



KEIN BEDARF an weiterer Vertiefung der Unterweser



Erneut soll die Unterweser einen Meter tiefer ausgebaggert werden, so plant es das Wasser- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee. Ziel ist es, dass große Seeschiffe voll beladen den Hafen Brake erreichen können. Doch eine Auswertung der Schiffstiefgangsstatistiken zeigt: Der wirtschaftliche Nutzen eines Ausbaus wäre minimal, aber der ökologische Schaden groß.

Lebensraum im Übergang von Fluss zu Meer

Die Unterweser ist der innere Teil des Weserästuars, der Flussmündung der Weser in die Nordsee. Sie beginnt mit dem Ende des Einflusses von Ebbe und Flut im Landesinneren beim Wehr in Bremen und geht in Bremerhaven in die Außenweser über. Sie fließt durch die Bundesländer Bremen und Niedersachsen.

Ästuarlebensräume wie die Unterweser sind etwas Besonderes, weil sich in ihnen das Süßwasser des Flusses mit dem Salzwasser des Meeres mischt und die Gezeiten bis in den Süßwasserbereich reichen. Typisch für den Süßwasserbereich sind Süßwasserwatten,

Röhrichte und Tideauwald. Der Durchmischungsbereich von Süß- und Salzwasser nennt sich Brackwasserzone. Die Tiere und Pflanzen im Ästuar haben sich den spezifischen Lebensumständen angepasst, den zweimal täglich schwankenden Wasserständen und Salzgehalten. Einige Arten kommen nur hier vor. Brack- und Süßwasserwatten beherbergen eine Vielzahl wirbelloser Tierarten. Diese bilden die unentbehrliche Nahrungsgrundlage für markante Vogelarten wie Säbelschnäbler, Rotschenkel und viele andere Vögel. Aus diesem Grund haben die Vorländer und Nebenarme eine hohe Bedeutung für Brut- und

Rastvögel. Auch für ästuarine Fischarten wie die Finte sowie die wandernden Fluss- und Meerneunaugen hat die Unterweser trotz stark dezimierter Flachwasserbereiche heute immer noch hohe Bedeutung. Aufgrund der wertvollen und naturnahen Biotope ist die Unterweser in großen Teilen als „besonderes Schutzgebiet“ nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und der Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen und ist damit Bestandteil des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000. Dieses Netz dient dem Erhalt der biologischen Vielfalt der Arten und Lebensräume in Europa.

Gefährdung der biologischen Vielfalt

Durch Ausbauten für die Schifffahrt und Vordeichungen befindet sich die Unterweser bereits heute in einem ökologisch beeinträchtigten Zustand. Dieser darf sich nach den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie und der FFH-Richtlinie nicht noch weiter verschlechtern. Im Gegenteil! Es besteht die Verpflichtung, ein ökologisch intaktes Ästuar wiederherzustellen und die dazu notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Eine weitere Vertiefung der Unterweser aber

würde den negativen Trend der bisherigen Ausbaumaßnahmen fortsetzen.

Welche Folgen hätte eine weitere Vertiefung? Der Tidehub wird ansteigen, sodass ökologisch wertvolle Flachwasserbereiche zerstört werden. Die Strömungsgeschwindigkeit in der Fahrrinne wird zunehmen. Seitenräume und Nebenarme verlanden. Wertvolle Flachwasserzonen, in denen Fische laichen, aufwachsen und Nahrung finden, gehen ver-

loren. Die salzhaltige Brackwasserzone schiebt sich flussaufwärts, zerstört wertvolle Süßwasserlebensräume und dringt mit dem Bewässerungssystem in die Marschebene ein. Die Auswirkungen reichen bis in die Nebenflüsse und führen dort zu verstärkter Ufererosion und zum Verlust wertvoller Lebensräume wie Röhricht und Tideauwald. Charakteristische, geschützte Tiere und Pflanzen sind die Leidtragenden solcher Flussvertiefungen.

Die geplante Vertiefung der Unterweser zwischen Brake und Bremerhaven

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

Zwischen Bremerhaven (Weser-Kilometer 65) und Brake (Weser-Kilometer 40) soll die Fahrrinne der Unterweser ausgebaut werden. Durch eine Vertiefung der Fahrrinnensohle zwischen Brake und Nordenham um bis

zu einen Meter soll der Hafen Brake für einlaufende Schiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 12,80 Metern tideabhängig möglich werden. Zurzeit können Schiffe mit einem Tiefgang von 11,90 Metern den Seehafen Brake anlaufen. Auslaufende Seeschiffe dürfen tideabhängig bis zu 11,60 Meter Tiefgang aufweisen.

