

An aerial photograph of a coastal wetland or estuary. The water is a light, milky blue-green color, flowing through a complex network of sandbars and channels. The sandbars are a light tan color, and the channels are darker. In the background, a hazy horizon shows some industrial structures and a few small boats on the water.

# KEIN BEDARF an weiterer Vertiefung der Außenweser

Die Außenweser ist Teil des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer und des Naturschutzgebietes Tideweser. In diesen Schutzgebieten gehen Flachwasserzonen in Sandbänke, in weitläufige Schlick-, Sand- und Mischwattflächen über, in denen unzählige Organismen leben. Diese Besonderheit trägt dazu bei, dass das Wattenmeer zu den produktivsten Ökosystemen der Erde gehört. Die Mündung der Weser ist ein Ästuar. In den flachen Küstenbereichen mit ihren Sandbänken und Riffen finden viele Arten geeignete Lebensräume, z. B. der Schweinswal, die Kegelrobbe und der Seehund. Auch die Fischarten Finte, Flussneunauge und Meerneunauge leben im Gebiet und wandern zum Laichen die Weser hinauf.

Was lassen nun weitere Flussvertiefungen erwarten? Der Tidehub wird stark ansteigen. In der Fahrrinne werden die Strömungsgeschwindigkeiten zunehmen. Mit immer kürzeren Laufzeiten der Sturmfluten von der Nordsee in das Binnenland ist ebenso zu rechnen wie mit der Verschlickung von Nebenarmen, Stränden und Bootshäfen sowie einer Verschiebung der salzigen Brackwasserzone flussaufwärts. Leidtragende dieser Verschlechterungen sind Deichschutz, Landwirtschaft, Fischerei, Freizeitnutzende und insbesondere die charakteristischen Tiere und Pflanzen in ihren natürlichen Lebensräumen.

Selbst große Seeschiffe werden aus einer weiteren Vertiefung der Außenweser keinen relevanten Nutzen ziehen. Der Containerterminal Bremerhaven würde dadurch nicht besser erreichbar.

Das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser und Unterweser wurde im Mai 2022 neu eröffnet. Zuvor, 2016, war es vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert.

Mit der Außenweservertiefung soll der Zugang zum Containerterminal Bremerhaven erweitert werden, damit moderne Megacarrier stärker beladen Bremerhaven anlaufen bzw. wieder verlassen können. Das soll möglich werden, indem die Flusssohle von heute etwa minus 14 Metern Seekartennull (SKN) auf eine neue Solltiefe von minus 15 Metern SKN ausgebagert wird. Zudem soll die Fahrrinne der äußeren Außenweser verbreitert werden.

Gegenwärtig ist der Hafen Bremerhaven tideunabhängig mit einem Schiffstiefgang von maximal 12,80 Metern erreichbar und tideabhängig bis zu maximal 15,5 Metern.

Mit der Vertiefung soll es Großcontainerschiffen mit einem Abladetiefgang von bis zu 13,5 Metern möglich werden, den Hafen tideunabhängig zu erreichen. Containerschiffe hingegen, die mehr als 13,5 Meter Tiefgang haben, würden auch zukünftig die Außenweser bis Bremerhaven nur tideabhängig befahren können. Die tideabhängige Revierfahrt bedeutet das Ein- und Auslaufen mit der Hochwasserwelle.

Vorgesehen ist also ...

- eine Vertiefung der Fahrrinne um ca. einen Meter auf einer Strecke von 50 Kilometern zwischen Außenweser-Kilometer (AW-km) 70 bis 120,
- die Herstellung einer hafenbezogenen Wendestelle in Bremerhaven,
- die Verbreiterung der Fahrrinne um 80 Meter auf einer Strecke von 30 Kilometern zwischen AW-km 100 und 130,
- die Verschwenkung der Fahrrinne um ca. 240 Meter nach Westen auf einer Strecke von zehn Kilometern zwischen AW-km 100 und 110.

