

Perspektivpapier Hafen Wilhelmshaven

Management Summary

Wilhelmshaven

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

Im Auftrag von:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Niederlassung Wilhelmshaven
Pazifik 1
26388 Wilhelmshaven

Wirtschaftsförderung Wangerland
Helmsteder Str. 1
26434 Hohenkirchen

Hafenwirtschaftvereinigung Wilhelmshaven
Luisenstraße 5
26382 Wilhelmshaven

Auftragnehmer:

Ramboll Deutschland GmbH
Lister Str. 9, 30163 Hannover

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)
t.i.m.e.Port II, Barkhausenstraße 2, 27568 Bremerhaven

Autoren:

Jobst Schlennstedt
Thorsten Friedrich

Inhalt

Einleitung	5
Umschlagentwicklung	6
Umschlagprognose	7
Visualisierung der zukünftigen Hafenentwicklung und Handlungsempfehlungen	9
Hooksiel	9
Voslapper Groden Nord	10
Voslapper Groden Süd	11
Multipurpose-Terminal Wilhelmshaven	12
JadeWeserPort und GVZ	13
Rüstersieler Groden (inkl. Geniusbank und Niedersachsenbrücke)	14
Heppenser Groden	15
Marinehafen	16
Nordhafen	17
Schleuseninsel	18
Verbindungshafen	19
Handelshafen/Kanalhafen	19
Wichtige weitere Handlungsempfehlungen	19
Nachhaltigkeit	21

Einleitung

Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen und liegt strategisch günstig an der Jade-mündung zwischen Ems und Weser. Er gliedert sich in den Äußeren Tiefwasserhafen mit seinen charakteristischen Umschlagbrücken und den tideunabhängigen Inneren Hafen, der über eine leistungsfähige Doppelkammer-Seeschleuse erreichbar ist. Moderne Kaianlagen ermöglichen den Umschlag von Massengut, Containern, Fahrzeugen, Lebensmitteln und Projektladungen.

Seit über 60 Jahren ist Wilhelmshaven ein zentraler Standort der deutschen Energiewirtschaft. Als Energiedrehzscheibe für Kohle, Öl, Erdgas und Strom spielt der Hafen eine Schlüsselrolle. Mit dem JadeWeser-Port, Deutschlands einzigem Tiefwasser-Containerterminal für Großcontainerschiffe, stärkt Wilhelmshaven zudem seine Position im internationalen Güterverkehr.

Dank einer Wassertiefe von ca. 18 Metern (LAT) und der kurzen Revierfahrt können tideunabhängig auch größte Schiffe den Hafen anlaufen. Die Seeschleuse mit zwei Kammern (je 360 m Länge, 57 m Breite) gewährleistet rund um die Uhr den Zugang zum Inneren Hafen.

Auch landseitig ist der Hafen exzellent angebunden: Die zweigleisige Bahnstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg–Bremen verbindet den Standort mit dem überregionalen Schienennetz und den Märkten in Deutschland und Osteuropa.

Der Seehafen prägt die regionale Wirtschaft maßgeblich: Rund 4.000 Beschäftigte arbeiten direkt im Hafen- und Logistikumfeld, hinzu kommen ca. 10.000 Marineangehörige im Arsenal- und Vorhafen.

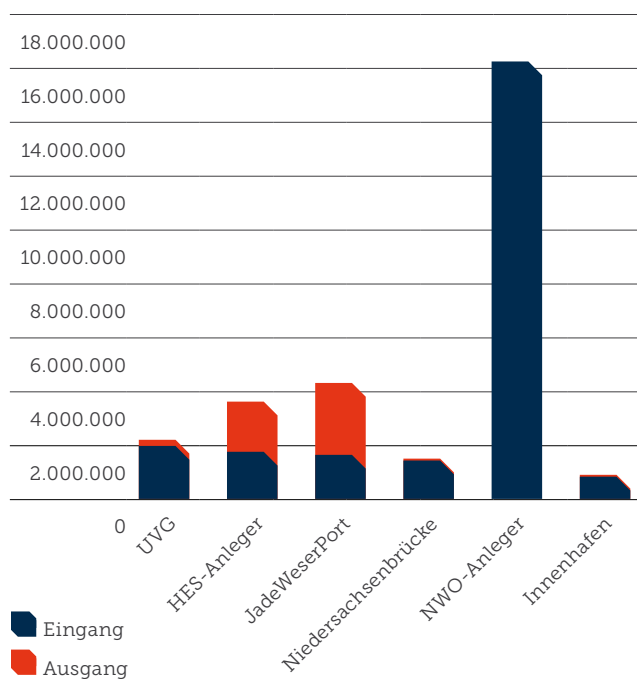
Mit Blick auf die Klimaneutralität 2045 formiert sich Wilhelmshaven als »ENERGY HUB Port of Wilhelmshaven« zum zentralen Umschlagpunkt für Wasserstoff und Derivate, CO₂-Transporte sowie weitere Energieprojekte. Der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur unter Berücksichtigung ökologischer, wirtschaftlicher und städtebaulicher Aspekte ist dabei entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens – und für die Energieversorgung Deutschlands.

