

Kurzzusammenfassung des Hafenentwicklungsplans für den Hafen Norddeich

Anlass und Ziel

Der Hafen Norddeich ist Ausgangspunkt sowohl für die Fährverbindungen nach Norderney und Juist als auch für die Ver- und Entsorgung der beiden Nordseeinseln, für die zusätzlich reine Frachtfähren eingesetzt werden. Darüberhinausgehend hat der Hafen erhebliche Bedeutung für den Ausflugsverkehr, die Fischerei, den Sportbootverkehr und bringt sich in jüngster Vergangenheit zudem als Basishafen in den Bau und die Unterhaltung der entstehenden Offshore-Windparks ein. Der Hafen ist ferner Standort des Bauhofs der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG und bietet Dauerliegeplätze für Behördenschiffe.

Steigende Verkehre über den Hafen Norddeich haben einerseits zu einem erhöhten Flächenbedarf innerhalb und für den ruhenden Verkehr auch im Umfeld des Hafens geführt, andererseits belasten sie die Anwohner. Nach der Verlegung der Trasse der B 72 haben sich die Verhältnisse zwar partiell entspannt, die Flächenprobleme sind davon jedoch weitgehend unberührt geblieben. Zudem möchte die Stadt Norden durch die Umsetzung eines in Übereinstimmung mit der Stadtentwicklung stehenden, im Detail noch nicht präzisierten, maritimen Tourismuskonzepts ihren Seebadstatus dauerhaft festigen. Dazu wären größere zusammenhängende Flächen im Hafengebiet sicher vorteilhaft.

Im Rahmen eines Hafenentwicklungsplanes sollten insbesondere folgende vier Fragen geklärt werden:

1. Welche Entwicklung wird der Passagier-, Auto- und Frachtverkehr bis zum Jahre 2025 nehmen und welche Flächen werden dafür benötigt?
2. Wie kann den, insbesondere bei Aufkommensspitzen im Fährverkehr, auftretenden Störungen bei den operationellen Abläufen begegnet werden?
3. Lassen sich im Fährbetrieb beider Linien Synergieeffekte erzielen und in Verbindung mit einer partiellen baulichen Umgestaltung im westlichen Teil der Mole Flächen für zusätzliche touristische Angebote erschließen?
4. Welche Entwicklung werden die übrigen Hafenfunktionen nehmen und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die weitere infrastrukturelle Anpassung des Hafens? (Wobei insbesondere das Angebot für die Offshore-Industrie als neue Aufgabe im Vordergrund stand.)

Entwicklungstendenzen der Hauptfunktionen

In Übereinstimmung mit der Hauptfunktion des Hafens Norddeich basiert der Hafenentwicklungsplan 2025 in erster Linie auf dem prognostizierten Bedarf an Leistungen für den Personentransport und die Versorgung der Inseln Norderney und Juist. Ferner werden die Entwicklungserfordernisse für den stärker touristisch geprägten westlichen Hafenteil sowie für den Osthafen, in dem sich Gewerbe und Industrie konzentrieren, aufgezeigt.

Da sowohl bei den Passagier- als auch bei den Frachtschiffen wegen der gegebenen Schifffahrtsverhältnisse die Größe der Bemessungsschiffe bis 2025 nicht ansteigt, wird dem weiterhin langsam wachsenden Passagier-, Fahrzeug- und Frachtaufkommen (1...1,5% p.a.) insbesondere durch höhere Bedienungsfrequenzen entsprochen. Dadurch werden sich die kurzzeitigen Aufkommensspitzen nicht wesentlich erhöhen. Der Schwerpunkt der weiteren Entwicklung des Fährverkehrs liegt vornehmlich auf qualitativen Aspekten. Erforderlich ist eine Erweiterung der Parkplatzkapazität auf ca. 6.000 Parkplätze.

Die Anforderungen der Fischerei, der Behörden- und Ausflugschiffe, des Sportbootverkehrs sowie des Bauhofs werden sich bis 2025 nicht wesentlich verändern, so dass die dafür gegenwärtig vorhandenen Flächen und Liegeplätze ausreichen.