Unkalkulierbar sind die ökologischen Auswirkungen dieser Ausbaumaßnahmen der Außenweser. Das beweisen Erfahrungen an anderen Ästuaren. Bei vergleichbaren Ausbauten wie der Emsvertiefung 1994 oder der Elbvertiefung 2020 wurde deutlich, dass die Auswirkungen auf die Tidedynamik, die Unterhaltungsbaggermengen und die ökologischen Schäden in den gutachterlichen Prognosen weit unterschätzt wurden.

In jedem Fall führt die Außenweservertiefung durch die mit ihr einhergehenden hydromorphologischen Veränderungen zu erheblichen Beeinträchtigungen ästuariner Lebensräume und Arten, die nach EU-Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie geschützt sind und in einem guten Zustand erhalten bzw. in einen guten Zustand gebracht werden müssen. Bereits jetzt gibt der Erhaltungszustand überwiegend Anlass zur Sorge, sodass weitere Beeinträchtigungen gesetzlich verboten sind. Im Zweifelsfall müsste eine Ausnahmeprüfung klären, ob die beabsichtigte Maßnahme, die den Zustand des Lebensraumes verschlechtern wird, alternativlos und zwingend erforderlich ist.

# These 1

Eine weitere Vertiefung der Außenweser ist überflüssig, weil die heute schon möglichen Tiefgänge nicht ausgenutzt werden.

Schon heute können einlaufende Schiffe mit einem Tiefgang von 15,5 Metern Bremerhaven tideabhängig anfahren und Schiffe mit einem Tiefgang von 15,3 Metern Bremerhaven auslaufend verlassen. Tideunabhängig möglich ist die Fahrt für Schiffe einlaufend mit einem Tiefgang von 12,8 Metern und auslaufend einem Tiefgang von 12,7 Metern.

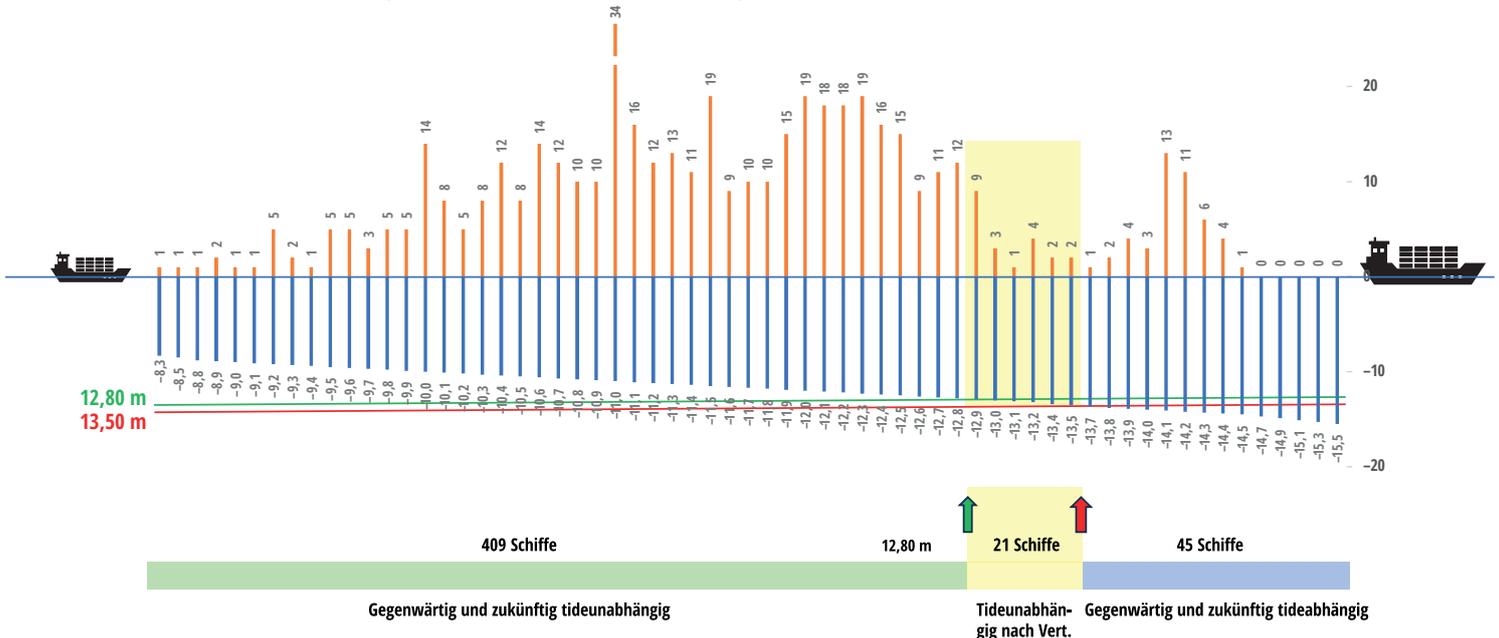
Eine Auswertung der tatsächlichen Tiefgänge der Schiffe, die einen Konstruktionstiefgang von 13,5 bis zu 16,6 Metern haben und Bremerhaven im Zeitraum 01.02.23 bis 31.12.23 anliefen, zeigt, dass von den möglichen Maximaltiefgängen kein Gebrauch gemacht wird. Tatsächlich ist es so, dass die auslaufenden Schiffe mehr Ladung transportieren und einen höheren Tiefgang haben als die einlaufenden.

