



Integrierter  
Bewirtschaftungsplan  
Weser

Fachbeitrag 7  
**Gewerbe, Industrie,  
Hafenwirtschaft,  
Straßenbau**

Niedersachsen



**Fachbeitrag 7 -  
Gewerbe, Industrie, Hafenwirtschaft, Straßenbau  
(Niedersachsen)**

Koordination des Fachbeitrags:  
Regierungsvertretung Oldenburg –  
Niedersächsisches Ministerium für  
Inneres und Sport

Abgestimmter Entwurf - Stand: 09.07.2010  
(Hinweis: Der Stand zu den einzelnen im Fachbeitrag benannten Projekten kann  
sich bis zur abschließenden Erstellung des IBP Weser verändert haben.)



Fachbeitrag 1	Natura 2000
Fachbeitrag 2	Räumliche Gesamtplanung
Fachbeitrag 3	Wasserrahmenrichtlinie
Fachbeitrag 4	Hochwasser- und Küstenschutz
Fachbeitrag 5	Schifffahrt und Häfen
Fachbeitrag 6a	Landwirtschaft
Fachbeitrag 6b	Fischerei
Fachbeitrag 6c	Jagd
<b>Fachbeitrag 7</b>	<b>Gewerbe, Industrie, Hafenwirtschaft, Straßenbau</b>
Fachbeitrag 8	Freizeit und Tourismus



Erstellt in Zusammenarbeit mit:

- Arbeitgeberverband Oldenburg
- Bremenports
- Gemeinde Berne
- Gemeinde Butjadingen
- Gemeinde Lemwerder
- Gemeinde Loxstedt
- Gemeinde Nordholz
- Gemeinde Schwanewede
- Gemeinde Stadland
- Handelskammer Bremen
- Industrie- und Handelskammer Stade
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN),  
Regionaldirektion Otterndorf
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN),  
Regionaldirektion Oldenburg
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Osterholz
- Landkreis Wesermarsch
- Niedersachsen Ports / Niederlassung Brake
- Oldenburgische Industrie- und Handelskammer
- Samtgemeinde Hagen
- Samtgemeinde Land Wursten
- Stadt Brake
- Stadt Elsfleth
- Stadt Langen
- Stadt Nordenham
- Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN) e.V.
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest
- Wirtschaftsverband Weser e.V.





## Fachbeitrag 7: Gewerbe, Industrie, Hafenwirtschaft, Straßenbau:

Aktualisierte Endfassung vom 09.07.2010

A.	Rahmenbedingungen und rechtliche Vorgaben.....	2
I.	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	2
II.	Allgemeine „wirtschaftsrelevante“ Aussagen des LROP und der RROPe zum Planungsraum .....	4
II.1.	LROP .....	4
II.2.	RROP des Landkreises Wesermarsch .....	6
II.3.	RROP des Landkreises Cuxhaven .....	7
III.	Bauleitplanung.....	8
B.	Charakterisierung des Planungsraums.....	9
I.	Naturräumliche Charakterisierung .....	9
II.	Wirtschaftsstrukturelle Charakterisierung .....	10
II.1.	Landkreis Wesermarsch .....	10
II.2.	Landkreis Cuxhaven .....	12
II.3.	Landkreis Osterholz.....	14
II.4.	Stadt Oldenburg .....	14
C.	Zustandsanalyse .....	15
I.	Stadt Nordenham: .....	15
II.	Gemeinde Stadland.....	17
III.	Stadt Brake.....	17
IV.	Stadt Elsfleth .....	18
V.	Gemeinde Berne .....	18
VI.	Gemeinde Lemwerder .....	19
VII.	Stadt Oldenburg .....	19
D.	Ziele/Perspektiven .....	20
I.	Stadt Nordenham .....	21
I.1.	Konkret beantragte/geplante Vorhaben.....	22
I.2.	Im Zeitraum bis ca. 2020 beabsichtigte Vorhaben (s. auch die vorangestellte Bemerkung zu D.).....	22
I.2.1.	Hafenerweiterung .....	23
I.2.2.	Industrieansiedlung/-erweiterung.....	23
I.2.3.	Straßenplanungen .....	24
I.2.4.	Schiene.....	24
II.	Stadt Brake.....	25
II.1.	Hafenerweiterung Nord .....	25
II.2.	Binnendeichs gelegene Flächen: Mittelfristige Perspektive .....	26
II.3.	Binnendeichs gelegene Flächen: Langfristige Perspektive .....	26
III.	Stadt Elsfleth .....	26
IV.	Stadt Oldenburg .....	27
V.	Stadt Langen .....	27
VI.	Gemeinde Loxstedt .....	28
VII.	Straßenplanungen im Einzugsbereich der Weser .....	28
E.	Erkennbare Interessen- und Zielkonflikte .....	28
F.	Maßnahmenvorschläge .....	30
G.	Querbezüge zu anderen Fachbeiträgen (außer Fachbeitrag Natura 2000).....	30

## **A. Rahmenbedingungen und rechtliche Vorgaben**

„Die Weser ist jedoch nicht nur eine Seeschiffahrtsstraße, die die Weserhäfen mit der Nordsee verbindet, sondern sie bietet dem Menschen vielseitige Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten und einzigartige Naturerlebnisse. Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Freizeitraum mit Wandern, Radfahren, Angeln oder Wassersport, Ver- und Entsorgung von Brauch- und Kühlwasser, Standort für wassergebundene Industrie- und Gewerbebetriebe – dies sind nur einige Funktionen und Nutzungen, die mit der Weser als Lebensader der Region verbunden sind“ (aus: „Zukunft Weser – Gemeinsam für die Küstenregion im Nordwesten und den Wirtschaftsstandort Deutschland“, hrsg. von der „Initiative Maritimer Standort Nordwest“, Bremen 2006).

Das vorstehende Zitat trifft in besonderem Maße auf den Bereich der Unterweser von Bremen bis Bremerhaven zu. Unterschiedliche Nutzungsansprüche aus Natur, Wirtschaft und Tourismus treffen hier aufeinander.

### **I. Rechtliche Rahmenbedingungen**

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zu den Themen dieses Fachbeitrags stellen sich wie folgt dar:

Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (im Folgenden: LROP) i. d. F. der Neubekanntmachung vom 08.05.2008 (Nds. GVBl. 2008, S. 132) sowie die aus dem LROP zu entwickelnden (vgl. §§ 7, 8 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG)) Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise als Träger der Regionalplanung (im Folgenden: RROP) bilden landesweite bzw. regionale (auf Ebene der Landkreise) fachübergreifende Gesamtplanungen, die in den gemeindlichen Bauleitplanungen (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) zu berücksichtigen sind und denen sich letztere anzupassen haben (vgl. § 1 Abs. 4 BauGB). Zurzeit verfügen der Landkreis Wesermarsch mit seinem RROP vom 19.12.2003 sowie der Landkreis Cuxhaven mit seinem RROP vom 18.07.2002 über gültige RROPe.

Das RROP des Landkreises Cuxhaven befindet sich in der Neuaufstellung. Der Landkreis Osterholz besitzt derzeit kein gültiges RROP. Auch hier wird

das RROP neu aufgestellt. Die Einleitung des Beteiligungsverfahrens wird für den Herbst 2009 angestrebt. Derzeit gelten daher im Landkreis Osterholz ausschließlich die Ziele und Grundsätze des neuen LROP.

Für die kreisfreie Stadt Oldenburg „ersetzt“ der Flächennutzungsplan ein RROP.

Die Grundlage für jede konkrete städtebauliche Entwicklung und städtebauliche Festlegung sowie Zulässigkeit von Vorhaben bildet das Baugesetzbuch des Bundes.

Daneben sind für die Themen dieses Fachbeitrags insbesondere folgende Fachgesetze von Bedeutung:

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit Durchführungsverordnungen;  
Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) und Niedersächsisches Wassergesetz (NWG);

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG).

