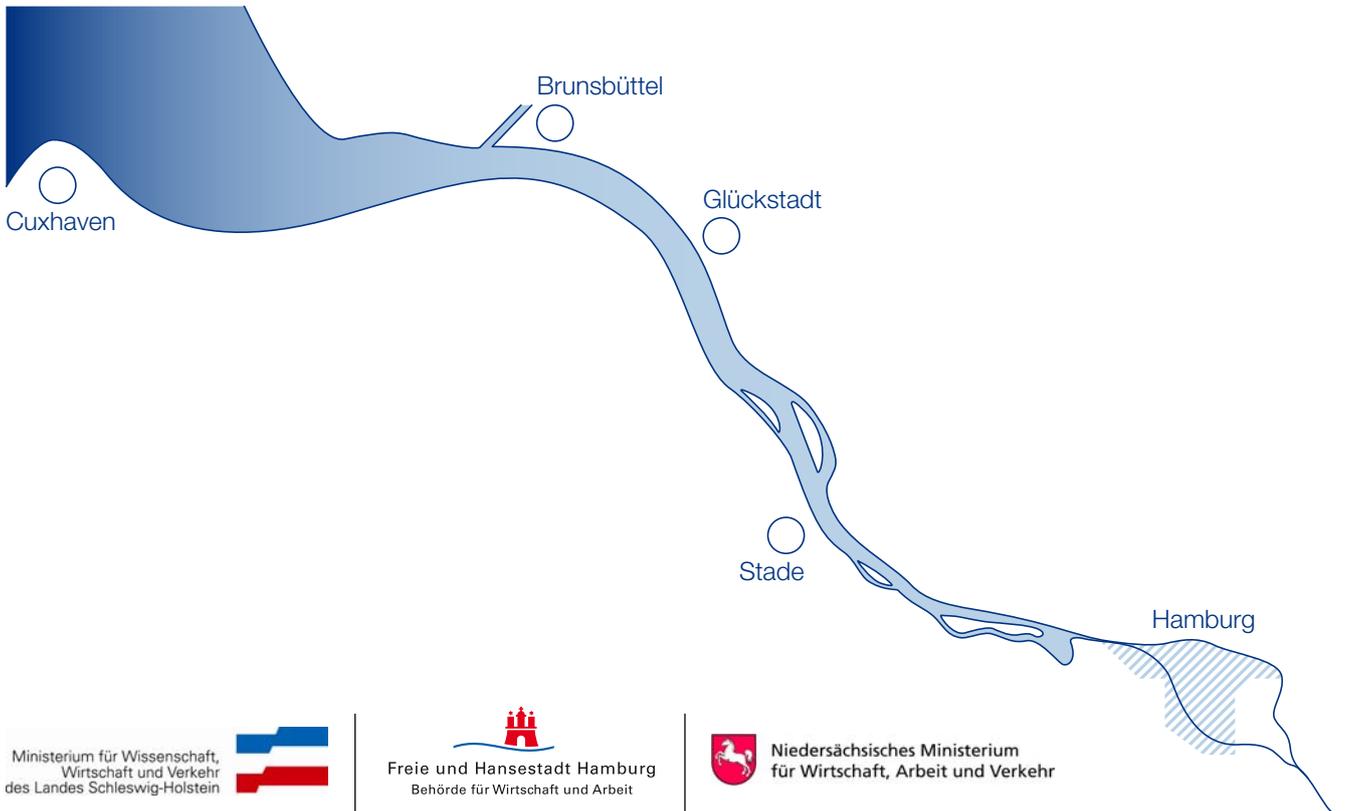


Hafenkonzept Untere Elbe



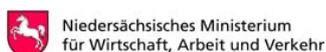
Die Geschäftsführungen der Brunsbüttel Ports GmbH, der Glückstadt Port GmbH & Co. KG, der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und der Hamburg Port Authority sind von den Wirtschaftsministern ihrer Bundesländer beauftragt worden, ein gemeinsames Konzept für die fünf Seehäfen an

der Unterelbe (Cuxhaven, Stade, Hamburg, Glückstadt, Brunsbüttel) zu entwerfen.

Neben den Hafengesellschaften haben die Süderelbe AG und die egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH an diesem Konzeptpapier mitgewirkt.



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Alter Steinweg 4 | 20459 Hamburg
040 42841-1627
pressestelle@bwa.hamburg.de | www.hamburg.de/bwa



Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1 | 30159 Hannover
0511 120-0
info@mw.niedersachsen.de | www.mw.niedersachsen.de



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Postfach 7128 | 24171 Kiel
0431 988-0
pressestelle@wimi.landsh.de
www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de



Brunsbüttel Ports GmbH
Glückstadt Port GmbH & Co. KG
Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
04852 884 35
info-bp@schrammgroup.de | info-gp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de



Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg
040 42847-0
info@hpa.hamburg.de | www.hamburg-port-authority.de



Süderelbe AG
Schellerdamm 4 | 21079 Hamburg-Harburg
0355 10355
info@suederelbe.info | www.suederelbe.info



egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH
Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
04852 8384-0
info@egeb.de | www.egeb.de



Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Zentrale
Hindenburgstraße 26-30 | 26122 Oldenburg
0441 7992257
oldenburg@nports.de | www.niedersachsenports.de



Hafenkonzept Unterelbe

Wirtschaftliche Bedeutung der fünf Seehäfen an der Unterelbe

| | |
|---|---|
| Wachstum des Welthandels und des Seeverkehrs als Chance für die Unterelberegion | 4 |
| Logistische Dienstleistungen auf dem Vormarsch | 6 |

Die fünf Seehäfen im Profil

| | |
|-------------|----|
| Cuxhaven | 8 |
| Stade | 10 |
| Brunsbüttel | 11 |
| Glückstadt | 13 |
| Hamburg | 14 |

Die Seehäfen an der Unterelbe vereinbaren Zusammenarbeit

| | |
|--|----|
| Regelmäßiger Informations- und Know-how-Austausch der Hafenverwaltungen auf Geschäftsführungsebene | 16 |
| Zusammenarbeit in technischen und kaufmännischen Bereichen | 17 |
| Austausch zwischen den Unterelbehäfen zu Fragen der Unternehmensansiedlungen und Flächenvergabe | 17 |
| Operative Zusammenarbeit | 18 |
| Nachhaltiges Wirtschaften | 18 |
| Gemeinsames Marketing | 19 |
| Seeverkehrsprognose | 20 |
| Kreuzfahrttourismus in der Unterelberegion | 20 |
| Gemeinsame Verkehrsinfrastrukturangelegenheiten | 20 |

