



Millionen für den Papenburger Hafen

Drei Bauabschnitte für die Neuerrichtung der Seeschleuse / Im Frühjahr kommt ein neues Außentor

● **Torf-Umschlagplatz Nummer eins in Deutschland.**

● **Anlage ein gutes Pflaster für Unternehmen.**

● **Schon 1638 gab es ein hölzernes Siel.**

VON CHRISTOPH ASSIES

PAPENBURG Neun Seehäfen gibt es in Niedersachsen. Der südlichste ist der in Papenburg. Wie sind die Perspektiven für den Standort? Wir haben mit einem Investor, einem ansässigen Reeder und der Stadt gesprochen.

Der Hafen war für die Stadt im nördlichen Emsland schon immer die Hauptschlagader. Als Papenburg gegründet wurde, wurde 1638 das erste hölzerne Siel unweit der heutigen Seeschleuse gebaut. Mit dem Anschluss an die ausgebauten Kanäle, die der Entwässerung des Moores dienten, war das Siel die Verbindung vom Moor zum Meer.

Heute ist Papenburg ein wichtiger Seehafen für den internationalen Umschlag – auch wenn er 60,6 Seemeilen von der Nordsee entfernt ist. Das entspricht 112 Kilometern. Umgeschlagen werden in Papenburg verschiedene Hölzer, Baustoffe, Futtermittel, Getreide, Mehl, Maschinen und Eisen- und Konstruktionsteile für die Meyer Werft sowie Düngemittel und Torf.

Kurios: Würde in der Anfangszeit der Stadt der Torf vor allem von Papenburg aus verschifft, kommt er heute in Papenburg an. Die Fehnstadt ist Niedersachsens Torf-Umschlagplatz Nummer eins. Das Material kommt vor allem aus dem Baltikum, Russland und in einigen Fällen auch aus Irland. Umgeschlagen werden verschiedene Torfsorten und Torferden – unter anderem für die Champignon-Zucht. Dafür muss das Material einen speziellen Feuchtigkeitsgrad haben und befindet sich im Übergang von Weiß- zu Schwarztorf.

Die guten Rahmenbedingungen tragen für Papenburgs Wirtschaftsförderin Sabrina Wendt entscheidend dazu bei, dass der Seehafen für viele Unternehmen ein guter und attraktiver Standort ist. „In erster Linie sind hier die verkehrsgünstigen Anbindungen über den Wasserweg, die Schiene sowie die Straße zu nennen.“ Darüber hinaus sei die Hafenvirtschaft von kleinen, mittleren



Aktuell laufen die Arbeiten des ersten Bauabschnittes zum Neubau der Seeschleuse mit der Erneuerung des Außentores.

Fotos: Christoph Assies

und großen Unternehmen unterschiedlicher Branchen wie des Metall- und Maschinenbaus, der Kreislaufwirtschaft sowie der Logistik geprägt, so Wendt. „Dieses Umfeld mit den Möglichkeiten zu übergreifenden Kooperationen hält das Interesse am Seehafen hoch, und der Standort bleibt für die Unternehmen interessant“, findet die Wirtschaftsförderin.

Ersten Statistiken der niedersächsischen Seehafengruppe Seaports Niedersachsen zufolge wirkte sich die angespannte Wirtschaftslage durch Corona im ersten Halbjahr nicht auf den Umschlag in Papenburg aus. Dennoch beinhalten die Zahlen Rückgänge. Zwar ging der Umschlag über Binnenschiffe um 29 Prozent von 98.655 Tonnen im Jahr 2019 auf nun 69.650 Tonnen zurück, im Seegüterverkehr verzeichnet Papenburg jedoch einen Zuwachs um acht Prozent und kommt auf 415.274 Tonnen.

Die Entfernung von der offenen See scheint somit kein Nachteil zu sein. Das bestätigt auch der Papenburger Unternehmer Wilhelm

Schulte. Seit rund 40 Jahren ist Schulte im Immobiliengeschäft tätig, mittlerweile in nahezu allen norddeutschen Bundesländern sowie im nördlichen Nordrhein-Westfalen. In Papenburg hat Schulte vor einigen Jahren auf den Flächen des ehemaligen Spanplattenwerkes der Firma Glunz einen Gewerbepark mit einem Gründerzentrum ins Leben gerufen. Dort hat er Teilbereiche des früheren Holzwerkes bis heute an 15 Parteien vermietet und bietet immer noch Jungunternehmen ihre ersten Flächen. „Papenburg und speziell der Hafen ist ein gutes Pflaster, auf dem Unternehmen viel entwickeln können. Firmen werden unterstützt, und die gute Anbindung für See- und Binnenschiffe, über die Schiene und eben durch die Autobahnnähe ist ein großer Vorteil“, sagt Schulte, in dessen Unternehmen mittlerweile auch Schwiegersohn André Schulte-Pinkhaus tätig ist.