Die vorgenannten Gesetze spielen insbesondere für die Genehmigungsfähigkeit von Betriebsanlagen im Sinne des Immissions- und Naturschutzrechts sowie für Wassereinleitungen und –entnahmen (z. B. Kühlwasser) eine zentrale Rolle. Integriert sind oftmals eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie – für den Fall, das ein Projekt ein Gebiet des Netzes Natura 2000 erheblich beeinträchtigen kann – eine FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Infrastrukturvorhaben in den Bereichen Schiene und Straße richten sich vor allem nach folgenden Fachgesetzen:

- Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG);
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz).

## II. Allgemeine „wirtschaftsrelevante“ Aussagen des LROP und der RROPe zum Planungsraum

Aus dem LROP und den betreffenden RROPen lassen sich allgemeine, noch einer nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidung zugängliche Vorgaben, oder bereits verbindliche Vorgaben zur Entwicklung, Sicherung und Ordnung des Raumes ableiten, die von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen strikt zu beachten sind – insoweit wird auf §§ 3, 4 ROG des Bundes verwiesen.

Die nachfolgend skizzierten, allgemein „wirtschaftsrelevanten“, raumordnerischen Vorgaben aus dem LROP und den RROPen belegen bereits auf einer grobkörnigen Planungsebene, dass der Planungsraum bereits jetzt zumindest auch als Wirtschaftsraum aufgefasst wird und vorstrukturiert ist und eine solche Nutzung auch künftig grundsätzlich möglich sein muss.

Die spezifisch flächenbezogenen Aussagen des LROP und der RROPe zu den einzelnen Standorten finden sich dann im Zusammenhang unter C.

### II.1. LROP

Das LROP trifft demzufolge folgende allgemein „wirtschaftsrelevante“ Aussagen, die für den Planungsraum bedeutsam sind. Soweit sie im Folgenden fett gedruckt sind, handelt es sich um verbindliche Vorgaben im oben beschriebenen Sinne (sog. Ziele der Raumordnung).

- **Abschnitt 4.1.1 Ziff. 03:** „Zur Stärkung der logistischen Potenziale Niedersachsens sollen Logistikregionen entwickelt und deren logistische Knoten gestärkt werden.“ Logistikregion ist danach u. a. die Region Nord-West. Diese Logistikregion umfasst im Planungsraum u. a. die landesbedeutsamen logistischen Knoten Nordenham, Brake (Unterweser), Oldenburg (Oldenburg) und Bremerhaven.
- **Abschnitt 4.1.1 Ziff.04:** „Die logistischen Funktionen der See- und Binnenhäfen sind zu sichern und weiterzuentwickeln.“

- **Abschnitt 4.1.3 Ziff. 01: „Ergänzungen** (des vorhandenen Netzes der Autobahnen; Anm. der Red.) **sind:**  
 „... **Weiterführung der A 20 nach Westen als Küstenautobahn A 22 von der Elbquerung bei Drochtersen über den Wesertunnel zur Anbindung an die A 28 bei Westerstede...**“
  
- **Abschnitt 4.1.4 Ziff. 02: „Die landesbedeutsamen See- und Binnenhäfen ... sind bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln. Als Vorranggebiete Seehafen sind ...folgende landesbedeutsame Seehäfen festgelegt:**
  - **Brake ...**
  - **Nordenham...**
  - **Oldenburg (Oldenburg) ... Die Seehäfen sind zu Mehrzweckhäfen zu entwickeln.**“

In den Erläuterungen zum LROP heißt es hierzu: „Die Weiterentwicklung der Schifffahrt ist von der Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Häfen abhängig. Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Häfen ist deshalb für Niedersachsen eine ständige Aufgabe...“.

- **Abschnitt 4.1.4 Ziff. 03: „Zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben sind die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und in bedarfsgerechtem Umfang Flächen bereitzustellen und bauleitplanerisch zu sichern.“**

In den Erläuterungen zum LROP heißt es hierzu: „An den niedersächsischen Hafenstandorten sollen hafenorientierte Industrie sowie hafen- und logistikaffines Gewerbe angesiedelt werden, damit die Häfen neben ihren Verkehrs- und Umschlagsfunktionen auch Arbeitsplätze für Industrie und Gewerbe bereit stellen. Die raumordnerische und bauleitplanerische Sicherung der Standortpotenziale und insbesondere die Bereitstellung und Freihaltung geeigneter Flächen ist wegen des an der Küste und an den Binnenwasserstraßen begrenzten Flächenangebots und der erforderlichen

räumlichen Zuordnung von Verkehrs- und gewerblichen Funktionen geboten.“

Die Städte Brake und Nordenham sind ferner im LROP als Mittelzentren ausgewiesen und halten für die gesamte Wesermarsch Bildungs-, Freizeit-, Erholungs- sowie kulturelle Einrichtungen vor. Die Stadt Oldenburg wird als Oberzentrum ausgewiesen.

## **II.2. RROP des Landkreises Wesermarsch**

Das RROP des Landkreises Wesermarsch trifft folgende allgemeine „wirtschaftsrelevante“ Aussagen mit Bezug zum Planungsraum (Ziele der Raumordnung im Fettdruck):

- **Abschnitt 3.0 Ziff. 01: Industrielle Standortsicherung mit Schwerpunkt in Nordenham, Brake, Elsfleth, Berne und Lemwerder ... ist anzustreben.“**
- **Abschnitt 3.1 Ziff. 01: „Im Landkreis Wesermarsch soll sich die Sicherung und Entwicklung gewerblich-industrieller Arbeitsstätten auf die Siedlungsachse entlang der Unterweser konzentrieren.“**
- **Abschnitt 3.1 Ziff. 03: „Die Lage am seeschifftiefen Fahrwasser ist entlang der Unterweser für die Seehäfen Nordenham und Brake zu sichern und als Schnittstelle überregionaler Verkehrssysteme weiter zu entwickeln.“**
- **Abschnitt 3.1 Ziff. 05: Die Standorte mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten sind Brake und Nordenham aufgrund der mittelzentralen Funktion sowie Elsfleth und Lemwerder als grundzentrale Standorte aufgrund der standortgebundenen Entwicklungspotenziale... Mit der Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten soll verbunden werden:**

- **Maßnahmen zur Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen (-ansiedlung),...**
  - **Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der wirtschaftsnahen Infrastruktur...“**
- **Abschnitt 3.6.2 Ziff. 04: „Die Güterverkehrsstrecke Nordenham/Blexen bis Hude ist an die verkehrlichen Erfordernisse anzupassen Die Güterverkehre aus den Hafenstandorten Nordenham und Brake sollen verstärkt von der Straße auf die Schiene verlagert werden...“**

Aus den vorgenannten raumordnerischen Vorgaben des Landkreises Wesermarsch ergibt sich, dass die wirtschaftsstrukturelle Ausrichtung verstärkt auf die industriell-gewerbliche Nutzung der Flächen und Siedlungen in der Lagegunst zur Weser ausgerichtet ist und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen erhalten bzw. verbessert werden sollen. Diese Feststellungen korrespondieren mit der jetzigen Nutzung (sh. dazu unter B. und C.).

Zudem zeigt sich die enge Verzahnung dieses Fachbeitrags mit dem Fachbeitrag 5: Häfen und Schifffahrt. Bedingt durch die Nähe zu den Häfen entlang der Küste und der Weser ist die gewerbliche und industrielle Entwicklung im Planungsraum eng verbunden mit der Entwicklung der Häfen und der Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstraße Weser.

### **II.3. RROP des Landkreises Cuxhaven**

Das RROP des Landkreises Cuxhaven trifft folgende allgemeine „wirtschaftsrelevante“ Aussagen mit Bezug zum Planungsraum (Ziele der Raumordnung im Fettdruck):

- **Abschnitt 1.6 Ziff. 04: „Standorte mit der Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ sind:**
  - **Langen...**
  - **Loxstedt...**
  - **Nordholz...**
  - **Dorum ...**

- Hagen.