Wirtschaftliche Bedeutung der fünf Seehäfen an der Unterelbe

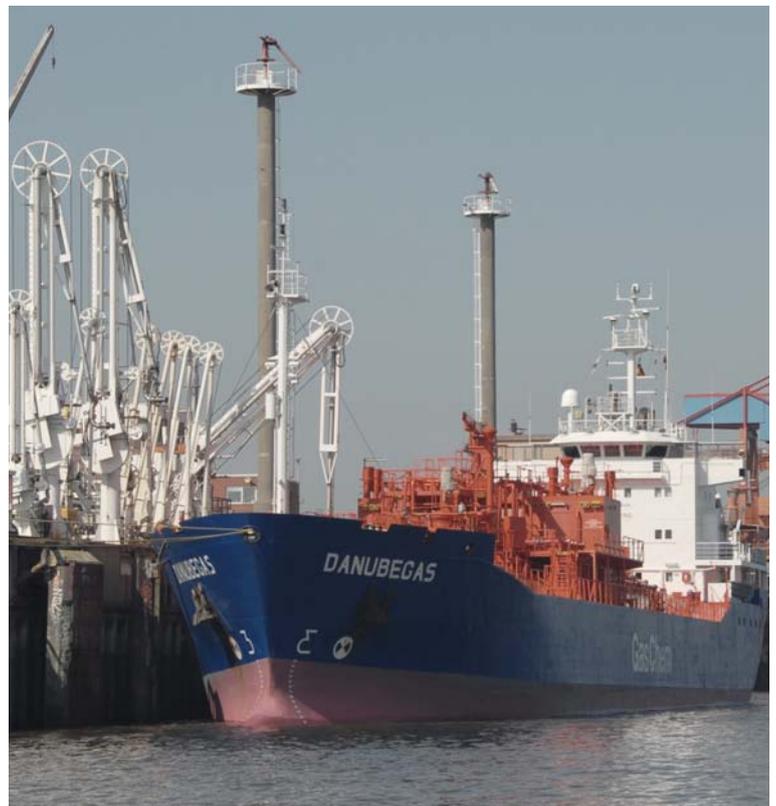
Wachstum des Welthandels und des Seeverkehrs als Chance für die Unterelberegion

Als Drehscheibe des internationalen Warenaustausches, als Logistik- und Dienstleistungszentren und Industriestandorte, als Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs und als Schnittstellen zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen sind die Seehäfen an der Unterelbe von besonders hoher struktureller und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

Ohne die norddeutschen Seehäfen wäre Deutschland nicht seit Jahren Exportweltmeister. Die deutsche Volkswirtschaft ist auf gut funktionierende Häfen angewiesen. Von ihren Leistungen profitieren nicht nur die Seehäfen selbst, sondern ganz Deutschland mit einer Vielzahl von Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die leistungsfähige Im- und Exporthäfen benötigen.

Häfen sind seit jeher Garant für Wachstum und Wohlstand an der Unterelbe. Bis Ende des Jahres 2008 übertraf die Entwicklung, ausgelöst durch das dynamische Wachstum des Welthandels und das Zusammenwachsen Europas, alle Erwartungen.

Eine mehrjährige Wachstumsperiode brachte zweistellige Zuwachsraten im Güterumschlag. Davon profitierte das gesamte breite Spektrum maritimer Dienstleistungen in der Region. So sind zum Beispiel im wertschöpfungsintensiven Logistiksektor im letzten Jahrzehnt einige Tausend Arbeitsplätze neu hinzugekommen. Erfreulich ist die Entwicklung auch im Umschlagsbereich, denn hier hat sich offenkundig über Mengenwachstum und neue Dienstleistungen eine Trendwende zugunsten der Schaffung neuer Arbeitsplätze vollzogen. Hocheffektive Betriebssysteme setzen neue Maßstäbe in der Produktivität, sorgen aber zugleich für Beschäftigung bei den zugehörigen Dienstleistungen.





Allein durch den Hamburger Hafen werden 167.000 Menschen direkt und indirekt in der Metropolregion Hamburg beschäftigt. An den Standorten Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel und Glückstadt kommt noch eine Vielzahl hinzu.

Die Unterelberegion liegt günstig an der Schnittstelle der Verkehre aus anderen Kontinenten nach Mittel-, Nord und Osteuropa. Sie verbindet Weltregionen mit nachholender wirtschaftlicher Entwicklung, die dauerhaft höhere Wachstumsraten von Bruttoinlandsprodukt und Außenhandel aufweisen, als das in den entwickelten Volkswirtschaften Mitteleuropas möglich ist. Nach Abflauen des aktuellen konjunkturellen Schocks in Folge der globalen Finanzkrise, werden die Unterelbehäfen von ihrer geografischen Lage profitieren und überdurchschnittliche Wachstumsraten zeigen.

Häfen erleben derzeit eine Renaissance als Industrie- und Gewerbestandorte mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser. So bringen etwa die Ansiedlungen von Windenergieanlagenherstellern und Kraftwerken eine erhöhte Nachfrage nach Arbeitskräften und Flächen.

Das langfristige Wachstum des Seehandels bietet die Chance auf zusätzliche Arbeitsplätze und Steu-

ereinnahmen für die Unterelberegion. Diese Chance muss allerdings aktiv ergriffen werden. Die Wettbewerber in den konkurrierenden Hafenregionen, etwa in Antwerpen und Rotterdam, nehmen ihre Chancen ebenfalls wahr. Gemeinsam wollen die fünf Seehäfen der Unterelberegion diese Chance nutzen.

Anbieter von Seehafeninfrastruktur müssen mittel- und langfristig denken. Von der ersten Idee über die Entscheidungsvorbereitung, Planung, Genehmigung, Bau und Inbetriebnahme von in der Regel sehr aufwendiger Hafeninfrastruktur vergehen mehrere Jahre. Die Nutzungsdauer beträgt einige Jahrzehnte. Entscheidungsgrundlage müssen daher langfristige Trends sein. Dabei sind konjunkturelle Schocks von langfristigen Trends zu unterscheiden.

Die Seehäfen in Cuxhaven, Stade, Hamburg, Glückstadt und Brunsbüttel stellen sich deshalb so auf, dass sie dem im Anschluss an den derzeitigen Konjunkturunbruch zu erwartenden Nachfragewachstum gerecht werden können. Um bestmögliche Lösungen zu erreichen, ist die Einbindung vieler Interessen (Politik, Hafenunternehmen, Logistiker, Wissenschaft und Bürger) nötig. So kann eine wirtschaftlich tragfähige, langfristige und akzeptierte Entwicklung der Häfen an der Unterelbe erreicht werden.

Logistische Dienstleistungen auf dem Vormarsch

Logistische Dienstleistungen sind kein Selbstzweck, sondern werden durch die Bedarfslage der verladenden Wirtschaft determiniert. Von einer ehemals reinen Dienstleistungsfunktion entwickelte die Logistik sich zu einer eigenständigen Branche. Die Integration der logistischen Dienstleistungen in die Prozesse und Netze der Industrie und des Handels gewinnt immer mehr an Bedeutung. Heute werden bereits ca. 1/3 der logistischen Aufgaben von Handel und Industrie an Dienstleister vergeben. Ebenso werden verstärkt zusätzliche wertschöpfende Dienstleistungen (Value-added Services) durch die Logistik erbracht. Die Entwicklungsmotoren wie Outsourcing und Ausbau leistungsfähiger logistischer Dienstleistungsnetze werden auch in Zukunft die Weiterentwicklung der

Logistik antreiben. Die Logistik als branchenübergreifendes Bindeglied (Querschnittsfunktion) zählt zu den wichtigsten Triebkräften der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung.

Die Logistik stellt jedoch auch Anforderungen. Sie benötigt bedarfsgerechte und somit neben kleinteiligen auch großflächige Entwicklungsmöglichkeiten. Standorte mit einer bestmöglichen Erreichbarkeit der wichtigsten Wirtschaftsräume zu marktgängigen Kosten werden in Zukunft die besten Chancen haben. Beschlüsse der Landesregierungen und vorhandene Untersuchungen sowie Abstimmungsergebnisse zu Logistikflächen werden bei der Standortsuche berücksichtigt.



