

Positionspapier zum Thema „Anpassung der Fahrrinne von Außen- und Unterweser“ für die Unterweserkonferenz am 12. Juli 2012

Stellungnahme der Unterweserkonferenz zur Anpassung der Fahrrinne von Außen- und Unterweser

Die Seehäfen an der Nordsee sind für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt an der Küste unverzichtbar. Damit die Häfen weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen können, sind die geplanten Ausbaumaßnahmen an der Außen- und Unterweser aus folgenden Gründen wirtschaftlich notwendig:

Der Containerterminal Bremerhaven kann zurzeit tideunabhängig nur von Containerschiffen mit einem Abladetiefgang von maximal 12,8 m erreicht werden. Durch eine Vertiefung der Außenweser von Bremerhaven bis zur Zufahrt zur „Neuen Weser“ um ca. 1 m kann die weitgehend tideunabhängige Erreichbarkeit des Containerterminals Bremerhaven für die im Weltseeverkehr eingesetzten Containerschiffe garantiert werden. Die Fahrpläne dieser Schiffe kann nur durch das tideunabhängige Anfahren des Terminals eingehalten werden. Ansonsten würden kostenintensive Verzögerungen beim Be- und Entladen entstehen. Die Folge wäre eine dauerhafte Verkehrsverlagerung, da die Reedereien den Containerterminal Bremerhaven aus ihrem Liniendienst streichen und zukünftig andere Häfen anfahren würden. Ein Abbau der mit der Wirtschaft der Seehäfen verbundenen Arbeitsplätze wäre somit nicht zu verhindern.

Durch die Vertiefung der Außenweser kann eine Steigerung der Transportkapazität pro Containerschiff beim Anlaufen und Verlassen des Containerterminals Bremerhaven gewährleistet werden. Nach Vertiefung der Außenweser könnten 900 Container pro Schiff zusätzlich transportiert werden.

Von Bremerhaven aus können Schiffe mit Tiefgängen von maximal 11,9 m tideabhängig¹ den Hafen in Brake anfahren. Die stadtbremischen Häfen können tideabhängig nur von Schiffen mit einem Tiefgang von maximal 10,7 m angefahren werden. Durch die Vertiefung des Unterweserfahrwassers zwischen Bremerhaven und Bremen um 40-90 cm wären tideabhängig auch Tiefgänge von bis zu 12,8 m bis Brake und 11,1 m bis Bremen möglich. Der Schiffsverkehr zwischen den ausländischen Abgangshäfen und Brake kann ohne vorheriges Anlaufen eines Zweithafens vollständig abgeladen ermöglicht werden. Die stadtbremischen Häfen können nach der Vertiefung von Schiffen angefahren werden, die zusätzlich ca. 4.000 t Ladung pro Schiff führen. Die Standortbedingungen der Bremer Industrie sind unmittelbar von der Rohstoffversorgung abhängig.

Die Umschlagentwicklung in den Weserhäfen ist in den letzten Jahren gewachsen. Zukünftig wird eine weitere Umschlagssteigerung erwartet. Damit verbunden ist in diesem Bereich die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Im Bereich des Containerterminals Bremerhaven können bis zum Jahr 2025 ca. 12.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Für die Hafestandorte Brake und Bremen (Stadt) werden voraussichtlich bis zum Jahr 2020 mindestens 400 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Seehäfen an der Weser haben am Gesamtumschlag aller deutschen Nordseehäfen einen Anteil von ca. 38 %. Sie tragen damit im Wesentlichen zur Sicherung der Standortchancen der deutschen Außenhandelswirtschaft im europäischen und internationalen Wettbewerb

¹ unter Ausnutzung der Tidewelle

bei. Die negativen Entwicklungen einer internationalen monopolistischen Hafenstruktur werden durch den Wettbewerb verhindert.