**In den Schwerpunkten für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten soll ein umfangreiches, möglichst vielfältiges Angebot an Arbeitsstätten vorhanden sein, d. h., dass in den dafür vorgesehenen Gemeinden ein Arbeitsplatzangebot vorhanden sein soll, das über die örtliche Nachfrage hinausgeht, um damit Impulse für eine Belebung des Arbeitsmarktes zu geben.“**

- **Abschnitt 3.0 Ziff. 01: „Im Planungsraum (des RROP, Anm. der Red.) ist die Entwicklung der Wirtschaft und der Infrastruktur so zu gestalten und abzustimmen, dass**
  - **vorrangig vorhandene Entwicklungspotenziale zu nutzen sind,**
  - **schwerwiegende Nutzungskonflikte verhindert bzw. minimiert werden,**
  - **natürliche Lebensgrundlagen möglichst wenig beeinträchtigt werden,**
  - **eine umwelt- und ressourcenschonende Wirtschaftsweise gefördert wird und**
  - **die Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.“**
- **Abschnitt 3.1 Ziff. 04: „Im Planungsraum (des RROP, Anm. der Red.) sind zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation an geeigneten Standorten – vorrangig in den Schwerpunkten für Arbeitsstätten – Möglichkeiten zur Ansiedlung vorzusehen...“**

Wie unter B. und C. noch darzustellen sein wird, finden sich jedenfalls in dem dem Landkreis Cuxhaven zuzurechnenden Teil des Planungsraums keine nennenswerten Industrie- und Gewerbeansiedlungen mit Auswirkungen auf den Planungsraum. Perspektivisch muss jedoch auch hier eine gewerblich-industrielle Entwicklung – wenn „vor Ort“ gewollt - möglich sein.

### **III. Bauleitplanung**

Auf der Ebene der Bauleitplanung der einzelnen Städte und Gemeinden stellen diese ihre beabsichtigte städtebauliche Entwicklung im Flächennutzungs-



plan (vorbereitender Bauleitplan) dar und konkretisieren diese – wenn notwendig – durch Bebauungspläne (verbindlicher Bauleitplan). Die wirtschaftliche Entwicklung findet dabei auf den ihrer Ausprägung entsprechenden Flächen (z. B. Gewerbe- und Industriegebiete) statt. Sh. dazu im Einzelnen unter C.

## **B. Charakterisierung des Planungsraums**

Im Folgenden sollen sowohl in naturräumlicher als auch in wirtschaftlicher und infrastruktureller Hinsicht die den Planungsraum prägenden Faktoren und Zustände dargestellt werden.

### **I. Naturräumliche Charakterisierung**

Der Planungsraum wird zu großen Teilen von Gewässern geprägt. Im Norden des Landkreises Wesermarsch (Halbinsel Butjadingen) und im Westen der nördlich Bremerhavens gelegenen Gemeinden im Landkreis Cuxhaven grenzt der Planungsraum an die Nordsee und den Mündungstrichter der Außenweser. Infolge des Gezeitenwechsels wird dieses Teilgebiet durch das Wattenmeer beeinflusst. Südlich Bremerhavens und Butjadingens durchschneidet die Weser bzw. die Tideweser den Planungsraum. Geprägt ist der Planungsraum durch die Abfolge Außendeichsflächen, Marsch, Moor und Geest.. Der außerordentlich homogene Naturraum der Wesermarsch gehört zu den landschaftsökologischen Raumeinheiten der „Watten und Marschen“. Entlang der Weser liegen ausgedehnte Sandstrände. Die Ufer der Weser sind über weite Strecken – soweit sie nicht für eine gewerbliche Nutzung hergerichtet sind – flach und sandig (aber auch sehr schmal und tide- bzw. sturmflutbeeinflusst) sowie mit zahlreichen Buhnen und Leitdämmen versehen.

Der Planungsraum verfügt damit auf beiden Seiten der Weser über eine starke naturräumliche Übereinstimmung.

Von Elsfleth bis Oldenburg fließt schließlich in Ost-West-Richtung die hier noch tidebeeinflusste und schiffbare Hunte. Endpunkt ist der Hafen in Oldenburg.

## **II. Wirtschaftsstrukturelle Charakterisierung**

In der wirtschaftsstrukturellen Charakterisierung des Planungsraums ergeben sich bezogen auf die jeweiligen Landkreise Wesermarsch, Cuxhaven und Osterholz dagegen deutliche Unterschiede, so dass eine getrennte Darstellung gerechtfertigt erscheint. Während der Landkreis Wesermarsch im und unmittelbar angrenzend an den Planungsraum eine starke gewerblich-industrielle Prägung aufweist, sind die Landkreise Cuxhaven und Osterholz derzeit im und an den Planungsraum unmittelbar angrenzend vor allem durch fremdenverkehrliche Nutzungen sowie durch Nutzungen durch Erholungssuchende geprägt, die im Fachbeitrag 8: „Freizeit, Tourismus“ näher behandelt werden.

### **II.1. Landkreis Wesermarsch**

Der Landkreis Wesermarsch, insbesondere der nördliche Teil, stellt sich aufgrund der direkten Lage zum Jadebusen, der Nordsee und der Weser in einer nahezu halbinselartigen Randlage dar. Insbesondere die naturräumliche Zäsur der Weser in der Nord-Süd-Achse der Seestadt Bremerhaven bis nach Bremen erschwert infrastrukturelle und wirtschaftliche Verflechtungen mit den benachbarten Gebieten – der Wesertunnel bei Kleinensiel (wie auch die geplante „Küsten“-Autobahn A 22) tragen hier wesentlich zu einer Veränderung der West-Ost-Beziehung bei.

Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Wesermarsch ist entlang der Unterweser traditionell stark durch die Hafenwirtschaft und industrielle Betriebe, die die Lagegunst an der Weser nutzen, geprägt. Die Bedeutung der Seehäfen ist im Fachbeitrag 5: Schifffahrt und Häfen im Einzelnen dargelegt. Dort findet sich in der Anlage 5 – 2 auch eine Übersicht zur Entwicklung der Wasserstraßen, die die seit langem hergebrachte Funktion von Weser (und Hunte) für Wirtschaft und Gewerbe veranschaulicht.

Vom Arbeitsplatzvolumen bedeutsam sind insbesondere die Betriebe im Luftfahrt-, Schiffbau- und Metallsektor. Eine Rolle spielt auch die chemische Industrie.

Die Industriedichte (Tätige Personen in der Industrie je 1.000 der Wohnbevölkerung) liegt mit 85,1 deutlich über dem Durchschnitt des Bundesgebietes (West) mit 71,8 und dem Niedersachsen mit 66,0 (Stand: 2007). Hier zeigt sich immer noch die ehemalige Dominanz des Landkreises Wesermarsch als alter Industriekern Norddeutschlands. Zum Stand 30.06.2007 waren 49,5 % der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer im Landkreis Wesermarsch im produzierenden Gewerbe tätig, während dieser Anteil in Niedersachsen lediglich bei 32,5 % lag. Dabei ist der Anteil Beschäftigter in Großbetrieben überdurchschnittlich ausgeprägt. Von rd. 32.000 Beschäftigten arbeiten rd. 11.000 in 40 Industriebetrieben - allein in sechs Betrieben arbeiten 5.000 Beschäftigte. Dagegen finden sich kaum Klein- und Mittelbetriebe. Da alle Großbetriebe in übergeordnete Konzernstrukturen eingebunden sind und externer Kontrolle unterliegen, liegt die Steuerung der Unternehmen außerhalb der Region. Der Anteil der Industriearbeitsplätze in eigenständigen Unternehmen beträgt im Landkreis nur 35%.

Die Niedersächsischen Landeshäfen Nordenham und Brake sind auf Grund ihrer Hafenfunktionen deutlich spezialisiert insbesondere hinsichtlich der neuen Entwicklungen in Logistik und Distribution.

Allein der Seehafen Brake bietet etwa 1.000 direkte Arbeitsplätze. Für das Land Niedersachsen ist dieser Hafen wegen seiner Vernetzung mit den großen Unternehmen des Landes (Export von Stahl aus Salzgitter, Export von Schwefel aus Südoldenburg sowie Import von Futtermitteln für Mastbetriebe in der Region, Umschlag von Forstprodukten für die niedersächsische Holz- und Papierindustrie) von besonderer Bedeutung.