Die Rahmenbedingungen für eine funktionierende Logistik sind Schulte zufolge in Papenburg gut, wengleich ein interkommunales

Gewerbegebiet an der Grenze zur ostfriesischen Gemeinde Westoverledingen vor einigen Jahren „auch eine große Chance“ gewesen wäre. Für die Zukunft setzt Schulte, wie auch die Stadt, auf den „Bokeler Bogen“. Es wird die größte Erweiterungsfläche im Hafen in direkter Nachbarschaft zur Meyer Werft werden. Dafür wird die Kreisstraße 158, der Zubringer zur Autobahn 31, verlegt. Der Bokeler Bogen war im Vorfeld immer wieder Mittelpunkt kontroverser Debatten und auch von Protesten begleitet, eröffnet jedoch nach Ansicht von Wirtschaftsförderin Sabrina Wendt „für die Zukunft erhebliche Entwicklungspotenziale“.

Wilhelm Schulte will dort nach eigenen Angaben „auf jeden Fall investieren“. Er hält den Bokeler Bogen im Vergleich für die bessere Wahl und trauert der Erweiterung in Richtung Ostfriesland nicht nach. Papenburgs Bürgermeister Jan Peter Bechtluft betont, die Pläne für ein gemeinsames interkommunales Gewerbegebiet lägen zwar aktuell nicht mehr auf dem Tisch, aber zumindest noch in der Schublade. „Momentan konzentriert sich die Stadt Papenburg mit aller Kraft auf die Entwicklung des Bokeler Bogens. Das liegt in der genau entgegengesetzten Himmelsrichtung auf der anderen Seite des Sielkanals.“ Gleichwohl werde die Entwicklung eines gemeinsamen Hafenschlusses mit den ostfriesischen Nachbarn immer ein interessantes Thema bleiben, gerade auch in Abhängigkeit von der jeweils gültigen Förderkulisse für interkommunale Großprojekte. „Ich würde also sagen: Sag niemals nie“, so Bechtluft.

Aktuell macht sich die Stadt mit dem ersten von drei Bauabschnitten zur Neuerrichtung der Seeschleuse bereit für die nächsten Jahre. Das Bauwerk ist die Zufahrt für Seeschiffe mit maximal 5,50 Me-

tern Tiefgang, einer Länge von 145 Metern und einer Breite von 24 Metern. Immer wieder gab es in den vergangenen Jahren technische Probleme und dadurch unvorhergesehene Schließensperren wegen Reparaturen.

Der Neubau der Seeschleuse ist mit einem Volumen von 21,5 Millionen Euro allein für das äußere Tor das größte Bauprojekt in der Fehnstadt seit rund 25 Jahren. Die Arbeiten sind nach Angaben der Verantwortlichen von der Stadt Papenburg gut im Zeitplan. Im Mai 2022 soll das neue Außentor betriebsbereit sein. Im Februar kommenden

„Alle wissen, wie wichtig eine funktionierende Seeschleuse für den Hafen ist“

Holger Stell, Leiter des Tiefbauamtes Papenburg

Jahres soll ein sogenannter Dremmel eingesetzt werden. Das 1400 Tonnen schwere Betonfertigteil entsteht derzeit in Emden. Auf dem Dremmel wird später das neue Außenhaupttor der Schleuse fahren. Für das Einsetzen des Dremmels ist dann die erste von insgesamt fünf Schließensperren für die Bauarbeiten notwendig. „Die Termine haben wir sehr eng mit der Hafenvirtschaft abgestimmt. Diese Abstimmungen laufen auch sehr gut. Alle wissen, wie wichtig eine funktionierende Seeschleuse für den Hafen ist“, sagt der städtische Tiefbauamtsleiter Holger Stell.

Das bestätigt auch Bengt Fischer, Geschäftsführer des Hafenumschlagunternehmens und der Reederei Schulte und Bruns. Das Unternehmen wurde 1882 in Papenburg gegründet. Seitdem ist Schulte und Bruns weltweit mit einer Flotte von Seeschiffen unterwegs und unterhält mit dem Papenburger Hafenumschlagbetrieb insgesamt 42 Hektar Betriebs- und Lagergrundstücke sowie Schiffs Liegeplätze für einen Tiefgang von bis zu 5,50 Metern auf einer Länge von insgesamt einem Kilometer.

Zusätzlich verfügt Schulte und Bruns in Papenburg über Hallenlagerfläche von mehr als 40.500 Quadratmetern. Bezogen auf die Fläche, ist das Unternehmen damit der größte Arbeitgeber im Papenburger Hafen. „Der Neubau der Seeschleuse ist jetzt ein wichtiger Schritt zur weiteren Entwicklung des Hafens und für alle Betriebe hier, damit wir im internationalen Wettbewerb auch in Zukunft bestehen können“, betont Fischer.

„Nach der Fertigstellung des Außentores ist die Fortsetzung mit dem zweiten und dritten Bauabschnitt mit dem Binnenhaupt und der Schleusenkammer auf der Tagesordnung und damit eine Herausforderung der Zukunft“, betont Wirtschaftsförderin Wendt.



Papenburg ist der südlichste Hafen in Deutschland, der von Seeschiffen angelaufen wird.