Die Vorhabenträger geben an, dass die Fahrrinnenanpassung

notwendig sei, weil die durchschnittliche Tonnage der Brake anlaufenden Schiffe seit vielen Jahren kontinuierlich zunehme. Immer mehr Schiffe mit größerem Tiefgang könnten Brake nicht mehr voll beladen anlaufen.¹

Doch eine Auswertung der Schiffsstatistik zeigt keine Anhaltspunkte für den von den Befürwortern genannten Bedarf.

IMPRESSUM

Stand: November 2024

Herausgeberin: WWF Deutschland (Stiftung bürgerlichen Rechts, vertreten durch die Vorständin Meike Rothschädl), Reinhardtstr. 18, D-10117 Berlin

In Kooperation mit BUND Landesverband Niedersachsen e. V. (vertreten durch die Landesvorsitzende Susanne Gerstner), Goebenstr. 3a, 30161 Hannover, und BUND Landesverband Bremen e. V. (vertreten durch Landesgeschäftsführer Martin Rode), Am Dobben 44, 28203 Bremen

Autor:innen: Beatrice Claus (WWF Deutschland), Martin Rode (BUND LV Bremen), Vera Konermann; Datenerhebung: Burkhard Illschner

Redaktion: Thomas Köberich (WWF Deutschland)

Koordination: Beatrice Claus (WWF Deutschland); Kontakt: beatrice.claus@wwf.de

Gestaltung/Grafik: Thomas Schlembach (WWF Deutschland); Bildnachweise: Bundesanstalt für Wasserbau

© 2024 WWF Deutschland, Berlin

¹ Wirtschaftsverband Weser e.V. (2022): Das Wichtigste zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser, S. 10.

These 1

Die Tiefe der Unterweser ist für Exporte aus dem Seehafen Brake unbedeutend. Der Export aus Brake hat unter den heute möglichen Tiefgängen noch enorme Wachstumspotenziale.

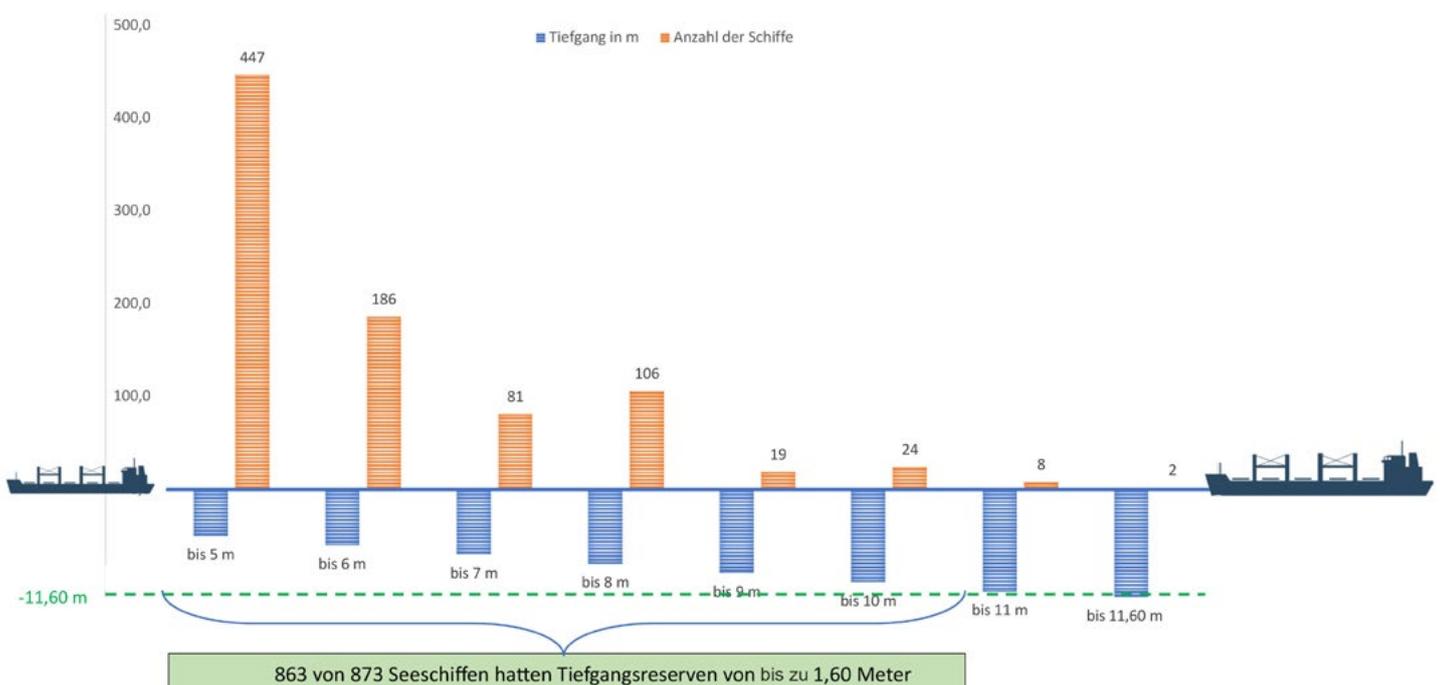
Eine Auswertung der tatsächlichen Tiefgänge der Seeschiffe, die den Hafen Brake im Jahre 2023 verließen, zeigt, dass von dem heute bereits möglichen Tiefgang von – 11,60 Metern kein Gebrauch gemacht wird. Der Export aus dem Hafen Brake lässt sich auch ohne Vertiefung steigern.