Der Hafen Norddeich hat insbesondere auf Grund seiner günstigen landseitigen Verkehrsanbindung gute Chancen für eine stärkere Beteiligung am beginnenden Bau und der späteren Unterhaltung der Offshore-Windparks in der Nordsee. Dabei geht es vornehmlich um den Personentransport, Unterstützungsleistungen während der Bauphase sowie u.U. um eine Landbasis für die Überwachung, Wartung und Reparatur. Da sich diese Entwicklung erst am Anfang befindet und noch mit erheblichen Unsicherheiten verbunden ist, wurden der Hafenplanung zwei differenzierte Szenarien unterstellt, die sich bezüglich des Umfangs der Integration des Hafens in die Offshore-Branche unterscheiden.

Die angenommenen Tendenzen für die weitere Hafenentwicklung sowie die wesentlichen Eingangsdaten wurden mit den beteiligten Unternehmen und Institutionen diskutiert und abgestimmt.

Ergebnisse der Planung

Als Ergebnis der Untersuchung liegt ein Hafenentwicklungsplan vor (Abb. I), der als Orientierung für die Anpassung und Erweiterung der Infrastruktur des Hafens bis etwa 2025 anzusehen ist. Dabei wird die vorhandene Gliederung des Hafens in einen östlichen, vornehmlich industriell bzw. gewerblich genutzten Teil, in den Fährterminal im mittleren Bereich sowie in einen westlichen Teil, der besonders für Liegeplätze der Behördenschiffe und für Sport- und Freizeitboote sowie für

touristische Zwecke zur Verfügung steht, konsequent weitergeführt. Durch die Nutzung von Synergieeffekten konnte eine Fläche mit einer Größe von ca. 4,0 ha im Westhafen für die beabsichtigte Integration in ein Tourismuskonzept verfügbar gemacht werden.

Im Mittelpunkt der Planung stand naturgemäß der Fährterminal. Operationeller Kern der vorgeschlagenen Veränderungen im Fährterminal sind:

- die Verlegung der Gepäckabfertigung für die Pkw-Reisenden des Juist-Verkehrs auf den zentralen Parkplatz östlich der B 72n,
- die Zusammenfassung der Passagierabfertigung beider Dienste im vorhandenen Abfertigungsbereich nördlich des Bahnhofes und
- die Einordnung einer Rückstauffläche für den begleiteten Verkehr nach Norderney im Bereich des zentralen Parkplatzes östlich der B 72n.

Diese operationellen Veränderungen bedingen eine Reihe von Baumaßnahmen, wie z.B. Verlegung des Anleger 1 nach Norden, Erweiterung der Abfertigungs- und Wartefläche für Landgangspassagiere, Modernisierung des Bahnhofes in Verbindung mit einer Verkürzung des Bahnsteiggleises sowie Zentralisierung und Erweiterung der Parkflächen östlich der B 72n. Durch diese Maßnahmen werden insgesamt die Abläufe im Fahrzeug- und Personenverkehr auch in Spitzenzeiten sicherer, entspannter und attraktiver.

Ferner enthält der Hafenentwicklungsplan Vorschläge für die infrastrukturelle Anpassung des Hafens an den erwarteten Flächen- und Liegeplatzbedarf für die Offshore-Industrie, wobei der Standort in erster Linie als Basishafen für Crewing-Boote sowie für Wartungs- und Reparaturaufgaben gesehen wird. Das findet baulich seinen Niederschlag in Flächen- und Liegeplatzerweiterungen im östlichen Hafenbereich (z.B. Verlängerung und Verbreiterung des Stichhafenbeckens, Erschließung zusätzlicher Flächen durch partielle Umnutzung des Spülfeldes).

Der Investitionsaufwand für alle vorgeschlagenen Veränderungen variiert zwischen 18,5 T€ und 19,4 T€, abhängig vom Umfang der Anpassungen für den Offshore-Bereich. Für die Umsetzung der Maßnahmen wurde ein 4-Stufen-Programm vorgeschlagen, wobei sich die 1. Stufe auf folgende Aufgaben konzentriert:

- Entwicklung und technische Umsetzung einer neuen Gepäcklogistik für den Juist-Verkehr und deren veränderte räumliche Einordnung,
- Herstellung einer Rückstauffläche für den begleiteten Verkehr nach Norderney mit einer angepassten dynamischen Wegweisung,
- Schaffung eines von den Umschlagflächen des Frachtverkehrs hinreichend getrennten Kiss & Ride-Bereiches und
- Erweiterung der Kapazität des zentralen Parkplatzes östlich der B 72n um weitere 1.000 Stellplätze.

