von Nahrungs- und Futtermitteln und chemischen Erzeugnissen als besonders containeraffin aus. Tatsächlich entwickeln sich typische Massengüter nur in geringem Maße zu Containergut. Ausgewählte Beispiele aus dem Transportmarkt (z. B. containerisierte Schnittholztransporte) belegen jedoch die in Expertengesprächen häufig angesprochene Tendenz steigender Containerisierung aller Güter. Neben den klassischen Seecontainern (ISO-Container) sind für rein kontinentale Verkehre auf Straße und Schiene Binnencontainer und Wechselbehälter im Einsatz. Diese eignen sich aber auf Grund der im Regelfall fehlenden Stapelfähigkeit nicht oder nur selten für einen Binnenschifftransport, finden aber durchaus im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene Verwendung.

Verkehrs- und Umweltpolitische Effekte

In Folge verkehrs- und umweltpolitischer Lenkungsbestrebungen ist bereits seit einigen Jahren eine Adjustierung multimodaler Logistiksysteme zu beobachten. Der politische Rahmen in der Bundesrepublik orientiert sich hierbei weitgehend an der Politik der Europäischen Union. Diese hat in Ihrem Aktionsplan Güterverkehrslogistik die folgenden Ziele definiert:

- bessere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich Fahrzeugmanagement und Ladefaktoren, sowie Bestimmung nützlicher Infrastrukturinvestitionen,
- verbessertes grenzübergreifendes Management der Güterströme und zugehörigen administrativen Meldepflichten,
- bessere Integration der Verkehrsträger und Verringerung der Reibungsverluste beim intermodalen Verkehr,
- stärkere Betonung der Qualitätskriterien bei der Verkehrsträgerwahl,
- mehr Kompetenz, Mobilität und Attraktivität von Logistikberufen.

Zentrale verkehrspolitische Zielsetzung bildet dabei die Verschiebung des Modal Split zu Gunsten der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff. Besonders der kombinierte Verkehr kann von dieser Politik profitieren, indem der Großteil der zurückgelegten Strecken per Schiff oder Bahn erfolgt. Mittels Fiskal- und Preispolitik erfolgt ebenfalls eine Abschwächung des Straßenverkehrs, da durch Maut und erhöhte Treibstoffkosten die Transportkosten steigen werden. Die Technologiepolitik zielt auf eine bessere Vernetzung der Verknüpfungspunkte durch z. B. den Einsatz von Telematik oder die allgemeine Reduzierung von Transportzeiten auf Effizienzsteigerungen. Des Weiteren wird versucht mittels Ge- und Verboten europaweit geltende Standards für den Transport zu schaffen.

Bei der Energiepolitik setzt die Bundesregierung in erster Linie auf die Reduzierung der CO²-Emissionen, sowie eine effizientere Nutzung von Energien. Dabei sollen sowohl alte Kohlekraftwerke durch moderne umweltfreundlichere Kraftwerke (z. B. Kraft-Wärme-Kopplung) ersetzt, als auch erneuerbare Energien stärker gefördert werden. Diese Strategien können durchaus Auswirkungen auf den Gütertransport, etwa auf das Umschlagvolumen von Kohle oder Öl, haben. Des Weiteren kann auch aus den Plänen der Bundesregierung für ein integriertes Energie- und Klimakonzept eine anhaltende Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Schiene oder Binnenschiff abgeleitet werden.

5.5 Zwischenfazit

Die derzeitigen direkten Verflechtungen zwischen Wittingen und den Seehäfen sind noch nicht besonders ausgeprägt. Dies liegt zum Teil an der stark massengutorientierten Umschlagstruktur, der Fokussierung auf wenige Schlüsselunternehmen, die den "nassen" Umschlag insbesondere im Import/Einkauf nutzen und im Vertrieb/Export vor allem auf Lkw und Bahn setzen.

Dennoch gibt es insbesondere zwei Bereiche, die auf Korrelationen zwischen der allgemeinen zukünftigen Entwicklung in den Seehäfen und der Wittingens schließen lassen: Zum einen die zunehmende Containerisierung des Gütertransports und zum anderen die Flächenknappheit und die zunehmenden Kapazitätssengpässe innerhalb der Seehäfen und an den Schnittstellen zur Hinterlandinfrastruktur.

Wichtigster Wachstumstreiber in den Häfen ist der Container. Während bspw. im Hamburger Hafen im Massengutumschlag bis zum Jahre 2015 ein Wachstum von etwa 20 % erwartet wird, beträgt dies im Containerbereich vsl. mehr als 100 %. Demzufolge werden sich auch die Hinterlandtransporteure zunehmend auf den Container einstellen. Die Standorte, die diese Nachfrage durch eine gute Infrastruktur und entsprechend ausgebildetes Personal vorweisen können, werden im Standortwettbewerb bessere Chancen haben. Möglicherweise wird die zunehmende Containerisierung auch die Beschaffungs- und Vertriebsstrukturen der Wittinger Unternehmen beeinflussen. Durch die Möglichkeit des Containerumschlags vor Ort können also nicht nur neue Wachstumsfelder besser erschlossen werden, sondern sie leistet möglicherweise auch einen Beitrag zur Standortsicherung.

Das steigende Güteraufkommen in den Seehäfen führt vsl. zu erheblichen Auswirkungen auf den Hinterlandtransport. Gelingt es den verschiedenen Akteuren nicht, in vergleichsweise kurzer Zeit eine Prioritätenverschiebung im Seehafenzu- und -ablauf zu Gunsten von Schiene und Binnenschiff zu realisieren, dann droht hier bereits mittelfristig der Verkehrsinfarkt. Im Gegensatz zum Lkw sind Bahn und Binnenschiff auf leistungsfähige Konsolidierungspunkte im Verteilungsnetz angewiesen. Somit spricht Einiges dafür, dass trimodale Standorte wie bspw. Wittingen zukünftig an Bedeutung gewinnen können. Kernherausforderung ist dabei, einerseits gute Infrastruktur und ein attraktives Serviceangebot zu schaffen, andererseits den Mehraufwand aus dem zusätzlichen Handling der Fracht durch Effizienzgewinne an anderer Stelle zumindest zu kompensieren.

Welche Potenziale sich - neben den lokal induzierten Wachstumsfeldern - durch aktuelle Trends in den Seehäfen für Wittingen konkret ableiten lassen und welche Aktivitäten in Infrastrukturstellung und Vermarktung für den Wittingen Hafen getroffen werden sollten, wird in den folgenden Abschnitten dargestellt.

6. WACHSTUMSERWARTUNGEN FÜR DEN STANDORT WITTINGEN

Wie im Zuge der Darstellung des Untersuchungsansatzes diskutiert, erfolgt die Abschätzung zukünftiger Wachstumserwartungen für den Standort Wittingen auf der Basis vorliegender Prognosen. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Rückwirkungen der Ergebnisse bestehender Seeverkehrs- und Umschlagprognosen für die Häfen an Nord- und Ostsee auf die Umschlagentwicklung am Standort Wittingen wird der Erkenntniswert eines speziell für Wittingen entwickelten Prognosemodells als vernachlässigbar erachtet.

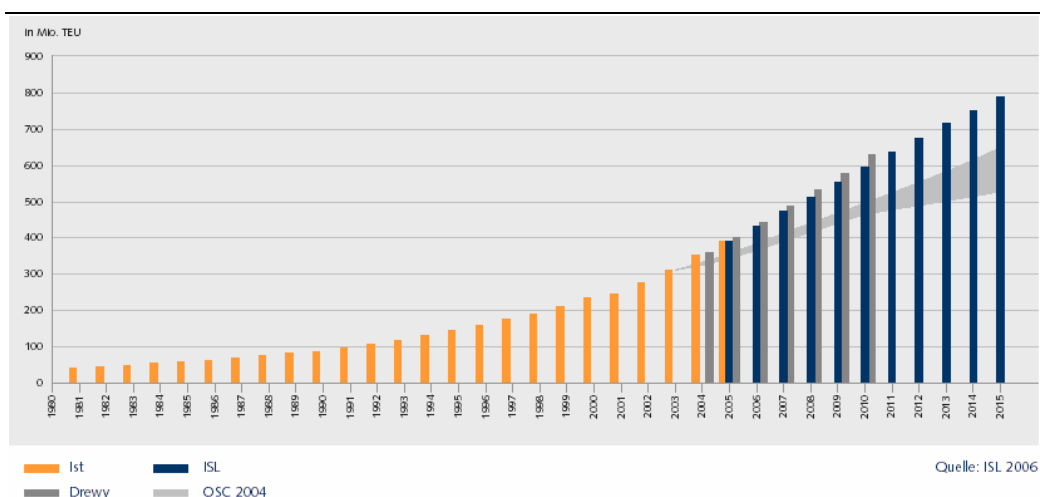
Nachfolgend werden die für eine qualifizierte Abschätzung der Wachstumserwartungen des Hafens Wittingen relevanten Seeverkehrs- und Umschlagprognosen detailliert aufgearbeitet. Ergänzend hierzu werden in Abschnitt 6.2 weitere Ergebnisse ausgewählter Prognosen zur Entwicklung relevanter Güterverkehrsströme diskutiert, bevor die überregionalen Aussagen zur Entwicklung einzelner Güterarten und Verkehrsströme in Abschnitt 6.3 auf den Hafenstandort Wittingen "heruntergebrochen" werden. Die Ergebnisse aus diesem Abschnitt bilden den Ausgangspunkt für die Ableitung von Aussagen zur "logistischen Zukunft" des Hafens Wittingen.

6.1 Prognosen zu Seeverkehr und Umschlagentwicklung

Hinsichtlich der zukünftigen Wachstumserwartungen in den Bereichen Seeverkehr und Güterumschlag in ausgewählten Seehäfen liegen eine Reihe von Prognosen vor, deren zentrale Aussagen nachfolgend zusammengefasst werden. Die einzelnen Prognosen unterscheiden sich hierbei u. a. hinsichtlich ihres Prognosehorizonts, der betrachteten Gütergruppen sowie der regionalen Abgrenzung.

Prognose Weltcontainerumschlag ISL/OSC/Drewry

Abbildung 16 Entwicklung des Weltcontainerumschlags bis 2015



Quelle: ISL.

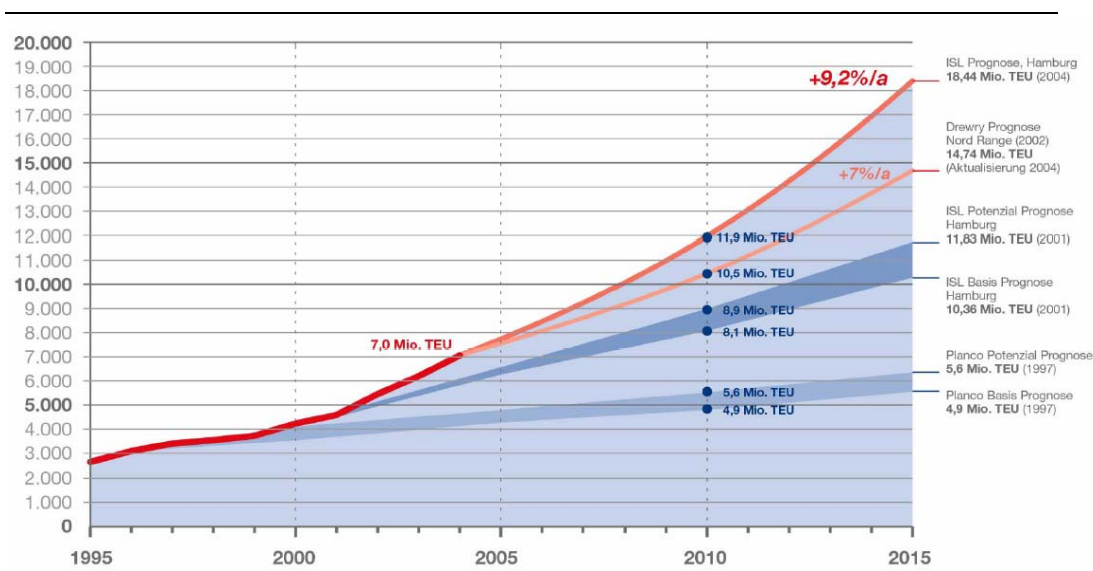
Führende Forschungsinstitute und Shipping Consultants wie ISL, Drewry und Ocean Shipping Consultants konzentrieren sich in ihren Wachstumsprognosen vorrangig auf den Bereich der Containerverkehre. Bis zum Jahr 2015 gehen die Experten hierbei

von anhaltend hohen Wachstumsraten aus (Abbildung 16). Das jährliche Wachstum des weltweiten Containerumschlags wird auf rund sieben bis neun Prozent geschätzt, so dass eine Verdopplung der Umschlagvolumina in den kommenden zehn Jahren als realistisch eingeschätzt werden kann. In der Vergangenheit wurden die Wachstumsprognosen der Institute regelmäßig von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen. Die Transportmarktexperten gehen davon aus, dass das Wachstum im Containerbereich auch weiterhin von dem weltweiten Wirtschaftswachstum, der überproportionalen Zunahme des Welthandels und der zunehmenden Containerisierung getragen werden. Wachstumsmärkte bleiben dabei Asien – hier vor allem China und Indien – sowie Osteuropa. Außerdem ist davon auszugehen, dass Container auf Grund ihrer logistischen Vorteile zunehmend im Land- und Short-Sea-Transport eingesetzt werden. Abbildung 17 gibt einen Überblick über die erwarteten Entwicklungstrends der einzelnen Institute bis zum Jahr 2015.

Containerumschlagprognose Hamburg (ISL/Global Insight)

Der von der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit im Jahr 2005 vorgestellte Hafenentwicklungsplan basiert im Wesentlichen auf der aktualisierten Prognose zur Entwicklung des Containerumschlages von ISL und Global Insight aus dem Jahr 2004/2005 (Abbildung 18). Die Prognose legt dabei ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 9,2 % (Basisjahr 2004) zu Grunde, woraus für das Jahr 2015 ein erwartetes Umschlagvolumen von 18,44 Mio. TEU für den Hamburger Hafen resultiert. Nachfolgende Abbildung zeigt den Prognosekorridor und gibt einen Überblick über ältere Prognosen für den Containerumschlag im Hamburger Hafen.

Abbildung 17 Prognosekorridor für Hamburg und die Nordrange bis 2015

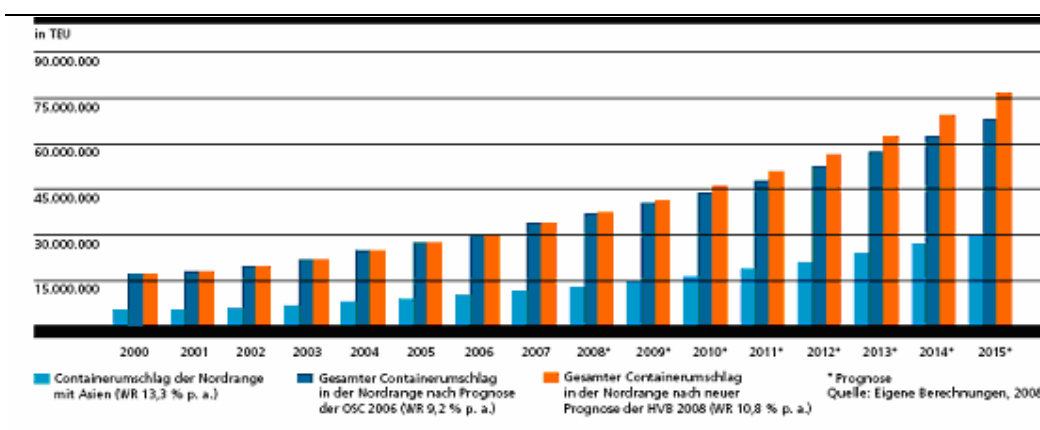


Quelle: Hamburg Port Authority.

HVB

Die im Februar 2008 vorgestellte Prognose für die Containerschifffahrt der HypoVereinsbank korrigiert die bisherigen Containerumschlagprognosen für die Häfen der Nordrange nach oben (Abbildung 18). Dies wird insbesondere durch den überdurchschnittlich stark zunehmenden Anteil asiatischer Güter (über 13 % p.a.) bei den Containerverkehren begründet. Dieser müsse gemäß HypoVereinsbank bei der Prognose zukünftiger Volumina explizit berücksichtigt werden, so dass für das Jahr 2015 in der Nordrange mit einem gesamten Containerumschlagvolumen von mehr als 75 Mio. TEU zu rechnen ist. Dieser Wert übersteigt die bisher erwarteten Zahlen bei weitem. Nachfolgende Abbildung zeigt einen Vergleich der Prognosewerte, sowie den jeweiligen Asienanteil.

Abbildung 18 Containerumschlag in der Nordrange bis zum Jahr 2015



Quelle: HVB.

Planco

Auf Grund einer Reihe von Faktoren wie

- Aktualität (Veröffentlichung im Sommer 2007),
- Detaillierungsgrad (Prognose für 22 Gütergruppen),
- Prognosehorizont (bis 2025) und
- geographische Abgrenzung (Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen sowie diverse Ostseehäfen)

spielen die Ergebnisse der im Auftrag des BMVBS erstellten Seeverkehrsprognose 2025 eine besonders wichtige Rolle für die Abschätzung zukünftiger Entwicklungsperspektiven des Standortes Wittingen. Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich zunächst ausschließlich auf übergeordnete Ergebnisse und Entwicklungstrends, eine Diskussion der für den Hafen Wittingen bedeutsamen Teilergebnisse erfolgt im Abschnitt 6.3.

Für die in der Seeverkehrsprognose insgesamt betrachteten Häfen²⁵ wird ein Anstieg des Umschlagvolumens von 793 Mio. t in 2004 auf 1.658 Mio. t bis zum Jahr 2025 erwartet. Daraus ergibt sich eine jährliche Wachstumsrate von 3,6 %. Der See-Ausgang wird mit 4,7 % p. a. schneller wachsen als der See-Eingang mit 2,9 % p. a. Das Wachstum in den deutschen Häfen wird mit durchschnittlich 4,6 % p. a. stärker angenommen als das durchschnittliche Wachstum der Rheinmündungshäfen (2,8 % p. a.). Den größten Zuwachs erfahren Bremerhaven (5,8 % p. a.), Kiel (5,4 % p. a.) und Hamburg (5,3 % p. a.). Für Hamburg ergibt sich somit für das Jahr 2025 ein Gesamtumschlag von 337 Mio. t. Rotterdam wird, trotz des schwächeren Wachstums, mit 603 Mio. t Gesamtumschlag größter europäischer Hafen bleiben. Tabelle 11 gibt einen Überblick über die prognostizierten Entwicklungen des Güterumschlags der für Wittingen als relevant eingestuften Häfen.

Tabelle 11 Prognose der Gesamtumschlagentwicklung in den relevanten Seehäfen bis 2025 (1.000 t)

Hafen	1992	2004	2025	Wachstum p.a.
Hamburg	64.842	114.501	336.745	5,27 %
Bremerhaven	16.032	38.652	127.393	5,84 %
Bremen	13.909	13.667	18.175	1,37 %
Rotterdam	291.575	352.760	602.610	2,58 %
Antwerpen	37.795	74.471	167.105	3,92 %
Lübeck	17.404	26.669	64.428	4,29 %
Wismar	2.035	2.804	6.307	4,36 %
Rostock	10.871	21.162	51.899	3,94 %
Summe	456.455	646.690	1.376.687	3,66 %

Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

6.2 Prognosen zur Entwicklung im Güterverkehr

Die vom BMVBS in Auftrag gegebene Studie (Progtrans) zur Abschätzung der langfristigen Entwicklungen im Güterverkehr in Deutschland bis 2050 erstellt einen Überblick über das zukünftig zu erwartende Güterverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik. Progtrans erwartet einen Anstieg des Gütervolumens von derzeit 3,7 auf 5,5 Mrd. t bis zum Jahr 2050²⁶ um fast die Hälfte. Damit einhergehend ergibt sich eine Verkehrsleistung von mehr als 1.200 Mrd. tkm. Wachstumstreiber sind die zunehmenden Außenhandelsverflechtungen und die damit verbundenen grenzüberschreitenden Verkehre. Besonders die Durchgangsverkehre werden stark zunehmen, so dass sie im Jahr 2050 ein Fünftel des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachen werden. Im Gegensatz dazu wird für die Binnenverkehre ab 2030 eine Stagnation erwartet. Hier sind die Steine und Erden mit ca. 50 % der Tonnage die wichtigste Gütergruppe. Der hier vorhergesagte rückläufige Trend wird durch andere Gütergruppen wie Halb- und Fertigerzeugnisse auszugleichen sein, damit der Wachstumspfad des Verkehrsektors fortgesetzt werden kann. Die Trendentwicklungen bei den

²⁵ Hamburg, Bremische Häfen, Wilhelmshaven, Emden, Cuxhaven, Brunsbüttel, Brake, Nordenham, Lübeck, Rostock, Wismar, Saßnitz, Kiel, Stralsund, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Zebrügge.

²⁶ Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050, Progtrans, Mai 2007.

Gütertransporten resultieren, gemäß Prograns, aus den identischen negativen Entwicklungen im Baugewerbe und im Produzierenden Gewerbe.

Die Veränderungen im Modal Split werden lt. Prograns bis zum Jahre 2050 nicht gravierend sein. Der Verkehrsträger Schiene wird bis dahin um zwei Prozentpunkte zulegen können. Auch der Lkw wird einen Zuwachs von ca. 2 % verzeichnen können, während das Binnenschiff zwar ein absolutes Wachstum erreicht, relativ jedoch einen Verlust von rd. 3 % hinnehmen muss. Der Güterstruktureffekt sorgt für eine positive Entwicklung im kombinierten Verkehr, die wiederum die dynamische Entwicklung im Transport der Güter Fahrzeuge und Maschinen, sowie Halb- und Fertigwaren verstärkt.

6.3 Diskussion der Prognoseergebnisse für den Hafen Wittingen

Der Blick auf die Umschlagvolumina im Hafen Wittingen zeigt eine Fokussierung auf wenige Gütergruppen, deren Entwicklung im Zeitablauf keinen eindeutigen Trendverlauf erkennen lässt. Dieser eher volatile Verlauf liegt vorrangig in einer hohen Abhängigkeit von einzelnen Großkunden begründet, deren Entwicklung sich oftmals an lokalen Marktanforderungen orientiert und somit nur bedingt klassischen Branchentrends folgt. Eine lineare Trendextrapolation der Umschlagentwicklung der letzten Jahre scheint daher nur bedingt geeignet, um belastbare Aussagen bzgl. der zukünftigen Entwicklungspotenziale des Hafens Wittingen zu treffen.

Die nachfolgende Analyse der Wachstumserwartungen einzelner Gütergruppen orientiert sich in Analogie zur Seeverkehrsprognose daher zunächst an der Prognose des deutschen Außenhandels. Diese erfolgt getrennt nach der Ein- und Ausfuhr auf Basis einer Analyse der OECD-Außenhandelsstatistik von 1980 bis 2003. Gütergruppenspezifische Aussagen werden auf Grundlage relevanter Strukturdaten bestimmt. Den getroffenen Abschätzungen folgend, werden die Einfuhrmengen von 422 Mio. t. in 2003 auf 593 Mio. t. in 2025, die Ausfuhrmengen von 287 Mio. t. auf 474 Mio. t. ansteigen. Tabelle 13 einen Überblick über die Entwicklungen der deutschen Ein- und Ausfuhren für die Jahre 1980, 2003 und 2025.

Für den Hafen Wittingen sind folgende Gütergruppen relevant:

- 12: Zellstoff und Altpapier (hierunter auch Cellulose)
- 13: Holz und Kork (hierunter auch Holzhack).
- 14: Getreide
- 19: Mineralölerzeugnisse (hierunter auch Gasöl)
- 21: Steine, Erden, Baustoffe, Glas (hierunter auch Kaolin, Leim)
- 22: Düngemittel.

Die Gütergruppen zeigen einführseitig unterschiedliche Entwicklungstrends. Während die Gütergruppen Düngemittel und Mineralölerzeugnisse bis 2025 einen tendenziell eher rückläufigen Trend zeigen, kann für die Gütergruppen Zellstoff und Altpapier, Holz und Kork sowie Steine, Erden, Baustoffe, Glas von einer positiven Wachstumserwartung ausgegangen werden. Ausfuhrseitig hat mit Blick auf die für Wittingen relevante Gütergruppen "Getreide" als einzige eine positive Wachstumsperspektive.

