

Weservertiefung sichert Anschluss

Damit die Seehäfen land- und seeseitig erreichbar bleiben, muss die Anpassung der Fahrrinnen von Außen- und Unterweser zeitnah erfolgen, mahnt der Wirtschaftsverband Weser

Von Uwe Beckmeyer

Mit rund 51,4 Millionen Tonnen Seegüterumschlag haben die niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven im Jahr 2021 erneut ein respektables Ergebnis erreicht. Damit gehört die Universalhafengruppe zu den großen Playern an der nordwesteuropäischen Küste.

Seehäfen und Seeschifffahrt sind die Träger des Welthandels. Rund 11 Milliarden Tonnen und damit etwa 90 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches werden pro Jahr über See bewegt. 85 Prozent des europäischen Außenhandels laufen via Schiff. Deutschland allein wickelt etwa 60 Prozent seiner Exporte über den Seeweg ab und erhält einen Großteil seiner Importe per Schiff. Das zeigt: Wohlstand und Beschäftigung unseres Landes hängen entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Seeschifffahrt und der Seehäfen ab.

In diesem Zusammenhang ist die land- und seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen von enormer Bedeutung. Da sowohl Containerschiffe als auch Bulker stetig größer werden, ist eine zeitnahe Anpassung der Fahrrinnen von Außenweser und Unterweser (Nord) wichtig. Damit wird nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen gestärkt, sondern auch die gesamte Wirtschaftskraft der Region mitsamt seinem Arbeitsplatzpotenzial.

Vor allem für den Seehafen Brake (Umschlagsvolumen 2021: rund 5,2 Millionen Tonnen) ist die Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) essenziell. Der Hafen ist systemrelevant für die Versorgung Norddeutschlands mit Futtermitteln, und auch die Forst- und Papierindustrie sowie die Stahlindustrie nutzen ihn für Im- und Exporte. Mehr als 10 Millionen Euro wurden in den vergangenen zehn Jahren jährlich in den Standort investiert. Rund 1.000 Arbeitsplätze sind allein in Brake vom Hafenumschlag abhängig.

Wettbewerb im Hafen Brake sichern

Bis dato ist die tideabhängige Erreichbarkeit des Hafens auf Schiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 11,90 Meter beschränkt. Ziel der im aktuellen Bundesverkehrswegeplan in der höchsten Kategorie „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ geführten Maßnahme „Anpassung Unterweser (Nord)“ ist die tideabhängige Erreichbarkeit des Hafens für Schiffe mit einem Abladetiefgang von 12,80 Metern. Der Grund: Bisher können nur 36 Prozent der weltweiten Bulker-Flotte Brake voll beladen anlaufen. Sogar nur 1 Prozent der weltweiten Bulker-Flotte mit mehr als 50.000 Tonnen Tragfähigkeit kann Brake tideabhängig voll beladen anlaufen.

Die noch geltende Tiefgangbeschränkung von 11,90 Meter trifft besonders Importe aus Südamerika



FOTO: SVEN LUERS, SKYPIC MEDIA/J. MÜLLER

36 Prozent der weltweiten Bulker-Flotte können den Hafen Brake voll beladen anlaufen. Ohne Anpassung der Außenweser könnte sich diese Zahl verringern.

und dem Schwarzen Meer, weil hier überwiegend sehr große Bulker eingesetzt werden. Zudem werden zunehmend kleinere ältere Schiffe durch neue größere Einheiten ersetzt. Das bedeutet, dass sich die Zahl der Anläufe, sofern nichts passiert, weiter verringern wird. Daraus folgt: Ohne eine entsprechende Anpassung wird Brake seine Wettbewerbsfähigkeit einbüßen.

Die Anpassung der Außenweser soll die Erreichbarkeit des Containerterminals Bremerhaven für Großcontainerschiffe mit einem Abladetiefgang von 13,50 Meter ermöglichen. Zudem sollen Begegnungsverkehre der großen Containerschiffe mit den etwas kleineren Panamax-Schiffen in der äußeren Außenweser zur Reduzierung von Wartezeiten ermöglicht werden.

Beitrag zu Klimazielen

Die zeitnahe Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterweser (Nord) macht nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch Sinn. Sie wird einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung leisten. Denn infolge der Fahrrinnenanpassung ist mit einer erheblichen Reduzierung der Schadstoffemissionen und einer intensiveren Nutzung

ANZEIGE



Ihr Profi für Schwer- und Spezialtransporte

Richardstr. 2 · 30519 Hannover
 T +49 (0) 511-270 460-0 · F +49 (0) 511-270 460-46
 bernd@braunig-schwerlast.de · www.braunig-schwerlast.de



von Schiene und Binnenwasserstraßen zu rechnen.


Mit der Initiative #Zukunft Weser hat sich ein breites Bündnis aus Einzelpersonen, Unternehmen, Verbänden und Organisationen, Landkreisen, Städten und Gemeinden im Einzugsbereich von Außen- und Unterweser gebildet, das es sich zum Ziel gesetzt hat, die zügige Anpassung der Fahrrinnen zu begleiten und ihre Realisierung zu unterstützen.

„Zeitnahe“ Anpassung gefordert

In einem Anfang 2021 verfassten Memorandum fordern die Unterzeichner - darunter der Wirtschaftsverband Weser, die Industrie- und Handelskammern in Oldenburg, Bremen und Bremerhaven, die

Kreistage der Landkreise Wesermarsch, Osterholz und Cuxhaven, die Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven, der DGB, Kommunen sowie zahlreiche Unternehmen - die zeitnahe Anpassung der Fahrrinnen.

Nur so könnten die niedersächsischen und bremsischen Seehäfen künftig für die internationale Schifffahrt erreichbar gehalten werden. Dabei gelte es, sowohl die Natur des Flusses und seiner Nebenflüsse als auch die gesetzlichen Anforderungen an die Bundeswasserstraße Weser und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 gerecht zu werden. (fho)

 Uwe Beckmeyer ist Vorsitzender des Wirtschaftsverbandes Weser

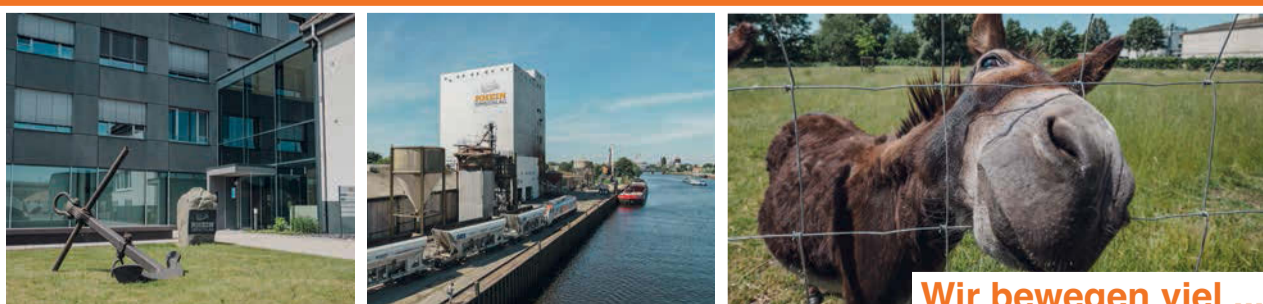
1.000

Arbeitsplätze in Brake sind abhängig vom Hafenumschlag.

Quelle: Wirtschaftsverband Weser

ANZEIGE





Dalbenstraße 17
26135 Oldenburg

Tel.: +49 (441) 21009 - 33
 Fax: +49 (441) 21009 - 11

www.rhein-umschlag.de

Wir bewegen viel ...