

PRESSE-INFO

Bremen, 10. Oktober 2023

Zeitnahe Umsetzung der Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterweser (Nord) sind dringend erforderlich

Studie der Hamburger Institute MWP GmbH/Dr. Makait und Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut, HWWI, fordert Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und Unterweser (Nord) – Anpassungen sichern Wettbewerbsfähigkeit von Bremerhaven und Brake, tragen zum Erreichen der Klimaziele bei und sind mit relativ niedrigen Investitionen zu realisieren

Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und der Unterweser (Nord) sind dringend notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen Bremerhaven und Brake und der mit ihnen in Verbindung stehenden Regionen zu sichern sowie die Klimaziele der Bundesregierung und der EU zu erreichen. Das sind die wichtigsten Ergebnisse einer aktuellen Studie der Hamburger Institute MWP GmbH/Dr. Makait und HWWI, die heute in der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven vorgestellt wurde. Die Untersuchung ist vom Arbeitskreis #ZukunftWeser und dem Wirtschaftsverband Weser e.V. in Auftrag gegeben worden.

Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär a.D. und Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Weser, übergab die Studie heute an Eduard Dubbers-Albrecht, Präses der Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven und Jan Müller, Präsident der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer.

Die Ausgangssituation: **Die Außenweser bis Bremerhaven ist tide-unabhängig** aktuell nur für Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 12,5 Metern befahrbar. Ziel gemäß Bundesverkehrswegeplan ist es, dass Schiffe mit Abladetiefen bis **13,5 Meter tide-unabhängig** den Hafen erreichen können. **Die Unterweser bis Brake ist heute tide-abhängig** unter bestimmten Bedingungen mit bis zu 11,9 Meter Tiefgang befahrbar. Ziel ist hier, dass Schiffe mit Abladetiefen bis zu **12,8 Metern Brake tide-abhängig** erreichen können.

In **Bremerhaven** ist die zeitnahe Fahrrinnenanpassung dringend erforderlich, weil immer größere Schiffe eingesetzt werden. So hat sich die Zahl der Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13,5 Metern zwischen 2013 und 2022 mehr als verdoppelt. Es wurden bereits Dienste verlagert – vor allem sogenannte Transshipment-Verkehre (Container werden von großen auf kleinere Containerschiffe umgeladen und weiter nach Skandinavien und zu den baltischen Staaten transportiert) – und Bremerhaven verliert zusehends im Wettbewerb mit den Westhäfen.

In **Brake**, einem der wichtigsten deutschen Häfen für Landwirtschaft und Industrie, ist die Fahrrinnenanpassung erforderlich, weil die durchschnittliche Tonnage der Brake anlaufenden Schiffe seit Jahren kontinuierlich zunimmt und immer mehr Schiffe mit größerem Tiefgang den Hafen anlaufen.

PRESSE-INFO

Inzwischen können mehr als 80 Prozent aller Schiffe, die Brake seit 2017 anlaufen, wegen der Tiefgangsbeschränkungen nicht voll beladen werden. Das führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen für Brake.

Die Studie hat auch Auswirkungen der zeitnahen Fahrrinnenanpassungen auf die Schadstoffemissionen untersucht. Sie geht davon aus, dass die CO₂-Emissionen um rund 51.000 Tonnen pro Jahr und die Luftschadstoffe um etwa 233 Tonnen pro Jahr sinken. Der Grund: Bremerhaven und Brake sind Eisenbahnhäfen. Fahrrinnenanpassungen führen zu einer Einsparung von 225.000 Lkw-Fahrten pro Jahr (durchschn. Distanz 100 km und 20 Tonnen pro Fahrt). Bei Transporten von Bremerhaven zu Zielen in Nord- und Ostdeutschland sowie Bayern und Südwestdeutschland sind die Emissionen beispielsweise im Vergleich zu Transporten aus Rotterdam erheblich niedriger. Das gilt auch für Transporte von Brake aus ins Hinterland.

Zudem seien die Anpassungen mit vergleichsweise relativ niedrigem Investitionsvolumen und Baggeraufwand realisierbar. Das Volumen der Baggermenge und der jährlichen Unterhaltungsbaggerungen sei etwa nur ein Sechstel der Mengen, die bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe anfallen.

Zusammengefasst: Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterweser sind erforderlich, weil

- Bremerhaven ein wichtiger Umschlagshafen für den deutschen Außenhandel ist,
- Bremerhaven im Transshipment-Segment ein zentraler Teil der Reederei-Netzwerke ist und
- Bremerhaven von überregionaler Bedeutung für den Umschlag von Industriegütern ist.
- Brake mit seinen Futtermittel- und Getreideimporten einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit Deutschlands leistet und
- Brake ein wichtiger Hub für den deutschen Zellstoffmarkt ist.

Beide Häfen bieten zudem hervorragende Möglichkeiten zum Umschlag von Schwergütern und Projektladung. Die aktuellen Tiefgangsbeschränkungen gefährden nicht nur die Entwicklung dieser Häfen, sondern auch ihren Bestand. Weil die Häfen

- von höchster strategischer Bedeutung und systemrelevant für Deutschland sind,
- Teil weltweiter Logistikketten sind
- sowie zahlreiche gut bezahlte Arbeitsplätze sichern,

sind zeitnahe Fahrrinnenanpassungen dringend erforderlich.

Weitere Informationen: Wirtschaftsverband Weser e.V.,

Thomas Voigt, Schillerstr. 10, 28195 Bremen, 0421-598290, info@wv-weser.de