Tabelle 12 **Entwicklungen der deutschen Ein- und Ausfuhren für die Jahre 1980, 2003 und 2025 (1.000 t)**

GG	Güterart	Einfuhr				Ausfuhr			
		1980	2003	2025	03-25*	1980	2003	2025	03-25*
1	NE- Metallerze, Schrott	9.771	10.466	13.156	1,05	3.823	6.693	6.964	0,18
2	Eisen, Stahl	12.741	19.338	25.747	1,31	20.481	24.696	33.608	1,41
3	NE-Metall	2.124	4.656	7.204	2,00	1.338	3.332	6.485	3,07
4	Nahrungs- und Genussmittel	8.092	17.782	39.234	3,66	12.677	26.608	58.610	3,65
5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	3.235	5.059	5.673	0,52	385	2.702	6.274	3,90
6	Chemische Erzeugnisse	11.013	27.120	64.106	3,99	18.369	41.380	88.251	3,50
7	Fahrzeuge	1.743	7.682	18.441	4,06	4.431	13.444	33.031	4,17
8	EBM-Waren	3.459	12.438	33.830	4,65	6.532	15.107	37.348	4,20
9	Textilien, Spinnstoffe	3.468	6.088	9.875	2,22	2.193	3.973	6.998	2,61
10	Papier, Pappe	3.828	9.949	16.849	2,42	1.730	10.742	20.259	2,93
11	Halb- und Fertigwaren	4.511	14.082	39.739	4,83	4.001	12.546	32.801	4,47
12	Zellstoff, Altpapier	2.800	6.148	12.667	3,34	637	3.691	7.396	3,21
13	Holz	6.124	5.450	6.018	0,45	2.979	7.625	13.982	2,79
14	Getreide	4.920	3.871	7.482	3,04	1.410	9.726	22.642	3,92
15	Futtermittel	7.288	6.274	5.725	-0,42	3.105	5.199	5.809	0,51
16	Ölsaaten	6.900	8.887	12.417	1,53	1.259	2.549	4.573	2,69
17	Kohle	12.423	33.807	58.845	2,55	21.309	2.612	130	-12,75
18	Rohöl	96.876	107.269	91.687	-0,71	70	1.741	2.000	0,63
19	Mineralöl-erzeugnisse	36.172	32.581	27.848	-0,71	9.680	37.182	28.365	-1,22
20	Eisenerz	50.395	43.932	37.842	-0,68	161	15	15	0
21	Steine, Erden, Baustoffe	33.940	33.316	54.231	2,24	37.890	47.537	51.704	0,36
22	Düngemittel	6.068	5.617	4.264	-1,24	4.762	7.445	7.123	-0,20
	Summe	327.891	421.811	592.882	1,56	159.223	286.545	474.367	2,32

*Veränderungen 2003 zu 2025 in % p. a.

Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

Die ebenfalls im Zuge der Seeverkehrsprognose berücksichtigten Außenhandelsaktivitäten relevanter Transitländer sollen im Zuge dieser Betrachtung zunächst ausgeblendet werden, da ihre Auswertung für den Standort Wittingen keinen Erkenntnisgewinn liefert.

Ungeachtet der derzeitigen Verkehrsverflechtungen des Hafens Wittingen erfolgt die nachfolgende Spezifizierung zukünftiger Entwicklungspotenziale der relevanten Gütergruppen sowie weiterer Wachstumsperspektiven zunächst auf Grundlage der Prognosen für den Hamburger Hafen. Ausgangspunkt für diese Eingrenzung bildet die Annahme, dass sich die anhaltende Umschlagdynamik im Hamburger Hafen sowie der Trend einer verstärkten Einbindung der Binnenhäfen in die Logistikketten zukünf-

tig verstärkt auch auf den Standort Wittingen auswirkt. Für den Zeitraum bis zum Ende des Prognosehorizonts im Jahr 2025 wird davon ausgegangen (Tabelle 13), dass kurzfristig nur schwer umsetzbare Veränderungen logistischer Abläufe vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung effizienter und ressourcenschonender Transportkonzepte zu einer signifikanten Ausweitung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Hamburger bzw. Bremischen Häfen und den Hinterlandterminals bzw. nachgelagerten Binnenhäfen wie u. U. Wittingen führen.

Tabelle 13 Umschlagentwicklung See-Gesamt Hamburg 1992-2004-2025 (1000 t)

GG	Güterart	1992	2004	2025	Wachstum Gesamtumschlag (%)		
		Gesamt	Gesamt	Gesamt	92-04	92-25	04-25
1	NE-Metallerze, Schrott	1.827	3.375	3.302	84,73	80,74	-2,17
2	Eisen, Stahl	1.829	2.928	5.412	60,09	195,90	84,84
3	NE-Metall	488	1.546	4.405	216,81	802,67	184,93
4	Nahrungs- und Genussmittel	4.686	9.394	24.864	100,47	430,61	164,68
5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	1.292	1.588	2.619	22,92	102,71	64,93
6	Chemische Erzeugnisse	3.816	9.805	26.453	156,95	593,22	169,80
7	Fahrzeuge	1.068	2.498	8.592	133,90	704,50	243,96
8	EBM-Waren	2.905	10.415	32.137	258,52	1006,27	208,57
9	Textilien, Spinnstoffe	1.765	4.857	9.335	175,19	428,90	92,20
10	Papier, Pappe	2.998	4.736	13.464	57,98	349,10	184,30
11	Halb- und Fertigwaren	2.352	8.138	95.465	246,01	3958,89	1073,08
12	Zellstoff, Altpapier	806	776	2.812	-3,73	248,89	262,38
13	Holz	554	1.652	3.991	198,20	620,40	141,59
14	Getreide	1.722	912	2.212	-47,04	28,46	142,55
15	Futtermittel	2.498	1.389	1.716	-44,40	-31,31	23,55
16	Ölsaaten	2.355	3.745	6.211	59,03	163,74	65,85
17	Kohle	948	4.973	7.519	424,58	693,15	51,20
18	Rohöl	4.208	4.357	3.951	3,55	-6,11	-9,32
19	Mineralölerzeugnisse	10.050	6.164	6.193	-38,67	-38,38	0,48
20	Eisenerz	5.497	8.400	7.547	52,82	37,30	-10,16
21	Steine, Erden, Baustoffe	2.760	5.651	8.918	104,75	223,12	57,82
22	Düngemittel	3.436	3.203	3.318	-6,79	-3,44	3,60
	Summe*	64.840	114.501	336.745	76,60	419,35	194,10

Anm: *Die Summe beinhaltet zusätzlich Eigengewichte von Containern.

Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

Grundsätzlich gehen die Experten im Rahmen der Seeverkehrsprognose davon aus, dass sich das kontinuierliche Umschlagwachstum im Hamburger Hafen auch in den kommenden Jahren fortsetzen wird. Während der Hafen zwischen 1992 und 2004 ein Wachstum des Gesamtumschlags von ca. 76 % verzeichnete, wird bis 2025 eine Steigerung von 194 % angenommen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von über 5,27 %.

Treibende Kraft ist vor allem der Umschlag von Halb- und Fertigwaren, der sich bis zum Jahre 2025 (Basisjahr 2004) verzehnfachen wird. Besonders starkes Wachstum erfahren darüber hinaus die Gütergruppen NE-Metalle (+ 185 %), Nahrungs- und

Genussmittel (+ 165 %), Fahrzeuge (+ 244 %), EBM-Waren (+ 209 %), sowie Zellstoff, Altpapier (+ 262 %) und Papier (+ 184 %). Tabelle 13 gibt einen gesamthaften Überblick über die Wachstumserwartungen für den Umschlag nach Gütergruppen bis zum Jahr 2025.

Ergänzend hierzu wird im Zuge der Seeverkehrsprognose davon ausgegangen, dass eine zunehmende Containerisierung auch im Massengutbereich bei einzelnen Gütergruppen zu zusätzlichen Wachstumsimpulsen führt. Da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass der Containerisierungstrend bis 2025 auch zu Rückwirkungen auf den Hafen Wittingen führen wird, soll dieser nachfolgend näher betrachtet werden. Tabelle 14 gibt einen Überblick über die Wachstumserwartungen containerisierter Verkehre sowie die Containerisierungsgrade nach Gütergruppen.

Tabelle 14 Wachstumserwartungen containerisierter Verkehre sowie die Containerisierungsgrade nach Gütergruppen (Hamburg)

GG	Güterart	2004			2025		
		Gesamt	davon cont.	Cont.grad in %	Gesamt	davon cont.	Cont.grad in %
1	NE-Metallerze, Schrott	3.375	581	17,3	3.302	1.114	33,8
2	Eisen, Stahl	2.928	2.186	74,7	5.412	4.975	92
3	NE-Metall	1.546	1.378	89,2	4.405	4.339	98,6
4	Nahrungs- und Genussmittel	9.394	9.294	99	24.864	24.702	99,4
5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	1.588	1.114	70,2	2.619	2.247	85,8
6	Chemische Erzeugnisse	9.805	8.494	86,7	26.453	24.591	93
7	Fahrzeuge	2.498	2.073	83	8.592	7.433	86,6
8	EBM-Waren	10.415	10.178	97,8	32.137	32.098	99,9
9	Textilien, Spinnstoffe	4.857	4.839	99,7	9.335	9.325	99,9
10	Papier, Pappe	4.736	4.487	94,8	13.464	13.023	96,8
11	Halb- und Fertigwaren	8.138	8.080	99,3	95.465	95.300	99,9
12	Zellstoff, Altpapier	776	650	83,8	2.812	2.710	96,4
13	Holz	1.652	1.614	97,7	3.991	3.972	99,6
14	Getreide	912	175	19,2	2.212	489	22,2
15	Futtermittel	1.389	233	16,8	1.716	328	19,2
16	Ölsaaten	3.745	517	13,9	6.211	1.094	17,7
17	Kohle	4.973	70	1,5	7.519	178	2,4
18	Rohöl	4.357	0	0	3.951	0	0
19	Mineralölzeugnisse	6.164	358	5,9	6.193	770	12,5
20	Eisenerz	8.400	2	0,1	7.547	1	0,1
21	Steine, Erden, Baustoffe	5.651	3.461	61,3	8.918	6.219	69,8
22	Düngemittel	3.203	236	7,4	3.318	292	8,9
	Summe*	114.501	60.020	52,5	336.745	235.200	69,9

Anm: *Die Summe beinhaltet zusätzlich Eigengewichte von Containern.

Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

Zur Verbesserung der Vergleichbarkeit gibt die Tabelle 15 einen Überblick über die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose für den Hamburger Hafen auf Basis der erwart-

teten jährlichen Wachstumsraten und berücksichtigt die unterschiedliche Wachstumsdynamik im containerisierten und nicht-containerisierten Bereich (Tabelle 15).

Tabelle 15 Seeverkehrsprognose für den Hamburger Hafen

GG	Güterart	Wachstum Gesamtumschlag (%) p.a.			Wachstum Containerumschlag (%)p.a.		
		92-04	92-25	04-25	92-04	92-25	04-25
1	NE-Metallerze, Schrott	5,25	1,81	-0,10	15,70	7,55	3,15
2	Eisen, Stahl	4,00	3,34	2,97	10,64	6,36	3,99
3	NE-Metall	10,09	6,89	5,11	13,18	8,30	5,61
4	Nahrungs- und Genussmittel	5,97	5,19	4,74	7,61	5,79	4,76
5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	1,73	2,16	2,41	9,05	5,42	3,40
6	Chemische Erzeugnisse	8,18	6,04	4,84	10,23	7,00	5,19
7	Fahrzeuge	7,34	6,52	6,06	10,48	7,78	6,27
8	EBM-Waren	11,23	7,56	5,51	12,33	8,01	5,62
9	Textilien, Spinnstoffe	8,80	5,18	3,16	9,41	5,40	3,17
10	Papier, Pappe	3,88	4,66	5,10	8,10	6,25	5,20
11	Halb- und Fertigwaren	10,90	11,88	12,44	11,44	12,09	12,47
12	Zellstoff, Altpapier	-0,32	3,86	6,32	5,39	6,44	7,04
13	Holz	9,53	6,17	4,29	19,16	9,53	4,38
14	Getreide	-5,16	0,76	4,31	9,48	6,62	5,01
15	Futtermittel	-4,77	-1,13	1,01	3,02	2,14	1,64
16	Ölsaaten	3,94	2,98	2,44	9,93	5,88	3,63
17	Kohle	14,81	6,48	1,99	7,32	5,54	4,54
18	Rohöl	0,29	-0,19	-0,46			
19	Mineralölerzeugnisse	-3,99	-1,46	0,02	5,95	4,52	3,71
20	Eisenerz	3,60	0,97	-0,51	-3,32	-3,27	-3,25
21	Steine, Erden, Baustoffe	6,15	3,62	2,20	14,23	6,84	2,83
22	Düngemittel	-0,58	-0,11	0,17	16,44	6,37	1,02
	Summe	4,85	5,12	5,27	10,26	7,99	6,72

Quelle : Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

Tabelle 16 Entwicklungsperspektiven ausgewählter Gütergruppen für Außenhandel und ausgewählte Häfen (%)

GG	Außenhandel		Hamburger Hafen		Bremerhaven	Antwerpen	Lübeck
	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamt	Containersiert	Gesamt	Gesamt	Gesamt
12	3,34	3,21	6,32	7,04	13,29	3,21	4,02
13	0,45	2,79	4,29	4,38	2,88	1,89	2,56
14	3,04	3,92	4,31	5,01	3,36	3,51	3,02
19	-0,71	-1,22	0,02	3,71	-0,42	2,14	-
21	2,24	0,36	2,20	2,83	1,68	1,27	1,13
22	-1,24	-0,20	0,17	1,02	-0,86	-0,35	-0,08

Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose 2007.

Die ermittelten jährlichen Wachstumsraten bilden einen wichtigen Aufsatzpunkt für die Abschätzung zukünftiger Wachstumserwartungen des Hafens Wittingen. Um einen möglichen Wachstumskorridor für den Hafen Wittingen zu definieren, werden die

ermittelten Wachstumsraten Außenhandel, Hamburger Hafen und ausgewählte Vergleichshäfen in Tabelle 16 gegenübergestellt.

Weiterführende Einschätzungen zur Entwicklung der einzelnen Gütergruppen ergeben sich aus den Resultaten der Befragung der Unternehmen im Raum Wittingen. Hieraus eröffnet sich einerseits die Möglichkeit, die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose auf Basis lokaler Gegebenheiten und Trends zu bewerten und einzuordnen sowie weitere für Wittingen zukünftig interessante Gütergruppen zu identifizieren.

6.4 Zwischenfazit

Die wesentlichen Erkenntnisse des vorangegangenen Abschnitts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Containerumschlag bildet den wesentlichen Wachstumstreiber in allen Häfen der sog. Nordrange.
- Die erwarteten Wachstumsraten für den Weltcontainerumschlag von 7 % - 9 % bis 2015 werden in Hamburg leicht übertroffen (+ 9,2 %).
- Die anhaltende Wachstumsdynamik der asiatischen Märkte lässt sogar höheres Wachstum möglich erscheinen.
- Neben einer deutlichen Wachstumserwartung im Containerverkehr zeigt die Seeverkehrsprognose 2025 für die deutschen Häfen sowie die Rheinmündungshäfen auch im Bereich der Massengüter einen positiven Trend
 - o Flüssiges Massengut: + 0,8 % p. a.
 - o Sauggut: + 1,6 %
 - o Trockenes Massengut: + 1,4 %
- Die Umschlagentwicklung in Wittingen zeigt eine Fokussierung auf wenige Gütergruppen, deren Entwicklung im Zeitablauf keinen eindeutigen Trendverlauf erkennen lässt. Grund: hohe Abhängigkeit von einzelnen Großkunden
- Die für den Hafen Wittingen relevanten Gütergruppen lassen auf Grundlage der prognostizierten Entwicklung von Außenhandel und Güterumschlag in ausgewählten Häfen unterschiedliche Wachstumspfade erwarten.
- Die realistischen Wachstumskorridore für die einzelnen Gütergruppen liegen im Bereich von
 - o 3 bis 7 % (Zellstoff und Altpapier)
 - o 1 bis 4 % (Holz und Kork)
 - o 3 bis 5 % (Getreide)
 - o -1 bis +3 % (Mineralölerzeugnisse)
 - o 0 bis 3 % (Steine, Erden, Baustoffe)
 - o -1 bis +1 % (Düngemittel).

Diese sind nachfolgend auf Grundlage einer Detailbetrachtung der Entwicklung einzelner für Wittingen relevanter Gütergruppen zu spezifizieren.

7. DIE LOGISTIKORIENTIERTE ZUKUNFT DES HAFENS WITTINGEN

7.1 Einleitung

Das vorliegende Hafententwicklungskonzept stellt zwei Varianten dar, die auf unterschiedlichen Wachstums- und Ansiedlungserwartungen im Hafengewerbegebiet beruhen. Durch die Darstellung der Basis- und der Potenzialvariante ergibt sich ein Wachstumskorridor für den Wittinger Hafen. Der Zeithorizont beider Varianten ist das Jahr 2015. Ergänzend wird ein vereinfachter Ausblick für das Jahr 2025 vorgenommen.

Die beiden Betrachtungen basieren auf den 16 Gesprächen, die für dieses Hafententwicklungskonzept mit Akteuren der regionalen Wirtschaft geführt wurden. Ergänzt werden die Erkenntnisse durch sieben Gespräche mit überregionalen Akteuren sowie die Branchenexpertise durch UNICONSULT.

7.2 Entwicklungsvarianten für 2015

7.2.1 Basisvariante

Die Basisvariante stellt die erwartete Entwicklung im Hafen bis zum Jahr 2015 dar, ohne dass außerordentliche Investitionen in Infra- und Suprastruktur erfolgen, keine Flächenexpansion erfolgt und hinsichtlich der bestehenden verkehrlichen, trimodalen Anbindung im Wesentlichen der Status quo gewährleistet werden kann. Vereinfacht formuliert: *Was passiert, wenn nichts passiert?*

Die Chance auf neue potenzielle Hafennutzer wird nur insoweit berücksichtigt, als es notwendig erscheint, mögliche verbliebene Nutzungspotenziale der Bestandsflächen im Hafen Wittingen so zu nutzen, dass im Anschluss daran ein qualifizierter Einstieg in ein Hafenerweiterungsszenario sowohl wirtschaftlich sinnvoll als auch politisch argumentierbar erscheint.²⁷

Diese Variante basiert grundsätzlich auf folgenden Annahmen:

- Die Hafentflächen bestehen hinsichtlich Größe und Zuschnitt unverändert fort.
- Die Kaibereiche bleiben hinsichtlich ihrer Befestigung/Ausdehnung unverändert.
- Die Hallen- und Lagerplatzstruktur wird nicht wesentlich verändert.
- Die Umschlaggeräte und sonstigen Betriebsmittel werden nicht ergänzt.
- Die Wechselbeziehung zwischen dem Hafen Wittingen und den Seehäfen bleiben auf geringem Niveau.
- Verlagerte Seehafenfunktionen spielen für Wittingen keine signifikante Rolle.
- Die Wachstumstreiber beschränken sich auf die derzeitigen Hafennutzer, hauptsächlich regionalwirtschaftliche Faktoren induzieren Wachstum.
- Wachstumsparameter der für den Wittinger Hafen relevanten Gütergruppen sind (abweichend von den allgemeinen Wachstumstrends, dargestellt in Kapitel 6) in erster Linie die Einschätzungen der lokalen Akteure.

²⁷ Vgl. dazu auch die ergänzenden Ausführungen unter 7.2.2.

Am Ende dieser Variantenbeschreibung steht die Evaluierung zukünftiger Umschlagmengen sowie der weiteren Hafennutzung, die im Rahmen der oben angegebenen Parameter plausibel erscheint. Die hier ermittelten Werte bilden die untere Grenze des von UNICONCONSULT für den Hafen Wittingen ermittelten Entwicklungskorridors.

Den Kern einer Betrachtung bildet die Entwicklung des Güterumschlags im Wittinger Hafen. Dabei wird seitens der Berater davon ausgegangen, dass die zukünftige Umschlagentwicklung im Wesentlichen von folgenden Größen beeinflusst wird:

- Entwicklung der Kaikanten,
- Unmittelbare Hafenfläche²⁸,
- Zukünftiger Flächen- und Suprastrukturbedarf hafenhinterlandbezogener Geschäfte,
- Investitionen in Umschlaggeräte,
- Entwicklung des Personalbestands.

Umschlagentwicklung

Die OHU realisiert den Hauptanteil des Umschlages im Wittinger Hafen. Lediglich Getreide wird zum Teil von der LEVG (Landw. Ein- und Verkaufsgenossenschaft Hankensbüttel - Groß Oesingen eG) umgeschlagen.

Die OHU differenziert in ihrer Statistik zwischen Schiffsumschlag (2007: 193.314 t) und Landumschlag (2007: 172.150 t). Für die hier folgende Umschlagentwicklung werden diese beiden Werte allerdings kumuliert betrachtet (2007: 365.464 t), da zum überwiegenden Teil die Schiffs- und Landumschlaggüter dieselben sind, die lediglich im Hafengebiet zwischengelagert oder vom Empfänger/Versender bearbeitet wurden. Die Differenz aus dem Schiffs- und Landumschlag resultiert aus Zwischenlagerungen im Hafen, Mengenreduktionen durch Verarbeitungsprozesse oder Mengenzunahmen durch die Einarbeitung von nicht im Hafen umgeschlagenen Gütern (z. B. Holzschnitzel, die von landseitigen Produktionsbetrieben angeliefert werden).

In die Betrachtung des Hafenumschlags gehen sieben wesentliche Gütergruppen ein:

Gütergruppe	2007 (t)
Cellulose	168.172
Getreide ²⁹	44.661 (18.161 OHU + 26.500 t LEVG)
Holz ³⁰	137.238
Mineralölerzeugnisse ³¹	2.349
Steine, Erden, Baustoffe ³²	6.979 (5.963 Chinaclay + 1.016 Betonteile)
Düngemittel	31.297
Übrige Güter	1.268

²⁸ Hiermit ist das Gebiet gemeint, auf der der unmittelbare Umschlag geschieht (inkl. Rangierflächen für die Umschlaggeräte).

²⁹ Aufgrund der Insolvenz der Wittinger BioDiesel eG wird kein Raps mehr in Wittingen umgeschlagen und daher auch für die Projektion nicht weiter betrachtet.

³⁰ Hierunter fallen Holzhackschnitzel, Rohholz, und Spanplatten /OSB-Platten.

³¹ Gasöl.

³² Hierunter fallen auch Chinaclay und Betonteile.

Die Abschätzung künftiger Umschlagvolumina im Wittinger Hafen erfolgt anschließend für die einzelnen Gütergruppen. Die Korridore der Schätzungen wurden durch die Erwartungen der jeweiligen Hafennutzer der Region, durch die allgemeinen Wachstumserwartungen des deutschen Außenhandels bis 2025 sowie die spezifischen Wachstumserwartungen der Seehäfen bis 2025 für die einzelnen Segmente gebildet.

Da die meisten Unternehmen im Umfeld Wittingens keine nennenswerten Wachstumserwartungen haben, bildet folgende Abschätzung zum Güterumschlag die untere Grenze eines möglichen Hafenentwicklungskorridors bis 2015 (vgl. Tabelle 17). Für den Hafen bedeutet dies insgesamt jährlich eine Wachstumserwartung (exklusive Mineralölumschlag) von etwa 1 bis 2 %.

Tabelle 17 Umschlagabschätzung des Wittinger Hafens für 2015 (Basisvariante)

Gütergruppe	Umschlag 2007 (t)	Schätzungskorridor Umschlag 2015 (t)	Mittelwert Schätzung 2015 (t) (auf 5.000 gerundet)	Mittlere jährliche Wachstumsrate (%) (gerundet)
Cellulose	168.172	170.000 - 220.000	195.000	2
Chinaclay	5.963	10.000	10.000	7
Getreide	44.661	45.000 - 60.000	55.000	3
Düngemittel	31.297	30.000	30.000	-1
Holz	137.238	140.000 - 155.000	145.000	1
Mineralöl	2.349	0	0	0
Steine, Erden, Baustoffe (ohne Chinaclay)	1.016	0	0	0
Übrige Güte	1.268	2.000 - 5.000	5.000	19
Gesamt (ohne Mineralöl)	389.615	397.000 - 480.000	430.000³³	1 - 2

Quelle: UNICONCONSULT.

Aus der Untersuchung der regionalen Wirtschaft und deren Ladungsaufkommen können keine außerordentlichen Wachstumssignale für den Wittinger Hafens abgeleitet werden. Im Gegenteil, häufig wurde mit einer Stagnation des Ladungsaufkommens gerechnet. Potenzielle Wachstumsimpulse ergeben sich angesichts dieses Ergebnisses nur aus den allgemeinen Wachstumserwartungen der jeweiligen Gütergruppen.

In den folgenden Abschnitten werden die Wachstumserwartungen für die einzelnen Gütergruppen des Wittinger Hafens einer genaueren Betrachtung unterzogen.

Cellulose und Chinaclay

In Wittingen werden für die Firma Drewsen in Lachendorf Cellulose und Chinaclay umgeschlagen. Sie dienen als Grundstoffe zur Papierherstellung³⁴. Eine lineare Fortschreibung der Mengenentwicklung der vergangenen Jahre scheint nicht zielführend, da es hier erhebliche Schwankungen gab. Die Betrachtung der historischen Umschlagentwicklung beschränkt sich auf den Empfang, da die Menge des Schiffsumschlags weitestgehend dem Landumschlag entspricht.

³³ Entspricht einer geschätzten Auslastung von 100 % des Hafens.

³⁴ Ein Gespräch mit Vertretern der Firma Drewsen ließ sich nicht realisieren.

Tabelle 18 Cellulose- und Chinaclay-Umschlag im Wittinger Hafen seit 2000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cellulose (t)	50.408	98.874	140.258	168.704	124.428	54.026	148.976	169.988
Veränderung zum Vorjahr (%)	-	96,15	82,1	56,43	-87,84	-139,66	188,36	41,68
Chinaclay (t)	7.964	7.702	6.168	3.984	7.992	7.728	7.788	5.652
Veränderung zum Vorjahr (%)	-	-3,29	-19,26	-27,42	50,33	-3,31	0,75	-26,82

Quelle: OHU.

Die jährlichen Schwankungen sind dem Umstand geschuldet, dass es nur einen Abnehmer dieser Gütergruppe gibt. Die Gespräche mit der OHU geben Anlass zu der Vermutung, dass sich das un stetige Wachstum fortsetzen wird, wobei man für 2008 mit reduziertem Umschlag rechnet.

