

# Perspektivpapier Hafen Wilhelmshaven

Management Summary

Wilhelmshaven

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.



---

**Im Auftrag von:**

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

ISL Auftragsnummer: 2479

Ansprechpartner:

Prof. Dr. Burkhard Lemper (ISL)

Jobst Schlennstedt (CPL)

Die Studie wird mit dem vorhandenen und aktuellen Datenmaterial sorgfältig erarbeitet. Trotzdem sind Fehler – auch aufgrund der Nutzung externer Quellen – nicht vollständig auszuschließen.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik oder die Ersteller der Studie können für fehlerhafte Angaben, darauf basierende Prognosen/Einschätzungen, Änderungen der eingeflossenen Datengrundlagen und deren Folgen weder juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee 11-13

28359 Bremen

Deutschland

Tel.: +49/4 21/2 20 96-0

Fax: +49/4 21/2 20 96-55

info@isl.org

www.isl.org



# Inhalt

---

<b>Umschlagvolumina – Aktuell</b> .....	6
<b>Umschlagvolumina – Prognose</b> .....	7
<b>Handlungsoptionen und Perspektiven</b> .....	9
Hafeninfrastruktur und -kapazitäten .....	9
Hinterlandanbindung .....	9
Weitere perspektivische Entwicklungsmöglichkeiten .....	9
Vision Hafen Wilhelmshaven 2030 .....	10



# Management Summary

Wilhelmshaven, ursprünglich als Marinehafen gegründet, ist heute einer der größten deutschen Seehäfen. Große Bedeutung hat der Hafen für den deutschen Ölimport. Rund 80 % des Ölumschlags der deutschen Häfen und fast 30 Prozent der deutschen Ölimporte werden über Wilhelmshaven abgewickelt. Darüber hinaus werden aktuell jährlich über 3 Mio. Tonnen Kohle sowie Chemikalien und eine Reihe anderer Güter umgeschlagen. Nach Anlaufschwierigkeiten gewinnt nunmehr sukzessive auch der Containerumschlag am neuen JadeWeserPort an Bedeutung und in den vergangenen Jahren fanden und finden Aktivitäten im Bereich der Offshore-Installation und des Offshore-Service statt.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt ist hoch. Neben der Funktion Umschlag und Lagerung von Ladung ist im und in unmittelbarer Nähe zum Hafen eine Vielzahl von Gewerben angesiedelt. Schätzungsweise können dem Hafen und seinem Umfeld annähernd 4.000 Beschäftigte und damit fast 15 % der gesamten Beschäftigten in Wilhelmshaven zugerechnet werden. Hinzu kommen die regionalwirtschaftlichen Effekte der Marine, die in Bereichen des Arsenalhafens sowie des neuen Vorhafens insgesamt etwa 9.500 Soldaten und Zivilbedienstete beschäftigt.

Aus diesem Grund ist der Erhalt des Hafens und seiner Wettbewerbsfähigkeit von besonderer Bedeutung für die Stadt bzw. die Region Wilhelmshaven, aber auch für das Land Niedersachsen. Wichtig dafür sind der Erhalt sowie bedarfsgerechte Ausbau der erforderlichen Infrastrukturen. Hafenrelevante Infrastruktur ist kostenintensiv, langlebig und muss unter Berücksichtigung vielschichtiger nautischer, wirtschaftlicher, verkehrlicher, rechtlicher, ökologischer sowie sozialer Bedingungen in das Stadtgebiet eingeordnet werden. Dazu zählen auch die stadtplanerischen Belange in Bezug auf Wohngebiete und den für die Stadt zunehmend an Bedeutung gewinnenden maritimen Tourismus. Entsprechend ist für die langfristige Infrastrukturplanung im und um den Hafen

ein entsprechender Hafenentwicklungsplan (HEP) erforderlich.

Nach einer ersten Phase, in der ein erstes kurz- bis mittelfristiges Hafenentwicklungskonzept erstellt wurde, dient das vorliegende Perspektivpapier der Vorbereitung einer mittel- bis langfristigen Betrachtung (etwa 5 bis 25 Jahre) der Hafenentwicklung für einen Hafenentwicklungsplan und damit der Planung der künftigen Infrastruktur im Hafen und im Hafenhinterland. Da Hafenentwicklung immer auch etwas mit Erstellung oder Umbau von Infrastrukturen zu tun hat, ist es wichtig, frühzeitig entsprechende Notwendigkeiten zu erkennen, Weichenstellungen zu veranlassen und ggfs. die erfahrungsgemäß langen Planungs- und Genehmigungsverfahren einleiten zu können.