Das neue Perspektivpapier bündelt diese Perspektiven und zeigt Wege für die nachhaltige Zukunft des Hafens auf.

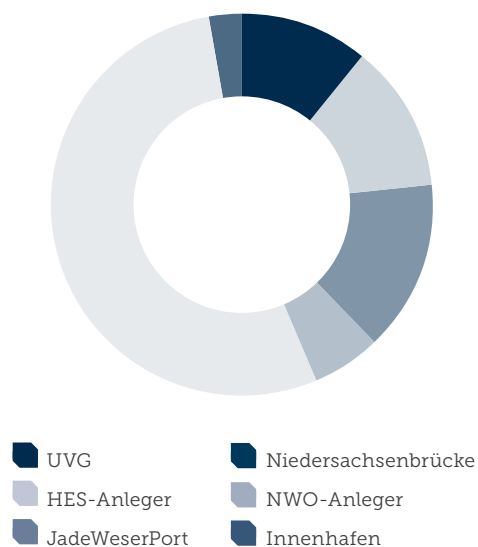


Umschlagentwicklung

**Abbildung 1 –
Nettogesamtumschlag 2023 im
Hafen Wilhelmshaven nach Hafenbereichen
(in Tsd. t)**



Quelle: Ramboll auf Basis NPorts



Der Hafen Wilhelmshaven erzielte im Jahr 2023 einen Gesamtumschlag von 30,7 Mio. Tonnen. Als traditionell importlastiger Hafen wurde mit einem Anteil von 86,3 % der überwiegende Teil des Güterumschlags durch Wareneingänge erzielt. Rund 97 %

der Umschlagmengen wurden im Bereich des Außenhafens bewegt, hier der bei weitem größte Teil mit über 16 Mio. Tonnen über die Anlage der Nord-West Ölleitung.

Umschlagprognose

Die Wettbewerbsfähigkeit Wilhelmshavens im Vergleich zu den Nordrange-Häfen wie Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam wird maßgeblich durch seine Tideunabhängigkeit bestimmt. Schiffe mit bis zu 16,5 m Tiefgang können den Hafen jederzeit anlaufen – ein Vorteil angesichts der zunehmenden Zahl an Großcontainerschiffen der 24.000-TEU-Klasse (400 m Länge, 60 m Breite, 16–17 m Tiefgang). Nachteile bestehen im geringen lokalen Ladungsaufkommen und einem vergleichsweise schwachen Angebot an Direktzügen im Hinterlandverkehr.

Container

Mit der Ankündigung der Gemini-Allianz (Maersk/Hapag-Lloyd), Wilhelmshaven als Hub-Hafen in Nordeuropa zu nutzen, wird ab 2025 ein deutlicher Anstieg des Containerumschlags erwartet. Marktteilnehmer rechnen bereits im ersten Jahr mit einem Volumen von 1,3 bis 1,5 Mio. TEU, insbesondere im leicht steuerbaren Transshipment-Verkehr.

Zwei Szenarien sind für die weitere Entwicklung denkbar: Im Basisszenario steigt der Marktanteil nur moderat und stabilisiert sich ab den 2030er Jahren. Im dynamischen Szenario könnte der Ausbau der Direktzugverbindungen Wilhelmshaven für weitere

Reedereien attraktiv machen. Dadurch ließen sich auch Hinterlandregionen wie Bayern oder Tschechien stärker anbinden und mittelfristig die Kapazitäten des Terminals überprüfen.

Massengüter

Die Umschlagsprognosen berücksichtigen den Strukturwandel im Energiesektor. Mit der zweiten FSRU ab Anfang 2025 steigen die LNG-Importe zunächst auf über 5 Mio. t, entfallen jedoch bis 2030 aufgrund der befristeten Betriebszeiten.