Die logistische Kompetenz ist nicht zuletzt durch ausreichendes und qualifiziertes Personal sicherzustellen. Ohne sie können die Unternehmen der Logistik nicht flexibel und verlässlich auf die Nachfrage reagieren und somit die Markterfordernisse erfüllen.

Der Zugang zu einer leistungsfähigen Infrastruktur und damit zu logistischen Knoten und Häfen mit ihrer hohen Vernetzungsqualität der Verkehrsträger, ist für die (überregionale) Wirtschaft unabdingbar. Die Kompetenzen Hafenumschlag und Hinterlandverbindungen sind daher entscheidende Standortfaktoren für die Region. Die Region Unterelbe

verfügt mit Ihren fünf Seehäfen Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Hamburg über ein überaus vielseitiges und leistungsfähiges Netz hafenlogistischer Knoten.

Die durch Logistikinvestitionen induzierten mittelbaren und unmittelbaren Arbeitsplatzeffekte kommen der ganzen Region zu Gute. Nach einem Gutachten der Regionomica GmbH werden im Logistiksektor der Metropolregion Hamburg bis 2015 rund 18.000 neue Arbeitsplätze entstehen und rund sieben Milliarden Euro zusätzliche Wertschöpfung erzielt werden (Regionomica, Hamburg 2005). Ein umfangreiches Ausbildungs- und Weiterbildungsangebot ist zur Sicherstellung der Personalbedarfe auf allen Qualifikationsebenen in der Region erforderlich.

Die Betriebe der Hafenwirtschaft und damit die Häfen selbst müssen sich ständig den veränder-

Die Häfen als logistische Knoten der Unterelbe-region zeichnen sich dadurch aus, dass sie in direkter Nähe zum Hafenumschlag gezielt als Ansiedlungspunkt nicht nur für Logistik, sondern auch für Industrie und Handel genutzt werden können. Vielfach hat die leistungsfähige Infrastruktur der Häfen die Ansiedlungen überhaupt erst ermöglicht. Die Häfen übernehmen damit weit mehr Aufgaben und Funktionen als die reiner Umschlagsterminals für Massengut, Projektladung und Container.

Öffentliche und private Investitionen in die Infrastruktur der Häfen und deren multimodale Hinterlandanbindung stellen einen erheblichen Hebel für die unmittelbare wirtschaftliche Entwicklung der Region dar. Die nachhaltige Bedeutung dieser Investitionen für das mittel- bis langfristige Wirtschaftswachstum ist unbestritten. An den Hafensstandorten der Unterelbe wird der weiter steigenden Nachfrage nach leistungsfähiger Infrastruktur durch umfangreiche Ausbauprojekte Rechnung getragen.

Es ist jedoch auch zu bedenken, dass eine öffentliche Investitionslenkung nicht den Willen des Logistikmarktes ersetzen kann und darf. „Die Ware sucht sich ihren Weg“.

Unternehmen, die den Hafen und seine Infrastruktur nutzen, müssen ihrerseits für Investitionen an den Hafensstandorten der Unterelberegion gewonnen werden. Dies bindet die Unternehmen an die Standorte und trägt zu deren bestmöglicher Entwicklung bei.

Ziel muss es sein, die Wirtschaftlichkeit der Häfen zu verbessern und einen hohen Anteil an Nutzerfinanzierung zu erreichen. Im Wettbewerb der Hafensstandorte gilt es dabei die Position der Unterelbehäfen zu sichern sowie Standort- und Wettbewerbsvorteile auszubauen.

ten Anforderungen des Marktes stellen. So hat beispielsweise die Containerisierung des Stückgutumschlages Hamburg in den letzten Jahren vor gewaltige Anpassungserfordernisse gestellt. Die Hafensbetriebe stehen jedoch nicht nur innerhalb eines Hafens im Wettbewerb zu einander, sondern auch zwischen der Region Hamburg und der sogenannten ARA-Häfen (Antwerpen–Rotterdam–Amsterdam). Sogar zu Mittelmeer- und Schwarzmeerbahnen entsteht zunehmend Wettbewerb. Der Anbindung der Seehäfen an das Hinterland kommt somit eine wettbewerbsentscheidende Rolle zu.



Die fünf Seehäfen im Profil

Cuxhaven



Mit der Lage an der Mündung der Elbe ist der Seehafen Cuxhaven idealer Ausgangspunkt für Short Sea Verkehre in die Westhäfen Europas sowie in alle skandinavischen und osteuropäischen Ostseehäfen.

Das Hafengebiet ist über die Autobahn A27 und das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen. Das Binnenwasserstraßennetz ist über die Elbe erreichbar.

Der Hafen Cuxhaven ist ein Mehrzweckhafen mit Stückgutumschlag, RoRo-Verkehr, Kfz-Umschlag, Umschlag von Frostfisch und Massengut sowie

Projektladung. Für Umschlagstätigkeiten und hafenauffine Gewerbe- und Industriebetriebe stehen 325 ha Landflächen und 8,5 km Kaimauerlänge zur Verfügung.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Umschlagaktivitäten liegt beim RoRo-Verkehr und Stückgutumschlag.

Der Fischumschlag hat für Cuxhaven nach wie vor hohe Bedeutung. Neben traditionellem Frischfisch wird in großem Umfang Frostfisch umgeschlagen. Es steht ein umfangreicher Bestand an modernen



Lebensmittel-Produktionsgebäuden, Lagerhallen, Tiefkühl-, Kühl- und Trockenlagern zur Verfügung. Ein weiterer wichtiger Umschlagbereich in Cuxhaven ist der Umschlag von Massengütern.

Des Weiteren hat Cuxhaven ein Standbein im Passagierverkehr, wie Seebäderverkehre nach Helgoland und Neuwerk sowie Kreuzfahrtschiffabfertigungen und Ausflugsverkehre. Im Kreuzfahrtgeschäft konnte sich Cuxhaven mit der Homeport-Funktion und als Port of Destination etablieren. Kombiniert mit logistikaffinen Zusatzleistungen wird dies für Cuxhaven als zukunftsorientiertes Marktsegment eingestuft.

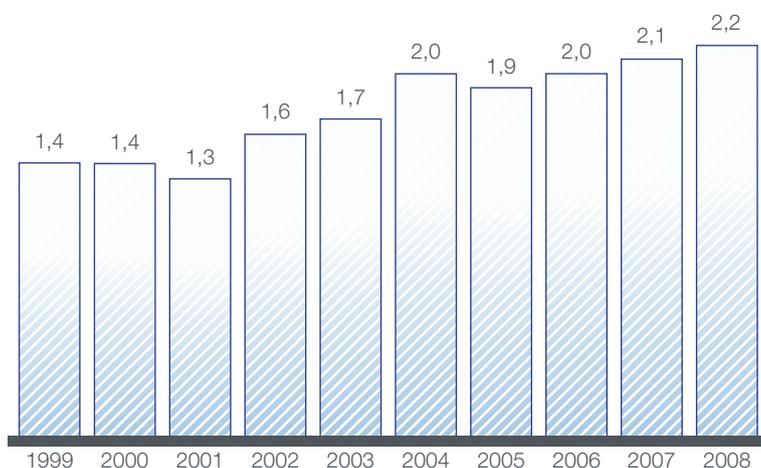
Ein weiteres wachsendes Marktsegment bilden Bau und Versorgung von Offshore-Windparks. Hierfür ist von der niedersächsischen Landesregierung, der Stadt Cuxhaven und dem in Cuxhaven ansässigen Offshore and Certification Centre ein Masterplan erstellt worden, der die Planungsgrundlage liefert.