## Umschlagvolumina – Aktuell

Der Hafen Wilhelmshaven erzielte im Jahr 2014 einen Gesamtumschlag von 24,2 Mio. t.

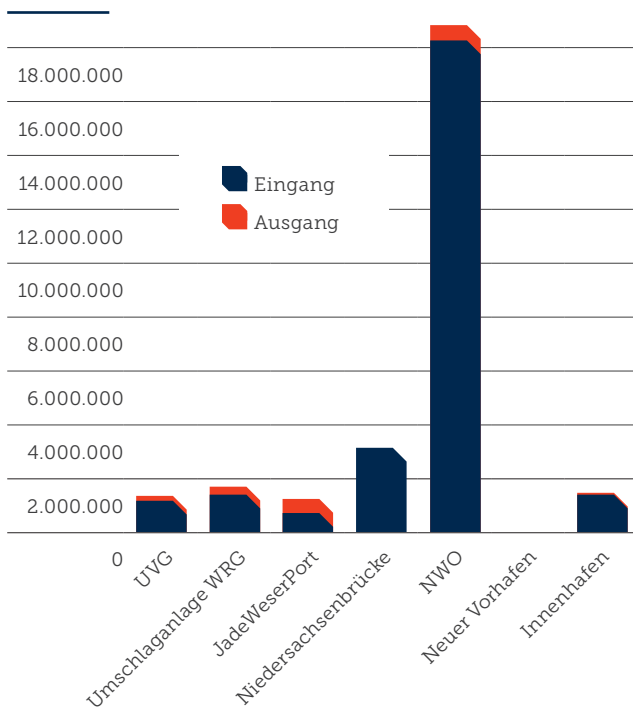
Als traditionell importlastiger Hafen wurde mit einem Anteil von 96,5 % der überwiegende Teil des Güterumschlags durch Eingänge bzw. Importe erzielt.

Rund 97 % der Umschlagmengen wurden im Bereich des Außenhafens bewegt, hier der bei weitem größte Teil mit über 18 Mio. Tonnen über die Anlage der

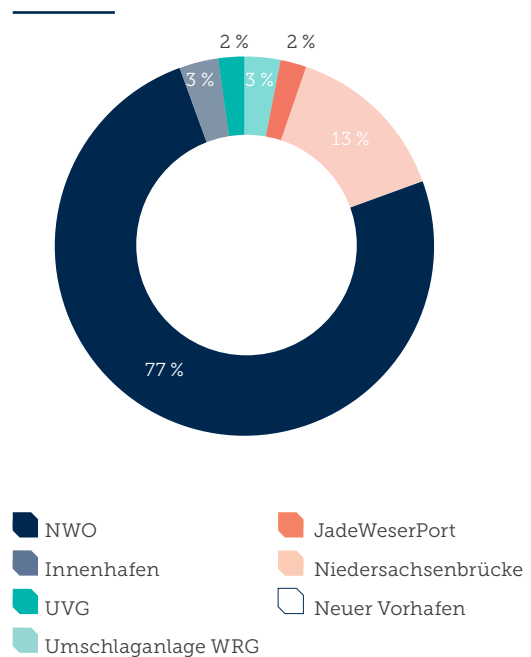
Nord-West Oelleitung. Mit dem Erstarren des Umschlags am JadeWeserPort im Jahr 2015 ist tendenziell mit einer noch stärkeren Fokussierung auf den Außenhafen jetzt und in Zukunft zu rechnen, auch wenn sich durch den Containerumschlag die Bedeutung des Öls im Gesamtkontext mittelfristig etwas relativieren dürfte.

### Gesamtumschlag Hafen Wilhelmshaven 2014

Hafenteile in t



Hafenteile in %



Quelle: ISL/CPL, basierend auf Daten von NPorts, 2015

## Umschlagvolumina – Prognose

Aufbauend auf den Einschätzungen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 als Basis der Bundesverkehrswegeplanung und der Prognose des ISL zu den Potenzialen des Containerumschlags im Zuge der Untersuchungen zur zweiten Ausbauphase des JadeWeserPort wurden die Potenziale der Wilhelmshavener Häfen wie folgt abgeleitet (siehe auch Tabelle unten): Das gesamte Umschlagvolumen des Hafens hat demnach ein Potenzial von rund 83 Mio. Tonnen im Jahr 2030. Ausgehend von einem aktuellen Volumen von 24,2 Mio. Tonnen entspricht das einem jährlichen Zuwachs von rund 8 %. Geprägt ist dieser Zuwachs durch die dabei erwartete Auslastung des Containerterminals JadeWeserPort, die aufgrund des schwachen Basisjahres 2014 zu einer rechnerischen Wachstumsrate von über 30 % p.a. führt. Die zurzeit noch prägenden Massengüter wachsen deutlich moderater. Hier wird ein jährlicher Zuwachs von 3,3 %