Für Kohle wird ein deutlicher Rückgang erwartet: Die Verstromung soll bis 2030 weitgehend und bis 2035 vollständig eingestellt sein. Beim Umschlag von Rohöl und Mineralölprodukten sind ebenfalls Rückgänge absehbar, u. a. durch die Entscheidung von Shell, ab 2025 kein Rohöl mehr im Rheinland zu verarbeiten (Importrückgang bei NWO um 20 %). Sollte die Raffinerietätigkeit der HES in den 2030er Jahren enden, entfielen auch diese Mengen.

Wilhelmshaven steht damit vor einem tiefgreifenden Wandel: weg von fossilen Energieträgern, hin zu neuen Geschäftsfeldern im Rahmen der Energiewende.

Tabelle 1 – Prognose des seeseitigen Massengutumschlags in 1.000 t

Gütergruppe	Kai/Verlader*	2023	2030	2035	2040
LNG	UVG/LNG-Terminal	3.067	3.000	0	0
Kohle	Niedersachsenbrücke	1.802	1.000	500	0
Rohöl	HES & NWO	17.194	13.000	11.000	10.000
Kraftst., Heizöl, LPG & andere Mineralöl-Erzeugnisse	HES & diverse	3.174	2.500	1.600	1.200
Baustoffe	Innenhafen	719	730	740	750
Chemische Grundstoffe	UVG/Vynova	302	300	300	300

*Aufgeführt ist jeweils die Kaje bzw. der Verlader, an der bzw. durch den der Umschlag maßgeblich durchgeführt wird. Umschlagszahlen für 2023 beziehen sich auf alle Kaje.

Potenziale weiterer Güter

Für den Ausbau der Windenergie in Deutschland werden kurzfristig zusätzliche Hafenflächen (mindestens 300 ha) und hochbelastbare Kaianlagen benötigt. Wilhelmshaven bietet hierfür optimale Voraussetzungen: Tragfähige Kaianlagen und große Flächen könnten bedarfsgerecht für Lagerung, Vor- und Montage, Service und Recycling von Offshore-Windkraftanlagen (WEA) bereitgestellt werden. Für einen Offshore-Windpark mit 1 GW Leistung sind in der Regel 30–40 ha über 12–18 Monate erforderlich – Kapazitäten, die andere Nordseehäfen kaum in vergleichbarer Form bereitstellen können.

Auch für den Fahrzeugumschlag bietet Wilhelmshaven Potenzial. Während Flächen im Innenhafen, z. B. durch Projekte wie Jade Car Logistics, bereits entwickelt werden, sind die Kapazitäten dort begrenzt. Unternehmen wie Mosolf schlagen daher eine Ro/Ro-Rampe am tiefen Fahrwasser der Jade sowie zusätzliche Lager- und Serviceflächen vor. Angesichts der steigenden Flächennachfrage in anderen Häfen ist Wilhelmshaven auch hier ein attraktiver Standort.

Für Projektladungen – von klassischen Großsendungen bis hin zu militärischem Material – sind ebenfalls Ro/Ro-Infrastrukturen erforderlich. Durch geopolitische Entwicklungen wie den Krieg in der Ukraine ist eine wachsende Bedeutung solcher Transporte zu erwarten.

Energie und Zukunftstechnologien

Beim Umschlag von Wasserstoff und seinen Derivaten hängt das Potenzial stark von der nationalen Nachfrage, Importwegen (Pipeline, Schiff) und energiepolitischen Rahmenbedingungen ab. Für Wilhelmshaven wird bis 2030 ein theoretisches Potenzial von 5,4 bis 8,1 Mio. t abgeleitet.

Im Bereich CCS/CCU könnte Wilhelmshaven ab 2032 mit der geplanten CO₂-Exportpipeline eine Schlüsselrolle übernehmen. Prognosen gehen von einem seeseitigen Umschlagpotenzial von bis zu 21 Mio. t ab 2035 aus – abhängig von Bau und Kapazität der Pipeline (geplant: 20–40 Mio. t/Jahr).

Wilhelmshaven positioniert sich damit als vielseitiger Hafenstandort mit strategischen Chancen in neuen Geschäftsfeldern.