Im März 2009 ist ein neuer Offshore Basishafen in Cuxhaven in Betrieb genommen worden, über den die in Cuxhaven produzierten Gründungselemente und Turmsegmente für Offshore-Windkraftanlagen mit Einzelgewichten von bis zu 650 Tonnen umgeschlagen werden. Weiterhin ermöglicht eine Schwerlastplattform den Transport von komplett montierten Offshore-Windenergieanlagen und Einzelkomponenten. Mit einer maximalen Gesamtbelastung von 90 t/m² handelt es sich um eines der stärksten Bauwerke an der deutschen Nordseeküste.

Der Umschlag im Hafen Cuxhaven hat sich von ca. 1,4 Mio. t im Jahr 1999 auf fast 2,2 Mio. t im Jahr 2008 erhöht. Mit einem Anteil von rd. 95% im Jahr 2008 dominiert eindeutig der Seeverkehr.

Durch die Entwicklung neuer Hafensflächen und Kaianlagen werden in Cuxhaven die Voraussetzungen für weiteres Wachstum gelegt. Zuwächse werden in den nächsten Jahren insbesondere beim Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen, Kraftfahrzeugen und im RoRo-Verkehr erwartet. Die planerischen Arbeiten für die Erweiterung der Mehrzweckumschlaganlage und des Offshore-Hafens laufen.

Cuxhaven: Gesamtumschlag in Mio. t





Stade

Der Seehafen Stade liegt unmittelbar am seeschiff-tiefen Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Cuxhaven.

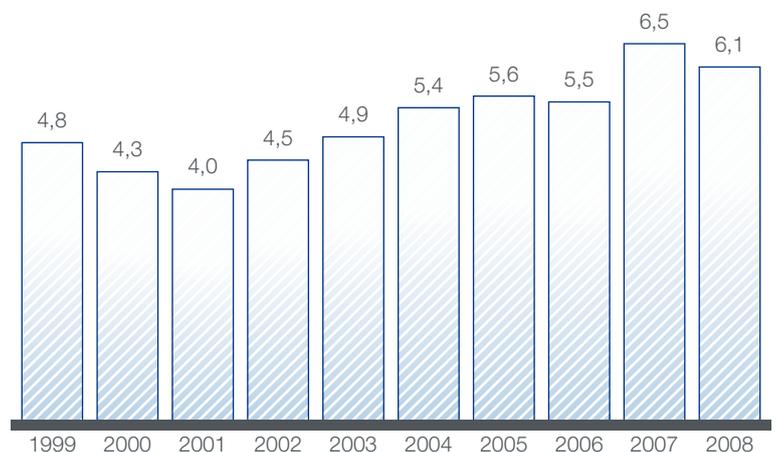
Die Region Stade ist über die B 73 mit Hamburg und Cuxhaven verbunden. Mit der Realisierung der sich in Bau (Teilstücke) befindlichen A26 in Richtung Hamburg wird sich die Anbindung in Richtung Süden verbessern. Weitere Verbesserungen der Erreichbarkeit werden die geplante Küstenautobahn A22 und die A20 bringen. An das Schienennetz der Deutschen Bahn AG ist Stade über die zweigleisige Strecke Cuxhaven–Stade–Hamburg angeschlossen. Diese Strecke verfügt südlich von Stade über einen Anschluss an das Schienennetz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW). Das europäische Binnenwasserstraßennetz ist über die Elbe erreichbar.

Der Seehafen Stade hat bisher vorwiegend eine Drehscheiben- und Umschlagfunktion für die im Hafenumfeld ansässigen international tätigen Unternehmen der chemischen und aluminiumproduzierenden Industrie, die ihre Grundstoffe über den Hafen umschlagen. Dabei verfügt der Hafen insbesondere über Kompetenzen und Erfahrungen im Bereich des Gefahrgutumschlags und dem

Handling von festen und flüssigen und gasförmigen Massengütern.

Neben dem Nordpier und dem Südpier, die ausschließlich für den Werkumschlag der ansässigen Industrieunternehmen genutzt werden, steht der Nordwest-Kai für weitere Umschlagaktivitäten zur Verfügung. Der Nordwest-Kai ist Ende 2008 um ca. 300 m verlängert worden und wird für den Umschlag von Massengut (Baustoffe und Zusatzstoffe) und Stückgut genutzt. Über eine RoRo-Rampe kann rollendes Schwergut verladen werden (Flugzeugteile).

Stade: Gesamtumschlag in Mio. t



Der gesamte wasserseitige Umschlag im Hafen Stade hat sich von 4,83 Mio. t im Jahr 1999 auf ca. 6,1 Mio. t im Jahr 2008 erhöht. Dabei nimmt der Seeverkehr einen Anteil von rd. 88% ein.

Weitere Planungen sehen eine Verlängerung des Nordwest-Kais um 1.100 m und das Aufspülen von

ca. 42 ha Hafensfläche für weitere Umschlag- und Lagerflächen und logistischen Dienstleistungen vor.

Potenziale sind aber auch in Umschlagzuwächsen im Zusammenhang mit der Erzeugung von konventionellen und erneuerbaren Energien bei den im Hafenumfeld ansässigen Unternehmen zu sehen.



Brunsbüttel

Brunsbüttel Ports GmbH

Brunsbüttel bietet mit seiner Lage an der Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal direkten Zugang zu Nord- und Ostsee, räumliche Nähe zu Hamburg, Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege, sowie hafennahe verfügbare Industrieflächen. Die Entwicklungspläne des Elbehafens mit seinen Hinterlandanbindungen reflektieren eine strategische Ausrichtung als Universalhafen mit hoher Flexibilität, basierend auf den drei Säulen Massengut, Stückgut und Flüssiggut.

Universalhafen Elbehafen Brunsbüttel

Der Elbehafen Brunsbüttel ist ein hochflexibler Universalhafen mit einem Tiefgang von bis zu 14,80 m. Er verfügt sowohl an der Schnittstelle Land-See, als auch im Bereich der Hinterlandverkehre über effiziente Transportverbindungen mit den Verkehrsträgern LKW, Bahn, Feeder und Binnenschiff und bietet mit umfangreichen Hallen und Freilagerflächen optimale Voraussetzungen als Logistikkreuzung.

Die Konzentration auf Erfolg versprechende Massengut- und Flüssiggutbereiche sowie starkes Engagement in der Projektlogistik, insbesondere Umschlag von Windenergieanlagen, werden die bisherigen Wachstumsträger ergänzen. Der Ausbau des Hafens zur Kapazitäts- und Liegeplatz-erweiterung wird aktiv vorangetrieben.

Der Umschlag in den Häfen Brunsbüttel hat sich von 8,42 Mio. t in 1999 auf 9,60 Mio. t in 2008 erhöht. Das entspricht einem Wachstum von 14%.

Die Brunsbüttel Ports GmbH hat im Jahr 2007 die Kontraktlogistik von Kupfererzkonzentrat für die Aurubis AG in Hamburg mit umfangreichen Investitionen in Lager, Fördereinrichtungen und Umschlag-geräte übernommen. Die Brunsbüttel Ports GmbH versorgt seitdem das Werk jährlich mit ca. 1,5 Mio. t Kupfererzkonzentrat, das im Elbehafen Brunsbüttel mit Seeschiffen angeliefert, gelöscht, gelagert, und mit zur Firmengruppe gehörenden Binnenschiffen just in time nach Hamburg transportiert wird.

