

Hafen in Stade wächst

Seegüter-Umschlag in Seehäfen nimmt zu / In Stade Verlagerung vom Binnen- zum Seeschiff

bc. Stade. Die neun nieder-sächsischen Seehäfen stehen gut da. Das zeigte sich in dieser Woche bei der Jahrespressekonferenz der „Seaports of Niedersachsen GmbH“, der Marketing-Gesellschaft der Seehäfen. Mit insgesamt rund 53,4 Millionen Tonnen umgeschlagenen Gütern im Seeverkehr verzeichnete die Hafengruppe ein Plus von zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr (48,6 Mio. Tonnen) und übertraf mit diesem Ergebnis selbst das gute Resultat aus 2015 (52 Mio. Tonnen).

Auch in Stade wuchs der Umschlag. Marcus Schlichting, Geschäftsführer der Firma „Elb-clearing“ und Vorsitzender des Vereins Seehafen Stade, dazu: „Wir sind sehr zufrieden mit dem Ergebnis.“

In Stade wuchs der Seegüterumschlag in 2017 um zwei Prozent auf rund 5,8 Millionen Tonnen (5,7 Mio. Tonnen in 2016). Ergänzt durch die Binnenschiff-Umschläge in Höhe von etwa 700.000 Tonnen - rund neun Prozent weniger als 2016 - kommt Stade auf ein Gesamtergebnis von rund 6,5 Mio. Tonnen. Schlichting: „Ein sehr stabiles Umschlagsergebnis mit einer leichten Verlagerung vom Binnen- zum Seeschiff. Generell kann man sagen, dass der Seehafen Stade etwas Import-lastig ist.“

Der Umschlag fester Massengüter konnte in Stade um vier Prozent



Der Seehafen in Stade ist von der bestehenden Bützflether Industrie stark abhängig Foto: Seaports

auf 3,18 Mio. Tonnen gesteigert werden, das lag vor allem an Baustoffen (plus 31 Prozent; 455.502 Tonnen in 2017) und an dem AOS-Werk, das in Stade Aluminiumoxyd und -hydroxyd produziert (plus 54 Prozent; 287.768 Tonnen in 2017). Im Stückgut-Umschlag kommt der Elbhafen auf ein Volumen von rund 13.000 Tonnen (3.079 Tonnen in 2016).

Der Seehafen in Stade hat die Besonderheit, dass er ohne Autobahn- und Bahn-Anschluss

auskommen muss. Dafür ist er „schwer symbiotisch mit der bestehenden Industrie in Bützfleth verbunden“, so Schlichting. Das heißt: Geht es der Industrie gut, geht es auch dem Hafen gut. Die Dow fahre nahezu eine maximale Auslastung ihrer Hafenanlagen, so Schlichting. Deshalb habe der Hafen auch kaum Auswirkungen der Schifffahrtskrise verspüren müssen.

Was den Ausbau der Hafen-Infrastruktur in Stade angeht, für

den das Land zuständig ist, blickt Marcus Schlichting positiv in die Zukunft. Ein wichtiger Baustein könnte ein LNG-Terminal sein. LNG ist ein natürliches, komprimiertes Flüssiggas und gilt als Schiffstreibstoff der Zukunft. Stade hat im Vergleich zu anderen potenziellen Standorten für so eine LNG-Anlage den Vorteil: Auf Bützflethersand würde die Dow bereits über die nötigen Pipelines und Anschlüsse ans Netz verfügen.