

Positionspapier zum Thema Küstenautobahn „Außen- und Unterweser“
für die Unterweserkonferenz am 7. April 2005

Stellungnahme zur Außen- und Unterweser

Die maritime Wirtschaft und insbesondere die wasserstraßenorientierten Wirtschaftsstandorte und Unternehmen sind zur Sicherung ihrer Konkurrenzfähigkeit im nationalen und internationalen Wettbewerb auf leistungsfähige Wasserstraßen angewiesen. Eine aktuelle Untersuchung der PLANCO Consulting GmbH, Essen im Auftrag des Wirtschaftsverbandes Weser ergab, dass in der Weserregion innerhalb dieses Wirtschaftszweiges derzeit 96.000 Arbeitsplätze mit einer jährlichen Wertschöpfung von rd. 7 Mrd. Euro bestehen. Für das Jahr 2015 ist nach vorsichtigen Schätzungen mit einem Anstieg auf 125.000 Arbeitsplätze bei einer Wertschöpfung von 9,2 Mrd. Euro zu rechnen. Dies kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Wasserstraße Weser bedarfs- und zeitgerecht weiterentwickelt wird. Eine Unterlassung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen würde dazu führen, dass Bremerhaven von modernen Containerschiffen und die Unterweserhäfen Nordenham, Brake und Bremen von tideabhängig verkehrenden Massengutschiffen zukünftig nur unter erheblichen Beschränkungen erreicht werden könnten. In der Folge wären nicht nur die Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft, sondern auch die von leistungsfähigen Wasserstraßentransporten abhängigen Unternehmen im Binnenland gefährdet.

Bremerhaven:

Die aktuell zu verzeichnende und anhand der Auftragsbücher der Werften bereits absehbare Schiffsgrößenentwicklung führt dazu, dass die Leistungsfähigkeit der Weser als Wasserstraße in immer stärkerem Maße eingeschränkt wird. Dies wiederum wirkt den zukünftigen Marktchancen des Containerterminals Bremerhaven, der zurzeit tideunabhängig nur von Schiffen mit einem Abladetiefgang von maximal 12,80 m (Panmax) bzw. 12,50 m (Post-Panmax) angelaufen werden kann, entgegen. Tideabhängig sind zwar Abladetiefgänge von bis zu 14,5 m möglich, da Containerschiffe aber im Linienverkehr operieren, ist für die Containerliniendienste die größtmögliche tideunabhängige Erreichbarkeit eines jeweiligen Zielhafens von entscheidender Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund ist nach mehrjährigen Voruntersuchungen und einer richtungweisenden Entscheidung des Bundeskabinetts im September 2004 die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest mit der Detailplanung beauftragt worden. Mit der Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Scopingtermins am 30. November 2004 ist inzwischen ein wichtiges Vorstadium zum Planfeststellungsverfahren zur Anpassung der Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr erreicht worden. Im Rahmen dieses Verfahrens werden alle unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ermittelt, beschrieben und bewertet. Als planfeststellende Behörde fungiert die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (*WSD NW*) in Aurich.

In Verbindung mit einer deutlichen Zunahme der zu erwartenden Schiffsanläufe besonders großer Schiffe ist es darüber hinaus erforderlich, auch die hafenspezifische Wendestelle vor dem Containerterminal den künftigen Anforderungen anzupassen, denn nur so kann langfristig die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und die volle Leistungsfähigkeit des Containerterminals gewährleistet werden. Diese Maßnahme wird im Rahmen eines separaten Planfeststellungsverfahrens, dem ebenfalls am 30. November 2004 ein Scopingtermin vorausgegangen ist, untersucht. Planfeststellende Behörde ist auch hier die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (*WSD NW*) und Antragsteller ist die Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG.

Unterweserhäfen:

Die Vertiefung der Unterweser dient vor allen Dingen dem Massengutumschlag in den Häfen Nordenham (Kohle), Brake (Getreide/Futtermittel) und Bremen (Erze/Stahlwerke Bremen). In diesen Seegüterteilmärkten werden zunehmend sogenannte Panmax-Schiffe mit einem Abladetiefgang von 12,80 m eingesetzt. Damit diese Schiffe voll beladen die Unterweserhäfen anlaufen können, ist eine Anpassung der Unterweser zwischen Bremerhaven und Brake von 1 m, resp. 0,60 m bis Bremen notwendig. Findet diese Flußanpassung nicht statt, ist davon auszugehen, dass es zu einer Umlenkung der Ladungsströme bzw. zu einer weiteren Wettbewerbsbenachteiligung des Stahlstandortes Bremen kommt.

Die Untersuchungen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 haben ergeben, dass die Ausbaumaßnahme ein Kosten/Nutzen-Verhältnis von über 20 bei vertretbarem Umweltrisiko hat. Damit ist das Projekt als eines der mit dem höchsten Nutzen ausgestatteten Verkehrsprojekte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) ist an die WSD NW ein Planungsauftrag zu Erstellung der Planungsunterlagen für die Planfeststellung ergangen.

Der Scopingtermin wurde am 07.07.2004 durchgeführt. Zurzeit werden entsprechende Untersuchungen durchgeführt. Wie bei der Außenweser werden alle unmittel- und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die schützenswerten Güter (wie z. B. Umwelt und andere) ermittelt, beschrieben und bewertet. Planfeststellende Behörde ist die WSD NW in Aurich.

Die Planungen werden voraussichtlich Ende 2005 abgeschlossen sein, so dass Anfang 2006 die Planfeststellung beantragt werden kann.

Unter- und Außenweser:

Die an der Außen- und der Unterweser geplanten Massnahmen verfolgen zwar unterschiedliche Zielsetzungen, stehen aber zueinander in enger, durch die Tidewelle bedingter Verflechtung. Die Wirkungen überlagern sich.

Die Planungen zur Anpassung von Außenweser (und hafenbezogener Wendestelle) sowie auch der Anpassung der Unterweser erfolgen daher in enger Kooperation der beteiligten Länder Bremen und Niedersachsen, die hierfür eigens eine Lenkungsgruppe eingerichtet haben, an der die jeweiligen Staatssekretäre/Staatsräte der Umwelt- und Wirtschaftsressorts beteiligt sind. Die Lenkungsgruppe wird fachlich unterstützt von WSD NW und bremenports.

Die Belange der Deichsicherheit und des Tourismus müssen berücksichtigt werden.

Die Unterweserkonferenz stellt fest:

Die Häfen in Bremerhaven und an der Unterweser sind mit Umschlagaktivitäten, Zuliefer- und Servicebetrieben ein Motor der wirtschaftlichen Entwicklung für die Region. Dadurch bedingt sind sie einer der wichtigsten Arbeitgeber im Unterweserraum. Zur nachhaltigen Absicherung der durch Bremen und Niedersachsen in den Häfen geleisteten Investitionen zur Schaffung weiterer Arbeitsplätze fordert das Regionalforum ausdrücklich die weiteren Arbeiten zur Außen- und Unterweservertiefung. Die Fahrwasseranpassung der Außen- und Unterweser muss daher schnellstmöglich von der Bundesregierung gemeinsam mit den Regierungen der Länder Niedersachsen und Bremen sowie den ihnen nachgeordneten Institutionen vorangetrieben werden.