Insgesamt liefen im Jahr 2023 in zwölf Monaten 873 Seeschiffe aus dem Hafen Brake aus:

- 447 auslaufende Schiffe (51 Prozent) hatten einen Tiefgang von ≤ 5 Metern.
- 863 der Schiffe (99 Prozent) hatten einen Tiefgang von ≤ 10 Metern und damit noch eine Tiefgangsreserve von bis zu 1,60 Metern.

- Nur 10 der auslaufenden Schiffe hatten einen Tiefgang von mehr als 10 Metern.
- Kein Schiff schöpfte möglichen Tiefgang von –11,60 Metern voll aus.

Abb. 1: Tiefgang der aus Brake auslaufenden Seeschiffe vom 01.01.2023 bis 31.12.2023
Daten aus fleetmon.com



These 2

Eine Vertiefung der Unterweser ist unnötig. Denn fast alle Brake anlaufenden Seeschiffe hätten aufgrund von Tiefgangsreserven den Hafen voller beladen anfahren können, als sie es tatsächlich taten.

Der Seehafen Brake hat eine große Relevanz als Importhafen. Eine Auswertung der tatsächlichen Tiefgänge der Seeschiffe, die den Hafen Brake im Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2023 anliefen, zeigt, dass von den heute bereits möglichen Maximaltiefgängen kaum Gebrauch gemacht wird. Die ausgewerteten Daten der in Brake einlaufenden Seeschiffe zeigen keine Anzeichen dafür, dass der Parameter Tiefgang den Zugang zum Hafen einschränkt.