Für den Seehafen Nordenham als einzig privat betriebenen öffentlichen Seehafen Deutschlands hat neben dem Umschlag von Kohle und Erzen insbesondere der Import von Rundholz eine Bedeutung. Für die in Nordenham ansässigen Industrieunternehmen spielt die Lagegunst an der Weser eine wesentliche Rolle.

Der Handel und Dienstleistungssektor ist im Landkreis Wesermarsch wesentlich durch die hafengebundenen und nachgelagerten Betriebe geprägt – der Anteil der Beschäftigten liegt hier bei rd. 48 % im Handel und bei rd. 49 % allgemeinen Dienstleistungen.

Allerdings fehlt es dem Landkreis an einem ausgewogenen Branchenmix, der bei schwieriger Konjunkturlage weniger krisenanfällig ist. Zwar sind leistungsfähige mittelständische Betriebe in den Schwerpunktbranchen Luftfahrzeugbau, Schiffbau und Windkraftkomponentenlieferung vorhanden. Sie bilden auch die Leistungsfähigkeit des Zulieferernetzwerks der Branchen ab. Sie könne jedoch die strukturelle Abhängigkeit von den Großindustriebetrieben nicht kompensieren.

Bislang bestand in der Wesermarsch zwar eine positive Grundstruktur der Verkehrsträger, bestehend aus Straße (Bundesstraße 212 / 211 und Landesstraßen) und Schiene (Relation 8, Nordenham-Hude-Bremen). Insbesondere der Ausbau der Häfen und die betrieblichen Investitionen machen jedoch die Anpassung und den Ausbau der Verkehrsträger erforderlich – dies bezieht sich im wesentlichen auf die Sanierung der DB-AG-Trasse und den Ausbau des Straßensystems (B 211/B212). Hier handelt es sich nicht nur um Verbesserungen der bestehenden Straßen sondern auch um die teilweise Verlagerung der Straßen auf vollständig neue Trassen. Diese haben laut Bundesverkehrswegeplan einen hohen Stellenwert.

## **II.2. Landkreis Cuxhaven**

Der nördlich Bremerhavens gelegene Teil des Planungsraums im Landkreis Cuxhaven bezieht sich auf Teile der Stadt Langen, der Mitgliedsgemeinden Wremen, Misselwarden, Padingbüttel und Dorum der Samtgemeinde Land Wursten sowie der Gemeinde Nordholz. Dieses Gebiet grenzt im Norden an das Stadtgebiet Cuxhavens und im Westen an die Nordsee, den Mündungstrichter der Weser. Im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Wesermündende-Nord 2007 – 2013, an dem sich neben den vorgenannten Kommunen auch die hier nicht betroffene Samtgemeinde Bederkesa beteiligt hat, wird die Wirtschaftsstruktur wie folgt beschrieben: „Die Situation der Wirtschaft der Region ist durch die wirtschaftliche Schwäche des Oberzentrums Bremerhaven und die natürlichen Nachteile einer am Rande gelegenen Region belastet, die sich u. a. in der Distanz zu wichtigen Absatzmärkten ausdrückt. Die Wertschöpfung in der Region ist u. a. aus Mangel an Betrieben der verarbeitenden Industrie gering. Wichtige Wirtschaftsfaktoren in der Region sind der Tourismus- und

der Gesundheitsbereich...“ Ein weiterer Schwerpunkt wirtschaftlicher Aktivitäten liegt in der Ernährungs- und Fischwirtschaft (Sielhäfen im Land Wursten und in der Gemeinde Nordholz). In Nordholz (aber nicht innerhalb des Planungsraums!) befindet sich zudem ein Standort der Marineflieger (Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ (MFG 3) als wohl größter Arbeitgeber der Region mit der Möglichkeit der zivilen Mitbenutzung. Hier ist ein eigener Zivilflughafen gebaut worden; die Start- und Landebahnen des MFG 3 werden mitgenutzt. Die Auswirkungen, die dieser Standort auch für die weitere Umgebung mit sich bringt, tangieren laut Aussage der Gemeinde Nordholz in großem Maße auch den Planungsraum. Die Region ist insgesamt gut über die A 27 verkehrlich angebunden. Die enge wirtschaftliche Verknüpfung mit Bremerhaven zeigt sich auch darin, dass ein Großteil der Einwohner seinen Arbeitsplatz in Bremerhaven hat. Die Region ist damit auch auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung Bremerhavens angewiesen. Die touristische Bedeutung der Region Wesermünde-Nord steht im Vordergrund (sh. dazu Fachbeitrag 8).

Südlich Bremerhavens umfasst der Planungsraum im Landkreis Cuxhaven Teile der Gemeinde Loxstedt sowie der Mitgliedsgemeinde Sandstedt der Samtgemeinde Hagen. Diese Region wird von der Weser und den Nebenflüssen Lune und Geeste landschaftlich und von den Städten Bremerhaven und Bremen in der Wirtschaftsstruktur geprägt. Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) Wesermünde-Süd 2007 – 2013, an dem neben der Gemeinde Loxstedt und der Samtgemeinde Hagen auch die hier nicht betroffene Samtgemeinde Beverstedt und die Gemeinde Schiffdorf beteiligt sind, trifft zur Wirtschaftsstruktur die Aussage, dass keine besondere Schwerpunktbildung in einer Branche zu erkennen sei. Über dem Landesdurchschnitt liegt die Zahl der Beschäftigten in der Landwirtschaft mit 3,6 % in der Gemeinde Loxstedt und 5,7 % in der Samtgemeinde Hagen. Die Samtgemeinde Hagen und die Gemeinde Loxstedt profitieren ferner offenbar von ihrer in Teilen guten verkehrlichen Anbindung an die A 27, wie sich anhand ihrer vergleichsweise höheren Beschäftigtenanzahl im produzierenden und damit güterintensiven Sektor zeigt, der auf eine gute verkehrliche Verbindung angewiesen ist. Auch hier

dominiert mit Blick auf den Planungsraum neben der landwirtschaftlichen Nutzung die touristische Nutzung (sh. dazu den Fachbeitrag 8).

In dem dem Landkreis Cuxhaven zuzurechnenden Teil des Planungsraums befinden sich keine bauleitplanerisch ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebiete und keine Betriebe, die Auswirkungen auf die Natura-2000-Schutzgüter im Planungsraum haben könnten.

### **II.3. Landkreis Osterholz**

Schließlich umfasst der Planungsraum noch Teile der Gemeinde Schwanewede im Landkreis Osterholz: Hierzu zählen Teile des Weserhauptlaufes, die Weserinsel Harriersand, der Großteil des als Naturschutzgebiet ausgewiesenen rechten Nebenarms der Weser sowie die östlich angrenzenden Marschflächen bis zum Hauptdeich. Die Gemeinde Schwanewede verfügt über eine günstige verkehrliche Anbindung an die A 27, über die sich die Oberzentren Bremen und Bremerhaven gut erreichen lassen. Im Planungsraum dominiert neben der meist intensiven landwirtschaftlichen Nutzung auf den fruchtbaren Marschböden die Nutzung als Erholungsraum, insbesondere auf Harriersand (vgl. Fachbeitrag 8). Wegen der engen Verflechtung mit Bremen ist dieser Teilraum auch auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung Bremens angewiesen.

In dem dem Landkreis Osterholz zuzurechnenden Teil des Planungsraums befinden sich keine bauleitplanerisch ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebiete und keine Betriebe, die Auswirkungen auf die Natura-2000-Schutzgüter im Planungsraum haben könnten.

### **II.4. Stadt Oldenburg**

Der hier relevante Hafen Oldenburg liegt im Schnittpunkt der bis Oldenburg seeschifftiefen Hunte und der Bundeswasserstraße Küstenkanal und ist über die Hunte direkt mit der Weser verbunden. In erster Linie werden landwirtschaftliche Güter wie Getreide, Futter- und Düngemittel umgeschlagen. Pro-

duzierendes Gewerbe ist hier – anders als im Landkreis Wesermarsch – nicht vorhanden.