Für die Berechnungen wird ungeachtet jährlicher Schwankungen längerfristig mit einem leichten Anstieg des Umschlags gerechnet. Als Orientierung für dieses Wachstum dient das prognostizierte Außenhandelswachstum dieses Segments in der Zeit von 2004 bis 2025 (Vgl. Tabelle 16). Demnach ergibt sich ein jährliches Wachstum von bis zu 3,3 %. Die Wachstumserwartungen ausgewählter Seehäfen implizieren z. T. höhere Wachstumsraten, die vor dem Hintergrund einer risikoaversen, hafenneutralen Betrachtung zunächst ausgeklammert werden sollen. Auf dieser Grundlage kann für 2015 mit einem geschätzten Umschlag von rund 85.000 t - 110.000 t für Cellulose gerechnet werden. Ungeachtet der Schwankungen beim Celluloseumschlag blieb der Chinaclay-Umschlag seit 2000 nahezu konstant zwischen 3.000 t und 4.000 t. Für die Abschätzung geht UNICONSULT für 2015 von einem Chinaclay-Umschlag von maximal 5.000 t aus.

Getreide und Düngemittel

Der Getreide- und Düngemittelumschlag in Wittingen ist großenteils abhängig von der Saatzucht Flettmar-Wittingen eG sowie der Landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossenschaft Hankensbüttel - Groß Oesingen eG. Während der Düngemittelumschlag komplett von der OHU abgewickelt wird, organisiert die LEVG ihren Getreideumschlag selbst.

In den Interviews negierten beide Akteure einen Zusammenhang zwischen den Wachstumserwartungen des Getreide- und Düngemittelumschlags in den Seehäfen und in Wittingen. Begründet wurde dies damit, dass das Ertragspotenzial der Ländereien im jeweiligen Einzugsgebiet bei nahezu 100 % liegt. Mögliche erntebedingte Zuwächse würden durch vorhandene Biogasanlagen vor Ort verwendet. Auch der Düngemittelumschlag würde mit gleicher Begründung stagnieren. Ein Umschlag neuer Produkte (z. B. Futtermittel wie Sojaschrot oder Rapskuchen) wird nicht erwartet.

Erntebedingte Umschlagschwankungen lassen sich nicht seriös abschätzen. Neben den stagnierenden Umschlagerwartungen der LEVG und SFWeG findet für die Abschätzung des erwarteten Umschlags im Jahr 2015 wiederum das prognostizierte Außenhandelswachstum Berücksichtigung. Demnach ergibt sich ein jährliches

Wachstum von bestenfalls 3,9 % (Getreide 2004 - 2025). bzw. mit -0,7 % vsl. ein leichter Rückgang auf Seiten des Wareneingangs (Düngemittel 2004 - 2025).

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für 2015 eine Umschlagschätzung von rund 45.000 t - 60.000 t für Getreide und 30.000 t für Düngemittel.

Holz

Der Holzumschlag im Wittinger Hafen erfolgt derzeit für die Firma Glunz in Nettgau. Zum Holzumschlag gehören Holzhackschnitzel als Rohstoffe, Rohholz und fertige Produkte (Spanplatten und OSB-Platten). Während die Rohstoffe mit dem Schiff angeliefert werden, erfolgt der Transport zwischen Wittingen und Nettgau per Lkw, der Versand der Spanplatten und des Rohholzes zurzeit mit der Bahn. Der Holzumschlag spielt erst seit 2002 eine Rolle, da Glunz zwischen 2000 und 2002 seine Produktionsstätte von Triangel nach Nettgau verlegte.

Tabelle 19 Holzumschlag im Wittinger Hafen seit 2000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Holz gesamt (Hackschnitzel, Spanplatte, OSB-Platten, Rohholz) (t)	0	0	5.000	2.702	14.610	39.368	58.101	137.238
Veränderung zum Vorjahr (%)	0	0	0	-45,96	440,71	169,46	47,58	136,21
Schiffumschlag (t)	0	0	k. A.	k. A.	6.807	38.790	54.673	57.350
Landumschlag (t)	0	0	k. A.	k. A.	7.803	578	3.428	79.888

Quelle: OHU.

Ähnlich wie bei der Abschätzung des Holzumschlags ist aufgrund der Tatsache, dass es hier nur einen Kunden gibt, eine Übertragung der allgemeinen Wachstumsraten auf Wittingen mit Unschärfen verbunden. Die Firma Glunz rechnet derzeit mit einem gleich bleibenden Schiffumschlag von 50.000 bis maximal 60.000 t. Die langfristige Entwicklung bleibt indes unklar. Das derzeit aus den Niederlanden per Binnenschiff bezogene Holz wird zunehmend von dortigen Verbrennungsanlagen nachgefragt. Sollte sich die Beschaffung von Recyclingholz mittelfristig dadurch erschweren, könnte alternativ Holz in Dänemark beschafft werden. Aufgrund der verkehrlichen Anbindung käme dieses Holz nicht mehr mit dem Binnenschiff, sondern per Bahn und Lkw nach Wittingen/Nettgau.

Beim Bahnumschlag wird mit einem gleich bleibenden Umschlag von etwa 130.000 m³ gerechnet – vorbehaltlich der oben skizzierten möglichen Änderungen in der Beschaffungslogistik. Die OHU rechnet für 2008 insbesondere beim Bahnumschlag mit eher sinkenden Mengen, da der europäische Holzplattenmarkt derzeit aufgrund der Immobilienkrise in den USA stark unter Druck steht. Durch die Krise könnten auf dem Spot Markt für Bauholzelemente zunehmend günstig angebotene Mengen aus Übersee für Konkurrenz sorgen. Für das Jahr 2009 werden allerdings wieder steigende Volumina erwartet.

Das Nettgauer Glunz-Werk plant derzeit keine Expansion. Daher kann hier längerfristig bestenfalls mit einer konstanten Mengennachfrage gerechnet werden. Ein Risikofaktor für die Entwicklung des Holzumschlags in Wittingen sind Planungen, u. U. den Standort Nettgau mit einem eigenen Gleisanschluss aufzuwerten. Es scheint jedoch

fraglich, ob die derzeitigen Umschlagvolumina die hohen Investitionen begründen können, die durch eine Sanierung der Strecke Wittingen-Radenbeck und einen Neubau der Strecke Radenbeck-Nettgau entstehen würden.

Neben den stagnierenden Umschlagserwartungen der Firma Glunz findet für die Abschätzung des erwarteten Umschlags im Jahr 2015 wiederum das prognostizierte Außenhandelswachstum dieses Segments von 2004 bis 2025 Berücksichtigung. Demnach ist mit einem jährlichen Wachstum von 1,6 % zu rechnen. Die Wachstumserwartungen ausgewählter Seehäfen implizieren auch hier z. T. höhere Wachstumsraten, die vor dem Hintergrund einer risikoaversen, hafenneutralen Betrachtung zunächst ausgeklammert werden. Auf dieser Grundlage gibt sich für 2015 eine Umschlagschätzung von rund 140.000 t - 155.000 t (Schiffsumschlag 60.000 t - 65.000 t, Bahnsumschlag 80.000 t - 90.000 t).

Grundsätzlich ist es auch für andere holzverarbeitende Unternehmen der Region (z. B. ThyssenKrupp GfT Gleistechnik) vorstellbar, den Hafen zum Teil für den Umschlag zu nutzen. Konkrete Planungen existieren indes nicht.

Mineralölerzeugnisse

Aus der Untersuchung der regionalen Wirtschaft und dessen Ladungsaufkommen allein lassen sich kaum nennenswerte Wachstumsimpulse für den Wittinger Hafen ableiten. In den Interviews wurde an mehreren Stellen sogar signalisiert, dass man eine Stagnation des Ladungsaufkommens nicht ausschließen könne. So lassen sich Wachstumsimpulse allenfalls aus den allgemeinen Wachstumserwartungen bezogen auf eine Branche insgesamt bzw. Gütergruppenebene ableiten. Für den Hafen bedeutet dies insgesamt eine Wachstumserwartung bis 2015 (exklusive Mineralölumschlag) von bis zu 17 %, was einem jährlichen Wachstum von bestenfalls etwa 2 % entspricht.

Der Ölhafen in Wittingen wird von der Hoyer Unternehmensgruppe betrieben, die erst vor kurzem diesen Teil des Hafens übernahm. Im Rahmen der Interviewsequenz ließ sich trotz mehrfachen Nachfragens kein Gespräch realisieren. Offenkundig ist jedoch, dass nach Umstellung der Logistikkonzepte kaum noch Öl mit dem Schiff umgeschlagen wird.

Tabelle 20 Gasölumschlag im Wittinger Hafen seit 2000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gasöl (t)	30.482	35.024	30.509	27.622	24.673	29.346	28.925	2.349
Veränderung zum Vorjahr (%)	0,00	14,90	-12,89	-9,46	-10,68	18,94	-1,43	-91,88

Quelle: OHU.

Für die Umschlagabschätzung wird davon ausgegangen, dass kein wasserseitiger Ölumschlag mehr in Wittingen stattfindet

Steine, Erden, Baustoffe

Diese Gütergruppe beinhaltet u. a. Chinaclay und Betonteile. Die Entwicklung des Chinaclay-Umschlags wurde bereits oben beleuchtet. 2007 wurden im Wittinger Hafen erstmals rund 1.000 t Betonteile für ein Werk aus Celle umgeladen.

Ob dieses Unternehmen den Hafen auch zukünftig für den trockenen Betonumschlag nutzen wird, ist nicht sicher.

Weitere mittelfristige Potenziale im Stein-, Erden- und Baustoffumschlag könnten sich durch den Bau der A 39 ergeben. Im Rahmen der Interviewsequenz wurde zudem über die theoretische Möglichkeit, den Hafen für den Torfumschlag zu nutzen, nachgedacht. Allerdings existieren keine diesbezüglichen konkreten Planungen.

Etwaige Entwicklungen dieser Gütergruppe im Zusammenhang mit dem Autobahnbau werden in der Potenzialvariante beleuchtet, in der Basisvariante ist von keinem nennenswerten Umschlag in dieser Gütergruppe (mit Ausnahme des Chinaclay) zu rechnen.

Übrige Güter

Beim Umschlag übriger Güter gab es in der Vergangenheit erheblichen Mengenschwankungen. Es handelt sich dabei überwiegend um Projektladung, die von regionalen Unternehmen induziert wird.

Tabelle 21 Umschlag übriger Güter im Wittinger Hafen seit 2000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Übrige Güter (t)	7.589	30.558	4.239	1.525	1.222	13.194	2.200	1.268
Veränderung zum Vorjahr (%)	0,00	75,35	-75,15	-8,90	-1,10	48,52	-37,46	-3,22

Quelle: OHU.

Der Umschlag von Projektladung wird insbesondere durch die Firma Butting organisiert. Aufgrund der stark auftragsbezogenen Produktion ist eine Abschätzung der erwarteten Mengen seriöserweise kaum möglich.

Eine genauere Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten im Projektladungsumschlag erfolgt in der Potenzialvariante. Für die Basisvariante ist von eher geringen Mengen bis zu 5.000 t jährlich auszugehen.

Auswirkungen auf Infra-/Suprastruktur und Betrieb

Die oben dargestellte Wachstumsabschätzung basiert auf der Frage: *Was passiert, wenn nichts passiert*. Das heißt, es werden keine Vermarktungsinitiativen, angebotsorientierte Ausbaumaßnahmen oder sonstige Wachstumsimpulse gestartet.

Dennoch hat das erwartete Wachstum zum Teil Auswirkungen auf die bestehende Infra-/Suprastruktur und den Hafenbetrieb. Diese werden in folgenden Abschnitten dargestellt.

Kaikante

Im Jahr 2007 wurden 193.314 t wasserseitig umgeschlagen, 256 Schiffe liefen den Wittingen Hafen an. Das heißt, jedes Schiff war durchschnittlich mit 755 t beladen. Die Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt sieht eine Lade- und Löschzeit von 45 t Rohgewicht pro Stunde bei Massengütern vor. Daraus folgt pro Schiff eine durchschnittliche Lade/Löschzeit von 17 Stunden. Da im Wittinger Hafen nicht rund um die Uhr gearbeitet wird, kann also von einer Verweildauer eines Binnenschiffs von zwei Tagen ausgegangen werden.

Basierend auf der Annahme, dass die durchschnittliche Beladung pro Binnenschiff unverändert bleibt, ist für das Jahr 2015 mit etwa 300 Schiffen im Wittinger Hafen zu rechnen, bei 250 Betriebstagen etwa 1,2 Schiffe pro Tag.

Der Wittinger Hafen verfügt derzeit über zwei Liegestellen, also über eine Liegekapazität von 500 Tagen. Legt man obige Berechnung zugrunde, befindet sich der Hafen bei derzeit 256 Schiffen hinsichtlich seiner Liegekapazität derzeit am Limit. Diese Aussage wurde von Akteuren vor Ort bestätigt.

Bei 300 Schiffsanläufen pro Jahr würde die derzeitige Kapazität nicht mehr ausreichen. Es wird eine dritte Liegestelle benötigt, um den Bedarf von 600 Liegetagen decken zu können.

Der Bedarf einer zusätzlichen Liegestelle, der sich schon aus der Basisvariante ableitet, unterstützt die Überlegungen, eine Hafenerweiterung zur Potenzialausschöpfung im südlichen Bereich anzustoßen. In welcher Weise die dritte Liegestelle zu ertüchtigen ist, wird in Abschnitt 1a der Potenzialvariante dargestellt.

Umschlaggeräte

Der derzeitige Gerätebestand ist auf das Laden und Löschen an zwei Liegestellen ausgerichtet. Eine Erweiterung im Rahmen dieser Struktur scheint nicht sinnvoll.

Sofern eine dritte Liegestelle erschlossen werden sollte, sollte der Umschlaggerätebestand insofern erweitert werden, als dass das parallele Arbeiten an allen drei Orten möglich ist. Eine Erweiterung des Bestandes würde zudem das Be- und Entladen zusätzlicher Lkw erleichtern.

Lagerkapazität

Der Hafen verfügt über Lagerkapazitäten von 5.000 t für Dünger und 8.000 t für Cellulose in Hallen. Dazu kommt eine Lagerkapazität für Getreide in den angrenzenden Silos. Hierin wurde jüngst 3,5 Mio. € investiert, da man aufgrund des Betriebs der Ölmühle von einem Lagerungsbedarf für Ölsaaten ausging. Nach der Insolvenz stehen nunmehr zwei Silos leer.

Insgesamt kann vor dem Hintergrund des erwarteten Wachstums von ausreichenden geschlossenen Lagerkapazitäten ausgegangen werden. Im Bereich der Massengut und Projektladungsfreilager wurde von einigen befragten Marktteilnehmern zusätzlicher Bedarf angemeldet. Diesem Bedarf könnte durch eine Aktivierung der nördlichen Erweiterungsfläche an der derzeitigen WSA-Liegestelle nachgekommen werden.

Straßeninfrastruktur

Die Straßeninfrastruktur wird in besonderem Maße vom Umschlag dreier Gütergruppen sowie weiteren Nutzern des "trockenen Hafengebietes" beansprucht:

- Cellulose- und Chinaclay-Transport vom Hafen nach Lachendorf
- Holztransport vom Hafen nach Nettgau et vice versa
- Transport von Getreide und Düngemitteln zwischen Hafen und Verbrauchsstellen
- Fleischtransport von der FHG Fleischhandelsgesellschaft
- Transport landwirtschaftlicher Güter durch Wolter Agrarservice
- Gastransporte in die Region aus dem Druckgaslager der Fa. Transgas.

Das geschätzte Wachstum des Cellulose- und Chinaclay-Umschlags könnte ein Mehraufkommen von zwei bis drei Lkw täglich induzieren.

Das Wachstum im Holztransport würde zusätzlich zwei An-/Ablieferungen per Lkw zur Folge haben, der Getreidetransport eine.

Die Gespräche mit den Nutzern des trockenen Hafengewerbegebietes lassen auf ein Mehraufkommen von drei bis vier Lkw täglich schließen.

Insgesamt ergibt sich also ein geschätztes Mehraufkommen im Lkw-Verkehr von bis zu zehn Fahrzeugen täglich. Mit der derzeitigen Straßeninfrastruktur ist dieses Mehraufkommen nach Einschätzung von UNICONSULT zu bewältigen und erfordert keine zu treffenden zusätzlichen Maßnahmen.

Gleichwohl sollte bei der weiteren Flächenentwicklung ein steigendes Lkw-Aufkommen berücksichtigt werden. Der Bedarf an Aufstell-, Park- und Warteflächen könnte steigen. Dazu ist ein Bedarf an Sozialräumen, Versorgungseinrichtungen (Kiosk o. ä.) und vor allem an sanitären Einrichtungen vorstellbar. Wittingen sollte eine entsprechende Nutzung der eventuell durch die angedeutete mögliche Unternehmensaufgabe im Jahr 2010 frei werdende Fläche prüfen.

Bahninfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur innerhalb des bestehenden Hafens sind im Prinzip ausgerichtet auf eine direkte Verladung Bahn - Schiff und vv. Die dortige Bewältigung höherer Umschlagaufkommen wird u. a. auch davon abhängen wie es gelingt, den Wettbewerb zwischen Schiene und Schiff um knappe Umschlagflächen bspw. durch eine „geschickte Slotplanung“ zu entspannen. Das Alter der Gleise sowie ihr allgemeiner Zustand dürften sich trotz sichtbarer Nutzungsspuren b. a. w. als unkritisch darstellen, da die fahrdynamischen Belastungen außerordentlich gering sind. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass perspektivisch innerhalb des Hafens eine Ersatzinvestition zu tätigen sein wird. Vergleichbares dürfte auch für das Ausziehgleis und die Hauptstrecke gelten. Dieser Punkt wurde nicht gesondert untersucht. Allgemein gilt das Netz der OHE jedoch nur noch eingeschränkt als "up to date". Aus kapazitiver Sicht bleibt anzumerken, dass die streckenbezogene Leistungsfähigkeit keinesfalls ausgelastet ist. Eine Aufnahmefähigkeit von in Wittingen ausgehenden Bahnverkehren dürfte auf Dauer gesichert sein. Dies schließt nicht aus, dass Modernisierungsmaßnahmen an der Strecke in den nächsten Jahren stattfinden müssen.

Kommt es zu einer hafenbezogenen Erschließung des südlich des Bahndamms gelegenen Areals, stellt sich automatisch die Frage einer schienenseitigen Anbindung. Diese wird nicht vom bestehenden Hafen ausgehend erfolgen können, da bspw. schon die örtlichen Verhältnisse keine Unterquerung des Streckengleises zulassen. Eine im Detail noch zu verifizierende Möglichkeit einer Anbindung des neuen Hafensareals könnte darin bestehen, südlich in paralleler Lage zum Streckengleis Celle - Wittingen (halb-)zuglange Aufstellgleise zu verlegen, von denen aus bspw. Reachstacker Container ins Yard bzw. zum Quai-Areal befördern, oder aber auf den Lkw umladen könnten (und vv). Der Umschlagfläche vorgelagert müsste ggf. wie vor dem bereits bestehenden Hafengebiet ein Ausziehgleis vorgesehen werden sowie eine adäquate Verbindung zum Hauptgleis. Alternativ dazu kommt ein im Bogen verlegter Gleisanschluss infrage, der parallel zur Kaikante verläuft. Ein Brückenkran überfährt die Lkw-Spur und das Gleis und kann zudem die Binnenschiffe be-/entladen bzw. die Container im Yard abstellen.

In Anbetracht der aktuellen infrastrukturpolitischen Randbedingungen muss davon ausgegangen werden, dass bis zum Jahre 2015 im Prinzip keine wesentlichen Veränderungen eintreten werden, die den Hafen Wittingen spürbar positiv beeinflussen könnten. Hält allerdings der Nachfrageboom nach Gütertransportdienstleistungen in den nächsten Jahren weiter an, dann ist zusätzlich davon auszugehen, dass sich die schienenbasierte Anbindung des Standorts aufgrund gestiegener Stauprobleme insbesondere im Netz der DB AG nicht vorteilhaft verändern wird.

Flächenentwicklung

Maßgeblicher Expansionsbedarf in der Basisvariante ergibt sich durch das Erfordernis einer dritten Liegestelle. Diese dritte Liegestelle könnte im Rahmen der Ertüchtigung der derzeitigen WSA-Liegestelle im Norden realisiert werden. Das Vorhalten einer unmittelbaren Hinterlandfläche macht im Sinne betrieblicher Effizienz wenig Sinn.

Hier könnten Umschlaggeräte abgestellt oder Stückgüter gepuffert werden.

„Trockenes“ Hafengewerbegebiet

Im Zuge des Hafenenwicklungskonzepts wurden neben den unmittelbaren Nutzern des Hafens auch weitere Betriebe im Hafengewerbegebiet, die betrieblich nicht mit dem Hafen verknüpft sind, zu ihren Zukunftsplanungen befragt.

Die Befragungen und Recherchen haben ergeben, dass bis zum Jahr 2010 mit einer Betriebsaufgabe gerechnet werden kann (Schrotthandel Messinger, denkbare Flächenanschlussverwendung: siehe Straßeninfrastruktur). Die FHG würde gerne expandieren in Richtung B 244, entsprechende Verhandlungen laufen. Sowohl Agrarhandel Wolter als auch Con-Slot erwägen eine Expansion.

Darüber hinaus wurden seitens der im Hafengewerbegebiet angesiedelten Betriebe keine weiteren Bedarfe hinsichtlich Flächenexpansion oder des Ausbaus von Infra- und Suprastruktur geäußert.

7.2.2 Potenzialvariante

Im Gegensatz zur Basisvariante werden bei der Potenzialvariante Wachstumseffekte als direkte Folge von zu tätigen Investitionen in Infra- und Suprastruktur, Flä-

chenerweiterungen betrachtet. Ferner wird eine bessere verkehrliche Anbindung unterstellt.³⁵

Die Potenzialvariante basiert grundsätzlich auf den folgenden Annahmen:

- Die Hafenumflächen werden ausgeweitet und hinsichtlich ihres Zuschnitts verbessert.
- Die Kaibereiche werden befestigt und um min. eine Liegefläche erweitert.
- Die Hallen- und Lagerplatzstruktur wird verbessert.
- Umschlaggeräte und weitere Betriebsmittel werden modernisiert und nutzungsspezifisch angepasst.
- Die Verkehrsverflechtungen zwischen dem Hafen und den Seehäfen (speziell dem Hamburger Hafen) nehmen deutlich zu.
- Seehafenfunktionen werden in Wittingen angesiedelt.
- Es gibt neue Wachstumstreiber (neue Nutzer, neue Gütergruppen), neben der lokalen Wirtschaft induzieren auch überregionale Akteure das Wachstum.

Am Ende dieser Variantenbeschreibung steht die Skizzierung zukünftiger Wachstumspotenziale in den Bereichen Umschlag und Logistik, wie sie unter der Bedingung investiver und vermarktungstechnischer Anstrengungen von UNICONSULT für prinzipiell aktivierbar eingeschätzt wird. Die im Zuge dieser Betrachtung ermittelten Werte bilden die obere Grenze des für den Wittinger Hafen realisierbaren Wachstumskorridors.

Als Treiber werden neben dem erwarteten Wachstum der Basisvariante drei zusätzliche Wachstumfelder berücksichtigt, die für den Hafen zukünftig von Bedeutung werden könnten. Sie erfordern zusätzliche Anstrengungen in den Bereichen Infra- und Suprastruktur. Zu diesen Wachstumfeldern gehören:

- Verstärkter Umschlag von Projektladung /neue Nutzer,
- Containerumschlag /Hinterland Gateway,
- Dienstleistungslogistik.

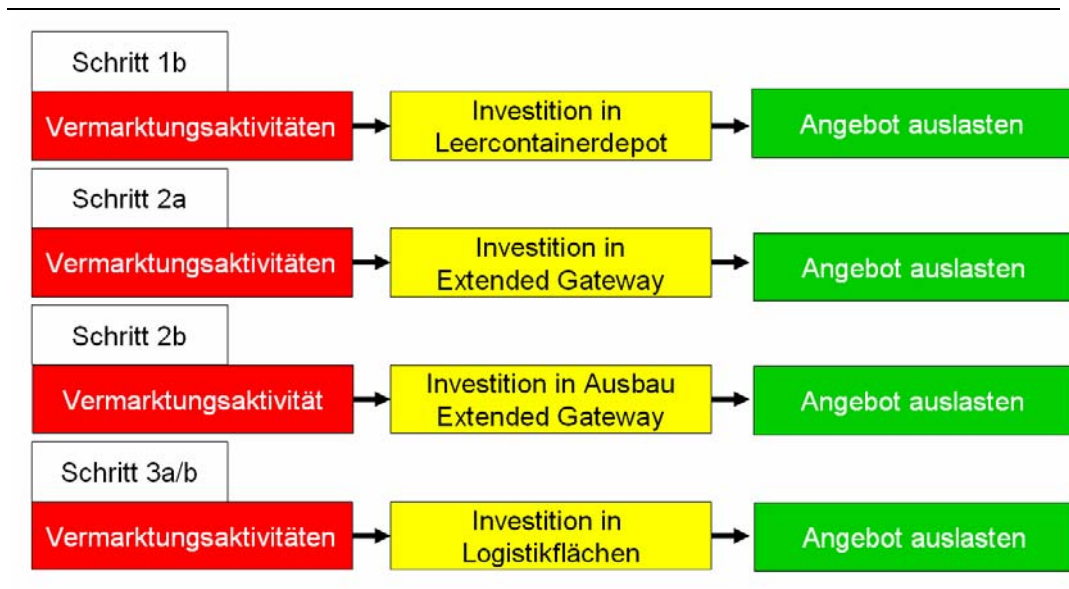
Die Möglichkeiten zur Ausschöpfung der aufgezeigten Potenziale werden in hohem Maße von einer erfolgreichen Flächenvermarktung bestimmt. Das Wachstum sollte hierbei "organisch" erfolgen, so dass durch eine schrittweise Etablierung neuer Nutzungen bzw. Services wie Containerumschlag neue Wertschöpfungspotenziale für den Standort Wittingen aktiviert werden können.