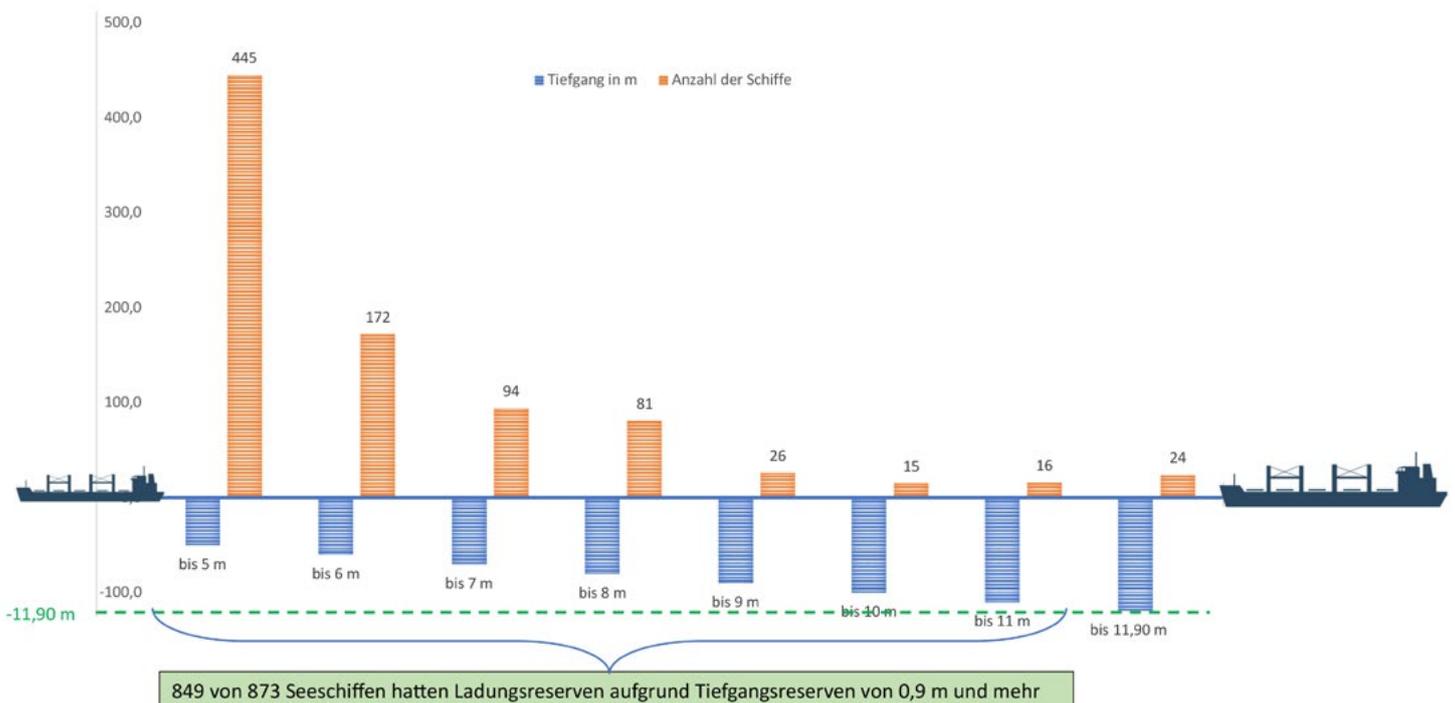
Insgesamt liefen im Jahr 2023 in zwölf Monaten 873 Seeschiffe den Hafen Brake an:

- 445 einlaufende Schiffe (51 Prozent) hatten einen Tiefgang von ≤ 5 Metern.
- 849 der Schiffe (97,3 Prozent) hatten einen Tiefgang von ≤ 11 Metern und damit noch eine Tiefgangsreserve, die ca. einen Meter betrug.
- Nur 24 der einlaufenden Schiffe (2,7 Prozent) hatten einen Tiefgang von mehr als 11 Metern, davon 16 Schiffe 11,50 Meter oder mehr.
- Den heute maximal möglichen Tiefgang von 11,90 Metern schöpften nur 10 Schiffe aus.

Auch die Daten aus 2024 bestätigen dieses Bild. Im Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.07.2024 liefen 471 Seeschiffe den Hafen Brake an:

- Nur 10 (2,1 Prozent) der eingelaufenen Schiffe hatten einen Tiefgang von $\geq 11,00$ Metern.
- 461 Schiffe (97,9 Prozent) hatten eine Tiefgangsreserve von ca. 1 Meter und mehr.

Abb. 2: Tiefgang der Brake anlaufenden Seeschiffe vom 01.01.2023 bis 31.12.2023
Daten aus fleetmon.com



These 3

Der Hafenstandort Brake mit seiner Funktion als Umschlagplatz für die Futtermittelindustrie hat auch ohne weitere Vertiefung eine gesicherte Zukunft. Moderne Hafeninfrastuktur, hohe Löschleistung und große Lagerkapazitäten für den Getreide- und Futtermittelumschlag sowie kurze Wege zur nordwestdeutschen Massentierhaltung begründen die starke Position des Seehafens Brake.