Insgesamt haben im Jahr 2023 in elf Monaten 475 große Containerschiffe (>13,5 Meter Konstruktionstiefgang) Bremerhaven angelaufen und wieder verlassen:

- Die drei **auslaufenden** Schiffe mit den höchsten realen Tiefgängen (14,8 Meter) hatten noch eine Tiefgangreserve vor dem Hintergrund eines zulässigen Maximaltiefgangs von 15,3 Metern. Kein einziges Schiff hat den maximal möglichen Tiefgang ausgeschöpft.
- 31 auslaufende Schiffe hatten noch eine Tiefgangreserve zwischen 60 und 100 Zentimetern.
- 441 auslaufende Schiffe (93 Prozent) hatten eine Tiefgangreserve, die mehr als einen Meter betrug.

- Das **einlaufende** Schiff mit dem größten Tiefgang erreichte eine Tiefe von 14,5 Metern und besaß noch 100 Zentimeter Tiefgangreserve bis zum maximal genehmigten Tiefgang für einlaufende Schiffe von 15,5 Metern. Das heißt, 100 Prozent – in Worten: alle einlaufenden Schiffe – hatten eine Tiefgangreserve von einem Meter oder mehr.
- 66 einlaufende Containerschiffe mit einem Tiefgang von mehr als 12,8 Metern und 175 auslaufende Containerschiffe mit einem Tiefgang von mehr als 12,7 Metern waren von der Tide abhängig. Diese 241 Schiffe befuhren die Außenweser in einem Zeitraum von rund 330 Tagen mit etwa 630 Tiden. Im Schnitt fuhr also nur mit weniger als jeder zweiten Tide ein großes Containerschiff tideabhängig.

## Anzahl und Tiefgang der einlaufenden großen Containerschiffe vom 01.02. bis 31.12.23 auf der Außenweser (auslaufende siehe rechts)



# These 2

## Eine erweiterte tideunabhängige Erreichbarkeit für 13,5 Meter tiefgehende Schiffe ist nicht ausschlaggebend für die Erreichbarkeit von Bremerhaven für Containerschiffe.

Nur ein vergleichsweise kleiner Anteil der Großcontainerschiffsverkehre würde von einer Vertiefung profitieren. Entscheidende ökonomische Vorteile hätte dies jedenfalls nicht. Denn Bremerhaven verfügt bereits über große Tidefenster, die den tideabhängigen großen Seeschiffen ausreichend Gelegenheit zum Ein- oder Auslaufen geben.