### **C. Zustandsanalyse**

Die Zustandsanalyse – die Erfassung der im Planungsraum vorhandenen Gewerbe- und Industrieanlagen, ggf. auch nur nach Branchen, und – gebiete sowie deren Anforderungen und Auswirkungen - kann sich nach dem unter B. gesagten auf den Planungsraum im Landkreis Wesermarsch sowie auf die Stadt Oldenburg beschränken.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich die betreffenden Betriebe sämtlich außerhalb des Planungsraums befinden.

Im Rahmen der nachfolgenden Darstellung wird in Nord-Süd-Richtung vorgegangen; der Detaillierungsgrad beschränkt sich auf ein grobes Standortprofil sowie eine Skizzierung der Art der möglichen Interaktion zwischen den Betrieben und dem Planungsraum. Die raumordnerischen Aussagen des Landkreises Wesermarsch machen deutlich, dass die jeweiligen Standorte eine eindeutige wirtschaftliche Vorprägung und Ausrichtung besitzen.

Angaben zu den Umschlägen der „eigentlichen“ Hafenwirtschaft finden sich im Fachbeitrag 5. Schifffahrt und Häfen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### **I. Stadt Nordenham:**

Bereich Industriepark Blexen:

- RROP: Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen
- Kronos-Titan (chemische Industrie) – Brauchwasserentnahme aus der und Wassereinleitung in die Weser; Hafenumschlag.

Bereich Gewerbegebiet Blexen:

- RROP: Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen; Sondergebiet (SO-) Hafen.

- Branchen: Hafendienstleistungen, Holzbearbeitung, Elektrotechnik, Stahlbau, Heizungsbau, Baustoffrecycling.
- Die Firma Rhenus Midgard GmbH & Co. KG verfügt hier über einen Terminal, über den überwiegend witterungsgeschützt Konzentrate umgeschlagen werden und insoweit auf die Weser „eingewirkt“ wird.

#### Bereich FAH (Friedrich-August-Hütte)-Einswarden:

- RROP: teilweise Vorranggebiet für industrielle Anlagen; ehem. GUANO-Gelände (Firma Stührenberg) und Standort der Metaleurop (heute: Weser-Metall + XStrata) auch als Vorranggebiet für hafensorientierte industrielle Anlagen.
- Premium Aerotec (Luftfahrt) – Transport von Flugzeugkomponenten über eine RoRo-Anlage in der Weser.
- Stührenberg (Logistik) – Umschlag über einen Anleger in der Weser.
- XStrata Zink GmbH (Metallerzeugung und -erzeugnisse) – Brauchwasserentnahme aus der und Wassereinleitung in die Weser; Hafenumschlag über Anleger.
- Weser-Metall GmbH (Metallerzeugung und -erzeugnisse; Chemie und Kunststoffe) – Brauchwasserentnahme aus der und Wassereinleitung in die Weser; Hafenumschlag.

#### Bereich Industriegebiet FAH/Helgoländer Damm:

- nkt cables GmbH (Elektro-, Nachrichten- und Regeltechnik) – Hafenumschlag.
- ATB Motorenteknik GmbH /Elektro-, Nachrichten- und Regeltechnik) – Hafenumschlag.

#### Bereich Norddeutsche Seekabelwerke (NSW):

- NSW: u.a. Herstellung von Seekabeln – Hafenumschlag. NSW hat im Mai 2009 eine neue Energieseekabelfabrik am Standort Nordenham in Betrieb genommen.
- ATEGE Allgemeine Transportgesellschaft mbH: Logistik



Bereich Rhenus Midgard (Stadthafen)/Landeshafen Großensiel:

- RROP: Vorranggebiet für hafensorientierte industrielle Anlagen.
- Rhenus Midgard GmbH & Co. KG (Hafenlogistik) - primär Umschlag von Importkohle, tropischen Gehölzen und Stahlprodukten.

## **II. Gemeinde Stadland**

Bereich Kernkraftwerk Unterweser:

- LROP: Abschnitt 4.2 Ziff. 03 sowie RROP Abschnitt 3.5 Ziff. 04 legen den Bereich des Kernkraftwerks Unterweser in der Gemeinde Stadland als Vorranggebiet Großkraftwerk fest. Nach Auffassung der Gemeinde Stadland ist dieser Standort dauerhaft abzusichern. Das Großkraftwerk ist der größte Arbeitgeber in der Gemeinde und mit seinem Auftragsvolumen in die regional nachgelagerte Wirtschaft bedeutsam.
- Kernkraftwerk Unterweser (E.ON Kernkraft GmbH; Energieerzeugung) – Wasserentnahme aus der und Wassereinleitung in die Weser.

## **III. Stadt Brake**

Bereich Seehafen Brake:

- RROP: Vorranggebiete für hafensorientierte industrielle Anlagen finden sich im Bereich des Vorrangstandortes für Seehäfen – Brake auf
- der Fläche des Niedersächsischen Landeshafens Brake;
- Hafenerweiterungsflächen;
- Fläche der Fettraffinerie;
- Fläche der Con-Mar (ehem. Lühring-Werft).
  
- Unternehmensgruppe J. Müller (Hafenumschlag) – Umschlag von Futtermittel und Getreide, Eisen und Stahl, Forstprodukte wie Zellulose, Holz und Papier, Anlagenteile und Projektladungen sowie Schwefel in flüssiger und fester Form, Export von Schnittholz.
- Fettraffinerie Brake (Raffination und Modifikation von Ölen und Fetten) – Nutzung der Umschlagsmöglichkeiten im Braker Hafen, Pieranlage.

- Con-Mar Ingenieurtechnik GmbH & Co. KG (ehem. Lühring-Werft; Fertigung von Stahl- und Aluminium-Sektionen für den Schiffbau) – Betriebsgelände direkt an der Weser.

#### **IV. Stadt Elsfleth**

Industriegebiet Elsfleth-Süd:

- RROP: Vorranggebiet für hafensorientierte industrielle Anlagen
- Flächennutzungsplan 2006 der Stadt Elsfleth: gewerbliche Baufläche
- Bebauungsplan Nr. 13 – Industriegebiet Süd (06.04.1979)
- Omni-Pac GmbH Verpackungsmittel (Massenproduktion von Fasergussprodukten zur Verpackung von Lebensmitteln und Medizinprodukten) – Nutzung des Wasseranschlusses über Hunte/Weser, Kaje beim Verpackungsmittelwerk.
- Elsflether Werft GmbH & Co. KG (Reparatur und Umbau von See- und Binnenschiffen) – Slipanlagen/Pier.
- Sperling GmbH & Co. Behälter- und Apparatebau KG (Anlagenbau) – Nutzung eines Hafenanlegers.

Maritimes Kompetenzzentrum Elsfleth:

- Flächennutzungsplan 2006 der Stadt Elsfleth: Sonderbaufläche Maritim
- Bebauungsplan Nr. 48 – An der Weinkaje (01.09.2007) – Ausweisung als Sondergebiet Maritim.
- Maritimes Kompetenzzentrum Elsfleth: Zentrum für Schiffsmechanikerausbildung; Zentrum für Maritime Forschung: Erweiterungsbau des Fachbereichs Seefahrt der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven (Bibliothek, Mensa, Seminarräume)

#### **V. Gemeinde Berne**

- RROP: Die Werftgelände entlang der Weser in Berne sind als Vorranggebiet für hafensorientierte industrielle Anlagen festgelegt.

Die nachfolgenden Werften nutzen die Lagegunst an der Weser und wirken insoweit auf sie ein.

- Deters Yacht- und Bootswerft GmbH (Bootsbau, Schiffbau).
- Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG (Schiffsneubau, Schiffsreparaturen).
- Fr. Fassmer GmbH & Co. KG (Spezialschiffbau).
- Lürssen-Bardenfleth GmbH & Co. KG (Spezialschiffbau).
- Zudem ist noch die Firma Nordenhamer Transportbeton GmbH & Co. KG zu nennen.