Die hier vorgestellte **Potenzialvariante** umfasst **vier Entwicklungsschritte**, die langfristig auf der Basis der erwarteten Nachfrage auf der südlichen Hafenerweiterungsfläche ggf. zu realisieren wären (Abbildung 19). Vorgeschaltet ist dem **Entwicklungsschritt 1a**, der sich auf Entwicklungen im nördlichen Hafenbereich an der ehemaligen WSA-Liegestelle/B 244 (1,8 ha) bezieht. Es werden hier mögliche Impulse durch die Gewinnung neuer Nutzer bzw. durch die Intensivierung bereits bestehender Umschlagaktivitäten durch zeitlich begrenzt auftretende Entwicklungen aufgezeigt, die im Bereich des "Basishafengebiets", also ohne Flächenexpansion, aktiviert wer-

³⁵ Weitere Einflussgröße sind möglichen Erfolge einer professionalisierten Standortentwicklung bspw. durch forcierte Marketinganstrengungen der Stadt Wittingen bzw. ihres Hafens.

den könnten. Dieser Schritt stellt quasi eine Art **"Scharnier"** zwischen der Basis- und der Potenzialvariante dar.

Abbildung 19 Mögliche Realisierungsschritte der Potenzialvariante



Quelle: UNICONSULT.

Die Schritte 1b bis 3a/b beschreiben dagegen mögliche Entwicklungen, die nur auf Flächen außerhalb des derzeitigen "Basishafengebietes" stattfinden können, also eine vorher erfolgte Expansion des Hafens südlich des Bahndamms voraussetzen.

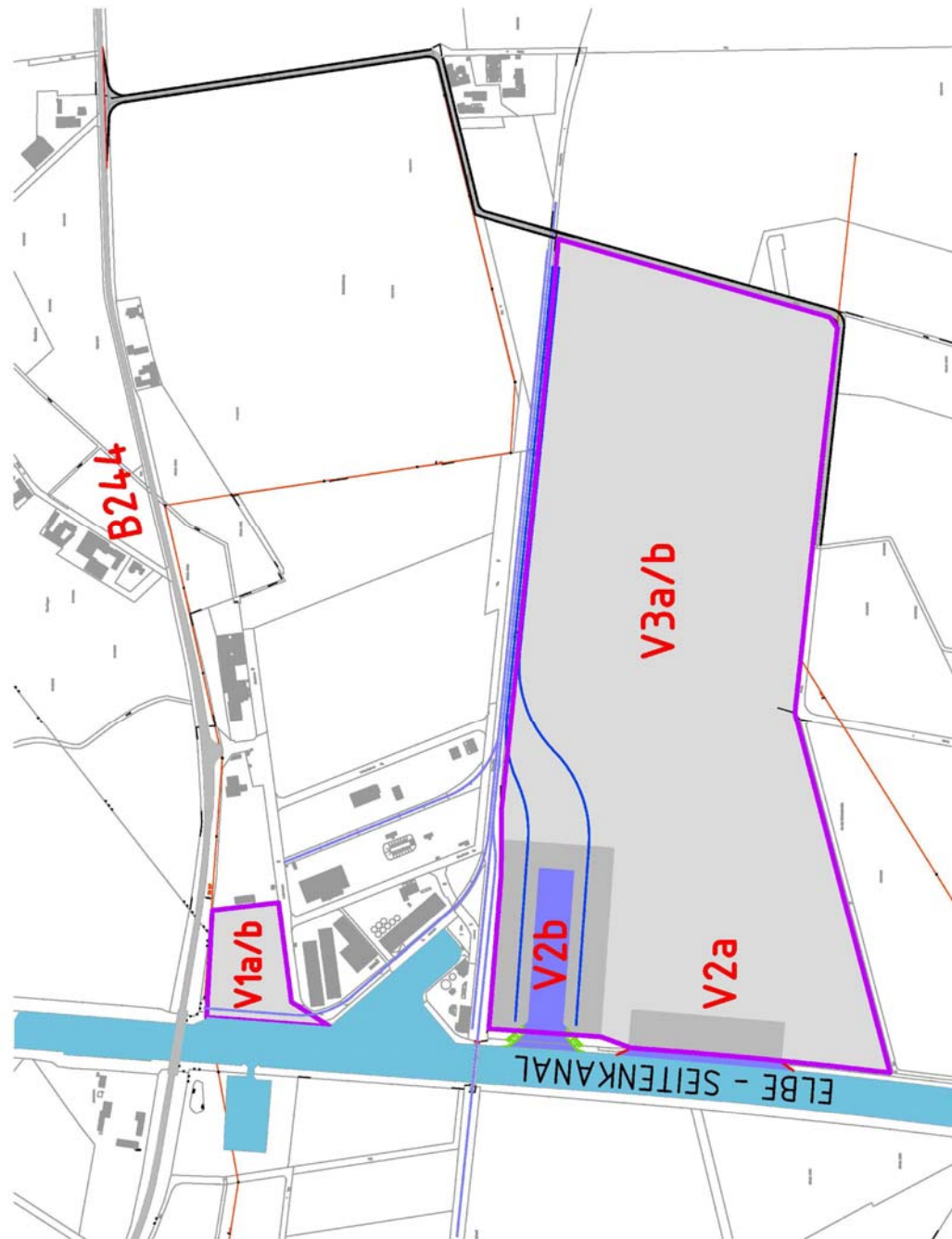
Diese Steps stellen Entwicklungsmöglichkeiten dar, die durch die Ansiedlung von Containerumschlag-, -lagerung- und -logistikaktivitäten am Standort Wittingen ausgelöst werden können.

In diesem Kontext ist zu ergänzen, dass die Etablierung derartiger Aktivitäten aller Voraussicht nach nicht allein durch eine Flächenbereitstellung in Form einer Angebotsorientierung erreicht werden kann. Vielmehr sollte von der OHU und der Stadt in Erwägung gezogen werden, dies mit der Unterstützung eines oder mehrerer strategischer Partner aus den Bereichen Seereederei, Terminals, Spediteure oder Logistik-Operatoren umzusetzen.

Im Zuge der Interviewsequenz wurde an mehreren Stellen deutlich, dass im Sinne einer solchen Zielerreichung insbesondere die Vermarktungsanstrengungen des Standortes ausgebaut werden sollten.

In Abbildung 20 findet sich eine Übersichtskarte mit allen an dieser Stelle diskutierten Erweiterungsschritten. Eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Optionen folgt auf den nächsten Seiten.

Abbildung 20 Übersichtskarte zu den Hafenentwicklungsschritten 1a/b bis 3a/b



Quelle: UNICONSULT.

7.2.2.1 Schritt 1a: Intensivierung des Schüttgut- und Projektladungsumschlags /Neue Nutzer

Schüttgutumschlag durch Autobahnbau

Ausgelöst durch den (bislang lediglich in der Planung befindlichen) Bau der A 39 könnten in Wittingen verstärkt Schüttgüter (Kies, Sand, Baustoffe) umgeschlagen werden. Die mit dem Autobahnbau verbundenen Umschlagaktivitäten wären temporär begrenzt, gleichwohl könnte dieser Umschlag für Wittingen die Chance implizieren, sich durch den Aufbau einer entsprechenden Kernkompetenz auch langfristig als Umschlag-, Lager- und Distributionsstandort für Baustoffe stärker als bisher zu profilieren.

Es ist jedoch zu erwarten, dass sich auch andere Standorte in der Region bemühen werden, mit dem Autobahnbau in Verbindung stehende Logistikaktivitäten an sich zu binden. Daher sollte Wittingen frühzeitig und offensiv Vermarktungsaktivitäten starten und die Logistikplaner der im Autobahnbau engagierten Unternehmen auf die eigenen Standortqualitäten aufmerksam machen.

Neben den Vermarktungsaktivitäten gilt es, die Infra- und Suprastruktur nachfragegerecht aufzubereiten: Sowohl die beiden derzeitigen Liegeflächen als auch die enge Platzsituation des jetzigen Kaibereichs könnten sich für eine entsprechende Erweiterung des Umschlags als Engpass darstellen. Zudem werden im Hafen derzeit keine Freilagerflächen vorgehalten, auf denen wetterunempfindliche Güter zwischengelagert werden können.

Geht man davon aus, dass der geplante Autobahnbau 2015 wöchentlich zwei Binnenschiffanläufe induzieren könnte, würde dies bei maximaler Beladung von 1.000 t eine zusätzliche jährliche Umschlagmenge von 100.000 t bedeuten. Daher könnte die Aktivierung des Potenzials der ehemaligen WSA-Liegefläche sowie die Ertüchtigung der sich östlich anschließenden Fläche für zusätzlichen Massengutumschlag und -lagerung hier eine Handlungsoption darstellen.

Projektladung

Insbesondere aus der Befragung der lokalen Unternehmen lässt sich ein wachsendes Potenzial für Projektladung ableiten. Die Firma Butting verlädt gegenwärtig bereits konventionelles Stückgut über den Hafen Wittingen. Sie sieht sich hierbei allerdings mit verschiedenen Hemmnissen konfrontiert: Die Umschlaggeräte des Hafens sind z. T. nicht in der Lage, die bis zu 24 t schweren Ladungseinheiten zu bewegen, so dass die Abwicklung i. d. R. mit bis zu zwei Automobilkränen erfolgen muss, was die Handlingkosten in die Höhe treibt.

Der Hafen bemüht sich, den Anforderungen der Verladung schwerer Projektgüter gerecht zu werden. So wurden vor einigen Jahren bereits umfangreiche Befestigungsmaßnahmen mit zusätzlichen Verankerungen der Kaimauer durchgeführt. Gleichwohl hielt man in der Vergangenheit bei großen Kaibelastungen einen Abstand von bis zu sechs Metern zur Kante, wodurch sich der Raum für das Manövrieren von Ladung und Umschlaggerät verringerte.

Im Zusammenhang mit einer Ausweitung des Umschlagverkehrs und dem Einsatz größerer Umschlaggeräte werden sich die Belastungen im Umschlagbereich vsl. er-

höhen. Bei Konstruktion und Bau neuer Kaimauern sollte dieser Umstand Berücksichtigung finden.

Ein Hemmnis der Hafennutzung für schwere Güter ist die fehlende Lagerfläche für entsprechende Güter. Ausreichende Lagerkapazitäten könnten dazu beitragen, Projektverladungen mit einem entsprechenden Vorlauf abwickeln und so die Flexibilität und damit auch die Attraktivität des Standortes Wittingen verbessern zu können. Die ehemalige WSA-Kaikante wie auch das sich in östlicher Richtung anschließende Areal könnte neben dem Schüttgutumschlag und dessen Lagerung auch für den verstärkten Projektladungsumschlag zum Beispiel der Firma Butting genutzt werden.

Neue Nutzer

Für die vorgenannte Fläche könnten sich weitere Entwicklungschancen aus dem Interesse eines niederländischen Logistikers ergeben, Wittingen als Distributionsstandort für Standardbauelemente zu nutzen. Dieser Logistiker erwägt, Bauelemente aus den Niederlanden mit dem Binnenschiff anzuliefern, die dann an Kunden im Dreieck Hamburg, Bremen, Hannover verteilt werden. Sollte sich der Lieferant für den Verteilungsstandort Wittingen entscheiden, könnte hiermit ein Volumen von 20.000 Kollis à 1,2 bis 2,4 t, also insgesamt rund 30.000 t einhergehen.

Besondere Ansprüche an die Kaikante bestehen für dieses Gut nicht. Das Löschen erfolgt mittels Spezialsteinklammern, die an die vorhandenen Kräne bzw. Gabelstapler montiert werden könnten. Die Lkw könnten auch mit eigenem Ladegeschrir die Kollis aufnehmen. Der Umschlag dieser Bauelemente erfordert ein zusätzliches Freilager von etwa 1.500 m². Dieses Erfordernis könnte auf der nördlichen Erweiterungsfläche erfüllt werden.

Informationen, wonach ein Düngemittelunternehmen Umschlag im Wittinger Hafen erwägt, konnten im Rahmen dieser Studie nicht verifiziert werden. Nach Auskunft dieses Unternehmens habe man sich zunächst gegen Wittingen entschieden, da die Gleisstruktur keinen Ganzzugumschlag erlaube. Vor dem Hintergrund dieser Marktsignale sollte bei den weiteren Hafenerweiterungsmaßnahmen noch mehr auf die Möglichkeit des Ganzzugumschlags als standortförderndes Element geachtet werden.

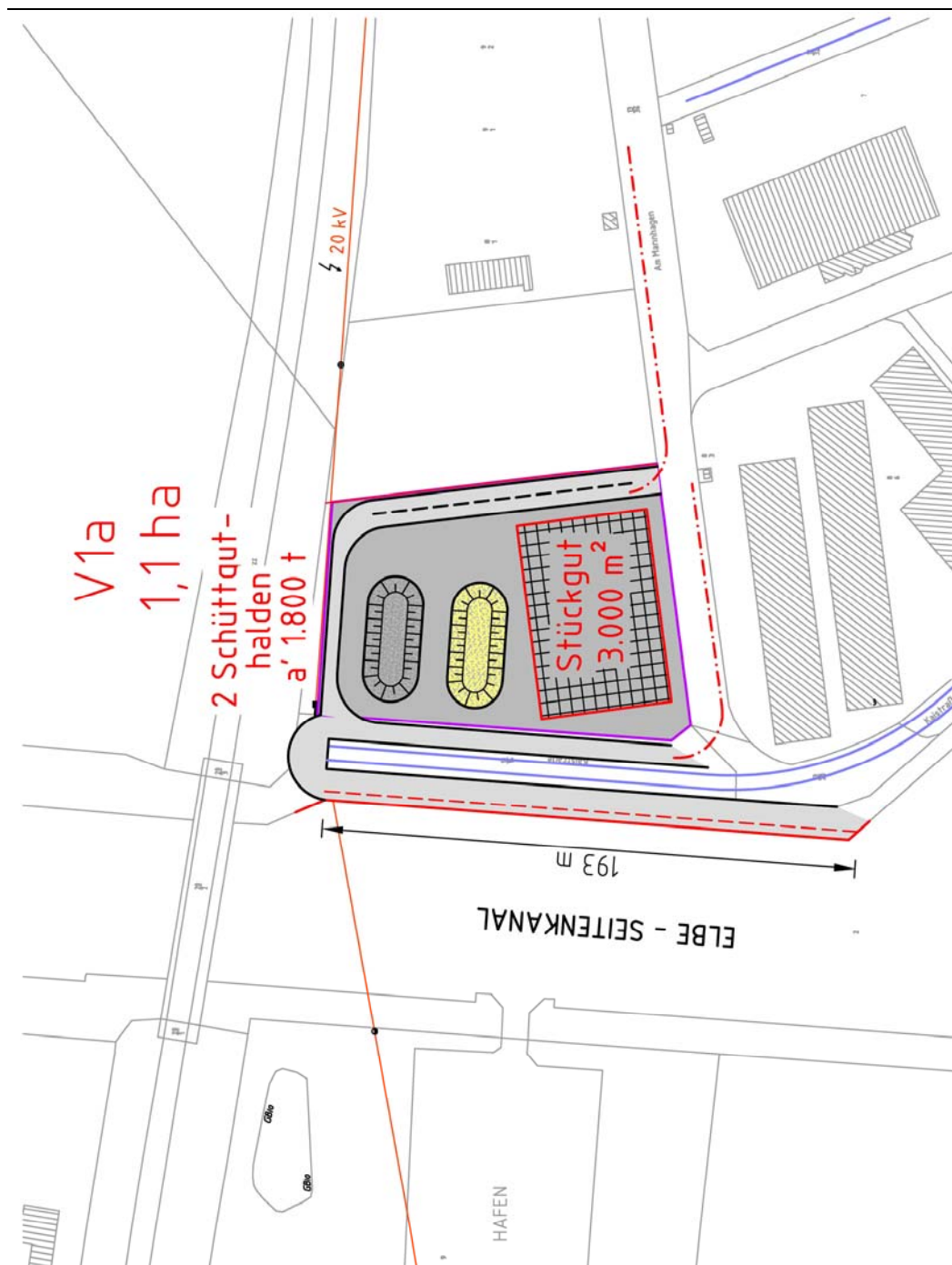
Umsetzung des Schritts 1a

Abbildung 21 skizziert das mögliche Layout der aufbereiteten Fläche für den Stück- und Schüttgutumschlag. Angesichts der erwarteten Mengen müssten rd. 1,1 ha der Fläche für Lagerung und Umschlag aufbereitet werden. Die Kaikante der derzeitigen WSA-Liegefläche müsste eine Spundwand mit Hinterfüllung ertüchtigt werden. Diese Skizze basiert darauf, dass die Kaikante um 3 m in Richtung ESK-Achse versetzt wird. Würde die Kaikante am gegenwärtigen Standort belassen, müssten die Umschlaggeräte auf den Schienen stehend ihre Arbeit verrichten, wodurch Nutzungskonflikte mit der Folge von Ineffizienzen entstehen könnten. Ein Versetzen der Kaikante bedarf einer Genehmigung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt. Die Straßen beidseitig der Gleise müssten bei dieser Option ertüchtigt sowie eine neue Straße östlich der dargestellten Fläche gebaut werden, um die neue Lagerfläche umfah-

ren zu können. Die Lagerfläche müsste entsprechend der lagertechnischen Anforderungen für Schütt- und Stückgüter ertüchtigt werden³⁶.

³⁶ Eine Kostenabschätzung für die dargestellten Maßnahmen erfolgt in Abschnitt 7.3.

Abbildung 21 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 1 a



Quelle: UNICONSULT.

Containerumschlag als Teil der Potenzialvariante

Die Befragung der prinzipiell eher massengutaffinen Unternehmen im Raum Wittingen hat, wie an anderer Stelle bereits skizziert, nur wenig Anhaltspunkte ergeben, die eine Erweiterung des Hafengebietes südlich der Bahntrasse rechtfertigen würden.

Auch mit Blick auf die allgemeinen Markttrends im Massengutbereich konnten trotz positiver Wachstumserwartungen für ausgewählte Gutarten, keine wesentlichen Mengenpotenziale für Wittingen identifiziert werden.

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Containerisierung des gesamten Warentransports, aber auch von Ladung, die bislang als Massengut umgeschlagen wurde, wird die Option von Umschlag von Containern in Wittingen vertieft betrachtet.

Die allgemeine Entwicklung in den Seehäfen ist derzeit davon geprägt, dass die wachsende Nachfrage zunehmend für Probleme sorgt, da in den Hafenstandorten nicht rechtzeitig über alle Wertschöpfungsstufen hinweg weitere Kapazitäten aufgebaut werden konnten. Um die Kapazitätsengpässe abzufedern, wird zunehmend über eine Verlagerung von Aktivitäten ins Hinterland nachgedacht, die nicht zwingend im Hafen selbst stattfinden müssen. Der Standort Wittingen ist trimodal erreichbar und kommt grundsätzlich als Option für derartige Verlagerungen infrage.

Hinsichtlich einer möglichen Ausweitung der Standortentwicklungsaktivitäten mit Schwerpunkt im Bereich Containerumschlag- und -lagerung könnte sich eine modulare, nachfragegetriebene Entwicklung als vorteilhaft erweisen. Diese sollte neben einem abgestimmten Konzept aus Vermarktungsaktivitäten und der gezielten Ansprache potenzieller Nutzer auch die sukzessive Bereitstellung infra- und suprastruktureller Einrichtungen umfassen. Mit Blick auf die Bereitstellung zusätzlicher Infra- und Suprastruktur im Hafen ist zu ergänzen, dass der Containerumschlag z. T. hohe Anforderungen an die Hafenumflächen und das benötigte Umschlaggerät stellt, so dass die Aufnahme von Umschlagaktivitäten im Containersegment mit erheblichen Investitionen verbunden ist. Diese umfassen die Befestigung der Kaibereiche, die Anschaffung geeigneter Umschlaggeräte sowie die Erschließung einer Containerlagerfläche.

7.2.2.2 Schritt 1b: Errichtung eines Leercontainer-Depots

Die hohe Auslastung der Terminalkapazitäten im Hamburger Hafen induziert eine stetig wachsende Nachfrage nach Flächen insbesondere für Leercontainer-Depots im Hinterland des Hafens. Im Jahr 2007 lag der Leer-Anteil der in Hamburg umgeschlagenen Container bei knapp 20 % (1,9 Mio. Leer-TEU zu 7,9 Mio. Voll-TEU), der Leeranteil der umgeschlagenen TEU stieg dabei mit 31 % stärker als der Anteil der Vollcontainer (12 %). Der wesentliche Grund für den hohen und zunehmenden Leercontaineranteil ist insbesondere in den starken Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und Asien und der sog. Unpaarigkeit der Verkehre zu sehen: es werden mehr volle Container aus Asien nach Europa transportiert als umgekehrt.

Die Leercontainerproblematik wird voraussichtlich zukünftig an Dramatik gewinnen. Studien sprechen von bis zu 9 Mio. Leer-TEU im Jahre 2025. Aus diesem Grund wird derzeit von verschiedenen Akteuren im Hamburger Hafen (insbesondere Reedereien und Terminals) über die Verlagerung von Leercontainerlagern und den damit verbundenen logistischen Dienstleistungen in sog. Offdock-Depots nachgedacht.

Hemmnisse der Verlagerung von Leercontainer-Logistik

Im Wesentlichen sind drei Faktoren zu nennen, die eine Verlagerung der Leercontainerlogistik aus dem Hafen ins Hinterland behindern:

a) Flächenakquise

Im Gegensatz zur relativ arbeitsplatzintensiven Dienstleistungslogistik birgt ein Leercontainerdepot eher geringes Wertschöpfungspotenzial, was eine entsprechende Flächenakquise erschwert. Auf der anderen Seite sind die Belastungen durch Licht- und Lärmemissionen und den durch ein Depot induzierten Verkehr erheblich.

Auf der anderen Seite wird häufig nicht beachtet, dass die Ansiedlung eines Leercontainer-Depots die Keimzelle für eine – ein höheres Maß an Wertschöpfung implizierende – Vollcontainerlogistik bedeuten kann.

Nach erster Einschätzung steht die Stadt Wittingen wie auch das Management des Wittinger Hafens einer eventuellen Leercontainer-Ansiedlung prinzipiell offen gegenüber. Diese Aufgeschlossenheit der handelnden Wittingener Akteure ist bei vielen potenziellen Nutzern noch nicht bekannt. Eine Erkenntnis, die bei der Entwicklung einer offensiveren Vermarktungsstrategie Berücksichtigung finden sollte.

b) Verkehrliche Anbindung

Für den Erfolg eines Leercontainerdepots gilt es, den hemmenden Faktor der verkehrlichen Anbindung zu reduzieren. Der LKW als Verkehrsmittel wäre für die verkehrliche Anbindung nur schwerlich geeignet, in kurzer Zeit eine relativ große Zahl an Leercontainern zwischen Hamburg und Wittingen „zu shuttle“. Vor diesem Hintergrund müsste der Transport der Leercontainer zwischen dem Seehafen und einem Wittinger Depot per Bahn oder Binnenschiff erfolgen. Wittingen bringt mit der trimodalen Anbindung hierfür prinzipiell gute Voraussetzungen mit. Die Situation der Verkehrsinfrastruktur in Wittingen ist wichtig für die Standort-Attraktivität. Dieser Aspekt sollte vermarktungsseitig in Zukunft stärker als bislang berücksichtigt werden.

c) Zusätzliche Kosten

Erhöhte Kosten durch die Verlagerung von Leercontainerlogistik stellen ein weiteres Hemmnis dar. Diese resultieren aus dem Mehraufwand einer Zwischenpufferung in Wittingen. Angesichts steigender Lagerkosten im Hamburger Hafen und den Kosten, die insbesondere beim Lkw-Transport durch Maut und Dieselpreise entstehen, werden sich eventuelle Zusatzkosten vermutlich in naher Zukunft relativieren.

Wittingen als Standort von Leercontainer-Logistik?

Ansätze einer Verlagerung der Leercontainer-Logistik aus dem Hamburger Hafen gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Aufgrund der stark eingeschränkten Kapazitäten für die Abstellung von Leercontainern steigt der Druck auf die beteiligten Akteure nach alternativen Lösungen außerhalb des Hafengebietes zu suchen. Wittingen sollte diesen Prozess proaktiv begleiten, um durch eine Positionierung in diesem Segment seine allgemeine Attraktivität als Logistikstandort zu unterstreichen. Insbesondere bei dem Kostenthema wird die Verknappung von Lagerkapazitäten im Hamburger Hafen Standorte wie Wittingen stärker in den Fokus rücken.

Zurzeit können Binnenschiffe, die auf dem Elbe-Seitenkanal verkehren, jeweils 108 Leercontainer quasi Just-in-Time in den Hafen transportieren. Nach Angaben der Deutschen Binnenreederei dauert die Fahrt von Hamburg in den Wittinger Hafen etwa 1,5 bis 2 Tage (inkl. Laden, Löschen und Abfertigung). Da ein Binnenschiff zur wirtschaftlichen Darstellbarkeit sieben Tage in der Woche laufen muss, sollte ein Dienst zweimal wöchentlich zwischen Hamburg und Wittingen verkehren. Daraus ergibt sich für ein Leercontainer-Depot ein **Mindestaufkommen von rd. 20.000 TEU** pro Jahr³⁷. Dieses Mindestaufkommen kann durch die Einbeziehung der Bahn als weiteren Verkehrsträger zumindest in Teilen flexibilisiert werden.