Brake an der Unterweser ist ein Spezialhafen, der auf den Seegüter-Teilmarkt Agrargüter und Zelluloseimporte spezialisiert ist. In erster Linie werden Getreide und Futtermittel umgeschlagen, daneben auch Forstprodukte. Mit einer Löschleistung von bis zu 20.000 Tonnen pro Tag und großen Lagerkapazitäten gehören die Siloanlagen im Hafen zur „Spitze“ innerhalb Europas. Pro Jahr werden in Brake rund vier Millionen Tonnen Futtermittel umgeschlagen. Brake gilt damit als Deutschlands größter Futtermittel-Importhafen und gehört beim Agrarumschlag zu den führenden europäischen Häfen.² Zudem ist Brake mit dem Umschlag von Zellulose und Holz, pflanzlichen

Ölen, Windenergie-Komponenten und Stahl Ladungen einer der größten Break-Bulk-Häfen Europas.³

Als Spezialhafen ist Brake in seiner Funktion nicht zu ersetzen und hat in Norddeutschland ein Alleinstellungsmerkmal. Der Seehafen Brake liegt im Schnittpunkt internationaler Agrar-Logistikströme und in unmittelbarer Nachbarschaft der nordwestdeutschen Massentierhaltung, der sogenannten Veredelungsindustrie. Laut dem Niedersächsischem Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES Nds.) machen ideale logistische Anlagen und professionelles Management zur Entladung, Umladung,

Lagerung und Auslieferung der Futtermittel den Hafen von Brake zu einem wichtigen Drehkreuz des internationalen Warenhandels mit Einzelfuttermitteln.⁴

Eine unmittelbare Konkurrenzsituation mit einem anderen deutschen Hafen besteht nicht. Anhaltspunkte dafür, dass sich der Umschlag von Getreide und Futtermitteln in Brake ohne Weservertiefung reduzieren oder verlagern würde, sind nicht erkennbar.

Auch ohne weitere Weservertiefung wird Brake Umschlags-Hub für den Agrargüter- und Zelluloseimport bleiben.

² Niedersachsen Ports (o.D.): Broschüre Seehafen Brake. <https://www.nports.de/media//haefen/brake/downloads/nports-hafen-brake-standort-broschuere.pdf>

³ Niedersachsen Ports (2023): Perspektivpapier Hafen Brake, S. 5.

⁴ https://www.laves.niedersachsen.de/startseite/futtermittel/import_und_export_von_futtermitteln/futtermittelimportkontrollen-im-hafen-von-brake-159754.html

These 4

Auch sehr große Bulker der Panamax-Klasse steuern derzeit den Hafen Brake an. Die Reedereien optimieren Ladung und Route der Bulker anhand der gegebenen Voraussetzungen der Schifffahrtswege und der Transportaufträge (Ziel der Ladung).

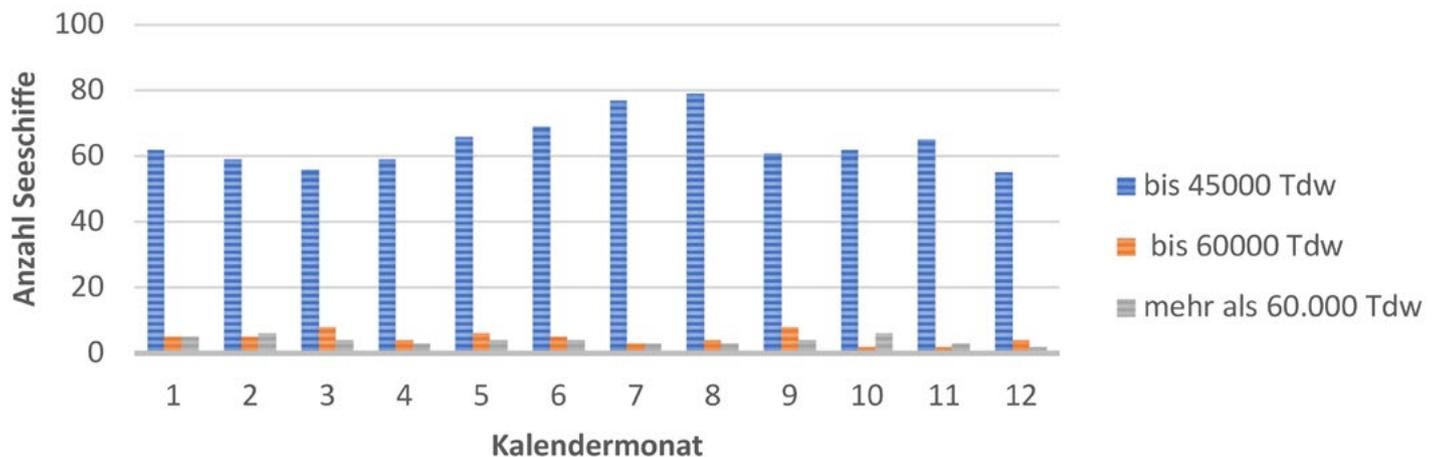
Anhand der Zuladefähigkeit in Gewichtstonnen (tdw) werden Massengutschiffe in die Handysize-, (bis 45.000 tdw), Supramax- (bis 60.000 Tdw) und Panamax-Klasse

