

## #ZukunftWeser

### HERAUSGEBER

Wirtschaftsverband Weser e.V.  
Schillerstraße 10  
28195 Bremen

Telefon: +49 (0)421 59 82 90  
E-Mail: info@wv-weser.de

Bremen, Mai 2022



## Ökologischer Nutzen des Vorhabens

Baggerarbeiten und die Unterbringung des Baggerguts haben Auswirkungen auf die Beschaffenheit von Außen- und Unterweser. Das betrifft u.a. die Morphologie/Sedimente, eine Erhöhung der Schwebstoffgehalte bzw. die Trübung und den Salzgehalt.

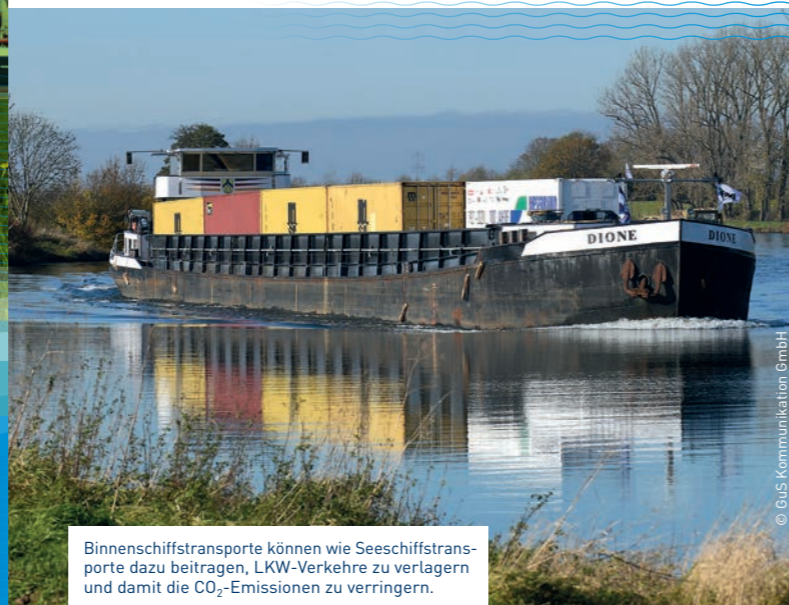
Deshalb werden bereits im Vorfeld die Wirkungen auf das Flusssystem untersucht und die Planungen angepasst. Der Träger des Vorhabens, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WJN), führt zum Beispiel wasserbauliche Systemanalysen durch, die Aussagen über die Veränderung der Tidewasserstände und -strömungen sowie Grundwasserstände ermöglichen.

EINE ANPASSUNG DER WESERFAHRRINNE TRÄGT DAZU BEI, VERKEHRE ZU REDUZIEREN, UNTERAUSLASTUNGEN DER CONTAINERSCHIFFE ZU MINIMIEREN UND CO<sub>2</sub> WEGEN VERMEIDUNG VON TRANSPORTEN ÜBER UMWEGE ZU VERRINGERN.

## Ausgleichsmaßnahmen kompensieren Auswirkungen

Ebenso werden Analysen zur Veränderung des Salzgehaltes erstellt und Gutachten zu den Einflüssen auf Tiere und Pflanzen erarbeitet. Diese Prozesse stellen sicher, dass unter dem Aspekt des Vermeidungsgebotes die Auswirkungen auf den Fluss soweit wie möglich vermieden werden. Dennoch unvermeidliche Auswirkungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgefangen.

# DAS WICHTIGSTE ZUR FAHRRINNEN- ANPASSUNG DER AUSSEN- UND UNTERWESER



Binnenschiffstransporte können wie Seeschiffstransporte dazu beitragen, LKW-Verkehre zu verlagern und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern.

© GuS Kommunikation GmbH



[www.zukunft-weser.de](http://www.zukunft-weser.de)





## Die Weser: Lebensraum und Wasserstraße

Die Weser ist Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, Erholungsgebiet sowie wichtiger Verkehrs- und Transportweg in einem. Im Welthandel stellt sie eine leistungsfähige Wasserstraße dar. Um die bremischen und niedersächsischen Häfen für die internationale Schifffahrt weiterhin tideabhängig und tideunabhängig erreichbar zu halten, verfolgt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WJN) dieses Ziel mit den Vorhaben „Außenweser“ und „Unterweser (Nord)“.