## **VI. Gemeinde Lemwerder**

- RROP: Die Werftgelände entlang der Weser in Lemwerder sind als Vorranggebiet für hafensorientierte industrielle Anlagen festgelegt. Der nördliche Bereich des Flughafengeländes und Erweiterungsflächen ist als Vorranggebiet für industrielle Anlagen ausgewiesen.
- Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft GmbH & Co. KG (Schiffbau).
- Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG (Schiffbau).
- SGL Rotec GmbH & Co. KG (Fertigung von Rotorblättern für Windenergieanlagen, Weitertransport/Verschiffung über die Weser).
- ASL Aircraft Services Lemwerder GmbH (Reparatur und Neubau von Flugzeugkomponenten) – direkter Zugang zur Weser.
- Procedes Chenel Digital Printing auf dem ASL-Gelände.
- H. Troschke e. u. K. (Transport- und Schüttgüter).

## **VII. Stadt Oldenburg**

Gewerbegebiete und hafenauffine Betriebe im Einzugsbereich der Stadt Oldenburg entlang der Hunte zwischen dem Stau und der Huntebrücke der A 29:

Gewerbegebiet Osthafen:

- August Pickel GmbH & Co. KG (Großhandel mit Mineralölerzeugnissen)

- Autoverwertung Blankenburg GmbH (Altautoentsorgung)
- Bohlen & Sohn GmbH & Co. KG (Großhandel mit sonstigen Holzhalbwaren sowie Bauelementen)
- Tholen GmbH & Co. KG (Großhandel mit Baustoffen und Bauelementen aus mineralischen Stoffen)
- Vetra Betonfertigteilewerk GmbH (Herstellung von Erzeugnissen aus Beton, Zement und Gips)

#### Gewerbegebiet Drielake:

- AGRAVIS Raiffeisen AG (Großhandel mit Getreide, Saatgut und Futtermitteln)
- OHU Handels- Umschlagsgesellschaft mbH (Frachtumschlag)
- NHI Natursteinhandel GmbH & Co. KG (Großhandel mit Baustoffen und Bauelementen aus mineralischen Stoffen)
- Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG (Spedition und Hafenumschlag)
- TRA-MÖ Transportbeton u. Mörtelwerk (Herstellung von Transportbeton)
- VR-Kranbetriebsgesellschaft (Sonstige Hilfs- und Nebentätigkeiten für die Binnenschifffahrt)

#### Hafenbereich zwischen Eisenbahnbrücke und Kläranlage:

- AGRAVIS Raiffeisen AG (Großhandel mit Getreide, Saatgut und Futtermitteln)
- H. C. Brand GmbH & Co. KG (Großhandel mit Roh- und Schnittholz)
- Shell Direct GmbH (Großhandel mit Mineralölerzeugnissen)
- Vitogaz Deutschland GmbH (Großhandel mit Mineralölerzeugnissen)

## **D. Ziele/Perspektiven**

In diesem Abschnitt sollen die zukünftigen Vorhaben und Planungen (soweit bekannt) möglichst umfassend dargestellt werden. Soweit anhand der vorhandenen Unterlagen möglich, wurde zwischen bereits konkret beantragten Vorhaben einerseits und solchen Vorhaben andererseits unterschieden, die sich, ggf. auch nur perspektivisch, in der Planung bis zum Jahr 2020 befinden. Der Detaillierungsgrad in der Darstellung ist z. T. nur sehr grob.

Für den Landkreis Osterholz sind derartige Vorhaben und Planungen hier nicht bekannt geworden.

Im Landkreis Cuxhaven existieren in der Stadt Langen und der Gemeinde Loxstedt perspektivische Planungen zur Entwicklung von Gewerbeflächen, die im Folgenden skizziert werden sollen.

Die Luneplate südlich Bremerhavens, die bisher der Gemeinde Loxstedt zugeordnet war, wird im Rahmen eines Staatsvertrages an die Freie Hansestadt Bremen und damit in bremische Hoheit übertragen. Zu den diesbezüglichen Planungen Bremerhavens auf der Luneplate wird auf den bremischen Fachbeitrag 7: „Gewerbe, Industrie, Hafenwirtschaft“ verwiesen.

Im Landkreis Wesermarsch sind in den Städten Nordenham, Brake und Elsfleth verschiedene Projekte geplant, die nachfolgend in Grundzügen dargestellt werden sollen.

In diesem Kontext ist auch darauf hinzuweisen, dass für das Gebiet der Städte Nordenham, Bremerhaven und Langen sowie der Gemeinden Schiffdorf und Loxstedt zur Zeit von einem Gutachter in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen eine Bestandsaufnahme und branchenspezifische Eignung der vorhandenen und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete als Handlungsgrundlage einer gemeinsamen und abgestimmten flächenbezogenen Entwicklungsstrategie und Vermarktung erarbeitet wird.

Schließlich plant auch die Stadt Oldenburg Gewerbeflächenentwicklungen im Bereich der tidebeeinflussten Hunte.

Zu diesem Gliederungspunkt ist kritisch angemerkt worden, dass ein Planungshorizont bis ca. 2020 insoweit problematisch sei, als damit der Anwendungsbereich des Integrierten Bewirtschaftungsplans Weser zu sehr eingegrenzt werde. Der Bewirtschaftungsplan müsse offen bleiben für weitere Projekte. Diesem Einwand Rechnung tragend, soll im Folgenden die Zeitschiene daher nicht starr, sondern lediglich als Orientierungshilfe verstanden werden.

## **I. Stadt Nordenham**

Die Stadt Nordenham weist grundsätzlich darauf hin, dass gemäß den Entwicklungen und Anforderungen der Schifffahrt auch in Zukunft eine gesicherte

und leistungsfähige Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Industrie- und Hafenbetriebe gewährleistet sein muss, um diese Betriebe in ihrem Bestand und ihrer Entwicklungsfähigkeit abzusichern. In erster Linie geht es hierbei um Anpassungen und vorausschauende Maßnahmen zur Unterweservertiefung mit der Berücksichtigung ihrer umweltrelevanten Auswirkungen und die Ergreifung von flankierenden Maßnahmen.

### **I.1. Konkret beantragte/geplante Vorhaben**

Die Firma A & T Engineering plant derzeit konkret eine Ansiedlung/Erweiterung im Komponentenbau für Windkraftanlagen (Nordenham-FAH).

Im Bereich Nordenham-FAH ist die Ansiedlung einer Werftanlage (Schwimmdock) beabsichtigt (Nordenham-FAH/Johannastraße).

Die Firmen Premium Aerotec und NSW erweitern ihre Werke in Nordenham-FAH/Flagbalger Straße.

In Planung ist die Errichtung eines Verkehrskreisels im Stadtsüden (Einmündung Großensielener Straße in die B 212).

Ferner ist konkret geplant:

- Entwicklung und Erschließung der Fläche Blexer Groden-West (ca. 35 ha) für industrielle Ansiedlungen;
- Entwicklung der Fläche Blexer Groden-Ost (ca. 9 ha) für großflächiges, nicht lärmintensives Gewerbe (die beiden vorgenannten Grodenflächen umschließen das Kronos-Titan-Werk);

### **I.2. Im Zeitraum bis ca. 2020 beabsichtigte Vorhaben (s. auch die vorangestellte Bemerkung zu D.)**

Die Stadt Nordenham plant die Umsetzung von Projekten und Maßnahmen des vom Rat der Stadt verabschiedeten Standort- und Wirtschaftsentwicklungsplans. Die jeweiligen Projekte liegen sämtlich außerhalb der Flächen des Planungsraums. Sie grenzen z. T. auch nicht unmittelbar an den Weserlauf

an, sind jedoch auch in diesem Fall der Vollständigkeit halber aufgenommen worden.