Ein weiteres wichtiges Wachstumssegment ist der Bereich Onshore- und Offshore-Windenergieanlagen mit dem Umschlag von einzelnen Komponenten für verschiedene Hersteller. Im Jahr 2008 wurden rund 1.400 dieser Komponenten im Elbehafen Brunsbüttel umgeschlagen. Hier wurden in der Vergangenheit bereits Einzelkomponenten mit Stückgewichten von bis zu 600 Tonnen umgeschlagen. Die zukünftige geplante Entwicklung beinhaltet u. a. auch Bau und Versorgung von Offshore Windparks.

Neben ca. 50 ha Freiflächen, welche die Brunsbüttel Ports GmbH direkt anbieten und bereitstellen kann, verfügt der ChemCoast Industriepark Brunsbüttel über weitere Flächenkapazitäten von bis zu 450 ha freien Industrieflächen mit unmittelbarer Hafenanbindung.

Für den Elbehafen Brunsbüttel liegen bereits umfangreiche Ausbauplanungen für die Bereiche Massengut, Stückgut sowie Flüssiggut vor. Erste Schritte zur Realisierung dieser Ausbauplanung wurden bereits auf den Weg gebracht. Diese beinhalten einen neuen Liegeplatz Richtung Osten, Ausbau und Vertiefung des mittleren Liegeplatzes und die Errichtung einer Offshore/Multipurpose Pier.



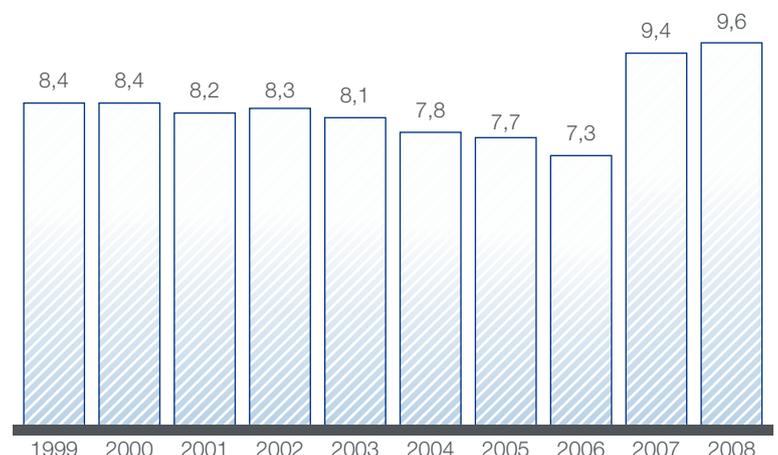
Ölhafen Brunsbüttel

Der Ölhafen liegt im Nord-Ostsee-Kanal, in unmittelbarer Nähe der Brunsbütteler Schleuse. An 5 Umschlagbrücken wird eine vielfältige Palette von Raffinerieprodukten in flüssiger Form umgeschlagen.

Hafen Ostermoor Brunsbüttel

Der Hafen Ostermoor liegt ebenfalls im Nord-Ostsee-Kanal, in unmittelbarer Nähe der Brunsbütteler Schleuse. Der Hafen wurde als Ver- und Entsorgungseinrichtung für die angrenzende chemische Industrie mit 4 Umschlagbrücken gebaut. Ein Ausbau ist in Planung.

Brunsbüttel: Gesamtumschlag in Mio. t





Glückstadt

Glückstadt Port GmbH & Co. KG

Der Außenhafen Glückstadt, zwischen Brunsbüttel und Hamburg gelegen, wird als Standort für den regionalen Massen- und Stückgutverkehr genutzt.

Verschiedene Industriezweige, wie Papier-, Zement und Holzfirmen, sowie Kraftwerke werden über den Außenhafen Glückstadt versorgt.

Auch der landwirtschaftliche Bedarf an Dünger-, Futtermittel- und Getreideverkehr wird hier abgewickelt. Durch die spezielle Lage wird der Außenhafen Glückstadt insbesondere auch als Umschlagplatz für den direkten Umschlag Seeschiff-Binnenschiff und umgekehrt genutzt. Der Außenhafen Glückstadt verfügt über umfangreiche Hallen und Freilagerkapazitäten. Erweiterungsflächen im Hafen Glückstadt sind vorhanden.



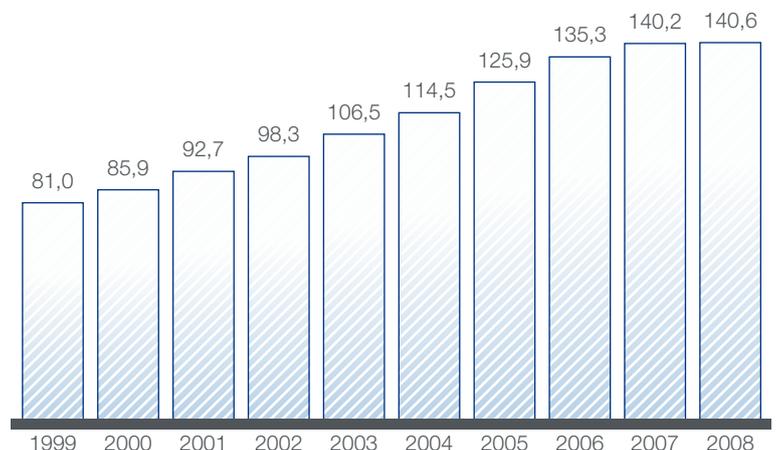
Hamburg

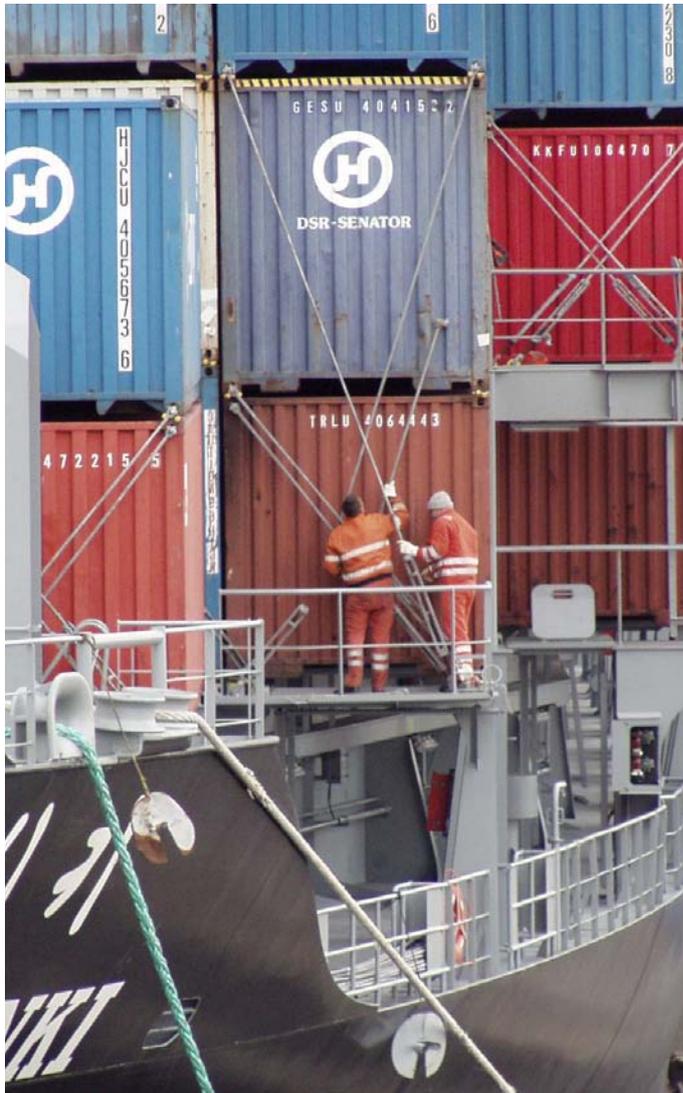
Hafen und Schifffahrt sind tragende Säulen der Hamburger Wirtschaft. Die geografische Lage des Hamburger Hafens weit im Binnenland bietet einen natürlichen Standortvorteil. Sie ermöglicht es, den Überseewarenverkehr über die leistungsfähige Seewasserstraße Elbe rund 130 km weit ins Binnenland auszudehnen, ohne die sehr viel kostenintensiveren und die Umwelt belastenden Landtransportmittel in Anspruch nehmen zu müssen. Via Unterelbe und Nordostseekanal ist Hamburg auf kürzestem Seeweg mit den an die Ostsee angrenzenden Ländern einschließlich Russland verbunden.