Visualisierung der zukünftigen Hafenentwicklung und Handlungsempfehlungen

Die Szenarien sehen dabei mehrere zeitliche Meilensteine vor. Kurz- und mittelfristig werden die Jahre 2030/2035 in den Planungen berücksichtigt, etwas langfristiger wird die Entwicklung bis 2040 dargestellt und schließlich folgt für ausgewählte Hafenbereiche auch ein Blick bis 2050. Folgende Legende ist bei den Visualisierungen zu beachten:

-  Bereits bestehende/entwickelte Flächen und Umschlaganlagen
-  Noch zu entwickelnde Flächen und Umschlaganlagen
-  Langfristig optionale Erweiterungsflächen und Umschlaganlagen

Hooksiel

- › Den Hafen Hooksiel hinsichtlich Liegeplätze und Suprastruktur bedarfsgerecht ausbauen und fortlaufend für ausreichende Wassertiefen sorgen
- › Die Verkehre nach Helgoland und Wilhelmshaven durch eine Erhöhung der Frequenzen stärken
- › Pläne für den Bau eines modernen Hafenhauses prüfen und ggf. vorantreiben
- › Versetzung des Leuchtturms Roter Sand auf die obere Wiese am Außenhafen prüfen
- › Die Idee zum Bau einer Großen Mole sowie einer Südermole erneut prüfen

Abbildung 2 – Visualisierung Ideen für den Außenhafen Hooksiel



Quelle: OpenStreetMap

Voslapper Groden Nord

- › Die Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG) nach Betriebsende in den 2040er Jahren zurückbauen
- › Der sich in Planung befindliche neue Anleger für verflüssigte Gase (AVG) wird in den 2030er Jahren in Betrieb genommen
- › Die umschlagseitigen Voraussetzungen für die geplanten Projekte im ENERGY HUB v. a. mit dem Bau des AVG zeitnah auf den Weg bringen; langfristig ggf. eine Erweiterung des Anlegers Richtung Norden berücksichtigen
- › Die Vorhaben der beteiligten Unternehmen (Uniper, TES, HES, Vynova) im Voslapper Groden Nord bestmöglich flankieren; auf Änderungen bei der zeitlichen und ggf. inhaltlichen Umsetzung der Projekte eingestellt sein und flexibel reagieren
- › Auf Flächen, die sich im Eigentum von INEOS befinden, sollen vorrangig Unternehmen aus dem Bereich der Netto-Null-Technologien (Erneuerbare Energien, Batterietechnologie/Energiespeicherung, Wasserstoff, CO₂ sowie Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Materialien) ansiedeln

Abbildung 3 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Voslapper Groden Nord



Quelle: OpenStreetMap

Voslapper Groden Süd

› Die Fläche des Voslapper Grodens Süd als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen im Energie- und Logistiksektor sowie im Bereich

der Netto-Null-Technologien mittelfristig entsprechend der vorgesehenen Nutzung vermarkten und planungsrechtlich vorbereiten

Abbildung 4 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Voslapper Groden Süd