Also: nur eine kleine Anzahl **einlaufender** Schiffe hätte durch eine Außenweservertiefung etwas Nutzen bei der Zufahrt zu erwarten.

- Von den insgesamt 475 einlaufenden Schiffen würden nur 21 weitere Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 12,9 Metern und 13,5 Metern (4,5 Prozent der Schiffe) Bremerhaven tideunabhängig erreichen, verglichen mit der gegenwärtigen Situation.
- 45 Schiffe mit Tiefgängen von mehr als 13,5 Metern könnten auch nach einer Vertiefung nur mit der Tide einlaufen.
- 409 Schiffe mit Tiefgängen von bis zu 12,8 Metern können Bremerhaven bereits jetzt tideunabhängig erreichen.

- Von den insgesamt 475 auslaufenden Schiffen konnten 175 Schiffe Bremerhaven nur tideabhängig verlassen. Dies sind auslaufende Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 12,7 Metern.
- Von den insgesamt 475 **auslaufenden** Schiffen sind es 93 Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 12,8 Metern und 13,50 Metern (19,6 Prozent der Schiffe), die im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand Bremerhaven tideunabhängig hätten verlassen können.

- 82 Schiffe mit Tiefgängen von mehr als 13,5 Metern könnten auch nach Vertiefung nur mit der Tide auslaufen.
- 300 Schiffe mit Tiefgängen von bis zu 12,8 Metern können Bremerhaven bereits jetzt tideunabhängig verlassen.

Das Tidefenster für auslaufende Schiffe ist aktuell schon weit offen für Schiffe zwischen 12,8 Metern Tiefgang und 13,5 Metern Tiefgang.

- Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 12,9 Metern haben 8,5 Stunden Zeit, um rund um Hochwasser Bremerhaven zu verlassen. Danach sind über vier Stunden hinweg die Wasserstände zu niedrig.

- Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,2 Metern haben sieben Stunden Zeit, rund um Hochwasser Bremerhaven zu verlassen. Danach sind 5,5 Stunden lang die Wasserstände zu niedrig.
- Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,5 Metern bleiben 5,75 Stunden Zeit, um rund um Hochwasser Bremerhaven zu verlassen. Danach sind über 6,75 Stunden die Wasserstände zu niedrig.

Das Ein- und Auslaufen in den Tidefenstern ist durch angepasste Fahrtgeschwindigkeiten gut kalkulierbar. Durch Geschwindigkeitsdrosselung bzw. -zunahme sind die Schiffe flexibel sowohl beim Einlaufen nach Bremerhaven als auch beim tidebedingt eventuell verzögerten Ablegen. Es ist gängige Praxis, dass die Schifffahrtslinien ihre Fahrtgeschwindigkeiten vom Vorlauf- und zum Nachlaufhafen sowie die Ent- und Beladevorgänge daran ausrichten.

Verglichen mit den Zeiten von „Ankerliegern“ der großen Containerlinien sind diese geringen Wartezeiten in der Gesamtlogistikkette irrelevant.

# These 3

Schon heute hat Bremerhaven sowohl für einlaufende als auch für auslaufende Containerschiffe bessere Tiefgangsoptionen als der Hamburger Hafen (nach der jüngsten Elbvertiefung).

Ein Vergleich der Tidefenster der Häfen Bremerhaven und Hamburg zeigt, dass Bremerhaven für tiefgehende Containerschiffe besser zugänglich ist als der Hamburger Hafen. Der Maximaltiefgang für einlaufende Schiffe liegt in Hamburg bei 15,2 Metern und in Bremerhaven bei 15,5 Metern. Auslaufende Schiffe können Hamburg mit einem Maximaltiefgang von 13,8 Metern verlassen, während in Bremerhaven tiefgehende Schiffe bis zu 15,3 Metern auslaufen können. Dadurch ist Bremerhaven erheblich im Vorteil, nämlich 30 Zentimeter einlaufend und 150 Zentimeter auslaufend, bei zugleich längeren Tide-

fenstern.