Die Stadt Nordenham weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Erweiterungsflächen für Industrie und Gewerbe sowie für wirtschaftsnahe Infrastruktur unmittelbar an das EU-Vogelschutzgebiet angrenzen, was zu nachhaltigen und maßgeblichen Einschränkungen der Entwicklungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Nordenham führt.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

### **I.2.1. Hafenerweiterung**

- Hafengebiet Nord (Pre-Storage-Area): Auffüllung der zwischen der Hafenumschlagsanlage der Rhenus Midgard und dem Deich gelegenen Fläche im Gewerbepark Blexen;
- Errichtung einer Hafen- Kaianlage auf der Industriebrache MAN-GHH in Nordenham-Blexen; alternativ Schaffung einer neuen außendeichs gelegenen Straßenanbindung für Schwerlasten zur Anbindung der Hafenumschlagsanlage im Gewerbepark Blexen;
- Erschließungsstraße Blexer Groden-West;
- Verbindungsstraße außendeichs zwischen Fläche MAN-GHH und der Hafenumschlagsanlage der Rhenus Midgard im Gewerbepark Blexen (sh. auch unter I.2.2. Industrieansiedlung/-erweiterung).

### **I.2.2. Industrieansiedlung/-erweiterung**

- Entwicklung und Erschließung der Fläche Industriebrache MAN-GHH zzgl. der benachbarten Fläche (ca. 15 ha) für großflächiges hafenorientiertes Gewerbe (vgl. unter I.2.1. Hafenerweiterung);
- Ansiedlung von (industriellen) Betrieben aus der Offshore-Branche im Gewerbepark Blexen;
- Entwicklung und Erschließung der Fläche in FAH / westlich der Martin-Pauls-Str. (ca. 42 ha) zur Ansiedlung auch von industrienahen Betrieben (diese Fläche wäre nicht unmittelbar an der Weser gelegen);

- Erweiterung der NSW im Bereich Flagbalgerstraße;
- Erweiterung des Airbuswerkes / Premium Aerotec;
- Umsiedlung von an der Weser gelegenen Industriebetrieben und Ansiedlung von auf den Hafenumschlag angewiesenen (Industrie-)Betrieben im Bereich FAH / Verdichtung des vorhandenen Industriegürtels;
- Erweiterung des Gewerbegebiets „Am Wesertunnel“ / Havendorf in östliche (prioritär) und westliche Richtung, auch für industrielle Ansiedler. Die Gemeinde Stadland lehnt eine östliche Erweiterung ab. Flächen sollen in Richtung Westen gemeinsam entwickelt werden.

### **I.2.3. Straßenplanungen**

- Errichtung einer „Industriespange“ in Verlängerung der Wertstraße bis zur B 212; dadurch Entlastung von Wohngebieten, direktere Anbindung von Großbetrieben, Mitterschließung des beabsichtigten neuen Gewerbegebietes FAH / westlich der Martin-Pauls-Straße;
- Errichtung eines neuen Teilstücks der Johannastraße, um eine leistungsfähigere Anbindung von Großbetrieben zu gewährleisten (Bereich FAH-Einswarden);
- Errichtung eines neuen Teilstücks des Helgoländer Damms, um eine leistungsfähigere und sicherere Anbindung von Großbetrieben zu gewährleisten (Bereich FAH/Helgoländer Damm);
- Planung und Bau der A 22 / Küstenautobahn an der südlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Nordenham (Wesertunnel);
- Anbindung des bestehenden und des zukünftig erweiterten Gewerbegebietes „Am Wesertunnel“ in Havendorf über zwei Großkreisel an die zukünftige A 22/ Küstenautobahn;
- Planung und Bau von Erschließungsstraßen der Erweiterungsflächen zum Gewerbegebiet „Am Wesertunnel“ (Havendorf).

### **I.2.4. Schiene**

- Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse zwischen FAH und dem Kronos-Titan-Werk mit Verlängerungstrasse ab Kronos-Titan;



- Verlagerungen der beiden Bahnübergänge Helgoländer Damm und Johannastraße bei Bau der beiden neuen Teilstücke der beiden Straßen.

## **II. Stadt Brake**

Die Stadt Brake weist darauf hin, dass ein Teil ihres nördlichen Gebiets unmittelbar an das Vogelschutzgebiet V 27 – „Unterweser“ - und an das FFH-Gebiet 026 – „Nebenarme der Weser mit Strohauser Plate und Juliusplate“ - angrenzt.

### **II.1. Hafenerweiterung Nord**

Die außendeichs gelegenen Flächen sind bereits durch entsprechende Bau- oder Fachplanungen abgesichert. Hierbei sind die Wechselwirkungen zwischen Hafenflächen und naturschutzfachlich relevanten Flächen aufgrund von Fachgutachten im Zuge der Planerstellung berücksichtigt worden. Der Flächennutzungsplan der Stadt Brake stellt für diese Flächen entsprechende Sondergebiete „Hafennutzung“ oder „Industrielle Bauflächen“ dar. Diese Bereiche befinden sich derzeit in der baulichen Umsetzung bzw. sind bereits umgesetzt; die Erschließungsmaßnahmen stehen für einen Großteil der neuen Hafenflächen vor der Vollendung. Sh. hierzu auch den Fachbeitrag 5: Schifffahrt und Häfen.

Die Fährverbindung der Schnellfähre Brake-Golzwarden nach Sandstedt in der Samtgemeinde Hagen besitzt nach Auffassung der Samtgemeinde Hagen in dem Kontext der Braker Hafenerweiterung als Verkehrsverbindung eine überregionale Bedeutung, gerade auch mit Blick auf den Schwerlastverkehr aus Richtung Bremen (A 27) in Richtung Brake-Hafen. Es sei zu erwarten, dass die Verkehrsströme zunehmen werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die geplante Hafenerweiterung Brake zukünftig direkt bis an die L 869 heranreichen und die Fährverbindung damit in einen verkehrsgünstigen Fokus für Schwerlastverkehre von und zur A 27 in Richtung Bremen rücken werde.

## **II.2. Binnendeichs gelegene Flächen: Mittelfristige Perspektive**

Ein Großteil der binnendeichs gelegenen Flächen, die unmittelbar an den Häfen angrenzen, stellen wichtige industrielle Entwicklungsflächen dar. Dieses gilt nicht nur für klassische Hafenbetriebe, sondern auch für Industriebetriebe, welche die Synergien mit dem Hafen nutzen wollen. Ein Großteil dieses Bereiches ist ebenfalls bereits durch entsprechende Bauleitplanung mittels Flächennutzungsplan (Gewerbliche Bauflächen) und Bebauungsplan gesichert. Mittelfristig ist bis zur nördlich gelegenen Raiffeisenstraße noch die Entwicklung eines ca. 35 ha großen Bereichs geplant, der ebenfalls in unmittelbarer Nachbarschaft der Schutzgebiete liegt. Hier ist mittelfristig davon auszugehen, dass eine entsprechende Bauleitplanung vorbereitet wird. Nach Fertigstellung der neuen Infrastruktureinrichtungen im Bereich des Hafens (Straßen, Gleise, Schiffsliegeplätze) ist mit einer verstärkten Nachfrage dieser Flächen zu rechnen. Hinzu kommt die bessere überregionale Anbindung der Stadt durch die in der Planfeststellung befindliche B 211 – neu.

## **II.3. Binnendeichs gelegene Flächen: Langfristige Perspektive**

Langfristig ist es möglich, dass weitere westlich des Hauptdeichs und nördlich der Raiffeisenstraße gelegene Flächen für eine gewerbliche Entwicklung benötigt werden. Diese Flächen liegen unmittelbar neben den o. g. FFH- und Vogelschutzgebieten.