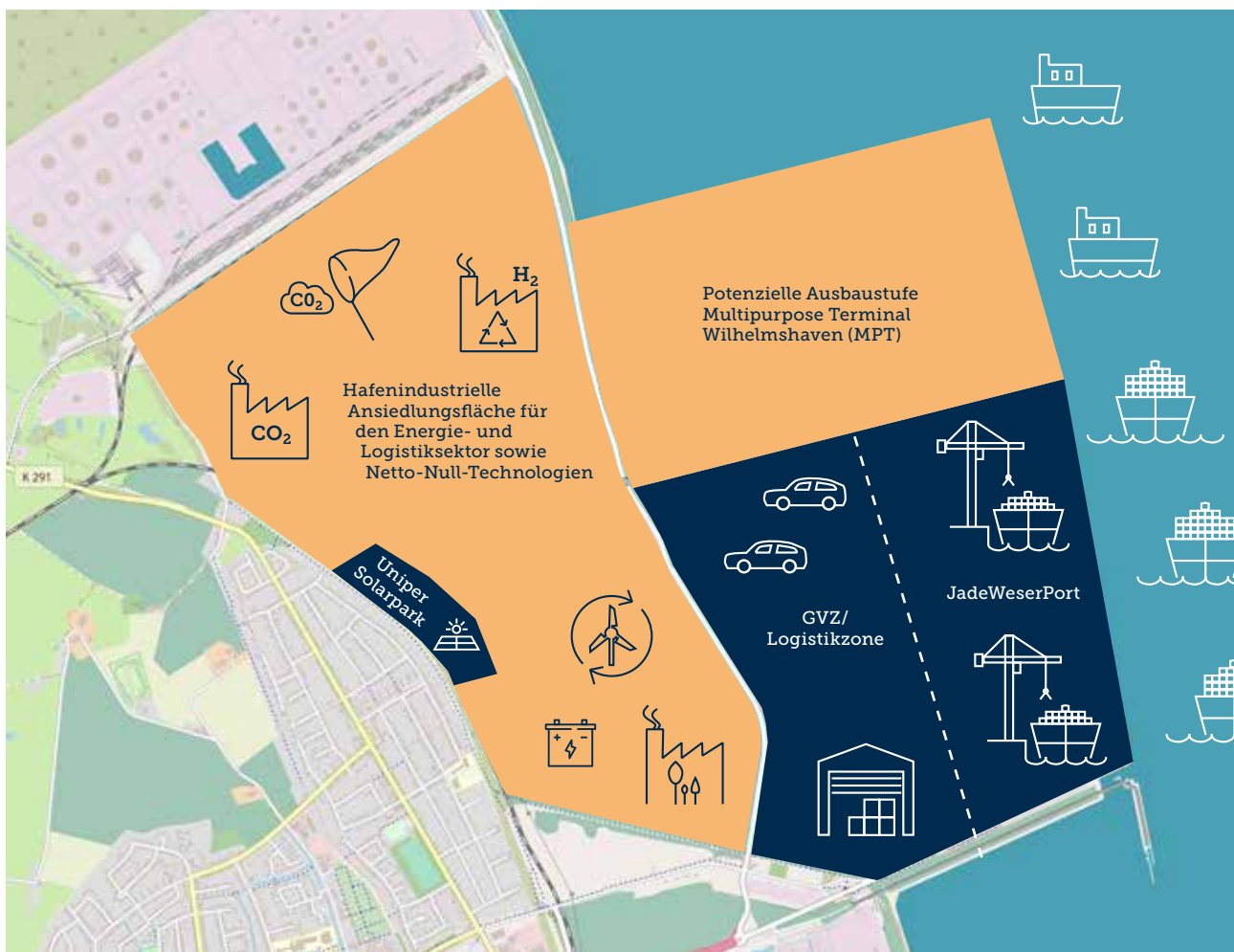


Quelle: OpenStreetMap

Multipurpose-Terminal Wilhelmshaven

- › Schaffung neuer Liegeplätze und kajennaher Hafenflächen (Aufspülung), um dringend benötigte Umschlagskapazitäten für die Windenergie zu entwickeln
- › Aufbau fester Strukturen zum RoRo-Umschlag
- › Umschlag vielfältiger Ladungsarten ermöglichen
- › Langfristig ausgerichtetes Nutzungskonzept anlegen und Entwicklungen wiederkehrend prüfen (perspektivische Nutzung als Containerterminal)

Abbildung 5 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Multipurpose Terminal Wilhelmshaven (MPT)



Quelle: OpenStreetMap

JadeWeserPort und GVZ

- › Containerumschlag steigern durch neue Linienverkehre und mehr Transshipment
- › Auf die Automatisierung der Prozesse fokussieren, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen
- › Die noch zur Verfügung stehenden GVZ-Flächen v. a. hinsichtlich der Ansiedlung nachhaltiger und innovativer Logistikunternehmen vermarkten