(bis 100.000 tdw) eingeteilt. Mit 770 Schiffen gehörten 88 Prozent der im Jahr 2023 in Brake einlaufenden Schiffe der Handysize-Klasse an. Diese haben grundsätz-

lich Tiefgänge, die mit bis zu zehn Metern deutlich unter dem in der Unterweser möglichen Tiefgang von 11,90 Metern liegen. Diese Schiffe können Brake voll beladen anfahren.

Abb. 3: Anzahl und Ladungskapazität in Tonnen der in Brake im Jahr 2023 eingelaufenen Seeschiffe

Daten aus fleetmon.com



Ein Großteil der Schiffe der Supramax-Klasse fährt einen Vorhafen an, ohne dass dies aufgrund von Tiefgangsrestriktionen der Unterweser notwendig wäre.

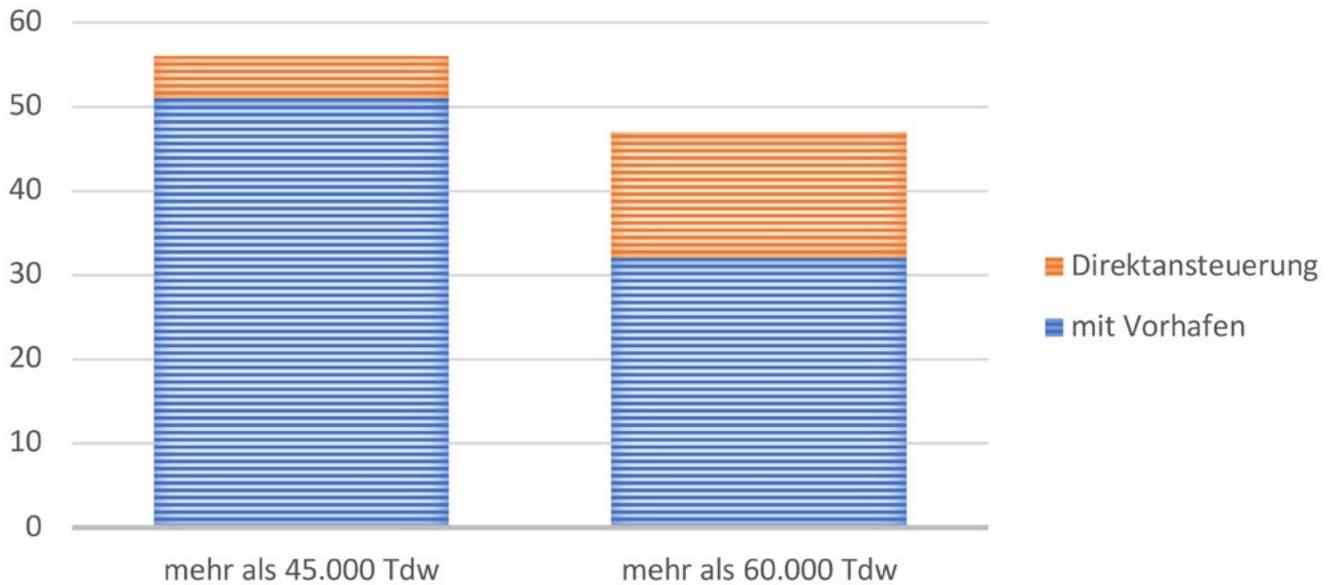
56 Schiffe (6,5 Prozent) zählten mit einer Zuladefähigkeit von 45.001 bis 60.000 Tonnen zur Supramax-Klasse. Ein Teil dieser Klasse kann aufgrund ihrer Tiefgänge die Unterweser voll beladen befahren. Ein Teil dieser Schiffe hat allerdings Maximaltiefgänge von mehr als 11,90 Metern. Von diesen 56 Schiffen steuerten 51 Schiffe vor Brake einen Vorhafen in Europa an. Nach