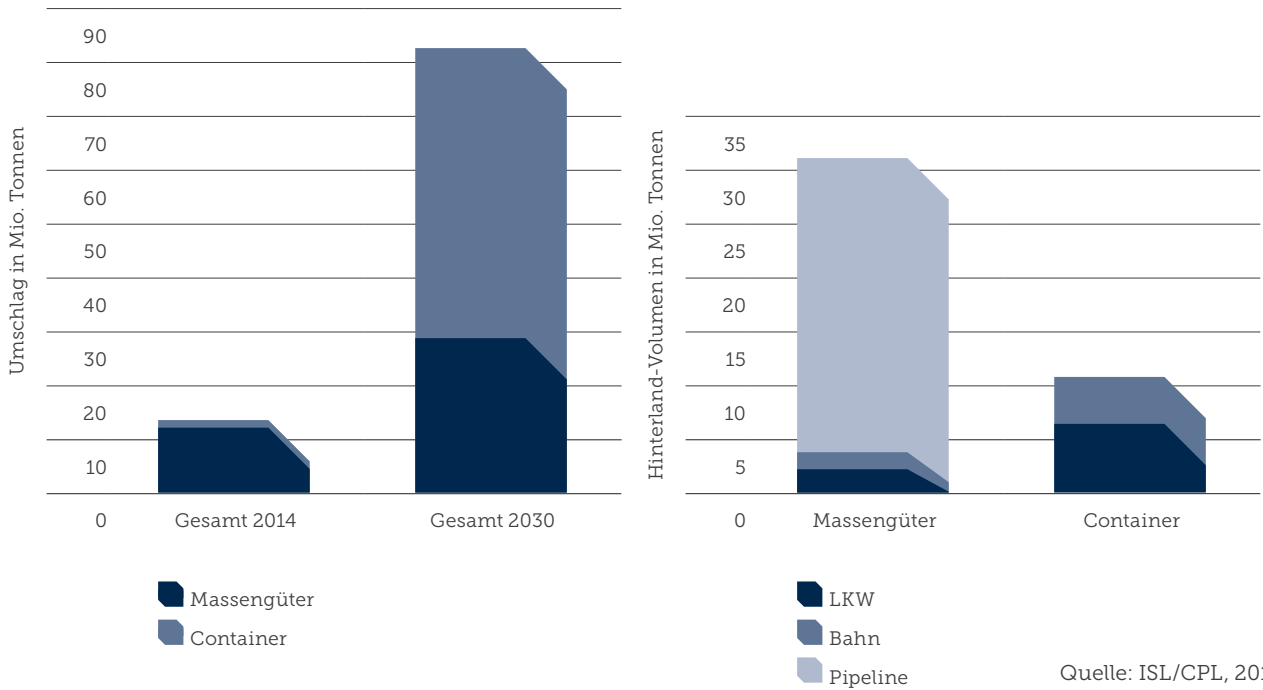
erwartet. Bei weitgehend stabilen Mengen im Bereich Baustoffe und Chemikalien sowie leichten Steigerungen beim Import von Ölprodukten resultiert ein solches Wachstum vor allem aus Zuwächsen beim Kohleumschlag (inkl. Transshipment) und aus der Annahme eines neuen Flüssigerdgas-Umschlags (LNG) von 10,5 Mio. Tonnen. Hier ist festzuhalten, dass es sich bei diesen Gesamtmengen um eine insgesamt optimistische Herangehensweise handelt und dass ein Risiko besteht, dass sich eingerechnete Potenziale (wie Zuwächse bei Kohle und LNG) nicht vollständig parallel realisieren lassen. Selbst, wenn es durch den zunehmenden Containerumschlag auch zu Steigerungen bei den ausgehenden Verkehren (sowohl Export als auch insbesondere durch das Transshipment) kommen wird, bleibt auch mit Blick auf 2030 und darüber hinaus die Dominanz der eingehenden Mengen in Wilhelmshaven erhalten.