Für den Standort Wittingen scheint es somit erstrebenswert, ein Angebot in diesem Bereich bereitzustellen und sich damit frühzeitig als attraktiver Leercontainer-Logistik Standort zu positionieren.

Positiver Nebeneffekt wäre, dass die lokale verladende Wirtschaft ihren Leercontainer-Bedarf vor Ort decken und sich das umständliche Abholen aus dem Hamburger Hafen sparen könnte. Insofern könnte ein Leercontainer-Depot in Wittingen auch einen Beitrag zur Standortsicherung für bestehende Unternehmen leisten.

Umsetzung des Schritts 1b

Als Einstieg wäre prinzipiell der Aufbau eines Leercontainer-Depots auf der nördlichen Fläche an der derzeitigen WSA-Liegestelle - wie in Abbildung 22 dargestellt - möglich.

Im Vergleich zur Variante 1a müssten nunmehr die kompletten 1,8 ha dieser Fläche ertüchtigt werden. Abhängig vom eingesetzten Umschlaggerät sind ggf. zusätzliche Flächenbefestigungen erforderlich. Neben der Umschlag- und Lagermöglichkeit für Stückgüter und Schüttgüter würde eine Lagermöglichkeit für 540 TEU geschaffen. Damit könnte ein jährliches Mengengerüst von bis zu 20.000 TEU abgebildet werden.

Hinsichtlich Kaikante und Zuwegung gelten die gleichen Bedingungen wie bei Schritt 1a³⁸.

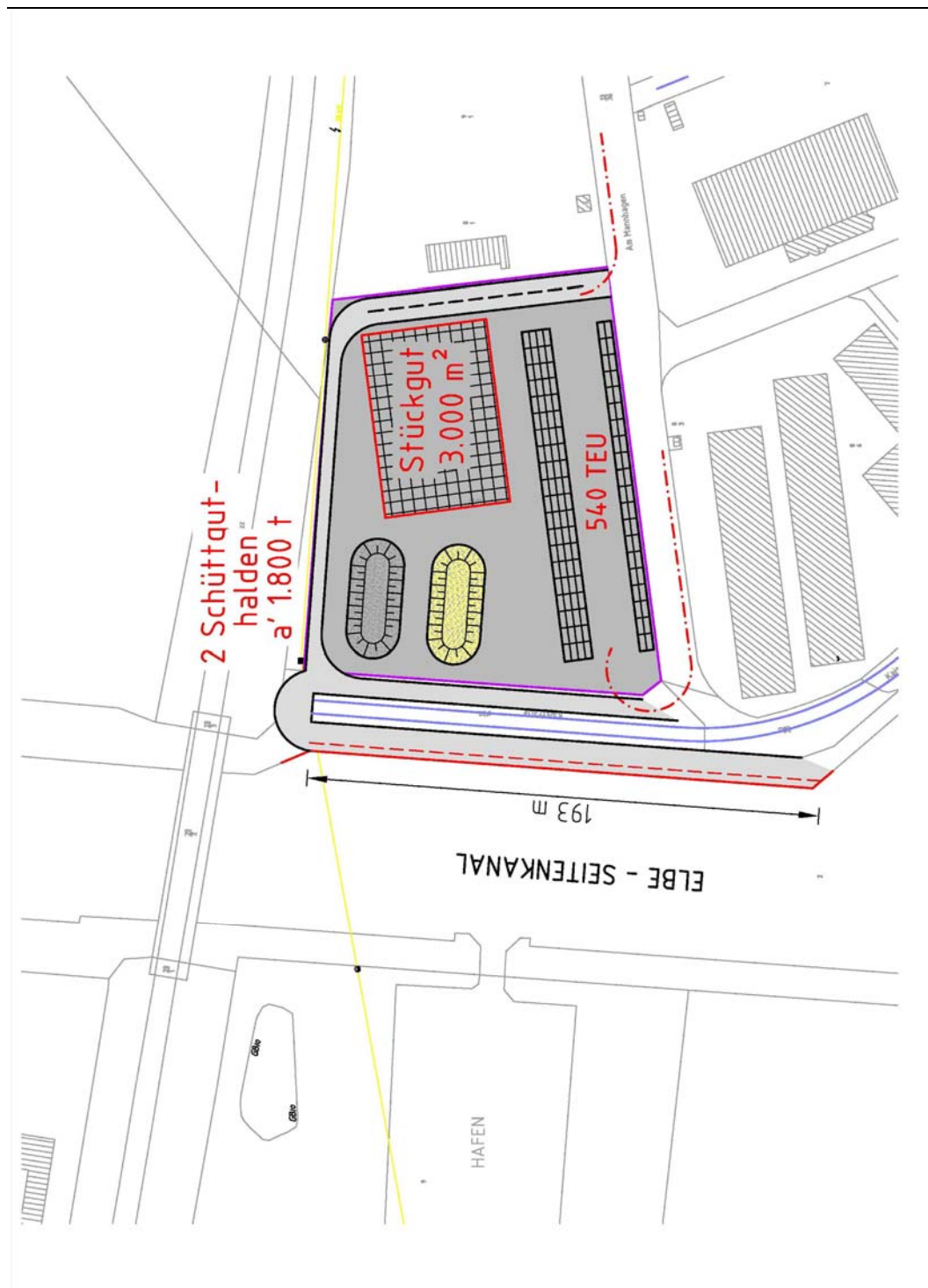
Für diese Variante spricht, dass die bereits vorhandene Infrastruktur kurzfristig ein entsprechendes Konzept realisieren zu können. Gegenteilig ist zu argumentieren, dass durch die stark heterogene Nutzung einer Fläche mit Stückgut-, Schüttgut- und Containerumschlag bzw. -lagerung schnell Nutzungskonkurrenzen entstehen könnten. Hinzu kommt, dass möglicherweise Schütt- und Stückgüter zu separieren sind (etwa aufgrund von Staubentwicklungen, die die gelagerten Stückgüter beschädigen könnten). Der Umschlag von Massengut ist zudem dafür bekannt, sich i. d. R. nicht als Lieferant großer Wachstumsraten zu eignen.

Angesichts dieser Argumente empfiehlt UNICONSULT, den Containerumschlag auf den südlichen Erweiterungsflächen anzusiedeln und den Leercontainerumschlag im Zuge des Entwicklungsschritts 2a zu etablieren.

³⁷ 108 TEU je zweimal hin und zurück = 432 TEU mal 50 Wochen.

³⁸ Eine Kostenabschätzung für die dargestellten Maßnahmen erfolgt in Abschnitt 7.3.

Abbildung 22 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 1 b



Quelle: UNICONSULT.

Um Wittingen frühzeitig als potentiellen Standort für Leercontainerlogistik zu positionieren, sollten potenzielle „Pilotpartner“ (Reedereien, Terminals oder Spediteure) identifiziert und gemeinsam mit Operatoren ein Shuttle-Konzept sowie ein Finanzierungs- und Umsetzungsplans entwickelt werden.

7.2.2.3 Schritt 2a: Etablierung von Vollcontainerlogistik auf Flächen südlich der Bahntrasse

Der Umschlag von Vollcontainern bildet die logische Fortführung der in Schritt 1b skizzierten Aktivitäten. Da das lokale Vollcontaineraufkommen aller Voraussicht nicht ausreicht, um Investitionen in entsprechende Fazilitäten wirtschaftlich darzustellen, müssen weitere Volumina generiert werden. Für das Wittinger Hafententwicklungskonzept spielen in diesem Zusammenhang drei Faktoren eine Rolle:

Lokales Containeraufkommen

Im Zuge der Befragung lokaler Unternehmen wurde das für den Wittinger Hafen relevante Containerpotenzial ermittelt. Insgesamt nutzen derzeit nur wenige Unternehmen die Möglichkeit des containerisierten Transports von Ladung. Einerseits gestalten sich die Vertriebsstrukturen vieler Unternehmen kleinteilig mit heterogener Kundenstruktur, was dem Versand von Containern entgegensteht, andererseits gibt es in Wittingen bislang noch keine Möglichkeit, Container im Kombinierten Verkehr per Binnenschiff oder Bahn zu verladen.

Für das Jahr 2015 wurde ein Potenzial von ca. **5.000 - 6.000 TEU** pro Jahr, das über das Binnenschiff in Richtung Hamburger Hafen verladen werden könnten, ermittelt. Im Wesentlichen sind dies Container mit Rohren, aber auch im Lebensmittelbereich bestehen ggf. aktivierbare Potenziale. Bei der Menge handelt es sich fast ausschließlich um Export-Container, es werden kaum Vollcontainer importiert.

Containerisierung von Massengütern

Das Handling der im Hafen Wittingen umgeschlagenen Massengüter erfolgt bislang konventionell. Das Thema Containerisierung wird von den jeweiligen Hafennutzern eher kritisch eingeschätzt. Um dennoch ein potenzielles Mengengerüst ermitteln zu können, wurden die prognostizierten Containerisierungsgrade (vgl. Tabelle 22) der für Wittingen relevanten Gütergruppen auf die Umschlagerwartungen für das Jahr 2015 projiziert. Demnach ergibt sich für Wittingen auf Basis lokaler Ladung ein theoretisches Umschlagpotenzial von jährlich rd. **23.000 TEU**. Bei diesen Containern handelt es sich überwiegend um Import-Container, es werden kaum Massengüter exportiert. Diese Container addieren sich mit dem lokalen Containeraufkommen insgesamt zu einem Umschlagpotenzial von jährlich rd. **29.000 TEU**.

Das von den Wittinger Unternehmen erwartete Umschlagpotenzial von 5.000 - 6.000 TEU bildet nach gängigen Marktmechanismen allein noch keine ausreichende wirtschaftliche Basis, um Investitionen in den Containerumschlag rechtfertigen zu können. Aus den Befragungen mit den Verladern vor Ort lassen sich keine konkreten Bestrebungen ableiten, die einen zukünftigen containerisierten Transport von Massengütern versprechen. Gleichwohl haben sich viele Unternehmen angesichts ihrer operativen Belastung ("Tagesgeschäft") mit dieser strategischen Frage im Prinzip nicht beschäftigt. Die Notwendigkeit hierfür könnte in Zukunft zunehmen, wenn in Folge einer fortschreitenden Massengut-Containerisierung ausgewählte Überseedestinationen nur noch per Containerschiff bedient werden.

Tabelle 22 Containerumschlagpotenzial für 2015 (wasserseitig und trocken)

Gütergruppe	Containe- risierung 2004 (%)	Containe- risierung 2025 (%)	Containeri- sierung 2015 (Schätzung)	Schätzung Gü- teraufkommen (t) (Mittelwert)	Schätzung Container- umschlag TEU (Ø) ³⁹
Cellulose	83,8	96,8	90,3	195.000	12.000
Holz	97,7	99,6	98,7	145.000	10.000
Getreide	19,2	22,2	21,2	55.000	800
Steine, Erden, Baustoffe (inkl. Chinaclay)	61,3	69,8	65,6	10.000	200
Düngemittel	7,4	8,9	8,2	31.000	400
Container- potenzial Mas- sengut					23.400
Weiteres Poten- zial (Mittelwert)					5.500
Container- potenzial Summe					28.900

Quelle: UNICONSULT.

Ob sich durch die Existenz entsprechender Umschlagfazilitäten die Option Containerumschlag stärken konkretisieren könnte, ist nicht absehbar. Basierend auf diesen Überlegungen ist vom Grundsatz her davon auszugehen, dass das **lokale Güterpotenzial allein keinen Aufbau signifikanter Umschlagkapazitäten rechtfertigt**.

Hinterland Gateway

Das Konzept des Hinterland Gateway umfasst mindestens ein Seehafen- sowie ein Hinterlandterminal. Dabei übernimmt das Hinterlandterminal als Hinterland Gateway teilweise Funktionen, die vormals von Seehafenterminals erfüllt wurden. Hierzu zählen insbesondere die Lagerung von Containern sowie vor- bzw. nachgelagerte Logistikfunktionen. Seehafen- und Hinterlandterminal sind durch eine leistungsfähige Shuttleverbindung in hoher Frequenz verbunden.

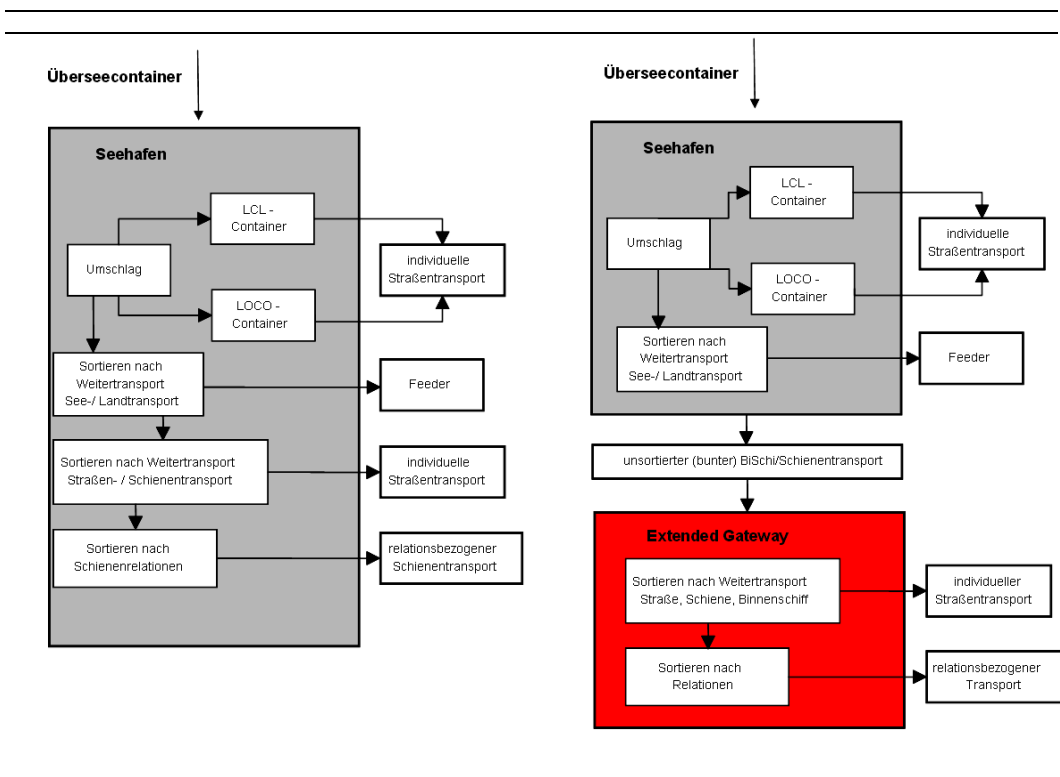
Bei den gegenwärtig im Markt diskutierten Konzepten ist grundsätzlich a priori nicht festgelegt,

- Welcher Verkehrsträger wird die Shuttleverbindung betreiben?
- Werden im Hinterlandterminal Leer- oder Vollcontainer oder eine Mischung beider Gattungen abgefertigt?
- Werden Container einer oder mehrerer Reedereien im Hinterlandterminal bedient?
- Liegt das Hinterlandterminal in Hafennähe, unweit von Produktions- oder Konsumzentren oder ist es an einem dritten Ort gelegen?
- Wer sichert die Finanzierung des Hinterland Gateways?
- Wer führt den Betrieb des Hinterlandterminals?
- Wie wird das Hinterlandterminal in den Import- und Exportprozess integriert?

³⁹ Unter der Annahme einer durchschnittlichen Zuladung von 15 t.

Entsprechend eröffnen diese Punkte Wittingen prinzipiell gewisse Freiheitsgrade, in gewisser Hinsicht ein eigenes Profil als potenzieller Seehafen-Hinterlandstandort zu entwickeln.

Abbildung 23 Prinzipdarstellung Hinterland Gateway



Quelle: UNICONCONSULT.

Hemmnisse für "Hinterland Gateways"

Dem Bestreben, Seehafenfunktionen in das Hinterland zu verlagern, stehen grundsätzlich Hemmnisse entgegen. In den folgenden vier Absätzen werden sowohl die Haupthemmnisse als auch deren Relativierungen dargestellt:

- Unpaarige Verkehre

Die Verlagerung von FCL-Logistik in ein Hinterland Gateway am Standort Wittingen könnte zur Folge haben, dass ein Shuttle, der zwischen Logistikpark und Terminal pendelt, voll zum Hub fährt und dann leer wieder zurückkehren muss. Dies wäre aus Kosten- wie auch aus ökologischer Sicht ungünstig. Dieses Problem könnte durch eine intelligente Leerfahrtkonzeption und das sog. "Drehen"⁴⁰ von Containern bzw. die intelligente Kombination der Import- und Exportgüterströme durch Verloader und Spediteure relativiert werden.

⁴⁰ Unter "Drehen" versteht man hier den Prozess, bei dem ein voller Import-Container geleert und im nächsten Moment mit Export-Gut gefüllt wird.

- Verlängerte Lieferzeiten

Aus den Zwischenpuffern eines FCL-Containers jenseits des Hamburger Hafens kann eine verlängerte Auslieferzeit resultieren. Diese liegt vorrangig in den deutlich längeren Transferzeiten der Verkehrsträger Bahn bzw. Binnenschiff begründet.

- Laterunner

Es gibt immer wieder Container, die erst kurz vor Ladeschluss geliefert werden. Bei einem Transfer-Hub jenseits des Hamburger Hafens wäre beim Bahntransport der Ladeschluss ein bis zwei Tage, beim Binnenschifftransport sogar zwei bis drei Tage früher als wenn die Aktivitäten im Hafen stattfänden. Allerdings stellen aufgrund von Vormeldefristen Laterunner eher die Ausnahme dar.

- Mehr Verkehr und höheren Kosten

Wie schon bei der Leercontainer-Logistik stellen erhöhte Kosten zum jetzigen Zeitpunkt ein weiteres Hemmnis dar, das sich angesichts steigender Lagerkosten im Hamburger Hafen und den Kosten, die insbesondere beim Lkw-Transport durch Maut und Dieselpreise entstehen, vermutlich in naher Zukunft relativieren könnte.

Wittingen als Standort von Vollcontainer-Logistik?

Diverse transport- und dienstleistungslogistische Prozesse im Vollcontainerbereich werden schon heute im Süderelbraum durchgeführt. Hierin liegt einerseits eine Chance für Wittingen, aber auch eine Herausforderung: Derzeit profitieren insbesondere hafennahe Standorte im Süderelbraum vom Logistikboom und der Verlagerung entsprechender Funktionen. Private Investoren stellen zum Teil erhebliche Finanzmittel für den Aufbau von Logistikparks zur Verfügung. Mittlerweile laufen diese Verlagerungsprozesse jedoch nicht mehr völlig reibungslos. Einerseits formieren sich in einigen Orten bereits Bürgerinitiativen gegen geplante Logistikparks, andererseits ziehen die Flächenpreise im Süderelbraum deutlich an. Verzögerungen bei der B-Plan-Erstellung und dem Verkauf von Grundstücken führten bereits dazu, dass schon in der Umsetzung befindliche Projekte von den Investoren gestoppt wurden.

Die Logistikparks, die derzeit z. B. in Rade⁴¹ in der Nähe von Neu Wulmstorf entstehen, fokussieren zudem stark auf Dienstleistungslogistik und verfolgen weniger den ganzheitlichen Ansatz eines Hinterland Gateway, in dem Lager-, Puffer-, Konsolidierungs- und Dienstleistungslogistik miteinander kombiniert werden.

Die Idee des Hinterland Gateway bzw. von Hinterland-Terminals beschäftigt nach Einschätzung von UNICONSULT derzeit eine Reihe von niedersächsischen Standorten. Dies bedeutet, in gewisser Hinsicht möglichst rasch zu Entscheidungen zu kommen, um u. U. die Vorteile des "First Mover" genießen zu können.

Die Binnenhäfen an der Elbe sowie dem angrenzenden Kanalnetz können dabei von ihrer bi- bzw. trimodalen Anbindung profitieren. Für Wittingen eröffnen sich aufgrund der Trimodalität, die mit dem geplanten Bau der A 39 optimiert werden könnte, große Chancen.

Gleichwohl werben auch weitere Standorte am ESK mit ihrer trimodalen Anbindung. Diese und weitere Standorte an der Elbe bzw. am Mittellandkanal stehen im Wettbewerb zu Wittingen. Zwar kann Wittingen auf attraktive Flächenpreise verweisen und ist auch aus gewerbesteuerlicher Sicht wie in Kapitel 4.4.2 beschrieben ein relativ attraktiver Standort, auf der anderen Seite zeichnen sich auch konkurrierende Häfen durch individuelle Stärken aus, beispielhaft sei der bereits etablierte Containerumschlag in Braunschweig oder Magdeburg genannt. Neben den konkurrierenden "nassen" Standorten befindet sich Wittingen auch mit "trockenen" Standorten in der Mitte Deutschlands im Wettbewerb. In der Befragung der Spediteure und Reedereien wurde geäußert, dass Trimodalität und günstige Flächenpreise wichtige Vermarktungsargumente sind, andererseits aber die Nähe eines Hinterland Gateway zu Konsumzentren auch einen Vorteil darstellen kann – beispielhaft sei hier Kassel genannt.

Für die Etablierung eines Hinterland Gateway in Wittingen ist es von zentraler Bedeutung, strategische Partner zu identifizieren, die eine Entwicklung des Standortes grundsätzlich unterstützen. Dies wird vsl. nur durch eine kurzfristige, offensive und zielorientierte Vermarktungskampagne gelingen können. Danach sollten zügig Investitionen in Containerumschlagfazilitäten getätigt werden. Angesichts der Vielzahl der Wettbewerbsstandorte mit individuellen Stärken und Schwächen und einer gewissen Unsicherheit, auf welche Ausprägungen von Hinterland Gateways sich der Markt entwickeln wird, sollte Wittingen keine zu großen Investitionen tätigen, bevor nicht bspw. die Frage "strategische Partnerschaft" hinreichend beantwortet ist.

Gelänge der Aufbau einer strategischen Partnerschaft mit einem (oder mehreren) Unternehmen, so kann mit mehreren Diensten pro Woche gerechnet werden. Wie oben dargestellt, müsste ein Binnenschiff aus Profitabilitätsgründen zweimal wöchentlich zwischen Hamburg und Wittingen verkehren. Dies würde für Wittingen einen Umschlag von ca. 20.000 TEU pro Jahr und Schiff bedeuten. Sofern, Leer- und Vollcontainer-Logistik miteinander kombiniert werden könnten, vgl. die Empfehlung aus dem vorherigen Abschnitt, scheint ein derartiges Volumen unter vorgenannten Bedingungen realisierbar, zumal sich zusätzlich u. U. auch per Bahn-Shuttle transportierte Container integrieren ließen.

Umsetzung des Schritts 2a

Für die Umsetzung⁴² des Schrittes 2a ist die Erweiterung des Hafens südlich der Bahntrasse erforderlich, wie in Abbildung 24 dargestellt. Hierfür wird ein neuer Hafenabschnitt entstehen, der auf Umschlag und Lagerung von Containern fokussiert.

Die Etablierung eines neuen Hafengebietes würde vier Maßnahmen notwendig machen:

1. Schaffung einer neuen Anlegestelle

Auf der Basis des für 2015/2025 geschätzten Mengengerüsts für den Hafen Wittingen werden auf 240 m Kaikante zwei Liegestellen samt Kaiflächen parallel zur ESK-Achse eingerichtet.

⁴¹ Vgl. Bei Hamburg entsteht der größte Logistik-Park, in: Die Welt, 08.06.2008. http://www.welt.de/hamburg/article2080594/Bei_Hamburg_entsteht_der_groesste_Logistik-Park.html (23.06.2008).

⁴² Eine Kostenabschätzung für die dargestellten Maßnahmen findet sich in Abschnitt 7.3.

2. Befestigung einer Umschlag- und Lagerfläche

Östlich der Liegestellen wird 1,6 ha Umschlag- und Lagerfläche geschaffen. Auf dieser Fläche kann die erwartete Containermenge umgeschlagen werden. Die hier exemplarisch gezeigte Lagerkapazität von 320 TEU reicht für die oben geschätzten Anfangspotenziale aus und kann erweitert werden.

3. Gleisanschluss der Kaiflächen

Die Kaifläche wird an das bestehende OHE-Netz angeschlossen. Der neue Gleisanschluss läuft nach einer Kurve parallel zu den Liegestellen. Die Bahnanbindung erfolgt eingleisig mit einem zusätzlichen Rangiergleis.