Abbildung 6 – Visualisierung zukünftige Entwicklung JadeWeserPort und GVZ

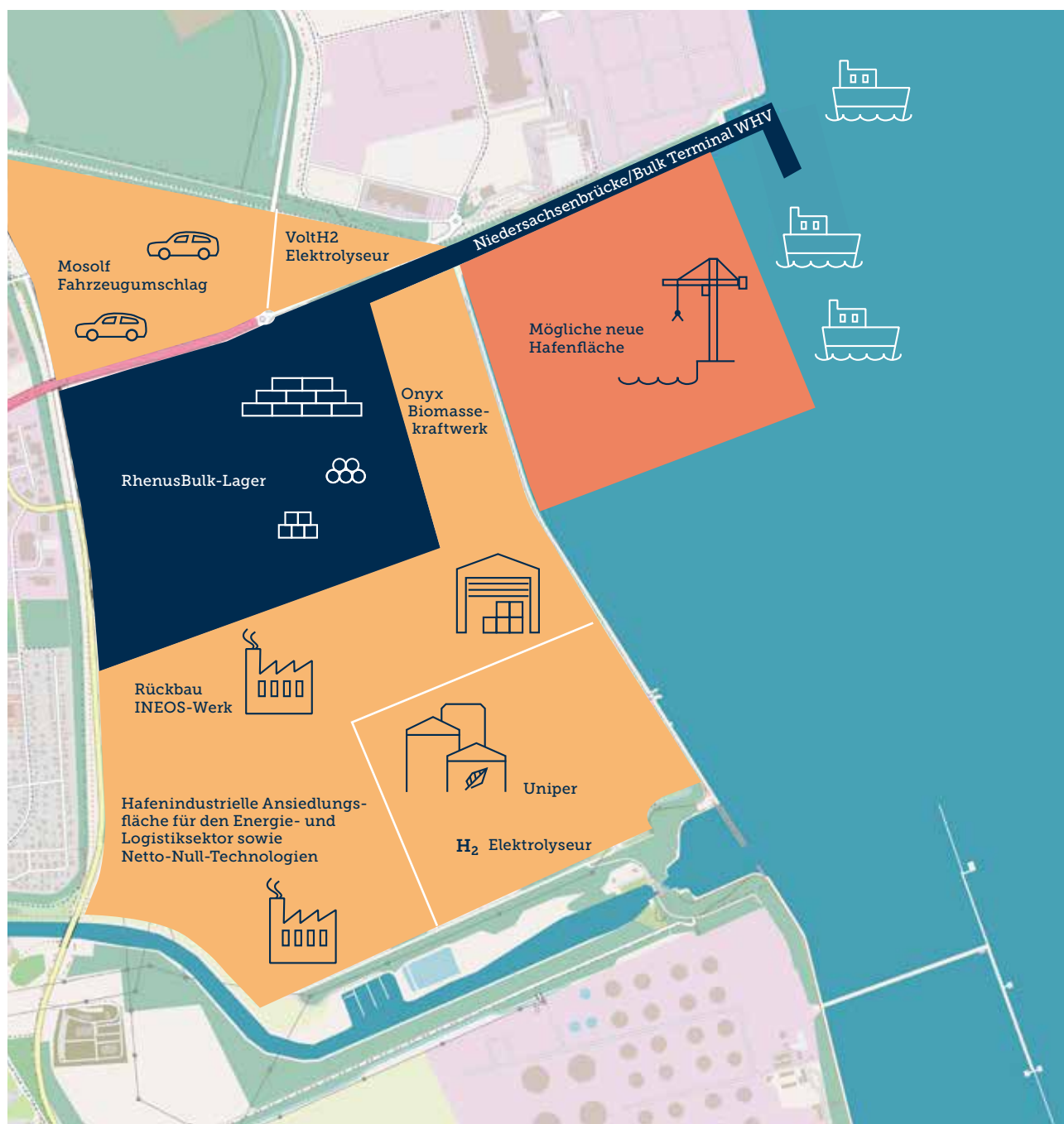


Quelle: OpenStreetMap

Rüstersieler Groden (inkl. Geniusbank und Niedersachsenbrücke)

- › Alternativen zum weiter rückläufigen Kohleumschlag finden (z. B. Biomasse, DRI/Eisenerz, Grüner Stahl, Seltene Erden)
- › Mittel- bis langfristig den Bau und die Sinnhaftigkeit einer Hafenfläche/Kaianlage vor dem Rüstersieler Groden Nord für den Umschlag von Stückgütern und Projektladung prüfen
- › Flächen im Rüstersieler Groden Süd für hafen- und energiewirtschaftliche Ansiedlungen im Industrie-, Energie- und Logistiksektor im Bereich der Netto-Null-Technologien durch die bzw. mit der Stadt Wilhelmshaven entwickeln
- › Auch die Flächen im Bereich Geniusbank für hafen- und energiewirtschaftliche Ansiedlungen weiter vermarkten

Abbildung 7 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Rüstersieler Groden



Quelle: OpenStreetMap

Heppenser Groden

- › Die Vorhaben von Harbour Energy sowie BP/NWO (sofern dieses Projekt wieder aktiv verfolgt wird) hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen bestmöglich unterstützen
- › Auf der potenziellen Entwicklungsfläche im Westen Pläne für ein Umspannwerk umsetzen

Abbildung 8 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Heppenser Groden



Quelle: OpenStreetMap

Marinehafen

- › Mindestens bis zur Fertigstellung eines möglichen Schlepperhafens im Außenhafen sollten Liegeplätze für Schlepper im Marinehafen/Stützpunkt bereitgestellt werden
- › Einen reibungslosen Schleusenbetrieb durch zügige Instandsetzung der Schleusentore sowie Neubau von Toren sicherstellen

Abbildung 9 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Marinehafen



Quelle: OpenStreetMap

Nordhafen

- › Verpachtung der noch freien Flächen am Hildesheimer Ufer zur weiteren Entwicklung der Automobillogistik
- › Gemeinsame Lösungen für die Anforderungen der Neuen Jade Werft hinsichtlich größerer Dockkapazitäten finden
- › Weiterentwicklung der Instandsetzungs- und Servicekapazitäten für Marine und NATO
- › Mittelfristig Planung und Bau einer neuen Kaikante vor dem Rova-Gelände anstreben