## **III. Stadt Elsfleth**

Die Stadt Elsfleth teilt mit, dass folgende Planungen/Einzelvorhaben mit Blick auf den Planungsraum vorliegen:

- Schaffung von Flächen (SO-Fläche „Maritim“) zur Größe von ca. 8.0 ha für die Erweiterung des Maritimen Kompetenzzentrums in Elsfleth südwestlich des Sportboothafens im Bereich des Huntesperrwerks;

- Schaffung einer gewerblichen Baufläche südwestlich des Betriebsgeländes der Firma Omni-Pac Verpackungswerk zwischen Landesschutzdeich, Bahntrasse, Wehrder Kanal und Hunte;
- Bauvorhaben der Elsflether Werft, Am Tidehafen;
- Neubau einer Spundwandkaje im Anschluss der festen Werftpier in nördlicher Richtung im Bereich Elsfleth, Am Tidehafen (vor dem Gelände der Firmen Sperling und Bruns);
- Geplante Bauvorhaben der Firma Omni-Pac Verpackungswerk, Am Tidehafen:
  - ➔ Errichtung eines Kraftwerks;
  - ➔ Neubau einer Spundwandkaje auf der Gesamtlänge des Betriebsgrundstücks;
  - ➔ Neubau/Erweiterung von Produktionshallen;
  - ➔ Neubau von Lagerhallen;
  - ➔ Neuanlegung des internen Wegenetzes;
  - ➔ Anlegung von zusätzlichen Außenlagerflächen;
  - ➔ Anlegung zusätzlicher Klärteiche;
  - ➔ Wiederherstellung/-inbetriebnahme von Brunnen.

#### **IV. Stadt Oldenburg**

Die Stadt Oldenburg plant die weitere Entwicklung des Gewerbegebiets Osthafen im Bereich der tidebeeinflussten Hunte. Nach der realisierten Baumaßnahme eines IKEA-Einrichtungszentrums und dem Verkauf einer Gewerbefläche an die Schenker Deutschland AG verbleiben ca. 10 ha Fläche für gewerbliche, industrielle und hafenauffine Nutzung. Das Flächenangebot für hafenauffine Nutzungen erschöpft sich mit diesem wassernahen Grundstück.

#### **V. Stadt Langen**

Von Seiten der Stadt Langen im Landkreis Cuxhaven ist die Ausweisung von Gewerbe- bzw. Industriegebietsflächen nördlich der Seestadt Bremerhaven zwischen den Ortschaften Imsum und Langen für hafensorientierte industrielle Anlagen, vorrangig mit Windkraftanlagenstandorten bzw. -nutzung

vorgesehen. Konkrete Planungsabsichten bestehen derzeit nicht. Es wurde bisher lediglich beantragt, die Fläche entsprechend im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreis Cuxhaven darzustellen.

## **VI. Gemeinde Loxstedt**

Im Landkreis Cuxhaven beabsichtigt die Gemeinde Loxstedt mittel- bis langfristig die Entwicklung einer Industrie-/Gewerbefläche im Bereich Siedewurt, gelegen zwischen den Autobahnabfahrten „Wulsdorf“ und „Bremerhaven-Süd“. Weiterhin soll abhängig von der Trassierung der zukünftigen A22 eine gewerbliche Nutzung auf der Fläche „Wisches Ende“, gelegen unmittelbar südöstlich der Autobahnabfahrt „Wulsdorf“, möglich bleiben.

## **VII. Straßenplanungen im Einzugsbereich der Weser**

Wesentliche Planungen, die sich auf die Natura 2000 - Erhaltungsziele im Planungsraum auswirken können, sind der Neubau der A 22 (westliche Kreisgrenze, nördlich Jaderberg bis östliche Kreisgrenze, die Weser querend durch den Wesertunnel bei Kleinensiel/Dedesdorf) sowie der Neubau bzw. die Verlegung der B 211 (bei Brake/Ovelgönne) und der B212 (bei Berne/Lemwerder).

Ganz allgemein kann davon ausgegangen werden, dass durch die vorgenannten Straßenplanungen und hier vor allem durch den Bau der A 22 Flächeninanspruchnahmen zur Entwicklung von Gewerbeflächen entlang der Autobahn geplant werden – so etwa in der Stadt Nordenham mit den bereits erwähnten Planungen zur Weiterentwicklung des Gewerbegebiets „Am Wesertunnel“. Zu klären bleibt, ob und inwieweit es sich hierbei um Flächen des Planungsraumes handelt.

## **E. Erkennbare Interessen- und Zielkonflikte**

Hier sollen die von den beantragten und beabsichtigten Vorhaben/Planungen ausgehenden Konflikte mit den Erhaltungszielen für die Natura 2000-Gebiete

des Planungsraumes umfassend dargestellt werden, damit ggf. rechtzeitig die erforderlichen ergänzenden Planungen und Abstimmungen initiiert werden können.

In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass die Beurteilung einer konkreten, schon jetzt erkennbaren, Beeinträchtigung der Natura 2000-Erhaltungsziele von den Akteuren in keinem Fall vorgenommen werden konnte und letztlich den einschlägigen Verwaltungsverfahren vorbehalten bleiben muss.

Die nachfolgenden Angaben können daher allenfalls einer ersten Orientierung darüber dienen, ob ein – selbstverständlich noch genauer zu bestimmendes - Konfliktpotenzial zu erwarten ist.

So betont die Stadt Nordenham, dass die unter D. angeführte Erweiterung und Errichtung von Hafenumschlagseinrichtungen im Stadtnorden Auswirkungen auf Strömung, Sedimentablagerungen und Fischpopulation haben können. Gleiches gelte für die dort ebenfalls erwähnte Ansiedlung eines Dockwerftbetriebes.

Zudem könne allgemein die Ansiedlung von Industriebetrieben zu weiteren Entnahmen und Einleitungen von Brauchwasser in die Weser führen. Weitere Industrieansiedlungen könnten mit der Errichtung von Hafenumschlagseinrichtungen einhergehen, deren Nutzung durch diese Industriebetriebe wiederum auf den Planungsraum einwirken könnte.

Flächen für Kompensationsmaßnahmen seien schließlich über die Flächenagentur des Landkreises verfügbar, was aber hohe Kosten verursachen könne.

Generell werden die Verkehrs- und Gewerbeplanungen im Landkreis Wesermarsch – so die Oldenburgische IHK - einen erheblichen Flächenbedarf generieren, der zu Zielkonflikten entlang der Weser führen könne. Mit diesen Planungen habe der Landkreis jedoch die Möglichkeit, seine Strukturschwächen zu beseitigen. Besonders diffizil werde die Situation, wenn Erhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen der Unternehmen, die dazu führen, dass sich die

Umweltsituation verbessere, mit so hohen naturschutzfachlichen Auflagen verbunden seien, dass sich die Maßnahme kaum wirtschaftlich darstellen lasse. Des Weiteren dürfte es problematisch sein, die Auswirkungen der genannten Planungen im Landkreis Wesermarsch nach Naturschutzrecht auszugleichen, da Maßnahmen im Fluss nicht an Land ausgeglichen werden können. In Bezug auf das Verschlechterungsverbot der WRRL geht die Oldenburgische IHK davon aus, dass die Weser als HMWB eingestuft und dieses bei den Planungen zu berücksichtigen sei.

## **F. Maßnahmenvorschläge**

Hier sollen mögliche Maßnahmen von Vorhabenträgern dargestellt und beschrieben werden, die dazu dienen, negative Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der Natura 2000 – Schutzgüter zu verhindern bzw. eine Verbesserung zu erreichen.

Derartige Vorschläge sind hier nicht bekannt geworden.

Die Oldenburgische IHK betont, dass sie sich keine zusätzlichen Beiträge vorstellen könne, die über die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinausgehen und von den Unternehmen auf freiwilliger Basis finanziert oder durchgeführt werden könnten.

## **G. Querbezüge zu anderen Fachbeiträgen (außer Fachbeitrag Natura 2000)**

Querbezüge dieses Fachbeitrags bestehen zu folgenden Fachbeiträgen:

- Fachbeitrag Räumliche Gesamtplanung (Flächensicherung durch LROP/RROP bzw. Bauleitplanung);
- Fachbeitrag Landwirtschaft (Druck auf landwirtschaftliche Flächen durch Kompensationsmaßnahmen);
- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot);
- Fachbeitrag Schifffahrt und Häfen (Lagegunst an der Weser als Standortvorteil für die gewerbliche Wirtschaft; auf die im Fachbeitrag Schifffahrt und Häfen dargestellte Bedeutung der „eigentlichen“ Hafengewirtschaft im Planungsraum wird ausdrücklich Bezug genommen);

- Fachbeitrag Freizeit, Tourismus (ggf. Einschränkungen für Freizeit, Erholung und Tourismus durch gewerblich-industrielle Nutzungen).