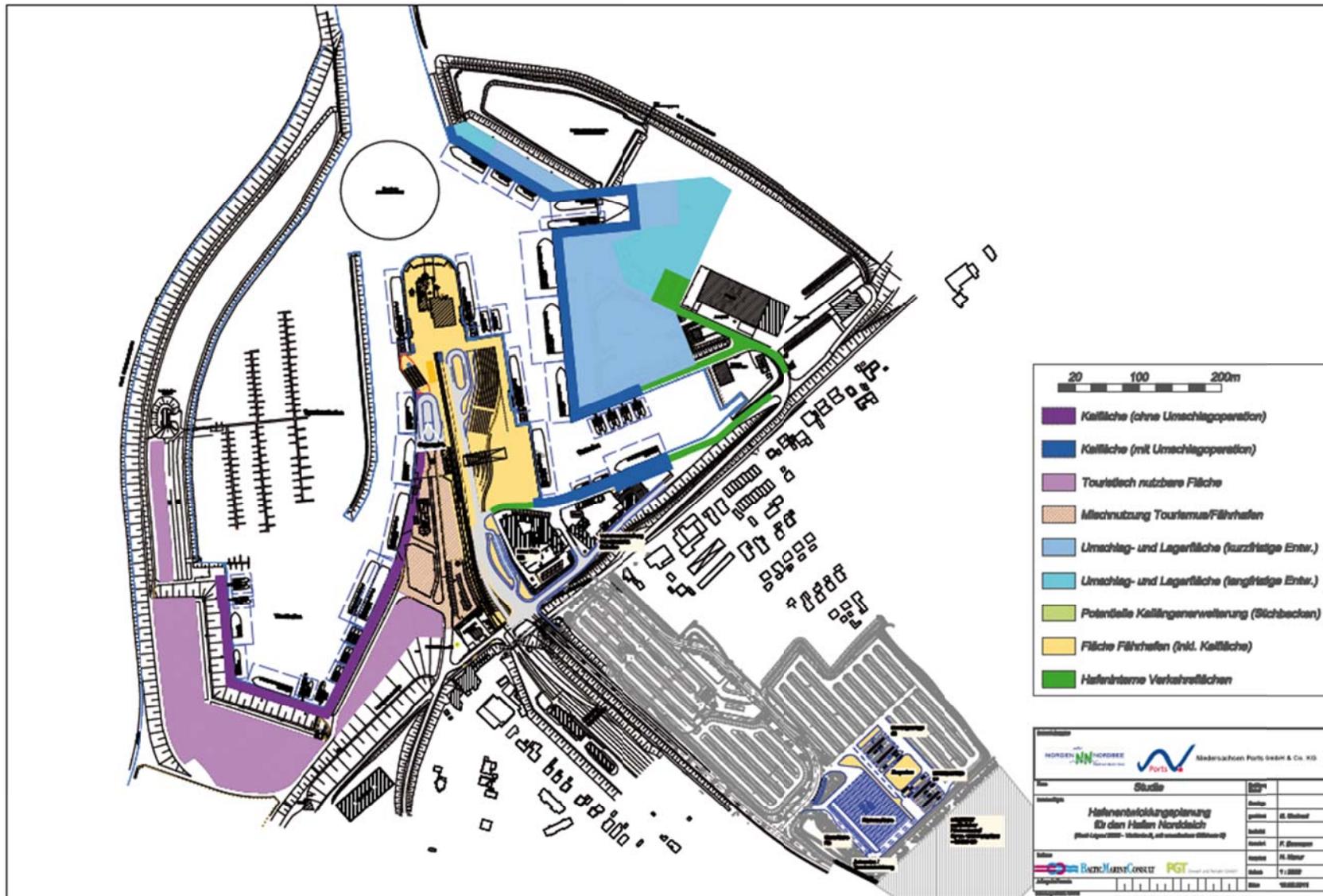


Abb. I: Layoutvariante B („Erweiterter Bedarf im Bereich Offshore Service 2“) für den Hafen Norddeich (Zeithorizont 2025)