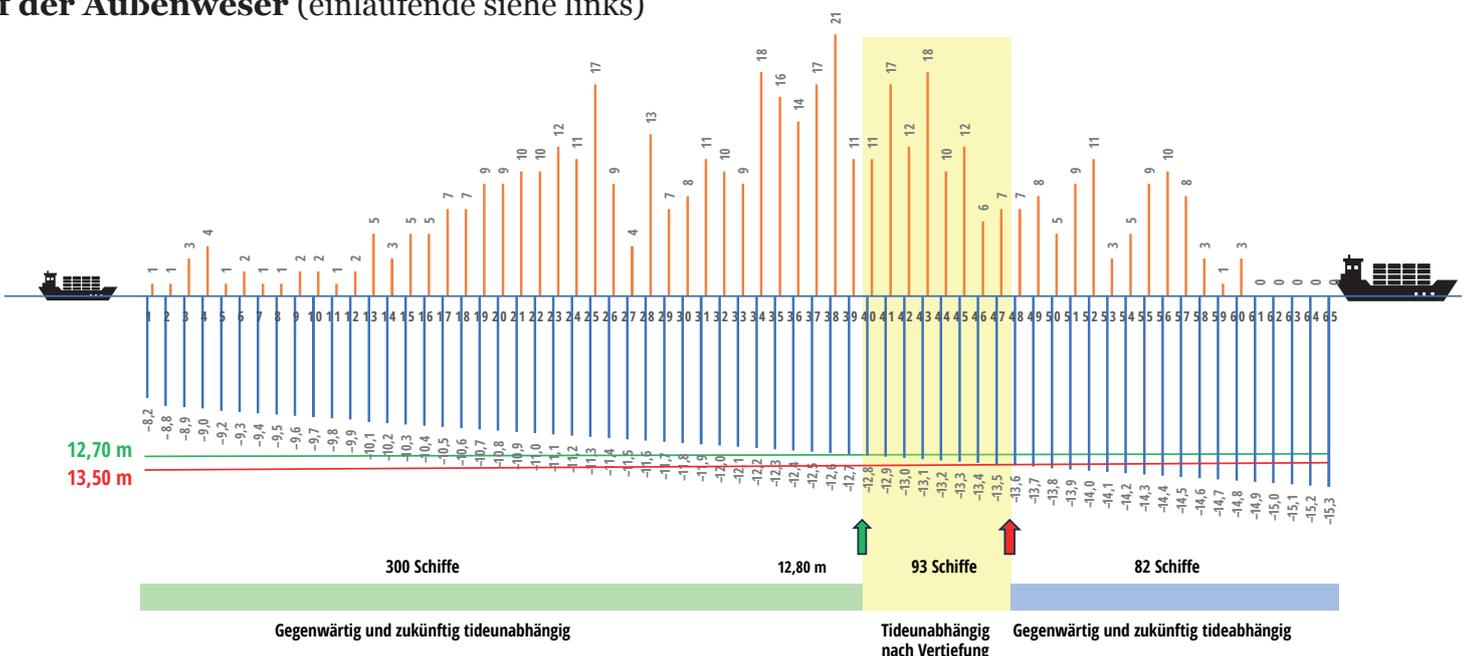
Dies hängt mit der Länge der Revierfahrt zu den Häfen zusammen.

Der maximal mögliche, real allerdings nicht genutzte Abladetiefgang für die besonders großen ULCV (Ultra Large Container Vessels) nach Bremerhaven beträgt 15,2 Meter nach Befahrensverordnung für die Außenweser. Hingegen erreichen diese Schiffe Hamburg aktuell, also nach der Elbvertiefung, mit maximal 14,5 Metern Tiefgang tideabhängig und in einem sehr engen Zeitfenster bei Hochwasser.

Der maximal mögliche Tiefgang auslaufend ab Bremerhaven für die Megamax Carrier beträgt 15 Meter. Im Vergleich dazu können die ULCV Hamburg mit einem Abladetiefgang von maximal 13,1 Metern verlassen. Das ist ein erheblicher Unterschied und bringt Bremerhaven erheblichen Vorteil, nämlich 70 Zentimeter einlaufend und 190 Zentimeter auslaufend, bei zugleich nur halb so langer Revierfahrt.