Die Länder Bremen und Niedersachsen haben über 1 Milliarde € in die Seehäfen an der Weser investiert. Seitens der privaten Seehafenverkehrswirtschaft wurden gleichfalls über 1 Milliarde € in sie investiert. Die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten öffentlichen und privaten Mittel ist somit unmittelbar mit einem leistungsfähigen Schifffahrtsweg verknüpft.

Der Ausbau des Güterverkehrs mittels Seeschiffen über die Weser führt zu einer Entlastung der Landverkehrsträger Straße und Schiene. Gleichzeitig würde sich die CO₂-Emission verringern. Die Energiebilanz des Güterverkehrs würde sich verbessern, da das Seeschiff das mit Abstand energieeffizienteste Verkehrsmittel ist.

Im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Seeschiffahrtsstraße Weser ein wesentlicher Bestandteil und ist auch aus europäischer Sicht ein bedeutsamer Verkehrsweg.

Die Anpassung der Außen- und Unterweser findet in der Region eine breite Zustimmung und Akzeptanz und wird in zahlreichen Beschlüssen und Resolutionen gefordert². Viele Institutionen, Organisationen und Verbände setzen sich ebenfalls für die zügige Anpassung von Außen- und Unterweser ein³.

Durch den Generalplan Wesermarsch, der von der niedersächsischen Landesregierung beschlossen wurde, wird die Kompensation negativer Folgen einer Weservertiefung garantiert. Für die Umsetzung des Generalplans sind 50 Mio. € eingeplant. Es ist u. a. der Bau von zusätzlichen Kanälen zur Heranführung von Süßwasser vorgesehen, um landwirtschaftliches Brauchwasser vor einer Versalzung zu schützen.

² Maritime Konferenz der Bundesregierung im Mai 2011 in Wilhelmshaven;
Nationales Hafenkonzept der Bundesregierung (2009);
Investitionsrahmenplan 2010;
„Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“, vorgelegt von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft 2009;
Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister / -senatorinnen und -senatoren der norddeutschen Küstenländer am 29.09.2008;
„Hafenkooperation Norddeutschland“ - Beschluss der norddeutschen Bundesländer vom 18.01.2010;
Koalitionsvertrag zur Bildung des Senats der Freien Hansestadt Bremen zwischen der SPD Bremen und „Die Grünen“ vom Juni 2011;
„Hafenkonzept Niedersachsen“ der Niedersächsischen Landesregierung vom 20.02.2007;
Resolution der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V. vom 27.03.2012

³ für den Elbe-Weser-Raum: Industrie- und Handelskammern Bremerhaven, Bremen, Oldenburg, Stade, Ostfriesland und Papenburg;
IHK Nord – Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern e. V.;
Seaports of Niedersachsen GmbH;
bremenports GmbH & Co. KG;
Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.;
Wirtschaftsverband Weser e. V.;
ISH - Initiative Stadtbremische Häfen e. V.;
Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e. V.;
Allgemeiner Wirtschaftsverband Wilhelmshaven-Friesland e. V.;
Landesorganisationen der CDU, FDP und SPD;
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.;
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.;
Deutsches Verkehrsforum e. V.;
Verband Deutscher Reeder e. V.;
Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V.;
Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.;
Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.;
Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e. V.;
Wirtschaftsvereinigung Stahl;
Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V. (BDSV)

Die Unterweserkonferenz stellt fest:

Die Anpassung der Fahrrinnen von Außen- und Unterweser ist zwingend erforderlich, um der Abwanderung von maritimen Unternehmen in andere Weltregionen entgegenzuwirken und die mit der maritimen Wirtschaft verbundenen Arbeitsplätze zu sichern und auszubauen.

Die Mitglieder der Unterweserkonferenz unterstützen die Vertiefung der Außen- und Unterweser, da für die Region erhebliche positive wirtschaftliche und soziale Auswirkungen erwartet werden.

Die Eingriffe in die Natur und Umwelt sowie die Anpassung der Ent- und Bewässerungssysteme sind auszugleichen.

Die Unterweserkonferenz fordert die zügige Umsetzung der Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterweser gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 15. Juli 2011.