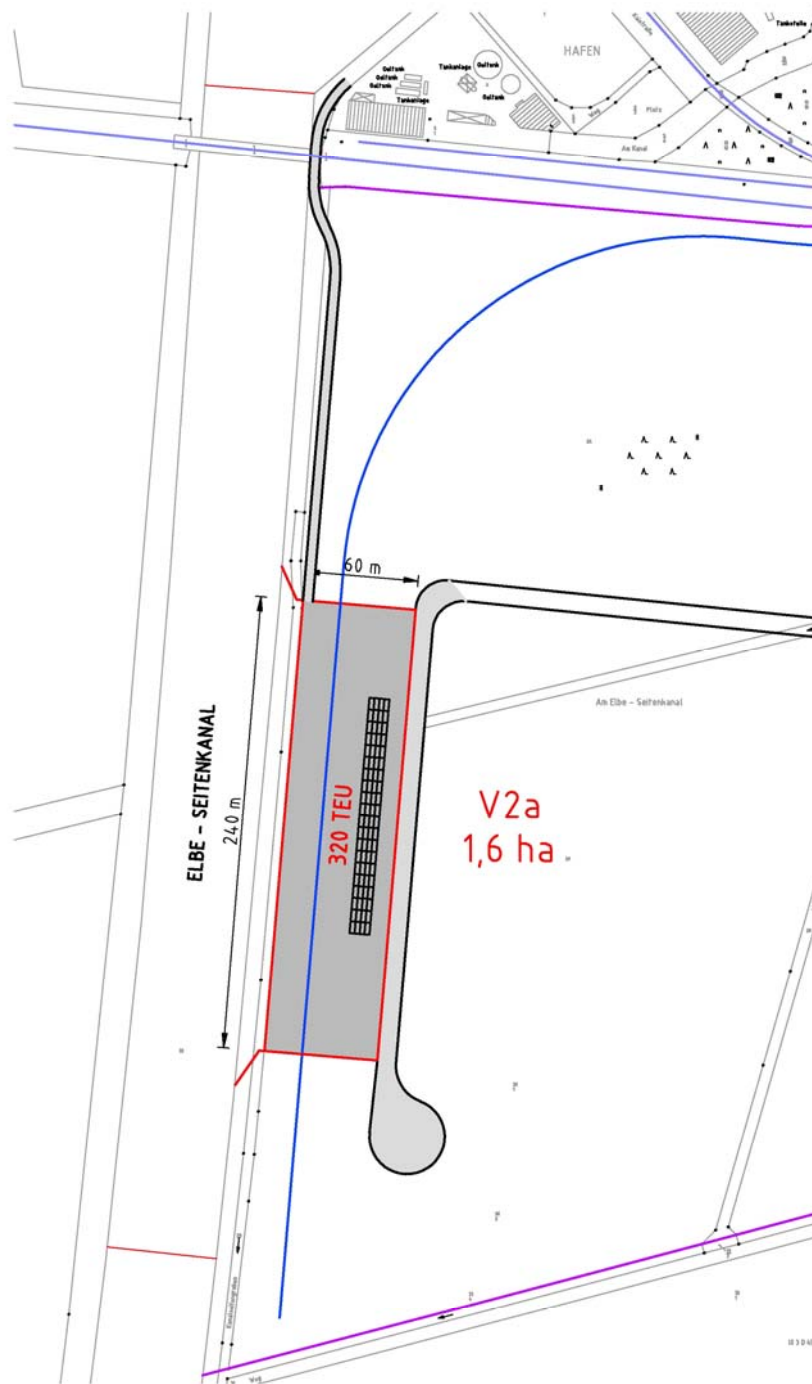
Die Nord-Südlage des neuen Gleisanschlusses ergibt sich aus der Notwendigkeit, die um 90° versetzte Kaikante (möglichst umfängliche Parallellage) und die Bahnstrecke Celle Wittingen zu verbinden. Der Radius beträgt 190 m und überschreitet damit die Anforderungen der EBO⁴³.

4. Straßenanschluss des neuen Umschlagbereichs

Parallel zum Gleisanschluss wird eine neue Straße gebaut. Der grafisch skizzierte Wendehammer sollte b. a. w. ausreichen, in begrenztem Umfang den Vor- und Nachlauf von Containern per Lkw vorzunehmen. In Abhängigkeit von steigenden Mengen könnte hier in östlicher Richtung ggf. wiederholt eine Erweiterung des Areals erreicht werden. Ferner könnte das neue Hafengebiet in Höhe der Eisenbahnbrücke mit dem alten Areal verbunden werden. Allerdings ist hierbei vorbei zu klären, welche besonderen straßenbaulichen Herausforderungen durch das Gleisgefälle resultieren.

⁴³ EBO: Eisenbahn Betriebs Ordnung. Ggf. ist der skizzierte Gleisanschlussverlauf noch im Hinblick auf bahnbetriebliche Anforderungen zu detaillieren bzw. zu verifizieren.

Abbildung 24 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 2a



Quelle: UNICONSULT.

7.2.2.4 Schritt 2b: Erweiterung eines "Hinterland Gateway Wittingen"

Ein Hinterland Gateway in Wittingen könnte - wie oben dargestellt - mit einer Jahreskapazität von bis zu 20.000 TEU starten. Nach Etablierung des Standortes und einer erfolgreichen Vermarktung wäre die Erweiterung der nächste logische Schritt. Aufgrund der notwendigen Auslastung von Binnenschiffen kann ein Gateway vsl. nicht linear, sondern nur diskontinuierlich, stufenartig wachsen. Durch die Einbeziehung der Bahn als weiteren Verkehrsträger besteht jedoch prinzipiell die Möglichkeit, die Kapazitäten zumindest in Teilen flexibler auszulasten.

Jedes eingesetzte Binnenschiff benötigt, um wirtschaftlich arbeiten zu können, zwischen dem Hamburger Hafen und Wittingen wöchentlich ein Volumen von 432 TEU. Weiter ist davon auszugehen, dass die eingesetzten Schiffseinheiten künftig nicht schrumpfen, sondern eher wachsen werden. Vor diesem Hintergrund bedeutet jede Aufnahme eines neuen Dienstes ein Mehraufkommen von etwa 20.000 TEU jährlich bei annähernd 100 %iger Auslastung.

Verschiedene Hamburger Akteure entwickeln derzeit Strategien zur Stärkung des Binnenschiffs im Hinterlandverkehr⁴⁴. Gemeinsame Zielmarke dieser Strategien ist ein Anstieg des Binnenschiffsanteils im Hinterlandverkehr von derzeit etwa 1 % (<<100.000 TEU) auf bis zu 5 % im Jahr 2015 (~900.000 TEU). Auch Wittingen sollte in der Lage sein, von diesen Ansätzen perspektivisch zu profitieren.

Dominierende Quell-Ziel-Destinationen des Containerverkehrs auf Mittel- und Oberelbe bzw. dem angrenzenden Kanalnetz sind Braunschweig, Magdeburg sowie Hannover und die sächsischen Binnenhäfen mit einem Anteil von ca. 90 %. Die ausgeprägte Wettbewerbsposition dieser Standorte wird aufgrund der bereits seit Jahren etablierten Logistiksysteme und der vorhandenen Infrastruktur voraussichtlich in weiten Teilen bestehen bleiben. Wittingen sollte sich gleichwohl ein mittelfristig zu erreichendes Ziel bzgl. eines Marktanteils im binnenschiffsgestützten Containerhinterlandverkehr setzen: Bspw. bezogen auf den Hamburger Hafen 5 %.

Hierauf aufsetzend stellt sich ein potenzielles Kapazitätswachstum eines Hinterland Gateway wie folgt dar (Tabelle 23).

Tabelle 23 Containerumschlagpotenzial für 2020/2025 für Wittingen (Potentialvariante) (TEU)

	2020	2025
BiSchi-Hinterlandverkehr Hamburger Hafen (~4 %) in TEU	1.70.000	1.390.000
Marktanteil Wittingen 5 % in TEU	35.000 - 60.000	40.000 - 70.000
Bischi-Anläufe/Woche (Schiffsanzahl)	2-3	3 - 4

Quelle: UNICONSULT.

⁴⁴ So erstellt derzeit die Hamburg Port Authority bspw. einen Masterplan Wasserstraßen, die Behörde für Wirtschaft und Arbeit plant eine Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe zur Stärkung der Hinterlandverkehre.

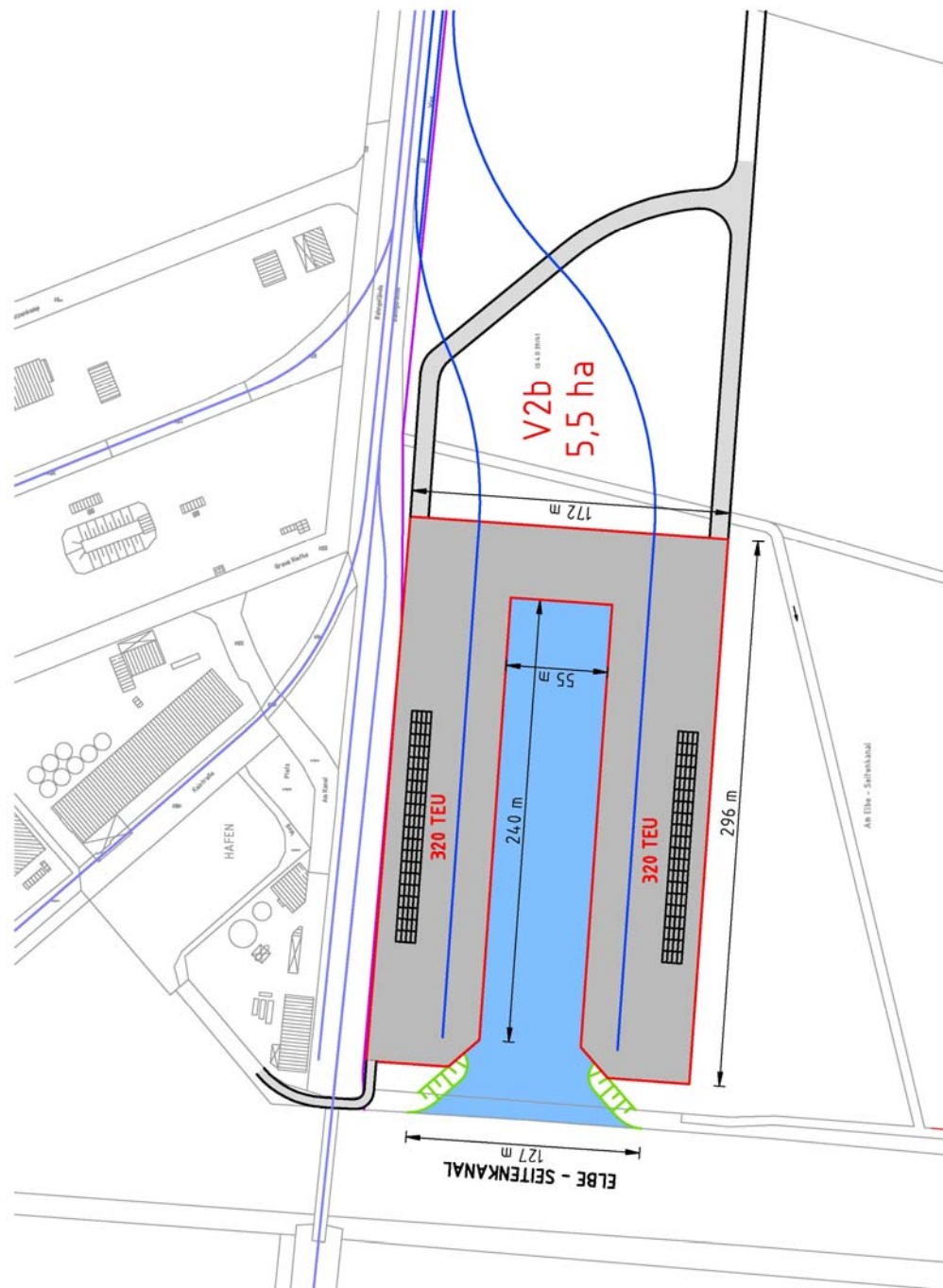
Die in Schritt 2a beschriebenen infrastrukturellen Maßnahmen reichen aller Voraussicht aus, um in Wittingen auch ein Wachstum, wie es in Tabelle 23 dargestellt ist, abwickeln zu können. Bei einem noch stärkeren Wachstum müsste langfristig u. U. der Bau eines neuen Hafenbeckens erwogen werden. Abbildung 25 skizziert ein mögliches neues Hafenbecken in Wittingen.

Dieser Neubau würde ergänzend oder alternativ nördlich zu den beiden Liegestellen aus Schritt 2a errichtet und wäre ggf. als eine Erweiterung des Anlege- und Umschlagkapazitäten südlich der Bahntrasse mit bis zu vier Liegeplätzen zu verstehen.

Um die Zerschneidung der großen Logistikfläche in Grenzen zu halten, wurde die im Plan dargestellte Lage direkt südlich der Bahnlinie Celle - Wittingen gewählt. Die Bahnanbindung der Umschlagfläche erfolgt beidseitig des Hafenbeckens mit paralleler Ausfädelung aus der OHE-Strecke und mit einem zusätzlichen Rangiergleis in Ganzzuglänge.

Für die Straßenanbindung in Höhe der Eisenbahnbrücke gilt es zu klären, welche besonderen straßenbaulichen Herausforderungen durch das Gleisgefälle resultieren.

Abbildung 25 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 2b



Quelle: UNICONSULT.

7.2.2.5 Schritt 3a/b: Logistikflächen als östliche Ergänzung des Hinterland Gateway Wittingen

Unabhängig davon, ob die Lösung mit zwei Liegeflächen parallel zur ESK-Achse oder der Ansatz mit einem neuen Hafenbecken gewählt wird, wäre die Entwicklung eines dienstleistungs- bzw. logistischen Zentrums faktisch die logische Folge eines erfolgreich etablierten Hinterland Gateway in Wittingen. Die Erfahrung zeigt, dass Containerumschlag nie nur als reine "Containerschleuse" funktioniert. Bereits nach kurzer Zeit folgen Dienstleistungslogistikprozesse dem Umschlagunternehmen. Grundsätzlich gilt, dass die Bereitstellung von Flächen für den Containerumschlag im Sinne einer Standortsicherung auch Expansionsflächen für den Logistikbereich erfordert. Häufig ist der Containertransport und -umschlag lediglich eine von vielen Leistungen in einem kontraktlogistischen und zumeist multimodalen Gesamtprozess⁴⁵. Von Kontraktlogistikern wird nicht mehr nur die Lagerung oder das Verbringen eines Gutes von A nach B erwartet, sondern eine Erweiterung der Dienstleistungslogistik von einer Teilmenge der Transferaktivitäten auf die Gesamtmenge aller Wertschöpfungsaktivitäten. Innerhalb dieser Pakete werden zusätzliche, nicht-logistische Leistungen angeboten, wie Reparaturen, Spezialanfertigungen und Zusammenführung von Einzelteilen, Montage und Verpackung auf Kundenwunsch ("pick-and-pack").

Als komplementäre Leistungen werden bspw. Dienstleistungen angeboten wie:

- Zollbehandlung
- Transportversicherung
- Verkaufsförderung
- Kundendienst oder Factoring
- separate Logistik-Beratungsleistungen.

Im Hamburger Hafen wird mit einem Logistikflächenbedarf von etwa 30 ha je 1 Mio. TEU Umschlag gerechnet. In Wittingen wird man diese Dimensionen vsl. eher nicht erreichen, sondern sich zumindest innerhalb der nächsten Jahre vermutlich "nur" im fünfstelligen Bereich bewegen. Die Berater schätzen, dass der Flächenbedarf bei ca. 50 bis 60 ha je 1 Mio. TEU liegen dürfte. Daraus folgt, mit der Etablierung eines "Hinterland Gateway" sollten ca. 2 bis 6 ha zusätzlich für Logistik(-expansionsflächen) als "Reserve" mit eingeplant werden. Im östlichen Erweiterungsgebiet stünde hierfür durchaus das benötigte Areal zur Verfügung.

Im Rahmen der bereits oben erwähnten notwendigen Vermarktungsaktivitäten sollte u. U. insbesondere die Logistikbranche aktiv angesprochen werden, da im Dreiklang Umschlag - Lagerung - Logistik der Logistikbereich als besonders arbeitsplatzintensiv gilt. Eine genaue oder gar verbindliche Abschätzung zu Arbeitsplätzen ist in diesem Zusammenhang seriöserweise nicht zu leisten, da im Markt allgemein nur Näherungswerte existieren⁴⁶.

⁴⁵ Mit Kontraktlogistik ist eine langfristige vertraglich gebundene Übernahme von Logistikdienstleistungen gemeint.

⁴⁶ Diese Näherungswerte sprechen von 40 - 200 Arbeitsplätzen je Hektar Logistikfläche. Für die Region Hannover wird in einer Drucksache des Regionspräsidenten aus dem Jahr 2004 ausgeführt, dass im Bereich "[...]dispositive Leistungen, d.h. das Management von Versorgungssystemen oder die

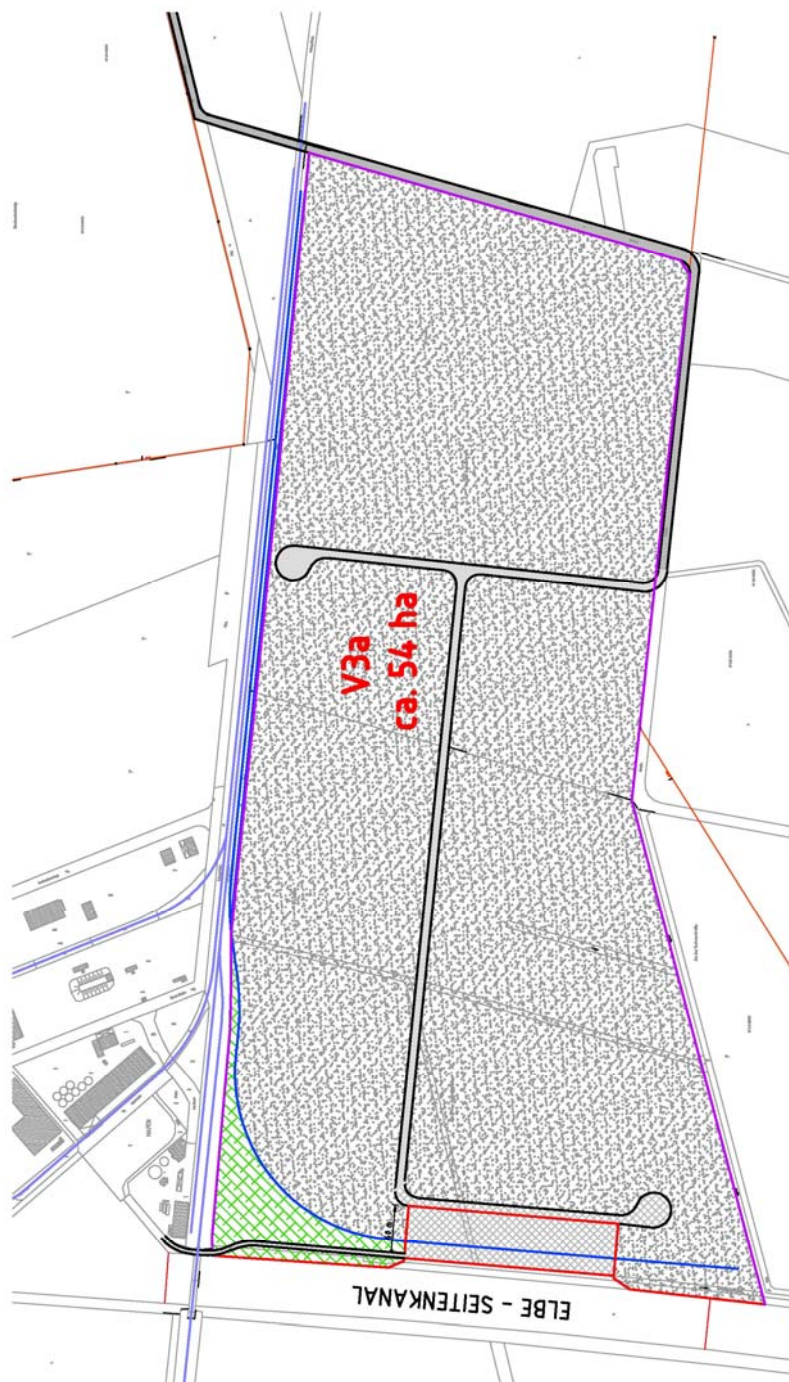
Abbildung 26 und Abbildung 27 skizzieren den möglichen Umfang der neuen u. U. zur Realisation vorgesehenen Logistikflächen. Die Art des Umschlagplatzes mit einer Anlegestelle und zwei Liegeplätzen und/oder einem Hafenbecken und vier bzw. dann in Summe sechs Liegeplätzen, determiniert das Layout und den Umfang dieses Logistik-Areals.

Für die Infrastruktur wurde eine einfache Lösung gewählt, da eine Einteilung der Flächen in Parzellen noch nicht durchgeführt ist. Weitere Erläuterungen auch zu Kostenabschätzungen für die dargestellten Maßnahmen in Entwicklungsschritt 3a und 3b erfolgen in Kapitel 7.3.

In den Abbildungen sind jeweils die kompletten Erweiterungsflächen südlich der Bahntrasse gestaltet. Denn die Entwicklung eines Gewerbegebietes in Hafennähe mit nahezu unmittelbarem Bahn- und Autobahnanschluss wäre aller Voraussicht nach auch für hafenumabhängige produzierende Betriebe attraktiv. Vor diesem Hintergrund sollte einerseits, wie bereits oben angemerkt, die Konzentration der Wittinger Gewerbeentwicklungspolitik auf dieses Gebiet gelenkt werden, andererseits wäre die Identifizierung und Ansprache weiterer hafenerfer Wirtschaftszweige empfehlenswert.

Für die Straßenanbindung in Höhe der Eisenbahnbrücke gilt es zu klären, welche besonderen straßenbaulichen Herausforderungen durch das Gleisgefälle resultieren

Abbildung 26 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 3a



Quelle: UNICONSLT.

Abbildung 27 Hafenskizze zum Entwicklungsschritt 3b



Quelle: UNICONSLT.

7.3 Abschätzung der Kosten zur Standortentwicklung

7.3.1 Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 1a

Der Entwicklungsschritt 1a sieht die Ertüchtigung der ehemaligen WSA-Liegefläche, die Erweiterung der Kaifläche um 3 m in Richtung ESK-Achse sowie die Aufbereitung und verkehrliche Erschließung des an diese Liegefläche angrenzenden Areals vor.

Die Aufbereitung erfolgt in einer Form, dass auf der Fläche Schüttgüter und Stückgüter umgeschlagen und gelagert werden können. Für die Bereitstellung der Fläche in der in Kapitel 7.2.2 beschriebenen Form ist mit Kosten von rund 1,9 Mio. € zu kalkulieren.

Tabelle 24 Kostenabschätzung Schritt 1a

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Rammarbeiten ⁴⁷	700.000 €
01.02	Beton-/Stahlbetonarbeiten ⁴⁸	135.000 €
01.03	Metallbauarbeiten ⁴⁹	190.000 €
01.04	Erdarbeiten Anleger ⁵⁰	60.000 €
01.05	Logistikfläche ⁵¹	230.000 €
01.06	Verladeeinrichtungen ⁵²	200.000 €
02.01	Straßenbau ⁵³	200.000 €
04.01.	Unvorhergesehenes ⁵⁴	170.000 €
Summe		1.885.000 €

Quelle: UNICONSULT.

Die größten Kosten (rund 700.000 €) werden die Rammarbeiten zur Erstellung einer neuen Spundwand verursachen.

⁴⁷ Unter **Rammarbeiten** sind die Kosten für Einrichtung, Vorhaltung und Räumung der Baustelle, technische Bearbeitung, Beschaffungskosten für Bohlen (DB L 23), Bohleneinbringung, Druckversuch mit Tragbohlen, Lieferung und Einbringung von Gewindeankern sowie Zugversuche mit Gewindeankern und Kosten für Dalben kumuliert.

⁴⁸ Unter **Beton-/Stahlbetonarbeiten** sind die Kosten für Beton Holm/Platte, Betonstahl, Betonnachbehandlung, Oberflächenversiegelung, Bewegungsfugen, Leiternieschen sowie Kabelleerrohre kumuliert.

⁴⁹ Unter **Metallbauarbeiten** sind die Kosten für Ankeranschlüsse, Ankergurte, Poller, Schutthalter, Kantenschutz, Versorgungskästen sowie Steigeleitern kumuliert.

⁵⁰ **Erdarbeiten Anleger** umschreibt den Aufwand für die Hinterfüllung der Kaikante. Bei den Schritten 2a und 2b sind hier zusätzlich die Kosten für den Aushub vor der Kaikante bzw. für Hafenbeckenaushub, Oberboden, Feinsand und die Herstellung des Feinplanum enthalten.

⁵¹ Unter dem Posten **Logistikfläche** ist der Aufwand für das Mineralgemisch als Tragschicht (40 cm), die Bitumen Tragdeckschicht (8 cm), Betonhochbord, Fahrbahnmarkierungen, Leitplanken, Entwässerung, Beleuchtung und Umzäunung zusammengefasst.

⁵² **Verladeeinrichtungen** fasst die Kosten für die Lkw-Waage (Ein- und Ausfahrt), Bürocontainer und Sanitärcontainer zusammen.

⁵³ **Straßenbau** beschreibt die Kosten für Einrichtung, Vorhaltung und Räumung der Baustelle, technische Bearbeitung, Oberboden, Feinsand, Herstellung des Feinplanum, Mineralgemisch als Tragschicht (40 cm), die Bitumen Tragdeckschicht (8 cm), Betonhochbord und Entwässerung.

⁵⁴ **Unvorhergesehenes**: 10% der Nettokosten.

Für die Ertüchtigung der Kaifläche sind weiterhin Beton- /Stahlarbeiten (rund 135.000 €) und Metallbauarbeiten (190.000 €) notwendig. Zudem muss die Kaikante hinterfüllt werden (60.000 €).

Für die Aufbereitung der Umschlag- und Lagerfläche sind rund 230.000 € aufzuwenden. Weiterhin entstehen Kosten für in Höhe von rund 200.000 € für Verladeeinrichtungen.

Die Zu- und Umwegung der neuen Umschlag- und Lagerfläche erfordert einen Investitionsaufwand von rund 200.000 €.

Schließlich sollte erfahrungsgemäß ein Posten für unvorhergesehene Aufwendungen in Höhe von rund 170.000 € eingeplant werden.

