

Binnenschifffahrt 04 2021

DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

SCHIFFFAHRT

Flusskreuzfahrt im
zweiten Jahr der Krise 14

TECHNIK

Frischer Wind auf
der Hitzler Werft 24

HÄFEN

J. Müller in Brake
feiert 200 Jahre 34



April 2021 | 76. Jahrgang
ISSN 0939-1916 | C 4397 D | € 10,50
www.binnenschifffahrt-online.de



INNOVATIVE SPEZIALKONZEPTE FÜR DIE FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Individuell. Leistungsstark. Verlässlich.
Versicherungslösungen, die überzeugen.



Jetzt online
informieren!

www.allianz-esa.de

Allianz  Esa

Küstenkanal: Warten auf den Ausbau

Ursprünglich zur Entwässerung der Moore im Emsland und in Ostfriesland angelegt, ist der Küstenkanal heute eine wichtige Wasserstraße im Nordwesten und ein wichtiger Zubringer eines im Aufschwung befindlichen Binnenhafens. *Von Hermann Garrelmann*

Seit vier Jahren ist Arno Djuren Geschäftsführer des C-Ports am Küstenkanal. Am Küstenkanal gelegen, zwischen den Häfen in Dörpen und Oldenburg, steht der Begriff »C-Port« nicht nur für den Hafen, sondern auch für ein ausgedehntes, angeschlossenes Gewerbegebiet. Was hier im vermeintlichen Nirgendwo klein begann, steht heute im Zeichen von Expansion.

Ein Grund für die hoffnungsvollen Perspektiven am Küstenkanal sind die Pläne für den Ausbau dieser Wasserstraße. Neben der Verlängerung der Schleuse in Dörpen auf 113 m Länge und dem Ausbau der Schleuse Oldenburg für Großmotorgüterschiffe, steht der Ausbau und die Ertüchtigung des 70 km langen Kanals im Bundesverkehrswegeplan. Mit 255 Mio. € an Investitionen bemessen geht es hier um ein wichtiges Vorhaben mit Bedeutung über die Region hinaus.

Erste sichtbare Zeichen für die Möglichkeit, den Küstenkanal mit Schiffen bis zu 110 m Länge und 11,40 Breite, sogenannten Großmotorgüterschiffen



Nicht nur die Beschilderung, auch der Kanal braucht eine Auffrischung

(GMS) befahren zu können, wird es an der Schleuse Dörpen geben. Bereits 2023 soll die Schleuse durch einen vorgezogenen Umbau nutzbar sein. Holger Giest, stellvertretender Amtsleiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Ems-Nordsee und Fachbereichsleiter Wasserstraßen in Emden und Meppen geht einer Mitteilung des C-Ports zufolge von Baubeginn in 2022 aus.

Etwa 4 Mio. € werden an der Schleuse investiert. Das bisherige westliche Hochwasserschutztor wird umgebaut, die Elektronik erneuert. Da bereits das Emssperrwerk in Gandersum Hochwasser abhält, ist das bisherige Tor entbehrlich. Dadurch wird die nutzbare Schleusenlänge auf 113 m Länge erhöht, ohne die Schleuse neu bauen zu müssen. Bisher ist der Küstenkanal über seine gesamte Län-



Scannen Sie diesen QR-Code und entdecken Sie den c-Port in 360°-Luftbildern!
<https://360.c-port-kuestenkanal.de>





c-Port
cargo & industrie
am küstenkanal

www.c-port-kuestenkanal.de

 **Binnenhafen am Küstenkanal**
Transport, Umschlag u. Lagerung von Containern, Schütt-, Massen-, Schwer- und Stückgütern

 **Lager- & Umschlagflächen**
optimale Lagerung Ihrer Güter und Waren auf über 35.000 m² befestigter Umschlagfläche

 **Industrieflächen & -grundstücke**
optimale Möglichkeiten zur Entfaltung auf über 280 ha (davon 75 ha voll erschlossen)

 **Knotenpunkt an B401 & B72**
optimaler und direkter Zugang von den Bundesstraßen zum Autobahnnetz

 **Logistik-Dienstleister vor Ort**
optimaler und einfacher Umschlag aller Güter und Waren. Von klein bis zu XXL Transporten

 **c-Port Zweckverband IIK**
Am Küstenkanal 2, 26683 Satrland
Tel.: +49 4491 786 000 • Fax: +49 4491 786 009



© Garrelmann

Wartet auf den Ausbau: Der Küstenkanal zwischen Dörpen und Oldenburg

ge für etwas kleinere Schiffe – bis 100 m Länge bei 9,65 m Breite – durchgängig befahrbar.