Der Hamburger Hafen ist ein Universalhafen mit 320 Liegeplätzen. Die Hamburg Port Authority investiert bedarfsgerecht in die Erneuerung von Kaimauern und die Herrichtung von Erweiterungsflächen an bestehenden Anlagen, den Bau eines neuen Terminals im mittleren Hafengebiet, die Straßenanbindung der Terminals sowie in die Modernisierung und den Ausbau der Hafenbahn zur Verbesserung der Hafen-Hinterland-Anbindung.

Der Hamburger Hafen ist mit einem Seegüterumschlag von insgesamt 140 Mio. t (2008) der größte deutsche Seehafen. Beim Containerumschlag rangiert Hamburg mit 9,7 Mio. TEU (2008) auf Platz 2 in Europa und auf Platz 11 unter den Welt-Containerhäfen. Innerhalb von 6 Jahren hat sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen mehr als verdoppelt. Der Marktanteil Hamburgs am relevanten Markt für Hafendienstleistungen in der Nordrange erhöhte sich im Zeitraum 1995–2008 von 25,1% auf 28,1%. Für Containerschiffe stehen in Hamburg vier Terminals zur Verfügung, deren Kapazität ständig erweitert und den Schiffsgrößen angepasst wird. Dazu kommen Mehrzweckterminals, an denen neben konventionellem Stückgut und Projektladung auch Container verschifft werden können.

Hamburg: Gesamtumschlag in Mio. t





Im Massengutsegment übt der Hamburger Hafen im Empfang von Kohle/Koks und Erzen/Abbränden die Versorgungsfunktion für die Stahlindustrie im Raum Salzgitter und Eisenhüttenstadt sowie für Kraftwerke in Hamburg und Norddeutschland aus (2008: rund 10,0 Mio. t Eisenerze und rund 5,2 Mio. t Kohle). Sauggüter wurden zuletzt in einem Umfang von 6,5 Mio. t p. a. umgeschlagen. Rund 41% davon sind Ölfrüchte für die in Hamburg stark vertretene Lebensmittelindustrie und die Produktion von Bioöl. Hamburg ist u.a. Deutschlands bedeutendster Mühlenstandort. Rohöl und Mineralölprodukte sowie sonstige Flüssiglading waren 2008 am Seegüterumschlag im Hamburger Hafen mit 15,6 Mio. t beteiligt.

Die Hafenindustrie ist ein wesentlicher Bestandteil des Hamburger Universalhafens. Hamburg ist ein führender Standort für die Herstellung von Schmierölen, Paraffinen und Fetten. Im Hafengebiet liegen zudem mehrere Großunternehmen der Metallindustrie, deren Rohstoffversorgung sehr stark von der Anbindung an schiffbare Gewässer abhängt. In der Schiffbauindustrie haben mit ThyssenKrupp Marine Systems AG und J. J. Sietas KG Schiffsverwerft GmbH & Co. zwei der bedeutendsten Werften der Bundesrepublik ihren Sitz in Hamburg.

Die Seehäfen an der Unterelbe vereinbaren Zusammenarbeit

Die fünf Seehäfen an der Unterelbe Cuxhaven, Stade, Hamburg, Glückstadt und Brunsbüttel werden zukünftig verstärkt zusammen arbeiten. Diese Zusammenarbeit soll künftig dazu führen, dass Geschäfte in der Unterelberegion gehalten und Potentiale des Seeverkehrswachstums für die Region gesichert werden. Sie ist ein bedeutendes Instrument für die Unterstützung des Wettbewerbs mit anderen Hafenregionen, wie etwa Rotterdam und Antwerpen.

Regelmäßiger Informations- und Know-how-Austausch der Hafenverwaltungen auf Geschäftsführungsebene

Schon immer gab es anlassbezogene Kontakte der Hafenverwaltungen zu Einzelthemen, etwa in Berufsverbänden. Diese Kontakte haben nunmehr eine neue Qualität erreicht. Die Hafenverwaltungen an der Unterelbe haben einen intensiven Dialog auf allen Ebenen begonnen.

Die Geschäftsführungen der Hafenverwaltungen haben regelmäßig Gespräche vereinbart, um sich frühzeitig über Planungen und Entwicklungen auszutauschen. Spezialisten sprechen über die detaillierte Lösung von Problemen. Der Informationsaustausch betrifft nautische Themen, Standortdaten, Behördenbeziehungen, Genehmigungsverfahren, Planfeststellungsverfahren, Umschlagentwicklung, Trends und vieles mehr.

Durch die häufigen Kontakte ist eine Atmosphäre des Vertrauens gewachsen, die es möglich macht, offen, konstruktiv und ohne Befürchtungen vor vermeintlichen Wettbewerbsnachteilen miteinander umzugehen. Die zunehmend komplexeren Anforderungen an Hafenplanung und Infrastrukturplanung können durch Zusammenarbeit und Know-How-Austausch besser gemeistert werden.



Zusammenarbeit in technischen und kaufmännischen Bereichen

Austausch zwischen den Unterelbehörden zu Fragen der Unternehmensansiedlungen und Flächenvergabe

Geeignete ausgewiesene Flächen für Hafenvirtschaft, Logistik und Seehafenindustrie sind knapp. Einige Häfen weisen eine Spezialisierung auf einzelne Ladungsarten auf und bieten nicht alle Hafendienstleistungen an oder können für bestimmte Funktionen nicht zusätzliche Flächen

ausweisen. Regelmäßig werden die Seehäfen von Unternehmen mit Flächenwünschen angesprochen, die nicht befriedigt werden können.

In diesen Fällen wollen die Seehäfen an der Unterelbe zukünftig zusammenarbeiten und so Unternehmensansiedlungen für die Unterelbe-region gewinnen. Die Hafenverwaltungen werden Unternehmensanfragen zu Ansiedlungswünschen und zur Flächenvergabe an Mieter in den jeweiligen Hafengebieten zukünftig untereinander austauschen, wenn diese Anfragen am eigenen Standort nicht bedient werden können.

Die Seehäfen werden sich gegenseitig informieren und den anfragenden Unternehmen werbend die Partnerhäfen an der Unterelbe empfehlen. Es wird ein verlässliches Informationsverfahren entwickelt mit dem diese Flächenanfragen weitergegeben werden. Die besonderen Stärken der einzelnen Seehäfen werden so schlagkräftig verbunden.