Fazit: Bremerhaven kann ohne eine Vertiefung der Außenweser mit dem Hamburger Hafen konkurrieren.

## Anzahl und Tiefgang der auslaufenden großen Containerschiffe vom 01.02. bis 31.12.23 auf der Außenweser (einlaufende siehe links)



## Containerschiffe

### Tidenfenstervergleich Bremerhaven – Hamburg

Bremerhaven: Schiffe mit 350 m L und 43 m Br

Hamburg: Schiffe mit 350 m L und 46 m Br

Von See einlaufend:

Tiefgang in m	Bremerhaven	Hamburg
	<b>Befahrbares Tidenfenster in Stunden je Tide</b>	
<b>Bis 12,70 m</b>	Tideunabhängig	Tideunabhängig
<b>Bis 12,90 m</b>	9,75 Stunden	Tideunabhängig
<b>Bis 13,20 m</b>	8,5 Stunden	5,67 Stunden
<b>Bis 13,50 m</b>	7,5 Stunden	5 Stunden
<b>Bis 14,00 m</b>	6,25 Stunden	4 Stunden
<b>Bis 14,50 m</b>	5,25 Stunden	2,83 Stunden
<b>Bis 15,00 m</b>	3,75 Stunden	1,33 Stunden
<b>Bis 15,20 m</b>	1 Stunde	0,75 Stunden
<b>Bis 15,30 m</b>	1 Stunde	Nicht möglich
<b>Bis 15,50 m</b>	1 Stunde	Nicht möglich

Vom Hafen auslaufend:

Tiefgang in m	Bremerhaven	Hamburg
	<b>Befahrbares Tidenfenster in Stunden je Tide</b>	
<b>Bis 12,70 m</b>	Tideunabhängig	Tideunabhängig
<b>Bis 12,90 m</b>	8,5 Stunden	7 Stunden
<b>Bis 13,20 m</b>	7 Stunden	6,33 Stunden
<b>Bis 13,50 m</b>	5,75 Stunden	5,5 Stunden
<b>Bis 13,80 m</b>		4,25 Stunden
<b>Bis 14,00 m</b>	4,25 Stunden	Nicht möglich
<b>Bis 14,50 m</b>	2,75 Stunden	Nicht möglich
<b>Bis 15,00 m</b>	1,5 Stunden	Nicht möglich
<b>Bis 15,20 m</b>	0,5 Stunden	Nicht möglich
<b>Bis 15,30 m</b>	0,5 Stunden	Nicht möglich
<b>Bis 15,50 m</b>	Nicht möglich	Nicht möglich

Datenquellen:

für Bremerhaven: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, April 2023

für Hamburg: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee, November 2023

## IMPRESSUM

Herausgeberin: WWF Deutschland  
(Stiftung bürgerlichen Rechts, vertreten durch die Vorständin Meike Rothschild),  
Reinhardtstr. 18, D-10117 Berlin  
In Kooperation mit BUND e. V. Landesverband Bremen (vertreten durch den Geschäftsführer Martin Rode),  
Am Dobben 44, D-28203 Bremen

Stand: Juli 2024

Autorinnen/Autoren:  
Beatrice Claus (WWF Deutschland),  
Martin Rode (BUND LV Bremen),  
Dirk Weber, Vera Konermann

Redaktion:  
Thomas Köberich (WWF Deutschland)

Koordination:  
Beatrice Claus (WWF Deutschland)

Kontakt: [beatrice.claus@wwf.de](mailto:beatrice.claus@wwf.de)

Gestaltung/Grafik:  
Thomas Schlembach (WWF Deutschland)

Produktion:  
Sven Ortmeier (WWF Deutschland)

Papier: Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Bildnachweise: Bundesanstalt für Wasserbau

© 2024 WWF Deutschland, Berlin