Allerdings können die GMS nur im Richtungsverkehr bis zum C-Port fahren. Denn in einem Teilabschnitt zwischen Hundsmühlen und Oldenburg muss der Kanal noch verbreitert werden, auch die Schleuse in Oldenburg steht zur Erneuerung an. Um den Richtungsverkehr zu gewährleisten, ist im Bereich des C-Port eine Hafenerweiterung notwendig, die den Schiffen Platz zum Wenden einräumt.

Für die Erweiterung des Hafens einschließlich einer um 250 m verlängerten Kaje laufen bereits die Vorbereitungen. Ein erster Förderbescheid liegt vor. Wann allerdings die Durchgängigkeit für das GMS auf dem Küstenkanal gegeben ist, dafür mag Holger Giest kein Datum nennen. »Da stehen noch einige Fragezeichen dahinter«, so der Fachbereichsleiter.

Formale Hürden sind es nicht, die sich stellen, eher praktische. Die bereits genehmigten Planstellen konnten noch nicht komplett besetzt werden. »Wir stehen, wie fast alle Behörden, vor der Herausforderung, geeignete Ingenieure zu finden«, sagt Giest.

Ähnlich sieht es Johannes Paß vom Wasserstraßenneubauamt in Datteln. Das WNA ist für die Baumaßnahmen der Strecke zuständig. Dabei geht es vor al-

lem darum, Böschungen durch Spundwände zu ersetzen, damit der Kanal die erforderliche Breite bekommt. Ob und wie viele Brücken diesem erforderlichen Querschnitt im Wege stehen, kann Paß derzeit nicht sagen. Wenn neu gebaut werden müsse, werde man natürlich auch die angestrebte lichte Höhe für eine Dreilagigkeit im Containerverkehr berücksichtigen, verspricht er. Was den Zeitplan für betrifft, hat Paß einen entscheidenden Eckpunkt: Mit dem Beginn von Bauarbeiten rechnet der Projektleiter rund um das Jahr 2030. Bis dahin seien umfassende Planungen, Untersuchungen, Genehmigungsverfahren und Abstimmungen nötig.

Hafen zieht Investoren an

Im C-Port ist man schneller. Derzeit läuft die Ausschreibung für die Vergrößerung des Industriegebietes, die Planungen zur Verlängerung der Spundwand des Hafens um 250 m sind in der Genehmigungsphase. Die Finanzierung der Arbeiten ist ebenfalls längst geregelt. Mit dem bisher besten Jahresergebnis von 2020 (208.000 t) im Rücken, mit einigen erfolgreichen Neuansiedlungen im Hafenbereich und auch im Gewerbegebiet gestärkt, blickt Arno Djuren, der Geschäftsführer des C-Port, optimistisch nach vorn.

Investitionen mit einem Volumen von 4,1 Mio. € für die Hafeninfrastruktur sind geplant, darunter knapp 1,8 Mio. € an Fördermitteln. Erst jüngst wurde ein 44-t-Bagger mit einer Reichweite von 17,50 m angeschafft. Pläne für die Verlängerung der Hafenkaje um 250 m liegen nicht nur in der Schublade, sondern sind auch auf dem Genehmigungsweg.

So gewappnet, kann Djuren weiter aquirieren. Als neues Ziel wird eine zusätzliche Ausrichtung als Containerhafen angepeilt: Man könne schon jetzt mehrere Tausend Container lagern und dieses Potenzial problemlos vergrößern. Ist der Hafen künftig für GMS erreichbar, könnte Djuren auch das Projektgeschäft ankurbeln. Schon jetzt sind Schwertransporte ein wichtiger Teil in der Jahresbilanz. Auch im Geschäft mit nachwachsenden Rohstoffen und mit Bio-Energie aus dem Agrarsektor sieht man im C-Port weitere Chancen zu wachsen.

Über die Standortstärkung des C-Port hinaus erfüllt ein ausgebauter Küstenkanal weitere wichtige Funktionen. Zwischen der Weser und der Hunte und dem niederländischen Wasserstraßennetz via Rhein oder dem Ruhrgebiet via Dortmund-Ems-Kanal kann diese künstliche Wasserstraße die politisch gewollte Verkehrsverlagerung beflügeln. Den Vorteil für die Umwelt könnte man dann als »Kollateralnutzen« verbuchen. ■