Der Seehafen Brake punktet mit Schnelligkeit, Flexibilität und einer breiten Dienstleistungspalette. Neben Getreide und Futtermitteln werden Forstprodukte, Eisen, Massengüter sowie Stahl- und Projektladungen umgeschlagen.

© J. MÜLLER AG

## DIE VORHABEN „FAHRNINNEN-ANPASSUNG DER AUSSENWESER“ UND „FAHRNINNENANPASSUNG DER UNTERWESER (NORD)“ SIND IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030 MIT DER HÖCHSTEN DRINGLICHKEITSSTUFE EINGESTUFT.

### Das Ausbaurvorhaben

#### AUSSENWESER

Die Außenweser wird von km 69,5 oberhalb der Nordschleuse Bremerhaven bis km 120 (Neue Weser) angepasst. Ziel ist es, dass Containerschiffe die Terminals in Bremerhaven künftig mit einer Abladetiefe von 13,50 m tideunabhängig erreichen können.

#### UNTERWESER (NORD)

Die Unterweser (Nord) wird von km 40 bis km 58 auf 18 km Länge angepasst. Eine Veränderung der Fahrrinnenbreiten ist nicht erforderlich. Ziel ist es, dass Schiffe mit einem Tiefgang von 12,80 m den Hafen Brake tideabhängig erreichen können.

#### NUR FAHR RinNE WIRD ANGE PASST

In Außen- und Unterweser wird nicht das gesamte Fahrwasser, sondern nur die Fahrrinne für den Schiffsverkehr angepasst.

## Ökonomische Bedeutung

Der Schifffahrtsweg Weser ist für die gesamte Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung. Ohne die Leistungsfähigkeit der Seehäfen als logistische Drehscheiben im internationalen Güterverkehr wäre Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen der Welt nicht möglich.

Eine vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie hat ergeben, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen enorm ist. Bundesweit sind 140.000 Beschäftigte in der hafenabhängigen Transportkette und circa 1,35 Millionen Beschäftigte in der hafenabhängigen Industrie aktiv. Die beschäftigungssichernde Wirkung summiert sich auf bis zu 5,6 Millionen Beschäftigte.



Die Containerterminals in Bremerhaven – Drehscheibe des internationalen Warenhandels.

© EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

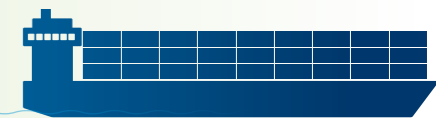
## Moderne Schiffe brauchen leistungsfähige Häfen

Moderne Containerschiffe können mehr als 24.000 Standardcontainer (TEU) mitnehmen, rund dreimal so viel wie vor 20 Jahren.

Für diese Containerschiffe haben Häfen in aller Welt ihre Anlaufbedingungen verbessert, Terminalkapazitäten geschaffen und den Automatisierungsgrad erhöht. In Bremerhaven haben sich die Anlaufbedingungen allerdings nicht verändert und auch die Terminalkapazität ist seit 2008 unverändert. Bremerhaven ist deshalb auf die Fahrrinnenanpassung angewiesen.

## GUT ERREICHBARE SEEHÄFEN SICHERN DIE UNABHÄNGIGKEIT DER DEUTSCHEN VOLKSWIRTSCHAFT.

Auch für Brake ist die Fahrrinnenanpassung notwendig, weil die durchschnittliche Tonnage der Brake anlaufenden Schiffe seit vielen Jahren kontinuierlich zunimmt. Weil kleinere, ältere Schiffe durch neue größere Einheiten ersetzt werden, könnte sich die Zahl der Anläufe, sofern nichts passiert, weiter verringern. Ohne eine entsprechende Anpassung wird Brake seine Wettbewerbsfähigkeit einbüßen.



ZUKUNFT  
#WESER