der Löschung eines Teils der Fracht im Vorhafen konnten diese Schiffe die Unterweser problemlos passieren. 38 Schiffe (75 Prozent der Supramax-Klasse) hatten bereits bei der Anfahrt des Vorhafens einen Tiefgang von 11,90 Metern oder weniger und hätten auch direkt Brake anlaufen können. Dies ist ein Indiz dafür, dass der Vorhafen ohnehin ein beabsichtigtes Ziel für die La-

dung war. Der Vorhafen wurde also nur aus logistischen Gründen eingeplant (regionale Ladungsverteilung) und nicht, um durch Löschen von Ladung mit weniger Tiefgang die Unterweser passieren zu können. Die Tiefe der Unterweser führte demnach bei 75 Prozent der Schiffe dieser Klasse zu keiner Einschränkung oder Minderbeladung.

Abb. 4: Anzahl der im Jahr 2023 in Brake eingelaufenen Bulker der Supramax- und Panamax-Klasse und Anteil dieser Schiffe, die einen Vorhafen angesteuert haben

Daten aus fleetmon.com



Viele Schiffe der Panamax-Klasse fahren Brake direkt aus Übersee an, ohne in einem Vorhafen zu leichtern.

Schiffe der Panamax-Klasse über 60.000 Tdw haben voll beladen in der Regel Tiefgänge von mehr als 11,90 Metern. In Ausnahmefällen erreichen auch Schiffe mit einem größeren Tiefgang als 11,90 Metern den Seehafen Brake auf der Hochwasserwelle direkt aus Übersee kommend. In 2023 war dies zweimal der Fall mit Bulkern, die direkt aus Brasilien kamen und mit zwölf Metern Tiefgang einliefen. Ggf. wird die Hochwasserwelle auf Reede liegend abgewartet. Ein Teil dieser vom Ursprungshafen voll beladen startenden Schiffe löscht planmäßig einen Teil der Ladung bereits in einem Vorhafen (z. B. Amsterdam, Vlissingen, Rotterdam), sodass der maximale Tiefgang von 11,90 Metern in der Unterweser für die weitere Fahrt nach Brake keine Einschränkung darstellt. Im Jahr 2023 steuerten von den 47 Bulkern der Panamax-

Klasse, die in Brake einliefen, 32 Schiffe vor Brake einen Vorhafen in Europa an. Nach Ladungslöschung im Vorhafen war der Tiefgang so weit reduziert, dass eine Weiterfahrt nach Brake möglich war. Immerhin 15 sehr große Bulker liefen Brake direkt an, dies wahrscheinlich mit einer gewissen Unterauslastung. Für die Reedereien war es offenbar dennoch wirtschaftlich, die Schiffe auf direktem Weg aus Südamerika nach Brake fahren zu lassen. Hierfür spricht auch, dass der Prozentanteil einer Direktanfahrt der großen Bulker der Panamax-Klasse nach Brake sogar größer war als derjenige der Supramax-Klasse.

Von einer weiteren Vertiefung der Unterweser würden ausschließlich sehr große Bulker profitieren. Sie könnten Brake für Importe aus den Ursprungsländern in Südamerika

oder aus dem Schwarzen Meer direkt – mit mehr Ladung – ansteuern. Es ist allerdings zu bezweifeln, dass es für die Massengutfrachtschiffahrt einen Trend zu diesen Mega-Bulkern geben wird. Denn Schiffe, die auch den Panamakanal passieren wollen, dürfen nach den Regeln der panamaischen Kanalbehörde einen Tiefgang von 12,04 Metern nicht überschreiten.⁵ Zwar gibt es eine neue Schleuse, die größere Tiefgänge zulässt. Die Nutzung der neuen Schleuse ist aber erheblich teurer und hat zum Teil große Wartezeiten. Dies dürfte für Massengutfrachter nicht rentabel sein.

Die heute bereits mit 11,90 Metern Tiefgang zu befahrende Unterweser stellt daher für den Import und Umschlag von Massengütern im Hafen Brake keinen entscheidenden Engpass dar.

⁵ Deutsches Maritimes Zentrum: <https://dmz-maritim.de/hintergrund-schiffstypen>