Abbildung 10 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Nordhafen



Quelle: OpenStreetMap

Schleuseninsel

- › Langfristig (als Vision 2050) Aufschüttung und Begradigung des Ufers an der Schleuseninsel vorsehen, um neue Hafenflächen und eine moderne Kaianlage für den Umschlag vornehmlich von Stückgütern zu entwickeln
- › Separate Untersuchung anstoßen, um neben der hafenwirtschaftlichen Nutzung zu überprüfen, inwiefern auch touristische Belange berücksichtigt werden können
- › Bau einer Hafentorbrücke für eine verbesserteverkehrliche Anbindung für Gewerbe und Tourismus forcieren, langfristig, bisher keine Finanzierung

Abbildung 11 – Visualisierung zukünftige Entwicklung Schleuseninsel



Quelle: OpenStreetMap

Verbindungshafen

Das Gelände der an der Rheinstraße und der Straße Zur Kaiser-Wilhelm-Brücke grenzt an eine Wohnbebauung, somit ist eine hafenwirtschaftliche Nutzung

nur mit einem Gewerberiegel als Emissionsschutz möglich. Die künftige Nutzung als Hafenlogistikfläche wird derzeit geplant.

Handelshafen/Kanalhafen

Die hafengewerblichen Betriebe ALBA Metall Nord und Jade-Weser Logistik stoßen im Handelshafen bereits an ihre Grenzen. Zukünftig sind vor allem hinsichtlich von Schallwertüberschreitungen Probleme zu erwarten. Daran ändert auch der geplante Gewerberiegel auf der gegenüberliegenden innerstädtischen Uferseite nichts.

Für das Szenario 2050 wird die Möglichkeit betrachtet, dass ALBA den Standort im Handelshafen aufgibt und sich innerhalb Wilhelmshavens neu ansiedelt. Aus städtebaulicher Sicht wäre dies wünschenswert, gleichzeitig ist ALBA als wichtiger Partner der lokalen

Wirtschaft unverzichtbar. Gemeinsam mit der Stadt müssen für ALBA Lösungen entwickelt werden, die eine trimodale Anbindung und ausreichende Emissionskontingente sicherstellen. Eine separate Studie soll klären, ob und wie eine finanziell tragfähige Umsiedlung realisierbar ist.

Im Kanalhafen als westlichstem Teil des Innenhafens findet kein Hafenumschlag statt. Ein Ausbau kommt wegen des beschränkten Zugangs durch die Deichbrüche nicht infrage. Dieser Hafenteil bleibt daher als Zugang zum Ems-Jade-Kanal für Freizeitschifffahrt und Arbeitsfahrzeuge erhalten.

Wichtige weitere Handlungsempfehlungen

Handlungsfeld:

Rahmenbedingungen und Genehmigungsverfahren

- › Schaffung von Planungssicherheit durch gesicherte energie- und industriepolitische Rahmenbedingungen
- › Erlassung eines generellen Energiebeschleunigungsgesetz für Hafenerweiterungen
- › Zentrale und frühzeitige Koordinierung von Genehmigungsverfahren großer Vorhaben in Wilhelmshaven

Handlungsfeld:

Security

- › Entwicklung eines umfassenden Hafensicherheitskonzepts mit dem Fokus auf die besonders KRI-TIS-relevanten Hafenteile und ggf. anliegenden Industrie- und Infrastrukturbereiche
- › Enge Zusammenarbeit beim Thema Sicherheit zwischen dem ENERGY HUB und den wichtigsten Unternehmen, NPorts und der Hafensicherheitsbehörde des Landes

Handlungsfeld:

Schienenanbindung

- › Sicherung der Leistungsfähigkeit der aktuellen Transportkorridore (verlässliche Querung der Hunte in Oldenburg und Kapazitäten des Bahnknotens Bremen)
- › Mittelfristige Stärkung der Position Wilhelmshavens im Hinterland durch den zweigleisigen Ausbau sowie die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Osnabrück

Handlungsfeld:

Straßenanbindung

- › Instandhaltung von Fahrbahnen, Brücken und weiteren Anlagen besitzt hohe Priorität (z. B. Grunderneuerung der BAB 29 bei Oldenburg mit Neubau der Huntebrücke)
- › Geplante Fortführung der Bundesautobahn 20 wird von der Hafenwirtschaft als notwendig und förderlich angesehen, um die Anbindung – insbesondere in Richtung Osten über Bremerhaven nach Hamburg und Schleswig-Holstein – zu verbessern, sowie dem Hafen und der Region zu zusätzlichen Wachstumspotenzialen zu verhelfen

