

Pressemitteilung, 2.6.2023, SPD Arbeitskreis Klima/ Umwelt
Zur Podiumsdiskussion am 30.5.2023

„Wissenschaftler zweifelt an der Notwendigkeit der Weser-Vertiefung“

Am 30. Mai 2023 diskutierten in der hochkarätig besetzten Veranstaltung "Weservertiefung – Notwendigkeit, Auswirkungen, Alternativen" Uwe Beckmeyer, MdB a. D., Wirtschaftsverband Weser e. V. und Christian Lankenau, Arbeitsdirektor Eurogate mit Martin Rode, BUND Bremen und Prof. Dr. Frank Ordemann, Ostfalia HaW, Institut für Logistikmanagement. Die Veranstaltung wurde vom Arbeitskreis „Klimawandel, Umweltschutz und nachhaltiges Wirtschaften“ der SPD Bremen-Stadt (AK Klima/ Umwelt) durchgeführt. Uwe Beckmeyer und Christian Lankenau betonten die Notwendigkeit der Außenweservertiefung für die Konkurrenzfähigkeit von Bremerhaven. Martin Rode wies vor allem auf die Erfahrungen bei der Vertiefung der Elbe hin, wo sich die Prognosen der Fachleute in Bezug auf die Geringfügigkeit der Umweltauswirkungen nicht bestätigt hätte. „Tatsächlich sei der Fluss auf weiten Strecken tot“. Frank Ordemann führte aus, dass nach seinen Analysen die Konkurrenzfähigkeit von Bremerhaven vor allem durch eine verbesserte Koordination und Kooperation der drei norddeutschen Häfen erreicht werden kann. Die Vertiefung der Weser würde praktisch nichts bringen. Vor allem dieses Argument wurde intensiv diskutiert.

Moderiert wurde die Veranstaltung, an der mehr als 60 Personen teilnahmen, von der versierten Wissenschaftsjournalistin Katharina Jakob, Riffreporter. In seinem Grußwort hob Staatsrat Tim Cordßen-Ryglewski die besondere Bedeutung der Häfen für die beiden Städte Bremen und Bremerhaven und das Land Bremen hervor. Die Hafenwirtschaft sei Wirtschaftsmotor und Garant für viele Arbeitsplätze, deren Weiterentwicklung und Transformation eine der großen anstehenden Aufgaben ist. Die Weservertiefung spiele dabei eine zentrale Rolle.

Trotz teilweise intensiver Debatte wurden Bedenken geäußert, ob eine Vertiefung der Unterweser um 90 cm zwischen Bremerhaven und Brake notwendig ist. Martin Rode ließ keinen Zweifel daran, dass durch eine Vertiefung der Weser Verschlechterungen, wie veränderte Strömungsgeschwindigkeiten, Verschiebung der Brackwassergrenze und eine nachteilige Veränderung der Fluss- und Uferhabitate einträten. Einig waren sich alle Diskussionsteilnehmer, dass das Verschlechterungsverbot der europäischen Wasserrahmenrichtlinie unabdingbare Voraussetzung für die weiteren Planungen sein muss.

Bei der Außenweser soll die Fahrrinne ab Bremerhaven seewärts um 70 cm auf 13,50 m vertieft, in einem Teilabschnitt verbreitert sowie auf 12 km verschwenkt werden. Uwe Beckmeyer und Christian Lankenau erläuterten, dass es nicht darum ginge Super-Containerschiffe mit 16 m Tiefgang voll zu beladen. Stattdessen solle damit ein größerer Spielraum geschaffen werden, um den seit 2013 rückläufigen Containerumschlag-Trend umzukehren. Frank Ordemann hegte an den Erfolgsaussichten dieses Vorgehens große Zweifel und stellte seine Alternative vor. Dabei solle ein Großteil der Container in Bremerhaven oder Hamburg auf die Superschiffe geladen werden. Die Auffüllung bis zur Kapazitätsgrenze und maximalen Tiefgang könne dann im Tiefwasserhafen Wilhelmshaven erfolgen. Eine Vertiefung von Weser und Elbe würde damit überflüssig. Gleichzeitig erführe der vor zehn Jahren von Niedersachsen und Bremen mit ca. 1 Mrd. EUR gebaute Jade-Weser-Port, der aktuell eine komplett erneuerte Eisenbahnanbindung erhält, eine bessere Auslastung. Diese beträgt bislang nicht mehr als 30 %. Dazu bedarf es vor allem einer engen, länderübergreifenden Kooperationsbereitschaft. Christian Lankenau bezeichnete die Idee als realitätsfern und verwies darauf, dass die Redereien sich ihre Abläufe nicht vorschreiben lassen. Außerdem bedürfe es dafür in Wilhelmshaven einer besseren Ausstattung mit Containerbrücken, um ein höheres Ladevolumen in kurzer Zeit zu realisieren.

Martin Rode trat dafür ein, die Vertiefung der Unterweser in Gänze zu streichen, da diese Maßnahme nicht ohne massive Verschlechterung der hydrologischen und morphologischen Eigenschaften für Weser und Wümme realisierbar scheinen und der Braker Hafen auch mit den bestehenden Schiffen leistungsfähig angebunden ist.

Angesprochen auf den Koalitionsvertrag der neuen niedersächsischen Regierung, wonach für beide Vertiefungsprojekte nicht die beschleunigten Verfahren nach dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz zur Anwendung kommen sollten, sondern das „normale“ Planfeststellungsverfahren, führte Uwe Beckmeyer aus, dass er das für beide Weservertiefungen für sinnvoll hält.

In seinem Schlusswort bedankte sich Dr. Harald Ginzky, Sprecher des AK Klima/ Umwelt, für die intensive und engagierte Diskussion der Podiumsteilnehmer und die kritischen Nachfragen des Publikums. Alle Diskutanten waren sich darüber einig, dass es neben einer Modernisierung einer stärkeren, länderübergreifenden Kooperation der deutschen Häfen braucht, um noch mehr Synergien zu entwickeln und konkurrenzfähiger gegenüber den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen zu werden. Darüber hinaus wurde auch die Frage aufgeworfen, ob es nicht einer stärkeren, koordinierenden Rolle des Bundes oder gar einer europäischen Hafenpolitik bedarf, um gewisse örtliche Nachteile auszugleichen. Zwar seien – so Ginzky – die Umweltauswirkungen nicht so intensiv diskutiert worden. „Es ist aber im Grunde klar, dass eine Vertiefung eines Flusses ohne Umweltauswirkungen nicht möglich ist. Daher muss politisch entschieden werden, ob die ökonomischen Vorteile die ökologischen Nachteile überwiegen.“

Für den AK stellt sich die Frage, es wie die neue Koalition aus SPD und Grünen in Niedersachsen zu vereinbaren und für beide Weservertiefungen eine Herausnahme aus dem Maßnahmengesetz-vorbereitungsgesetz anzustreben.