Vorbemerkung zu den folgenden Kostenabschätzungen

In den folgenden Abschnitten werden die infrastrukturellen Investitions- und Kostenabschätzungen zu Hafenentwicklungsschritten, die Containerumschlag implizieren, dargestellt. Über diese reinen Infrastrukturkosten hinaus, wären bei Realisation eines der diskutierten Entwicklungsschritte zunächst Anschaffungs- und Betriebskosten bzgl. der benötigten Umschlaggeräte zu ermitteln. Dazu bedarf es zuvor jedoch bestimmter noch zu treffender Festlegungen zu Geschäftsfokus, Betriebskonzept usw.⁵⁵.

Abbildung 28 Reachstacker



Quelle: GVZ Emsland.

Um einen möglichst niedrigen Investitionsbedarf und damit verbunden ein möglichst niedriges Risiko für den Hafenbetrieb auszulösen, sollte die Be- und Entladung der Binnenschiffe zunächst nur mit einem Reachstacker durchgeführt werden. Für die Be- und Entladung von Binnenschiffen ist, wie in der Konfiguration in Abbildung 28 dargestellt, der Einsatz eines Spezial-Gerätes erforderlich, der bereits heute in einer Reihe von Binnenhäfen zum Einsatz kommt.

⁵⁵ Etwa Umschlagvolumen, leere und/oder volle Container, Betriebstage, vorrangig Lkw- oder Bahnumschlag usw.

Die Beschaffung eines Mobilkrans oder die Errichtung einer Containerbrücke ist vor dem Hintergrund des ermittelten Potenzials nicht zwingend erforderlich und würde den Investitionsbedarf deutlich erhöhen. Zum Einstieg in den Containerumschlag wäre es zweckmäßig, zunächst ein gebrauchtes Gerät zu erwerben. Je nach Tragkraft wird fünf Jahre altes Gerät im Markt derzeit zwischen 100.000 € (bei 10-15 t Tragkraft) und 200.000 € (bei 45 t Tragkraft) gehandelt.⁵⁶ Bzgl. des zuvor behandelten speziellen Reachstacker-Typs ist mit entsprechend höheren Beträgen zu rechnen.

Sollte sich der Containerumschlag derart entwickeln, dass eine Hafenerweiterung wie in Schritt 2b beschrieben wirtschaftlich darstellbar wäre, müsste zusätzlich eine siebenstellige Summe in eine Kranbahn investiert werden. Hinzu kommen weitere Investitionen für die Suprastruktur-Beschaffung, die dem bisher bestehenden „Landlord-Ansatz“ folgend allerdings vom Umschlagbetrieb zu tragen wäre.⁵⁷

7.3.2 *Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 1b*

Die Infrastrukturkosten für Entwicklungsschritt 1b liegen etwa 150.000 € über denen des Schritts 1a. Diese Mehrkosten resultieren hauptsächlich aus der größeren Logistikfläche von nun 1,8 ha (1a: 1,1 ha). Die Kosten für die Ertüchtigung der Liegefläche sowie die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung bleiben gleich.

Tabelle 25 Kostenabschätzung Schritt 1b

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Rammarbeiten	700.000
01.02	Beton-/Stahlbetonarbeiten	135.000
01.03	Metallbauarbeiten	190.000
01.04	Erdarbeiten Anleger	60.000
01.05	Logistikfläche	360.000
01.06	Verladeeinrichtungen	200.000
02.01	Straßenbau	200.000
04.01.	Unvorhergesehenes	185.000
Summe		2.030.000

Quelle: UNICONSULT.

7.3.3 *Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 2a*

Der Entwicklungsschritt 2a sieht eine Erweiterung des Hafens in südlicher Richtung vor. Für die Etablierung des Vollcontainerumschlags müssen zwei neue Liegeflächen parallel zur ESK-Achse, Umschlag- und Lagerflächen von etwa 1,6 ha sowie Gleis- und Straßenschluss geschaffen werden.

Insgesamt werden für diese Maßnahmen Kosten von rund 5,4 Mio. € geschätzt.

Für die Liegeflächen und Kaiinfrastruktur sind rund 1,34 Mio. € zu kalkulieren.

⁵⁶ Vgl. <http://www.containerstapler.net> (16.06.2008).

⁵⁷ Auf eine weiterführende Diskussion, in wie weit sich der Hafen Wittingen zukünftig verstärkt in logistische Aktivitäten einbringen sollte oder durch Vorhaltung von Suprastruktur weitere Anreizwirkungen für die Ansiedlung von Unternehmen setzen kann, soll an dieser Stelle verzichtet werden.

Die Befestigung der Umschlag- und Lagerfläche erfordert Investitionen von rund 220.000 €. An dieser Stelle sei noch einmal auf die besonderen Anforderungen an die Flächenbefestigung verwiesen, die durch den Betrieb eines Reachstackers für die Containerverladung⁵⁸ entstehen.

In ähnlicher Dimension bewegt sich der Finanzbedarf für die straßenverkehrliche Erschließung in Höhe von etwa 190.000 €.

Der größte Kostenanteil entfällt auf den Gleisbau mit etwa 2,7 Mio. €.

Tabelle 26 Kostenabschätzung Schritt 2a

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Rammarbeiten	700.000
01.02	Beton-/Stahlbetonarbeiten	180.000
01.03	Metallbauarbeiten	220.000
01.04	Erdarbeiten Anleger	300.000
01.05	Kaifläche	555.000
01.06	Verladeeinrichtungen	40.000
02.01	Straßenbau	190.000
03.01	Gleisbau ⁵⁹	2.675.000
04.01.	Unvorhergesehenes	490.000
Summe		5.420.000

Quelle: UNICONSULT.

7.3.4 Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 2b

Ein neues Hafenbecken würde eine erhebliche Kostensteigerung zu den vorherigen Entwicklungsschritten bedeuten. Insgesamt wären Investitionen von rund 10,35 Mio. € erforderlich.

Tabelle 27 Kostenabschätzung Schritt 2b

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Rammarbeiten	1.700.000
01.02	Beton-/Stahlbetonarbeiten	425.000
01.03	Metallbauarbeiten	525.000
01.04	Erdarbeiten Anleger	2.425.000
01.05	Kaifläche	790.000
01.06	Verladeeinrichtungen	40.000
02.01	Straßenbau	260.000
03.01	Gleisbau	3.245.000
04.01.	Unvorhergesehenes	940.000
Summe		10.350.000

Quelle: UNICONSULT.

⁵⁸ Auch im Fall einer Containerbrücken-Lösung ist grundsätzlich davon auszugehen, dass ein Reachstacker für eine mögliche Lkw- oder Bahnverladung benötigt wird.

⁵⁹ Unter **Gleisbau** sind die Kosten für Einrichtung, Vorhaltung und Räumung der Baustelle, technische Bearbeitung, Oberboden, Füllsand und Gleis kumuliert.

Neben den großen Posten Rammarbeiten, Beton-/Stahlbetonarbeiten und Metallbauarbeiten mit insgesamt rund 2,65 Mio. € würde insbesondere der Aushub des Hafenbeckens mit rund 2,4 Mio. € hohe Kosten verursachen.

Die beidseitige Bahnanbindung führt zu einem Finanzbedarf von rund 3,25 Mio. €.

Auch die Kaifläche müsste entsprechend größer dimensioniert werden, was zu Kosten von knapp 800.000 € führen würde.

7.3.5 Kostenabschätzung für Entwicklungsschritt 3a/b

Das Layout der östlichen Logistikflächen hängt von der Art der Anlegestelle ab.⁶⁰ Die Varianten (2a/b) determinieren somit das Layout hinsichtlich Größe und Zuwegung.

Die Kostenschätzung für die Schritte 3 a/b basiert auf der Annahme, dass nach Entfernung des Oberbodens (i. d. R. 0,30 m stark), der anstehende Untergrund nicht weiter behandelt werden muss. Die Entwässerung (SW/RW) wurde nur innerhalb der Fläche kalkuliert. Diese Maßnahme erfordert für Schritt 3a Investitionen von rund 5,1 Mio. €, in Schritt 3b rund 4,1 Mio. €.

Tabelle 28 Kostenabschätzung Schritt 3a

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Erdarbeiten Freiflächen ⁶¹	5.075.000
02.01	Straßenbau (Grenze bis Anleger)	935.000
03.01	Straßenbau (Ertüchtigung B 244 bis Grenze)	440.000
04.01.	Unvorhergesehenes	650.000
Summe		7.100.000

Quelle: UNICONSULT.

Tabelle 29 Kostenabschätzung Schritt 3b

Position	Kategorie	Kosten (€)
01.01	Erdarbeiten Freiflächen	4.135.000
02.01	Straßenbau (Grenze bis Anleger)	730.000
03.01	Straßenbau (Ertüchtigung B 244 bis Grenze)	440.000
04.01.	Unvorhergesehenes	530.000
Summe		5.835.000

Quelle: UNICONSULT.

Die Straße von der B 244 bis zur Fläche erhält nur eine neue Asphaltdecke. Sollten die Verkehrslasten zu hoch sein, wäre hier eine Komplett-Erneuerung notwendig. Für den Straßenbau wären in Schritt 3a insgesamt rund 1,4 Mio. € zu finanzieren, in Schritt 3 b rund 1,2 Mio. €.

Der Anschluss an die B244 (Knotenpunktaufweitung) ist in dieser Kostenschätzung nicht enthalten

⁶⁰ Liegestelle parallel zur ESK-Achse und/oder neues Hafenbecken.

⁶¹ **Erdarbeiten Freiflächen** fasst die Kosten für Oberboden und Füllsand zusammen.

Insgesamt müssten für die Logistikflächen in Schritt 3a rund 7,1 Mio. € kalkuliert werden, in Schritt 3b (aufgrund der durch das Hafenbecken verkleinerten Flächen) rund 5,8 Mio. €.

7.4 Ausblick auf das Jahr 2025

Marktentwicklung

In der Basisvariante, vor allem aber in der Potenzialvariante, wurde die erwartete Marktentwicklung im Zusammenhang mit den Seehafenverkehren, wie diese derzeit für das Jahr 2025 erwartet werden, bereits intensiv diskutiert. Hieraus ergab sich - wie dargestellt - für Deutschland insgesamt ein weiteres Ansteigen der Verkehre, wobei allgemein mit einer Abschwächung des Wachstums gerechnet wird. Dies beruht zum Teil auch auf den mathematischen Effekt, dass bei wachsender Grundgesamtheit ein konstantes absolutes Wachstum zu relativ rückläufigen Wachstumsraten führt.

Die Verkürzung der Marktperspektive in der Potenzialvariante auf die Entwicklung in den Seehäfen erscheint insgesamt als zulässig. Die Bedeutung der Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg bspw. als Aufkommenspunkte für den deutschen Schienengüterverkehr liegt zusammengenommen bei knapp 20 %⁶². Ihr Stellenwert wuchs in der Vergangenheit kontinuierlich. Es darf davon ausgegangen werden, dass "andere Transportquellen" b. a. w. nicht in dieser Weise werden wachsen können. Insofern erscheint eine verstärkte verkehrliche und logistische Hinwendung des Hafens Wittingen in Richtung des **Segments Seehafenhinterlandverkehr**, insbesondere aber in Bezug auf Bremen/Bremerhaven und Hamburg, prinzipiell gerechtfertigt. Zu diesem Marktsegment liegen verhältnismäßig umfangreiche Daten vor.

Zweites Marktsegment von Relevanz ist das der lokalen Unternehmen bzw. Nutzer des Hafens. Dieses Marktsegment hat aktuell Stagnationssymptome. In der Perspektive erscheint der Bestand an Kunden dadurch gefährdet, dass mittelfristig eine Management- bzw. Eigentümergeneration Abschied nehmen wird und sich das Thema der Nachfolgeregelung auftut. Dieser Umstand ist Chance und Risiko zugleich. Einerseits eröffnet sich damit der Zugang zu neuen ansiedlungswilligen Unternehmen bzw. Industrien, andererseits fordert dieser strukturelle Wandel den Hafen gesamthaft, diesen Wandel seiner Kunden aktiv zu begleiten bspw. durch neues Services, Angebote usw. Detaillierte Abschätzungen zu Wachstumserwartungen auf Basis der geführten Interviews sind bei einem Zeithorizont bis 2025 seriös nicht darstellbar. Weitere aber bislang nicht quantifizierbare Rückwirkungen können sich ggf. aus dem demographischen Wandel ergeben, in dessen Folge auch im Raum Wittingen eine rückläufige Nachfrage insbesondere im Konsumgüterbereich nicht auszuschließen ist. Lediglich hinsichtlich der fortschreitenden Containerisierung sind quantitative Aussagen wie in Schritt 2a vorweggenommen möglich.

Das **dritte Segment**, das der überregionalen Marktakteure in Produktion und Logistik, wurde in der vorliegenden Studie über die gezielte Befragung internationaler Speditionsunternehmen berücksichtigt. Aus Aufwandsgründen musste auf eine dezidierte Analyse dieses dritten Segments bislang verzichtet werden⁶³. Ihr Potenzial

⁶² Vergleichende Betrachtungen unter Einbeziehung aller Verkehrsträger liegen aktuell nicht vor.

⁶³ Ein entsprechendes Angebot hat UNICONSULT der Stadt Wittingen im April 2008 vorgelegt.

kann damit im Moment nicht belastbar abgeschätzt werden. Wie das Beispiel des niederländischen Spediteurs zeigt, der erwägt, u. U. niederländische Fertighausteile in Wittingen umzuschlagen, können durchaus besondere Impulse für Wittingen daraus entstehen, dass gezielt nationale und internationale Adressen angesprochen werden, ihre Logistik u. U. zukünftig über den Hafen Wittingen zu organisieren.

Güteraufkommensschätzung für Wittingen 2025

Die Beschreibung der Potenzialvariante enthält verschiedene Szenarien bzgl. einer möglichen Hafenentwicklung in Wittingen bis 2025. Sie fokussieren auf jeweils unterschiedliche Güterarten bzw. -strukturen - Schüttgüter, Stückgüter, Leercontainer und Vollcontainer. Die für Wittingen realisierbaren Umschlagpotenziale hängen in hohem Maß von dem weiteren Vorgehen ab, das die Stadt Wittingen und die OHU vereinbaren. Die Erschließung neuer Geschäftsfelder (Containerumschlag und zum Teil Stückgutumschlag) setzt nach heutiger Einschätzung die Expansion des Hafens und die Bereitstellung notwendiger Infra- und Suprastruktur voraus.

Die **Basisvariante** basiert auf einer potenziellen Umschlagentwicklung von 430.000 t für 2015 (Mittelwert, 100 %ige Auslastung der derzeitigen Kapazität). Ein weiteres Wachstum bis 2025 ist damit nicht mehr ohne weiteres möglich. Dabei sind Prämissen wie eine erfolgreich weiter entwickelte Kundenstruktur und weiterhin prosperierende Märkte zu berücksichtigen (siehe auch oben genanntes "zweites Marktsegment"). Dieses Potenzial kann quasi als "**Grundlast**" des Hafens aufgefasst werden.

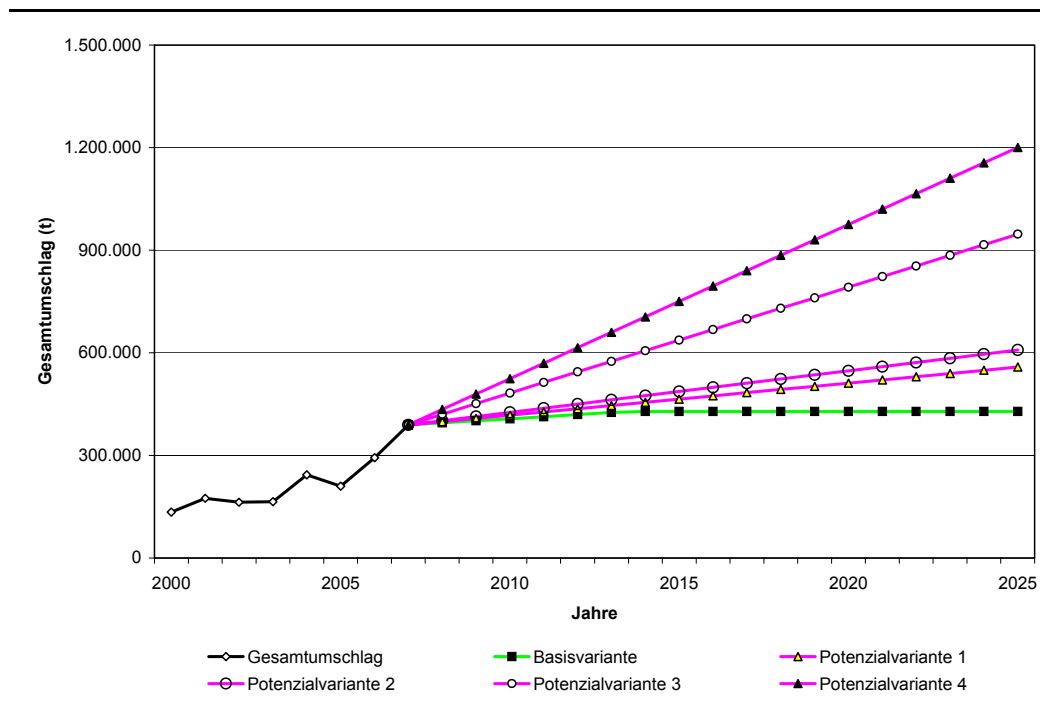
Der Umschlag weiterer Mengen jenseits dieser Grundlast hängt von der Akquisition neuer Hafenkunden ab (siehe auch "drittes Marktsegment" in obigem Abschnitt). Ein solcher neuer Hafenkunde könnte ein Produzent von **Standardbauelementen** sein, der erwägt, bis zu **30.000 t in Wittingen** umzuschlagen. Indizien, die auf ein Ansteigen dieser Menge bis 2025 hinweisen, existieren indes in diesem Falle konkret nicht.

Ferner ergeben sich vsl. durch den Bau der A 39 in zeitlich begrenztem Umfang Umschlagpotenziale für Wittingen. Für 2015 werden diese auf bis zu 100.000 t jährlich geschätzt. Unter der Voraussetzung einer **Profilierung Wittingens im Baustoffumschlag**, könnte dieses Segment auch langfristig in Wittingen eine Rolle spielen. Nach Fertigstellung des A 39 ist vsl. zunächst mit einem Rückgang der Umschlagaktivitäten zu rechnen. Langfristig könnte das über Wittingen verteilte Massengut aufkommen jedoch wieder bis zu **100.000 t pro Jahr** anwachsen.

Weitere langfristige Potenziale wären u. U. durch die Etablierung Wittingens als Standort für **Containerhinterlandverkehre der Seehäfen** gegeben (siehe auch Segment "Seehafenhinterlandverkehr"). Das realisierbare Potenzial hängt davon ab, wie es den maßgeblichen Akteuren primär des Hamburger Hafens gelingt, Verkehre von der Straße auf das Binnenschiff zu lenken. Unter der Voraussetzung eines Binnenschiffanteils im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens von 5 und eines Marktanteils Wittingens von 3 - 5 % an diesen Güterströmen ergibt sich für Wittingen nach gängigen Prognosen ein **Potenzial von 40.000 - 70.000 Voll-TEU** sowie bis zu **20.000 Leer-TEU**. Zur Gesamtmenge der Voll-TEU gehört auch der **containerisierte Anteil des Massenguts**. Unter der Annahme einer durchschnittlichen Beladung von 11 t je TEU und eines Massengutanteils von 30 % am **Gesamtcontainerumschlag** ergäbe sich ein zusätzliches **Potenzial bis 2025 von 390.000 t - 640.000 t**.

Unter der Bedingung einer "optimalen" Hafententwicklung, die eine Erweiterung des Hafens in südlicher Richtung, eine Nutzung der nördlichen Erweiterungsfläche und u. U. den Aufbau einer strategischer Partnerschaften mit einem großen Verladere bzw. Spediteure beinhaltet, ergibt sich demnach für 2025 ein **Umschlagpotenzial von total 560.000 t – 1.200.000 t** (vgl. Abbildung 29).

Abbildung 29 Varianten der Hafententwicklung Wittingens für das Jahr 2025



Quelle: UNICONCONSULT.

Hafententwicklung

Der ganz überwiegende Teil einer zukünftig weiterhin prosperierenden Hafententwicklung ergibt sich aus Optionen der Potenzialvariante. Prinzipiell kann auch mit der bestehenden Hafentfläche bis zum Jahre 2025 ein Marktangebot unterbreitet werden. Jedoch ist zu bezweifeln, dass aus der Basisvariante allein die gewünschten Effekte auf die Geschäftsentwicklung des Hafens Wittingen herbeigeführt werden können. Sicherlich darf ein gewisses Entwicklungspotenzial bis 2015 darin gesehen werden, dass verbliebene Restflächen zukünftig besser genutzt werden als heute oder frei werdende Flächen individuell oder zusammengelegt erfolgreich an den Markt gebracht werden können. Im Prinzip wird jedoch damit die den vorgenannten drei Marktsegmenten inhärenten Entwicklungschancen für Wittingen eher nicht entsprechen. Für die Jahre nach 2025 bietet die Basisvariante im Prinzip keine wirklichen Entwicklungspotenziale. Bereits heute verschärft der Versuch einer intensiveren umschlageitigen Nutzung des Hafens den Wettbewerb um knappe Logistikflächen, Umschlaggeräte und Personal. Insofern muss eine u. U. "angewendete" Basisvariante für 2025 nicht nur als eher "defensiv" erachtet werden, sondern kann auch als Ausdruck des Verzichts verstanden werden, mehr als bisher an den Wachstumschancen bspw. des deutschen/internationalen Güterverkehrs insgesamt oder aber des Seehafent hinterlandverkehrs zu partizipieren.

Die Umsetzung der im Rahmen der Potenzialvariante vorgeschlagenen strategischen Stoßrichtungen für den Hafen Wittingen sind faktisch erst deutlich nach dem Jahre 2015 zu erwarten. Insofern ist in diesem Zusammenhang auf die Details in Kapitel 7 zu verweisen. Im Hinblick auf das Jahr 2025 sehen die Gutachter im Prinzip keine nennenswerten Impulse auf die Hafenerweiterung, die von der ausgewiesenen Gewerbefläche ausgehen könnte, die nördlich des Bahndamms bzw. östlich vom heutigen Hafenaerial liegt.

Anders sieht es mit der südlichen Hafenerweiterungsfläche aus. In östlicher Richtung erstreckt sich dieses Gewerbeareal fast bis an die zukünftige Trasse der A 39. Mit zunehmender Distanz zur Kaikante kommt hier eine Ansiedlung nicht mehr von Umschlag- und Logistikunternehmen infrage, sondern in Richtung Osten mehr und mehr von anderen Gewerbeunternehmen. Frühzeitig gesichert werden sollte allerdings ein ausreichendes Angebot an Kaikante, insbesondere wenn zukünftig Container in Wittingen trimodal umsteigen sollten. Dies könnte ggf. durch gezielte hafenbezogene Erweiterung des Areals südlich der Bahntrasse in Richtung Süden (innerhalb des bereits ausgewiesenen Gewerbegebiets) erfolgen. Eine Ausrichtung der Kaikante analog zum heutigen Hafen (Verschwenkung in "Triangel-Form") würde hingegen bspw. im Zusammenhang mit der diskutierten Option des Containerumschlags erhebliche Probleme aufwerfen hinsichtlich Kranbahn, Yard-Layout, Gleisanschluss usw.

Infrastruktur

Ein Aspekt, der von Wittingen selbst höchstens mittelbar zu beeinflussen ist, für den Standort insgesamt aber von großer strategischer Bedeutung ist, betrifft die längerfristige Entwicklung der Infrastrukturen der Verkehrsträger. Bislang wird in Deutschland größtenteils auf steuerfinanzierte Maßnahmen zur Entwicklung der Netze von Lkw, Bahn und Binnenschiff gesetzt. Da jedoch der BVWP als "Instrumentenkasten" zur Priorisierung knapper Budgets allgemeine Anwendung findet, ist davon auszugehen, dass bereits heute bestehende Verspätungen bei Infrastrukturprojekten sich weiter vergrößern werden. Immerhin finden sich im Straßenbau erste PPP-Modelle, um privates Kapital zu attrahieren⁶⁴. Nennenswerte Effekte zumindest in Bezug auf Wittingen erwarten die Gutachter hingegen nicht. Dauerhaftes Grundproblem bleibt jedoch, dass der **BVWP chronisch unterdimensioniert und unterfinanziert** ist. Insofern sollte aus der Sicht Wittingens das Thema Infrastruktur für alle Verkehrsträger Aufmerksamkeit genießen.

Vergleichsweise unkritisch stellt sich vsl. die Lage des Straßengüterverkehrs dar, unterstellt man einmal einen bis dahin abgeschlossenen Bau der A 39. Er würde die Wettbewerbsposition Wittingens ggü. anderen ESK-Häfen verbessern. Auf die Probleme der Binnenschifffahrt wurde bereits eingegangen. Letztendlich ist dieser Verkehrsträger ein Nischenanbieter mit Fokussierung u. A. auf wenig wachstumsintensive Massengüter sowie auf Wachstumsträger wie Container. Ob und inwieweit hier aus dem Thema "Energieeffizienz" bedeutende Anteilsverschiebungen zugunsten des Binnenschiffs zu erwarten sind, kann nur vermutet werden. Letztlich ist eine solche Bedeutungsverschiebung auch abhängig von den Randbedingungen, die heu-

⁶⁴ Von der anfänglichen Euphorie bei Investoren und öffentlichen Auftraggebern scheint jedoch nicht viel übrig geblieben zu sein. Privat finanzierte Verkehrsprojekte stellen sich bislang als wenig profitabel heraus, vielfach bevorzugen Kommunen wieder eine öffentliche Finanzierung. Zudem lösen Infrastrukturfonds bislang bei Anlegern wenig Begeisterung aus. Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung: Keine Chancen für PPP-Infrastrukturprojekte, 20.06.2008.

te wirken bzw. für die Zukunft unterstellt werden könnten. Es darf davon ausgegangen werden, dass weitere Maut-Erhöhungen wie die aus dem Juni 2008 den Druck weiter erhöhen, die existierenden multimodalen internationalen Logistiksysteme umzustellen in Richtung geringerer Emissionen, höherer Energieeffizienz, besser Flächenproduktivität usw.