In Fällen, in denen Hafenfunktionen aus stadtentwicklungspolitischen Gründen in einem Hafen aufgegeben werden müssten, würden die Seehäfen geeignete andere Standorte in der Region prüfen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Unternehmen in ihrer Standortwahl frei sind.

Zur besseren Vermarktung ihrer Flächen werden die Seehäfen an der Unterelbe prüfen, inwieweit



eine Einbindung von Hafenfleichen in das Gewerfleichen-Informationssystem GEFIS der Metropolregion Hamburg Vorteile bringt. Investoren k6nnen so einen schnellen Zugriff auch auf verf6gbare Hafennutzungsfl6chen in der Unterelberegion erhalten.

Operative Zusammenarbeit

Brunsb6ttel Ports GmbH, Gl6ckstadt Port GmbH & Co. KG, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und Hamburg Port Authority werden sich zuk6nftig 6ber einzelne Fragen der betrieblichen Zusammenarbeit austauschen. Besondere Bedeutung hat dabei der gegenseitige Austausch von Erfahrungen und Fachwissen. Dies betrifft etwa Kennzahlen f6r Instandhaltung von Hafenanlagen, Instrumente f6r Verkehrsmengensimulationen aber auch hafenplanerischen und rechtliche Fragen, da Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren laufend h6here Anforderungen an Planer und Antragsteller stellen. 6ber die Planung und Fortschritte bedeutender Infrastrukturvorhaben findet ein regelm66iger Austausch statt.

Die Seeh6fen an der Unterelbe werden den gemeinsamen Einkauf von Ger6ten und Dienstleistungen detailliert pr6fen. Nach sorgf6ltiger betriebswirtschaftlicher Analyse k6nnte es sich auch als vorteilhaft erweisen, insbesondere Gro6ger6te gemeinsam zu beschaffen, anzumieten und/oder im Verbund einzusetzen.

Nachhaltiges Wirtschaften

Die Tideelbe ist nicht nur die seew6rtige Zufahrt f6r die Seeh6fen an der Unterelbe, sondern ein wertvoller und einzigartiger Lebensraum, der eine Vielzahl von nat6rlichen Funktionen erf6llt und zugleich von unterschiedlichsten Akteuren genutzt wird.

Um diese Lebensader nachhaltig zu entwickeln, ist ein integrierter Ansatz notwendig, der vielf6ltige Interessen ber6cksichtigt. Die L6nder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg erarbeiten gegenw6rtig gemeinsam mit der Hamburg Port Authority und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einen „Integrierten Bewirtschaftungs-

plan Elbe6stuar“ (IBP). Dieser Plan zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg soll die Belange der Nutzer miteinander abw6gen und zugleich die aus den Europ6ischen Naturschutzrichtlinien erwachsenden Anforderungen erf6llen. Er wird Leitlinie des staatlichen Handelns sein, ohne unmittelbare rechtliche Bindungswirkung f6r ausge6bte Nutzungen zu entfalten. Die 6ffentlichkeit wird an diesem Prozess beteiligt. Der IBP soll bis Ende 2010 vorgelegt werden.

Umweltgesichtspunkte k6nnen auch bei der Gestaltung der Hafententgelte einen Anreiz bieten, die



Luftbelastung durch Schadstoffe aus dem Schiffsverkehr zu mindern. Dabei sind Einzellösungen von Häfen in der weltweit operierenden Seeverkehrswirtschaft jedoch wenig Erfolg versprechend. Die Seehäfen an der Unterelbe werden daher die gemeinsame Einführung geeigneter Entgelte prüfen und sich für internationale Standards (auf Ebene der EU oder IMO) zusammen mit den Ländern einsetzen.

Der Umgang mit Sedimenten ist darüber hinaus ein weiteres Feld des Informationsaustauschs und

der Zusammenarbeit. Im Sedimentmanagement ist die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg ebenfalls besonders wichtig.

Gemeinsames Marketing

Die Seehäfen an der Unterelbe werden zukünftig in der Vermarktung ihrer Standorte stärker zusammenarbeiten. Besondere Bedeutung hat dabei für Hamburg, Glückstadt und Brunsbüttel der Verein Hafen Hamburg Marketing (HHM) in dem sich die Hafengewirtschaft und die Hafenstandorte zusammengeschlossen haben. Seit 2002 sind bereits die Häfen Brunsbüttel und Glückstadt Mitglied von HHM. Des Weiteren wurde kürzlich eine Kooperationsvereinbarung zwischen HHM und dem Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen geschlossen. Für Niedersachsen betreibt Seaports of Niedersachsen das Standortmarketing für die Elbhäfen Cuxhaven und Stade-Bützfleth.

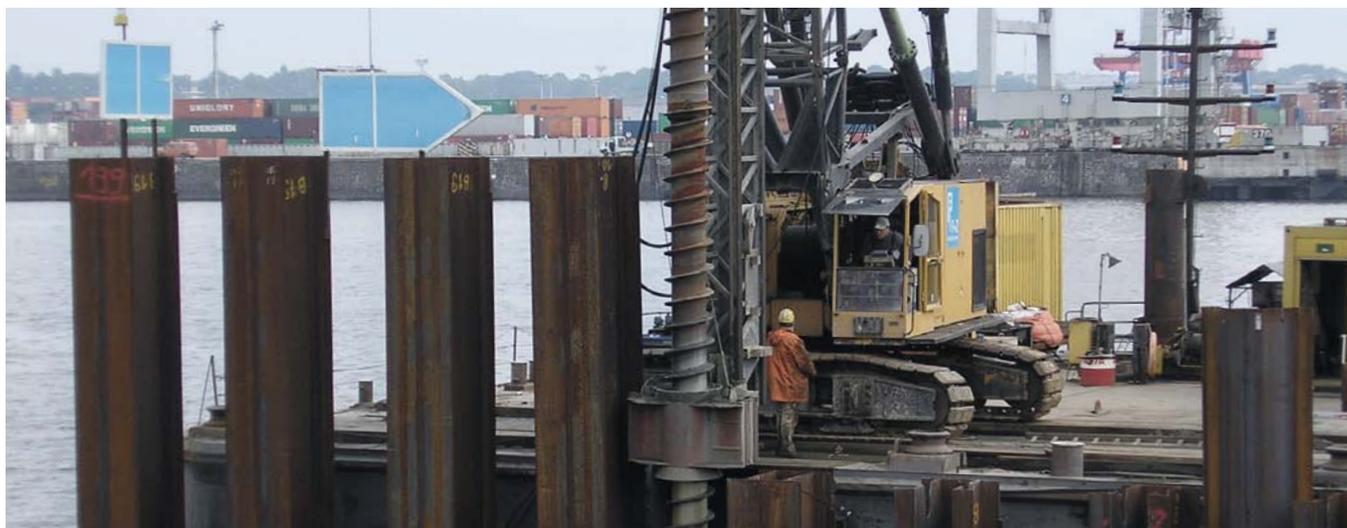
Darüber hinaus wurde eine Vielzahl geeigneter gemeinsamer Marketingaktivitäten identifiziert. So sollen etwa die Internetauftritte von Seaports of Niedersachsen und von HHM als international bevorzugt aufgerufene Informationsquellen für die Erstinformation von Verladern und Spediteuren genutzt werden. Für Niedersachsen betreibt Seaports of Niedersachsen das Standortmarketing für die Elbhäfen Cuxhaven und Stade-Bützfleth.