### Gesamtumschlagpotenziale des Hafens Wilhelmshaven im Jahr 2030 und Modal Split (1.000t)

Gesamtpotential in 1.000 t	2014 Gesamt Ist	2030 Gesamt Potenzial	Erz./Verbr. am Um- schlagort	See- Transit	Hinterland-Verkehrsträger			
					LKW	Bahn	Barge	Pipeline
Massengüter	23.637	39.590	3.644	2.880	689	2.633	0	29.729
Stückgüter	29	62	0	0	60	0	0	0
Container	541	43.376	0	29.170	9.442	4.764	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>24.208</b>	<b>83.028</b>	<b>3.644</b>	<b>32.050</b>	<b>10.190</b>	<b>7.397</b>	<b>0</b>	<b>29.729</b>
davon: See-Eingang	23.380	59.738	3.564	16.015	5.429	4.973	0	29.729
See-Ausgang	827	23.291	80	16.018	4.761	2.424	0	0

Quelle: ISL/CPL, 2015

**Umschlagpotenziale und Hinterland-Modal Split im Jahr 2030 (Mio. Tonnen)**



Quelle: ISL/CPL, 2015

Quasi alle nennenswerten Potenziale werden für den Außenhafen gesehen. Der bislang im Innenhafen angesiedelte Baustoff-Umschlag ist stabil (mit der Option einer Verlagerung in den Bereich des Außenhafens; siehe Seite 9). Gleiches gilt für das Segment des Stückguts. Insgesamt nimmt damit die Bedeutung des Innenhafens als Umschlagpunkt für Güter im Gesamtkontext eines wahrscheinlich wei-

ter wachsenden Hafens Wilhelmshaven ab. Allerdings sind zusätzliche hafenwirtschaftliche Aktivitäten mit Wertschöpfungs- und Erlöspotenzial auch ohne größere Umschlagmengen denkbar, insbesondere im Offshore-Service-Segment. Hier wären dann vor allem Liegeplätze und Entwicklungsflächen im Innenhafen von Interesse.



## Handlungsoptionen und Perspektiven

Im Ergebnis werden folgende wesentliche Handlungsoptionen und Perspektiven für die Hafentwicklung bis 2030 in den Bereichen Hafeninfrastruktur und -kapazitäten, Hinterlandanbindung sowie Synergiepotenziale identifiziert:

### Hafeninfrastruktur und -kapazitäten

- › Realisierung der zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts bis 2025/26
- › Kontinuierlicher Dialog mit der DFTG mit dem Ziel einer Investition in ein LNG-Terminal am Voslapper Groden bis 2030
- › Konsolidierung der Mischwerke im Bereich Rüsterei (unter dem Vorbehalt der Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund der Lärmkontingente)
- › Keine Erweiterung der hafengewerblichen Aktivitäten in Bezug auf Umschlag im Bereich Handelshafen, dafür Ausrichtung hinsichtlich Maritime Services, Wassertourismus etc.
- › Standortsicherung für die bereits im Handelshafen ansässigen Unternehmen in Bezug auf Erreichbarkeit und Planungssicherheit
- › Errichtung weiterer Dockkapazitäten im Innenhafen
- › Entwicklung der Schleuseninsel für Ansiedlungen im Bereich Offshore-Services einschließlich Verlängerung der Kaje von Jade-Dienst in Richtung Hafentor
- › Bedarfsorientierte Entwicklung des Heppenser Grodens mit Anbindung an den Innenhafen per Schwerlasttrasse

### Hinterlandanbindung

- › Kontinuierliches Hinweisen auf die Dringlichkeit der Bahnhinterlandprojekte Elektrifizierung der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg sowie der Ertüchtigung der Strecke Oldenburg-Osnabrück für Güterzugverkehre bei Land, Bund und Deutscher Bahn
- › Keine Realisierung des Nordgleises bei Umsetzung der Konsolidierung der Mischwerke in Rüsterei (siehe links), die als wesentliche Bedarfsträger eines Gleisanschlusses im Innenhafen identifiziert wurden
- › Realisierung der Hafentorbrücke als Voraussetzung für eine Entwicklung der Schleuseninsel
- › Keine Wiedereröffnung der I. Einfahrt bis 2030