Handlungsfeld: **Pipeline-Anbindung**

- › Mit der Fertigstellung der Flüssigerdgas-Pipeline muss diese zügig auf den Transport von Wasserstoff umgestellt werden, damit die entsprechenden Projekte in den laufenden Betrieb gehen können
- › Ausbau des Wasserstoffnetzwerks und Anschluss Wilhelmshavens daran ist eine elementare Grundlage für die Energiewende und die Projekte des ENERGY HUB
- › Bau einer CO₂-Pipeline aus den Industrieregionen Deutschlands bis nach Wilhelmshaven

Handlungsfeld: **Schlepperliegeplätze**

- › Ausbau der Liegekapazitäten für Schlepper gemäß des zukünftigen Bedarfs

Handlungsfeld: **Schleusen**

- › Sicherstellung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Großen Seeschleuse als wichtige Voraussetzung für alle Aktivitäten v. a. im Innenhafen

Handlungsfeld: **Fachkräfte**

- › Ausbildung und Qualifizierung von Fachkräften für die notwendigen hafen-, industrie- und energie-spezifischen Berufe (der Zukunft) aufgrund eines mittelfristig erhöhten Bedarfs an qualifiziertem Arbeitspersonal
- › Zukunftsgerichtete Studiengänge an den Hochschulen der Region stärken bzw. schaffen
- › Kooperationen und Partnerschaften zwischen Unternehmen, wissenschaftlichen Einrichtungen und Bildungsanbietern
- › Attraktive Gestaltung übergreifender Rahmenbedingungen (u.a. Wohnraumversorgung, öffentlicher Nah- und Fernverkehr, Ausbau der digitalen Infrastruktur, Pflegeangebote und Angebote zur Kinder- und Hortbetreuung)

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln und die Verpflichtung zur Weiterentwicklung von Umweltstandards im Hafenbetrieb werden durch NPorts bereits heute umgesetzt und die damit verbundenen Aktivitäten zur Nachhaltigkeit unter der Marke hafen+ gebündelt. hafen+ umfasst dabei alle ökonomischen, sozialen und ökologischen Maßnahmen, die dem Ziel einer nachhaltigen Hafenbewirtschaftung dienen. Für ein nachhaltiges Handeln in der Hafenwirtschaft kommen generell folgende Maßnahmen bzw. Anforderungen infrage.

Bau

- › Umsetzung einer energieeffizienten Bauweise
 - › Verwendung nachhaltiger Baustoffe
 - › ressourcenschonende Verwendung von Baustoffen
- › Berücksichtigung von Transportentfernung und Wahl der Transportmittel bei der Bewertung der Angebote für Baustofflieferungen (z. B. Asphaltlieferung)

Betrieb

- › weiterhin Gewährung von Rabatten für umweltfreundliche Schiffe, die hohe Umweltstandards erfüllen
- › elektronische Verkehrsleitsysteme: Optimierung der Verkehrsabläufe, Reduzierung von Wartezeiten in den Gates (Reduktion von Schadstoff- und Schallemissionen)
- › Erfassung und fachgerechte Entsorgung von Schiffsabfällen
- › Einsatz emissionsarmer Umschlaggeräte: Verwendung von Elektromotoren, Kapselung der Motoren zur Schalldämmung
- › Einsatz regenerativer Energien (Photovoltaik, Windenergie) zur Versorgung der Hafenbereiche
- › Verwendung von LED-Technik für die Beleuchtung
- › Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge wie z. B. Erdgas- oder Elektrofahrzeuge
- › thermische Isolierung von Gebäuden
- › prozessgesteuerte Optimierung der Einschaltdauer von eingesetzten Geräten (z. B. in der Fördertechnik)
- › Recycling von Brauchwasser
- › Arbeitsabläufe innerhalb der Bürogebäude (sofern notwendig)
 - › Verwendung von Elektrogeräten mit niedrigem Energieverbrauch
 - › Abfalltrennung
 - › Verwendung von Recyclingpapier

Von den zuvor genannten Maßnahmen werden bei der Bewertung der Entwicklungsvarianten standortbezogen jene Maßnahmen identifiziert, die vorrangig zu einer Minimierung von Umweltbelastungen im Umfeld der Hafenbereiche beitragen können.

Ihr Kontakt zu uns:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Niederlassung Wilhelmshaven

Pazifik 1

26388 Wilhelmshaven

T: +49 4421 48 00 - 40 980 800

wilhelmshaven@nports.de

www.nports.de

Februar 2026