Für den Schienenverkehr sind letztendlich analoge "Unwägbarkeiten" für das Jahr 2025 hervorzuheben. Hierbei kommt hinzu, dass anders als bei den Verkehrsträgern Straße und Binnenschiff die **Entwicklung der Schieneninfrastruktur von unternehmerischen Interessen eines integrierten Transportkonzerns** bestimmt ist. Dies findet u. A. seinen Ausdruck in der Prioritätensetzung für den Schienenwegebau. Dieser liegt wie bereits in der Vergangenheit grds. beim (rückläufigen) Hochgeschwindigkeitsverkehr und nicht auf dem eigentlichen **Wachstumsbringer Schienengüterverkehr**. Es ist damit zu rechnen, dass unter dem Diktat eines steigenden Renditedrucks, u. A. ausgelöst durch die jüngst beschlossene Teilprivatisierung der DB AG⁶⁵, die Reduktion des Schienennetzes und die Strategie des Erhalts nur noch eines minimalen Netz-Qualitätsstandards fortgesetzt wird. Beide Elemente dürften Wittingen, gelegen an einer Nebenstrecke der DB AG, in seinem Bestreben kaum unterstützen, das Hafengeschäft strategisch neu auszurichten.

Insofern erweist es sich als vorteilhaft, dass der Hafen unmittelbar über das OHE-Netz angefahren werden kann und verkehrlich erst mittelbar das Netz der DB AG erreicht wird. Gleichwohl werden Verkehre v/n Wittingen von der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Netzes der DB AG (aber auch anderer Infrastrukturunternehmen) beeinflusst werden. Es darf angenommen werden, dass das derzeit in der Diskussion befindliche Thema Infrastrukturfinanzierung für nichtbundeseigene Schieneninfrastrukturunternehmen bis 2025 zufrieden stellend im Sinne einer Gleichbehandlung aller Schieneninfrastrukturanbieter beantwortet sein sollte. Damit dürfte sich dann auch das Netz der OHE in seinem Fortbestand als "sicher" klassifizieren lassen. Eine perspektivisch mögliche Rückfallebene in dieser Hinsicht könnten Hilfen des Landes Niedersachsen an ortsansässige Betreiber von Schienenwegen sein. Derzeit ist es jedoch nicht üblich, dass Bundesländer den Schienengüterverkehr infrastrukturbezogen in irgendeiner Form fördern⁶⁶.

8. EMPFEHLUNGEN ZUR VERMARKTUNG

8.1 Vorbemerkung

Typischerweise wird ein Produkt definiert durch Beschreibung, "was ist es", "woraus besteht es". Dazu kommen Angaben zu Hersteller und Herkunftsland des Produktes. Und nicht zuletzt wird das Produkt beschrieben durch seinen Preis.

Im Zusammenhang mit dem angebotenen Produkt steht der Marktbedarf. Er bildet die Nachfrage bzw. die potenzielle Nachfrager in der Summe aller relevanten Marktteilnehmer.

⁶⁵ Ein Börsengang der DB AG ist derzeit für Anfang November geplant.

⁶⁶ Anders sieht es beim Schienenpersonennahverkehr aus. Gemeinsam mit dem Schienengüterverkehr befahrene Strecken sichern hier den Anschluss an die Region. Zumeist werden jedoch die Netze im Zuge der Revitalisierung (unter maßgeblicher Mitwirkung von DB Netz und den Aufgabenträgern) so "ertüchtigt", dass nur noch die landesseitig bestellten Verkehre (ÖPNV) stattfinden können, ein Schienengüterverkehr in der Regel nicht (mehr).

Im Falle des Hafens Wittingen besteht das angebotene "Produkt" zunächst in der bereitgestellten Infrastruktur, auf der - abstrakt formuliert - im weitesten Sinne Umschlag-, Lager- und Logistikgeschäfte getätigt werden können. Im Status quo liegt der relevante Markt vornehmlich in der Region. In der Perspektive wird es auch darum gehen, sich in größerem Ausmaß als bisher überregional zu orientieren. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Seehäfen und ihr logistisches Potenzial.

Da das "Produkt" auf einer punktuellen Infrastruktur stattfindet, ist zu beachten, dass die Erreichbarkeit dieses Ortes unmittelbare Produkt- und Preisrelevanz hat. Zugleich ist diese Erreichbarkeit durch die Stadt Wittingen allenfalls mittelbar beeinflussbar. Eine erfolgreiche Repositionierung Wittingens wird damit abhängig von den marktrelevanten Aktionen mehrerer Beteiligten. Dies erschwert die Erfolgsmessung, wenn es darum geht, eine Marktentwicklung "optimal" zu gestalten.

Entsprechend komplex ist die Beschreibung des Preises. Für das eigentliche hafengebogene Geschäft wird dies noch einfach sein, da das Produkt "Umschlag" vergleichsweise homogen ausfällt. Anzumerken ist jedoch, dass dieser Preis nur eine unter mehreren Kostenkomponenten darstellt. Maßgeblich für eine potenzielle Ansiedlungsentscheidung eines Verladers oder Transporteurs wird jedoch die Summe aller erwarteten Kosten sein.

In den Vorgesprächen und im Laufe der Untersuchung traten wiederholt Themen der Gewerbeansiedlung, der Standortentwicklung neben das Kernthema dieser Studie, der zukünftigen Hafenentwicklung. Soweit es der Zuschnitt der Untersuchung zulässt, wird auch Bezug genommen auf diese Nebenthemen. Dies erscheint insofern angebracht, als dass für die zukünftige Hafenentwicklung nicht nur die originären Logistikkosten Relevanz haben, sondern dass auch Steuersätze, Kosten und Geschwindigkeit bei zukünftigen Gewerbe- und/oder Logistik-Ansiedlungen eine Rolle spielen. Hier spielen die Prioritäten (Flächenkosten, Infrastrukturanbindung, Arbeitskräfteangebot usw.) von Investoren eine Rolle, die vom Hafen bzw. von der Stadt Wittingen in Zukunft angesprochen werden, mit dem Ziel, mit ihrer Hilfe weiteres Geschäft auf den Standort zu ziehen.

8.2 Marktbezogene Entwicklung des "Produktes" Hafen

Eine marktbezogene Entwicklung für den Hafen Wittingen sollte sich - auf der Basis der skizzierten Entwicklungen im wirtschaftlichen und logistischen Umfeld - auf folgende Stoßrichtungen konzentrieren:

- Ausschöpfen verbliebener Potenziale innerhalb des bestehenden Hafens (Basisvariante)
- Temporäre Nutzung der logistischen Bedarfe der Bauunternehmen im Zuge der Errichtung der A 39 in den Jahren ab 2010
- Entwicklung der heutigen nördlichen Freifläche (Containerleerlager)
- Entwicklung des angedachten Hafenerweiterungsgebietes für den Containerumschlag
- Optional: Konzentration des heutigen Gewerbegebietes innerhalb des Hafenerweiterungsgebietes, vsl. gelegen westlich der zukünftigen A 39, östlich des ESK und südlich des Bahndamms (OHE).

Ergänzend dazu sollte daran mitgewirkt werden, eine möglichst umfängliche Sicherstellung der trimodalen infrastrukturellen Anbindung zu erreichen. Hierzu zählen:

- Marktbezogene Weiterentwicklung des ESK
- Unterstützung der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und OHE hinsichtlich ihres Engagements in Wittingen
- Sicherung der verkehrsgeografischen Interessen bzgl. des erwarteten Baus A 39, inkl. adäquater Anbindung von Stadt und Hafen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Preissteigerungen für Kraftstoffe, der zunehmend sich bemerkbar machenden klimatischen Veränderungen und der Qualitätsprobleme insbesondere des Lkw, sollte das Schwergewicht Wittingens bei der Weiterentwicklung seiner trimodalen Anbindung auf dem Verkehrsträger Schiene liegen. Ihm wird die größte Energieeffizienz beigemessen. Aufgrund seiner vglw. großen Umweltfreundlichkeit genießt dieser Verkehrsträger auf Bundes- und europäischer Ebene zudem großes politisches Wohlwollen. Dieser Umstand müsste nach Ansicht der Gutachter entsprechende Initiativen der Stadt Wittingen prinzipiell begünstigen.

Aus den vorgenommenen Marktrecherchen der Berater ergibt sich, dass für die längerfristige Entwicklung des Hafens Wittingen (Potenzialvariante) insbesondere folgende vsl. mit besonderem Wachstumspotenzial ausgestatteten Branchen mit Priorität angesprochen werden sollten:

- Mineralölerzeugnisse
- Düngemittel
- Zellstoff und Altpapier
- Steine, Erden, Baustoffe
- Holz und Kork.

"Last but not least" zählt zu einer marktbezogenen Entwicklung des Hafens Wittingen auch die Beantwortung der Frage, in welche Richtung das Produkt "Hafen" generell weiterentwickelt werden sollte. Die Geschäftsgrenzen zwischen Reedern, Speditoren, Umschlagbetrieben/Häfen, Straßen- bzw. Bahnunternehmen und Logistikern sind bereits seit einiger Zeit einem deutlichen Wandel unterworfen. Erkennbar ist dies u. a. an den Beteiligungen der Reeder an Hinterlandterminals und Bahngesellschaften (Maersk, CGA-CGM, ...), oder auch an den Bahnaktivitäten der Containerterminals bzw. Containeroperatoren (HHLA, Eurogate). Dass auch Binnenhäfen von diesem Trend betroffen sind, zeigt u. a. der Hafen Duisburg, der sich zunehmend zum Hinterland-Hub Rotterdams entwickelt. Eine entsprechende valide Einschätzung zum bestehenden Service-Portfolio des Hafens Wittingen, bzw. seines zukünftigen Optimierungspotenzials, kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Ggf. müsste hieran im Nachgang zu dieser Untersuchung gearbeitet werden.

Ergänzt man an dieser Stelle abschließend die im Vordergrund stehende langfristige Entwicklung des eigentlichen Hafens um das Thema Gewerbegebiet, so ist anzumerken, dass eine "perfekte" Abgrenzung beider Begriffe kaum möglich ist. Einerseits gibt es im Hafen "logistikarme" Gewerbe, andererseits hat jedes Unternehmen in irgendeiner Form logistische Bedarfe zu decken. Um die Vermarktung des Hafens inkl. seines Erweiterungsareal frühzeitig zu flankieren, erscheint es bei der langfristigen Flächenentwicklung notwendig, darauf zu achten, dass umschlag- und logistikaffine Geschäfte möglichst in unmittelbarer Nähe zur Kaikante bzw. zum Gleisanschluss geplant werden. Angenommen, die langfristige Marktentwicklung (>2025) rechtfertigte ein expansives Vorgehen an diesem Standort, könnten einerseits binnenschiff- und

bahnaffine Unternehmen mit Nähe zum ESK, Lkw-affine Unternehmen und "hafenu-nabhängige" Gewerbe mit Nähe zur A 39 platziert werden.

8.3 Vertriebsstrategie

8.3.1 Vorbemerkung

Auf die Organisation des Vertriebs wird im Folgenden nicht detailliert eingegangen. Auf der Basis der Recherchen ergibt sich jedoch grds. ein Bedarfsprofil für eine qualitative und quantitative Neuorientierung. Für eine detaillierte Betrachtung bedürfte es zunächst Festlegungen, ggf. getroffen u. a. auf der Basis dieser Untersuchung, "was" getan werden sollte und wie sich diese Aktivitäten konkret abbilden und einbinden lassen in die aktuellen Aktivitäten der Stadt in dieser Hinsicht. Separat müsste ebenfalls untersucht werden, ob eine "Make"- oder eine "Buy"-Option gezogen werden soll, ob und in welchem Umfang also Kommunikationsagenturen zu gegebener Zeit hinzugezogen werden sollten.

Aufgrund der allgemein hohen Bedeutung des Marketinginstruments "Internet" beziehen sich die folgenden Ausführungen primär hierauf. Gleichwohl bestehen Schnittstellen fort bspw. zu Offline-Aktivitäten (Medien-Kommunikation, Handelskammer-Präsenz, Arbeit in Logistikverbänden usw.), aber auch zu "angrenzenden" Themen wie der allgemeinen Wirtschaftsförderung, wozu letztendlich auch Fragen wie Gewerbesteueransätze und andere aus Investorensicht entscheidungsrelevante Entscheidungsgrößen zählen.

8.3.2 Status quo

Fasst man alle vorliegenden Indizien zusammen, dann ergibt sich, dass die Vermarktung des Wirtschaftsstandortes Wittingen in der Vergangenheit nicht optimal erfolgte. Mittlerweile wurde der Internetauftritt des Hafens deutlich verbessert und informativer gestaltet

Die mediale Präsenz des Hafens als potenzieller Wachstumstreiber der Wirtschaft in der Region Wittingen kann dennoch ausgebaut werden. Positiv zu vermerken ist, dass Informationen auf der Website der Stadt Wittingen im Sommer um einige Hafendetails ergänzt wurden. Die Übersicht der im Hafen ansässigen Unternehmen bedarf dennoch einer Erweiterung. Vermarktung des Hafens durch die Betreibergesellschaft OHU wird von den Befragten noch als spärlich wahrgenommen.

Hinzu kommt, dass nicht nur der Hafen, sondern auch der Standort Wittingen insgesamt, nur einen begrenzten Bekanntheitsgrad genießt, bspw. als potenzieller Standort für logistikorientierte Immobilienentwicklung im Umfeld der Metropolregion Hamburg.

8.3.3 Entwicklungsansätze

Gerade im Hinblick auf die Neuansiedlung potenzieller Unternehmen ist eine überregionale Präsenz sinnvoll. Dabei gilt es die Vorzüge des Standortes Wittingen stärker als bisher zu kommunizieren, um so Interesse bei den eventuellen Kunden zu wecken oder zu verstärken. Vergleicht man die mediale Präsenz umliegender Häfen, wird umso deutlicher, dass über den Hafen Wittingen kaum Informationen verfügbar sind. Auf der Website des Hafens Braunschweig werden bspw. detailliert Informatio-

nen kommuniziert, die für potenzielle Hafennutzer von Interesse sein könnten. So werden Angaben über Infra- und Suprastruktur, sowie Kapazitäten von Umschlag und Lagerung gemacht. Auch der Nachbarhafen Uelzen bietet eine Beschreibung der Aktivitäten und Anlagen im Internet an (Tabelle 27).

Der Internetauftritt der Wittinger Gewerbeflächen in der niedersächsischen Standortinformationsdatenbank Komsis hingegen fällt durchaus zufriedenstellend aus. Die einzelnen Gewerbeflächen werden hier detailliert beschrieben und auch eine generelle Beschreibung des Standortes Wittingen ist verfügbar.

Zu einer erfolgreichen Neuansiedlungsstrategie sowie zur effektiven Bestandspflege ist ein angemessenes Standortmarketing unabdingbar. Dieses sollte idealerweise im Kompetenzbereich einer aktiven Wirtschaftsförderung liegen. Die Umstrukturierungsmaßnahmen, die im Sommer 2008 innerhalb der Wittinger Wirtschaftsförderung vorgenommen wurden, unterstützen diesen Ansatz.

Gleichwohl sollten intensive Akquisitionsmaßnahmen intensiviert werden. Auch Öffentlichkeitsarbeit und Public Relations sind effektive Mittel zur Vermarktung des Hafens Wittingen. So können bspw. informative Artikel über den Hafen und dessen Entwicklung gezielt in Presse und Fachmagazinen platziert werden. Ein weiteres Vermarktungsinstrument sind Messeauftritte. Ein repräsentativer Auftritt auf Messen wie der Transport und Logistik Messe in München oder der CEMAT in Hannover ermöglicht internationale Geschäftskontakte und verschafft gleichzeitig das Image eines engagierten Akteurs im Wettbewerb der norddeutschen Binnenhäfen. Die Veranstaltung eines Hafentages, an dem sich der Hafen Wittingen z. B. im Hamburger Hafen vorstellt und so den dort ansässigen Unternehmen sein Potenzial präsentiert, kann ebenfalls neue Geschäftskontakte ermöglichen. Außerdem sollte die Wirtschaftsförderung Wittingens die Zusammenarbeit mit Maklern von Logistikflächen suchen, damit die Distanz zu den potenziellen Nachfragern verkürzt wird und früher auf die Anforderungen des Marktes reagiert werden kann. Weitere Wege der Vermarktung des Hafens sind die Zusammenarbeit mit Logistikverbänden wie z. B. der Logistikinitiative Hamburg, sowie der enge Kontakt zur zuständigen IHK Lüneburg-Wolfsburg. Dies ermöglicht Präsenz in Suchanfragen durch Investoren und steigert die Bekanntheit des Standortes Wittingen.

Abbildung 30 Auszug aus der Homepage des Binnenhafens Uelzen auf der Website der Stadt Uelzen

Binnenhafen Uelzen

Der **Elbe-Seitenkanal** verbindet Uelzen in einer Tagesreise mit den Seehäfen Hamburg und Lübeck sowie mit den Industrie- und Handelszentren Hannover, Braunschweig, Salzgitter, Magdeburg. Darüber hinaus schafft der Elbe-Seitenkanal den Anschluss zum gesamten europäischen Binnenwasserstraßennetz. Uelzen ist auf dem Wasserwege erreichbar für Binnenschiffe der Klasse 5b (Großmotorgüterschiffe) mit Küstenmotorschiffen bis 2,80 m Tiefgang und max. 2.100 t Tragfähigkeit.



Hafentyp:	Parallelhafen
veranschlagte Umschlagleistung pro Jahr:	500.000 t
Umschlags- und Freilagerfläche:	20.000 qm
Kailänge	400 m
Liegeplätze für Binnenschiffe:	8
Gleisanlage für direkten Umschlag-Waggon/Schiff:	400 m
Gleisanlage für direkten Umschlag-LKW/Schiff	400 m
Wassertiefe:	4,0 m
Umschlagsgeräte:	2 Mobilbagger, 1 Radlader, Förderbänder
Tragfähigkeit:	4 t max.
Kranumschlagskapazität pro Schicht:	800 t Schüttgut, 4 t max
Folgende Schiffstypen können Uelzen anlaufen über den ESK:	bis zur Binnenschiffsklasse 5b (Europaschiffe)
mit folgenden max. Maßen:	100 m Länge (Schubverband bis zu 200 m Länge)
	11,45 m Breite
	2,80 m Tiefe
	5,25 m Durchfahrtshöhe unter den Brücken
	2.100 t Tragfähigkeit
In einer Tagesfahrt können folgende Wirtschaftszentren erreicht werden:	Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Salzgitter, Hannover, Magdeburg
Hafenorganisation:	Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlagsgesellschaft mbH Bremer Str. 14, 29525 Uelzen Tel.: 05 81 / 24 15 Fax: 05 81 / 174 72 info@hafen-uelzen.de

Quelle: http://www.uelzen.de/index.htm?inhalt_id=77035&baum_id=3557&suchstring=hafen (23.06.2008).

Die beschriebenen Varianten zur Hafenentwicklung machen deutlich, dass sich der Hafen Wittingen aktiver als bisher um neue Kunden bemühen sollte. Nur auf dem

Wege eines auch in dieser Hinsicht **dauerhaften Engagements** wird es möglich sein, sich im Wettbewerb mit anderen Häfen der Region behaupten zu können.

Auch im Bereich Standortmarketing stellt das Internet ein nützliches und effektives Instrumentarium dar. So lassen sich die Vorzüge des Standortes vergleichsweise günstig und, durch den Einsatz von Bildmaterial, sehr effektiv darstellen. Der Vergleich mit einem Nachbarn am ESK zeigt, in diesem Falle Lüneburg, wie ein gelungener Internetauftritt einer Wirtschaftsförderung aussehen könnte (Abbildung 31).

Bei der aktiven Vermarktung des Standorts ist zu beachten, welche Anforderungen Investoren an einen Standort haben. Neben den klassischen Standortfaktoren wie Verkehrsanbindung, Kosten und Grundstückeigenschaften erlangen auch die gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen zunehmende Bedeutung. Hierbei stellt sich vor allem die Frage, wie flexibel die zuständigen Behörden auf die Ansprüche eines Kunden reagieren können und wie schnell bspw. ein Ansiedlungswunsch auch tatsächlich umgesetzt werden kann. So empfiehlt es sich, die **Administration möglichst schlank** zu gestalten, um so den Kunden durch eine rasche und serviceorientierte Bearbeitung bei seinem Vorhaben kostengünstig zu unterstützen. Die Verfügbarkeit von Personal ist ebenfalls ein wesentlicher Faktor bei der Ansiedlung von Gewerbe. Auch hier kann die Stadt Wittingen durch das Angebot von Schulungen und Unterstützung von Weiterbildung einen Beitrag zu einer positiven Entwicklung leisten.

Des Weiteren sollte bei der Vermarktung auf das **Profil des Standortes** geachtet werden: Es bedarf einer **klaren Positionierung** bspw. als "Vollsortimenters" (Massengut und Containerumschlag), oder als "Spezialisten" (Beispiel: Joint Venture mit einem Reeder im Bereich Containerhandling). Die Stärken sind dementsprechend besonders zu kommunizieren, aber auch die Schwächen sollten eventuell begründet bzw. im Optimalfall kompensiert oder gar abgestellt werden. Bestenfalls bestehen so genannte **Alleinstellungsmerkmale**, z. B. die **Trimodalität**, die den Standort Wittingen deutlich von anderen Standorten abheben und dem entsprechend eines besonders intensiven Augenmerks bedürfen. In jedem Fall ist für die Vermarktung des Hafens der Dialog mit der Betreibergesellschaft OHU zu suchen, um eine effiziente Strategie der Vermarktung abzustimmen.

Eine entsprechend angepasste **Vertriebsstrategie** sollte zusätzlich zu den Standortaspekten auch Belange seiner **infrastrukturellen Anbindung** beinhalten. Der Standort ist zwingend angewiesen auf leistungsfähige Verkehrsanbindungen. Schiene, Straße und Binnenschifffahrt verfügen über individuelle Schwächen. Um hierunter nicht "unnötig" betroffen zu sein, sollte ein offensiveres Lobbying für die eigenen Bedarfe erfolgen, bspw. ggü. dem Land Niedersachsen, aber auch gegenüber dem Bund. Logistiker und Transporteure sollten im Gleichklang dazu ebenfalls angesprochen werden, damit es zu einer möglichst effizienten Infrastrukturnutzung kommen kann.

Abbildung 31 Auszug aus der Homepage der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Lüneburg



Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
für Stadt und Landkreis Lüneburg

english
Impressum
Sitemap

- Home
- Aktuell
- Wir über uns
- Standort Lüneburg
 - Die Region
 - Wirtschaftsstruktur
 - Infrastruktur
 - Wege nach Lüneburg
- Existenzgründung
- Immobilien
- Links
- Kontakt

■ **Lüneburg - die Wirtschaftsregion im Norden stellt sich vor:**

Im Schnittpunkt zwischen den neuen Märkten im Osten, Skandinavien im Norden und Westeuropa liegt die Wirtschaftsregion Lüneburg, Oberzentrum des nordöstlichen Niedersachsen, südlich der Metropolregion Hamburg. Durch leistungsfähige Verkehrswege (Autobahn A 250, DB-Hauptstrecke Hamburg-Hannover) ist Hamburg in 30 Minuten Fahrzeit erreichbar. Neue Autobahnen sind in Planung: Verlängerung der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg, der A 14 von Magdeburg nach Schwerin, eine neue Bundesstrasse soll beide Autobahnen verbinden.

Die Anforderungen der Unternehmen an einen leistungsfähigen Gewerbestandort werden hier erfüllt; Gewerbeflächen und qualifizierte Arbeitskräfte stehen in ausreichendem Maße zur Verfügung. Wichtige Institutionen sind in Lüneburg ansässig, wie z.B. Universität, Regierungsvertretung, Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Zollamt, Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg und Handwerkskammer Lüneburg-Stade.

Der Landkreis Lüneburg zählt 175.500 Einwohner, davon leben 71.724 in der Stadt Lüneburg. Und jährlich wächst die Bevölkerung um 1.500 Menschen, überwiegend durch Zuwanderung aus dem Großraum Hamburg. Der Landkreis erstreckt sich von der Lüneburger Heide über 50 km nach Osten bis in die Elbtalauce. Diese reizvolle Landschaft ist gleichermaßen als Wohn- und Erholungsgebiet beliebt.

■ **Gebietsfläche**

Landkreis Lüneburg:	Gesamtfläche	132.343 ha
	Industrie- und Gewerbeflächen	ca. 700 ha
	darunter: Freiflächen	ca. 50 ha
Stadt Lüneburg:	Gesamtfläche	7.030 ha
	Industrie- und Gewerbeflächen	ca. 500 ha
	darunter: Freiflächen	ca. 30 ha



Wirtschaftsförderungs GmbH

Marie-Curie-Str. 2
21337 Lüneburg
Fon: +49 (0) 4131.2082-0
Fax: +49 (0) 4131.2082-10
E-mail:
info@lueneburg-wirtschaft.de

Quelle: <http://www.lueneburg-wirtschaft.de/standort/index.html> (23.06.2008).