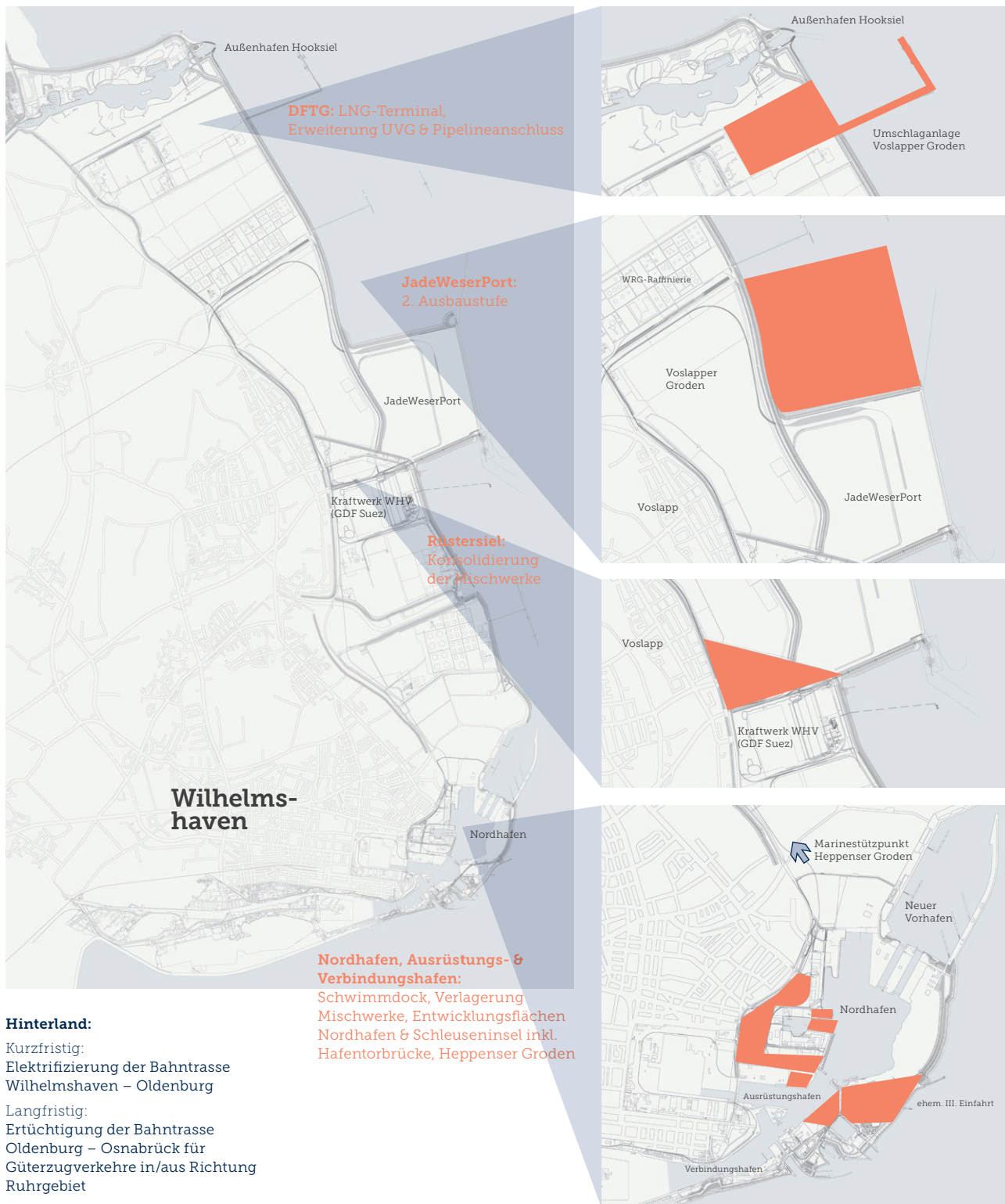
### Weitere perspektivische Entwicklungsmöglichkeiten

- › Unternehmensübergreifende Koordination von Instandhaltungsbaggerungen im Außenhafen
- › Initiierung eines koordinierten Dialogprozesses mit dem Ziel der Entwicklung einer gemeinsamen Werkfeuerwehr für den Außenhafen.

# Vision Hafen Wilhelmshaven 2030

Hieraus ergibt sich die im Folgenden dargestellte Vision für den Hafen Wilhelmshaven im Jahr 2030, die die wesentlichen Entwicklungsschwerpunkte der kommenden 15 Jahre visualisiert.

## Entwicklungsschwerpunkte bis 2030



Quelle: ISL/CPL, 2015

Daraus ergibt sich folgendes Bild als Vision für den Hafen Wilhelmshaven nach den wichtigsten Güterarten.

**Entwicklungsschwerpunkte bis 2030 nach Güterarten**



Quelle: ISL/CPL, 2015

## Ihr Kontakt zu uns:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG  
Niederlassung Wilhelmshaven  
Neckarstr. 10  
26382 Wilhelmshaven  
T: +49 44 21 48 00 - 444  
wilhelmshaven@nports.de  
www.nports.de

Stadt Wilhelmshaven  
Dezernat III / Stadtplanung  
Rathausplatz 9  
26382 Wilhelmshaven

Stadt Wilhelmshaven  
Der Oberbürgermeister  
Rathausplatz 1  
26382 Wilhelmshaven  
T: +49 4421 16 - 0  
info@wilhelmshaven.de  
www.wilhelmshaven.de

Juli 2016