Um Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit im Marketingbereich zu identifizieren, treten HHM und Seaports of Niedersachsen zügig in gemeinsame Gespräche ein.

Den Hafengesellschaften, die Mitglied bei HHM sind, stehen Marktforschung und Zielgruppen-Workshops offen. Die Aufnahme in die Liniendatenbank von HHM ermöglicht weltweit Informationen über die Einbindung in das internationale Seeverkehrsnetz.

Regelmäßige gedruckte Veröffentlichungen wie Port of Hamburg Magazin, der Seaports-Newsletter oder eine eigene Broschüre können die Zusammenarbeit der Seehäfen an der Unterelbe vertieft darstellen. Gegenseitige Verlinkungen der Internetpräsenzen





der Marketing- und Hafengesellschaften können den partnerschaftlichen Umgang dokumentieren.

In Regionalveranstaltungen für die Wirtschaft an den Seehafenstandorten an der Unterelbe sollen spezielle Aspekte der Hafenwirtschaft zielgruppenspezifisch behandelt werden.

Gemeinsame Parlamentarische Abende in Berlin und Brüssel sowie die Präsenz auf Fachmessen unter einem einheitlichen Label sollen den Gedanke einer gemeinsamen Wirtschaftsregion Unterelbe sowie die Bedeutung der Häfen überregionalen Entscheidungsträgern bekannt machen.

Seeverkehrsprognose

Damit die Seehäfen an der Unterelbe sich auch zukünftig im Wettbewerb erfolgreich positionieren können, sehen sie die Notwendigkeit, die Seeverkehrsprognose (beauftragt durch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) zu gegebener Zeit fortzuschreiben. Dabei ist unerlässlich, die Umschlagpotenziale für die einzelnen Häfen an der Unterelbe abzubilden und die Verkehrsentwicklung, Ladungskategorien und Hinterlandverflechtung regionalisiert darzustellen.

Kreuzfahrttourismus in der Unterelberegion

Der Kreuzfahrttourismus ist einer der am schnellsten wachsenden Segmente im Tourismusbereich.

In der Sommersaison gibt es zahlreiche Veranstalter, die Touren zu Zielen in der Nord- und Ostsee anbieten. Die Attraktivität der Touren wird bestimmt durch die Möglichkeit, interessante Städte und Sehenswürdigkeiten zu besichtigen.

Durch die attraktive Innenstadtlage des Kreuzfahrtterminals hat sich Hamburg als touristisch interessantes Kreuzfahrtziel etabliert. Die Anzahl der Passagiere erreichte 2008 die 200.000, und das bei fast 100 Anläufen der Kreuzfahrtschiffe. In nur drei Jahren seit 2005 haben sich diese Zahlen verfünffacht. Hamburg erweitert deshalb seine Kapazitäten mit einem weiteren Kreuzfahrtterminal. Jedoch ist es den Kreuzfahrt-Operateuren nicht immer möglich, innerhalb der Fahrpläne direkt in Städten wie Hamburg anzulegen. Gerade für Touren in die Ostsee bzw. in die Nordsee und den Atlantik hat sich u.a. der Standort Cuxhaven als geeigneter Anlaufhafen zum Ein- und Ausschiffen etabliert.

Auch im Kreuzfahrttourismus profitiert die gesamte Metropolregion von dem gemeinsamen Angebot, das die Häfen der Kreuzfahrtschiffindustrie unterbreiten. Es bedarf in den genannten Hafenstandorten weiterer Investitionen in Infrastruktur, um diesem wachsenden Markt adäquat bedienen zu können.

Gemeinsame Verkehrsinfrastrukturanliegen

Die Seehäfen an der Unterelbe sind auf leistungsfähige Anbindungen durch Straße und Schiene angewiesen. Das künftig zu erwartende dynamische



Wachstum des Seeverkehrs begründet zugleich einen bedarfsgerechten Ausbau der Hafenhinterlandinfrastruktur an der Unterelbe.

Zukunftsfähige Konzepte für Hinterlandanbindungen sind daher ein ständiger Auftrag für die Seehäfen und die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Sowohl die Häfen an der Unterelbe als auch die Küstenländer werden sich künftig in diesem Zusammenhang austauschen und bei geeigneten Vorhaben gemeinsam gegenüber Dritten auftreten. Basis ist die von den Regierungschefs der norddeutschen Länder gemeinsam entwickelte, beschlossene und gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung präsentierte Liste vordringlicher Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen („Ahrensburger Liste“).

Die Seehäfen an der Unterelbe haben aus ihrer Perspektive folgende verkehrliche Ausbaupotenziale identifiziert, die zum Teil schon Planreife erlangt haben, zum Teil aber noch grundsätzlich in den zuständigen Gremien und Behörden zu prüfen sind.

Straße

- B 73 zwischen Cuxhaven und Stade
- Cuxhaven bis östlich Cadenberge
- Östlich Cadenberge bis Stade
- A20 von K28 bei Drochtersen einschließlich Elbquerung
- A22 (Küstenautobahn)
- A26 Stade-Hamburg

- A 252 Hafenuferspanne
- A 21 Ostumfahrung Hamburgs
- Ertüchtigung der B5 insbesondere im Bereich Brunsbüttel–Itzehoe

Schiene

- Ausbau Schienenverbindung
- Cuxhaven–Stade
- Stade–Bremervörde–Rotenburg/Wümme
- Wilster-Brunsbüttel
- 3. Gleis Pinneberg–Elmshorn
- Entflechtung der Verkehre im Knoten Harburg (sog. „Unterelbekreuz“)

Im Bereich der Wasserwege sind die bedeutenden Maßnahmen „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“ sowie der „Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals“ planerisch auf den Weg gebracht.

Soweit die Hinterlandverbindungen bei Schiene und Wasserstraße Auswirkungen auf die Standortqualitäten der Unterelbehäfen haben, soll hierzu eine gemeinsame Position entwickelt werden. Dies gilt sowohl für die Schienenanbindung als auch für die angestrebte stärkere Nutzung der Wasserstraße für den Hafenhinterlandtransport.

Verkehrstelematik kann eine Lösung für Verkehrsprobleme darstellen. Die Seehäfen an der Unterelbe werden prüfen, ob zwischen ihnen ein kompatibles Telematiksystem zur Unterstützung der Transportüberwachung und -kontrolle entwickelt werden kann.

Neun gute Gründe für Zusammenarbeit der fünf Seehäfen an der Unterelbe



Wir vermarkten uns gemeinsam.

Wir schaffen Vertrauen bei Investoren.

Wir machen den Weg frei für Investoren.

Wir leisten den Know-how-Transfer.

Wir helfen bei der Flächenbeschaffung.

Wir arbeiten effizient und kundenorientiert.

Wir bieten leistungsfähige Hinterlandanbindungen.

Wir setzen auf Nachhaltigkeit.

Wir ziehen an einem Strang. Sprechen Sie uns an!



HAFENKONZEPT UNTERELBE

Stand: 10.8.2009

Fotos: Bernd-Rainer Alberts; Brunsbüttel Ports GmbH; egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH; Hettchen; HPA; Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Hero Lang (S.1-4.v.l.-,8,10,17,18 oben), Foto-Design Klaus Schreiber (S.1-1.v.l.-,4,19 unten).

Gestaltung und Grafik: frauansen kommunikation

Druck: HPA