

**Auswirkungen einer Einschränkung
der Reede Blexen durch den Bau
des Offshore-Terminals
Bremerhaven**

Endbericht

Bremen, November 2011

**Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics**



Im Auftrag von: bremenports GmbH & Co. KG

Auftragsnummer: 2425

- © Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL. Alle Rechte vorbehalten. Die Nutzungsrechte werden übertragen an die bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven.

Die vorliegende Studie wurde mit dem vorhandenen und aktuellen Datenmaterial sorgfältig erarbeitet. Trotzdem sind Fehler – auch aufgrund der Nutzung externer Quellen – nicht vollständig auszuschließen. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik oder die Ersteller der Studie können für fehlerhafte Angaben, darauf basierende Prognosen/Einschätzungen, Änderungen der eingeflossenen Datengrundlagen und deren Folgen weder juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee 11-13

28359 Bremen

Deutschland

Tel.: +49/4 21/2 20 96-0

Fax: +49/4 21/2 20 96-55

info@isl.org

www.isl.org

Inhaltsverzeichnis	Seite
Tabellenverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	IV
1 Einführung	1-1
1.1 Ausgangssituation und Problemstellung	1-1
1.2 Vorgehensweise	1-4
2 Nutzung der Reede	2-1
2.1 Häufigkeit und Dauer der Nutzung	2-1
2.2 Zuordnung zu den Häfen	2-4
3 Befragung	3-1
3.1 Reeder	3-1
3.2 Häfen	3-4
3.2.1 Brake	3-4
3.2.2 Bremen	3-6
3.2.3 Bremerhaven	3-6
3.2.4 Nordenham	3-7
3.3 Andere Nutzer und Verbände	3-7
3.3.1 Unternehmensverband Bremische Häfen	3-7
3.3.2 Bremer Rhederverein	3-7
3.3.3 Lotsen (Seelotsen nicht befragt (?), alle drei Lotsenbrüderschaften betroffen)	3-7
3.3.4 Schleppreedereien	3-8
3.3.5 Werften	3-8
3.3.6 Schiffsmakler	3-10
3.3.7 Bremer Schiffsmeldedienst (BSMD)	3-11
3.3.8 Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (VDKS)	3-11

3.3.9	Deutscher Nautischer Verein (DNV)	3-11
3.4	Träger öffentlicher Belange	3-12
3.4.1	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	3-12
3.4.2	Hafenkapitän Bremerhaven/Bremen	3-15
3.4.3	Wasserschutzpolizei	3-16
3.4.4	Havariekommando	3-16
3.4.5	Bundesmarine	3-17
3.4.6	Wirtschaftsverband Weser	3-17
4	Bewertung der Veränderungen an Blexen Reede - Alternativenbetrachtung	4-1
4.1	Alternative 1: Verzögerung der Anfahrt bzw. Warten auf offener See	4-1
4.1.1	Reeder	4-2
4.1.2	Häfen/Terminals	4-6
4.1.3	TöB / Sicherheit /Sonstige Nutzer	4-6
4.2	Alternative 2: Nutzung von freien Liegeplätzen im Bereich Bremerhaven	4-7
4.2.1	Reeder	4-8
4.2.2	Häfen/Terminals	4-10
4.2.3	TöB / Sicherheit /Sonstige Nutzer	4-11
4.3	Alternative 3: Schaffung von Zusatzliegeplätzen im Bereich des OTB	4-12
4.3.1	Reeder	4-12
4.3.2	Häfen/Terminals	4-14
4.3.3	TöB / Sicherheit /Sonstige Nutzer	4-15
5	Zusammenfassung	5-1

Anhang

Tabellenverzeichnis

Tab. 2-1:	Aufteilung der Anläufe nach Tiefgangsklassen	2-5
Tab. 2-2:	Verteilung der Reedelieger auf Blexen Reede auf Weserhäfen nach dem Hafenbesuch	2-5
Tab. 2-3:	Verteilung der Reedelieger auf Blexen Reede auf Weserhäfen vor dem Hafenbesuch	2-6
Tab. 2-4:	Herkunft der Reedelieger auf Blexen Reede vor Weiterfahrt in einen Weserhafen	2-6
Tab. 4-1:	Bunkerverbrauch der Beispielschiffe bei Langsamfahrt und Schlechtwetter	4-3
Tab. 4-2:	Ableitung der Kosten für Langsamfahrt/Warten auf Außenreedeen	4-4
Tab. 4-3:	Abschätzung der Kosten für die Nutzung von Ausweichliegeplätzen an bestehenden Terminals	4-9
Tab. 4-4:	Abschätzung der Kosten für die Nutzung der Ausweichliegeplätze in Verlängerung der Flügelwand	4-13
Tab. 5-1:	Zusammenschau und Wertung der Alternativen	5-4

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1:	Lage und Aufteilung der Blexen Reede	1-1
Abb. 1-2:	Lage des geplanten Terminals einschließlich der Zufahrt in der Blexen Reede	1-3
Abb. 2-1:	Nutzungen der Blexen Reede von 2002 bis 2010	2-1
Abb. 2-2:	Reedelieger auf Blexen Reede mit mehr als 100 m Länge oder mehr als 6 m Tiefgang (2002-2010)	2-2
Abb. 2-3:	Anteile der Zeit nach Anzahl der Reedelieger	2-2
Abb. 2-4:	Anteile der Zeit nach Anzahl der Reedelieger mit einem Tiefgang von mehr als 3 Metern	2-3
Abb. 2-5:	Durchschnittliche Nutzungsdauer der Reede Blexen in den Jahren 2002 bis 2010 in Stunden (alle Schiffe)	2-4
Abb. 3-1:	Nutzungsmotive der Blexen Reede gemäß den Befragungsergebnissen der Reeder	3-1
Abb. 3-2:	Ausweichmöglichkeiten aus Sicht der Reeder	3-3
Abb. 3-3:	Auswertung der Reede-Lieger vor/nach Brake durch den Hafen Brake	3-5

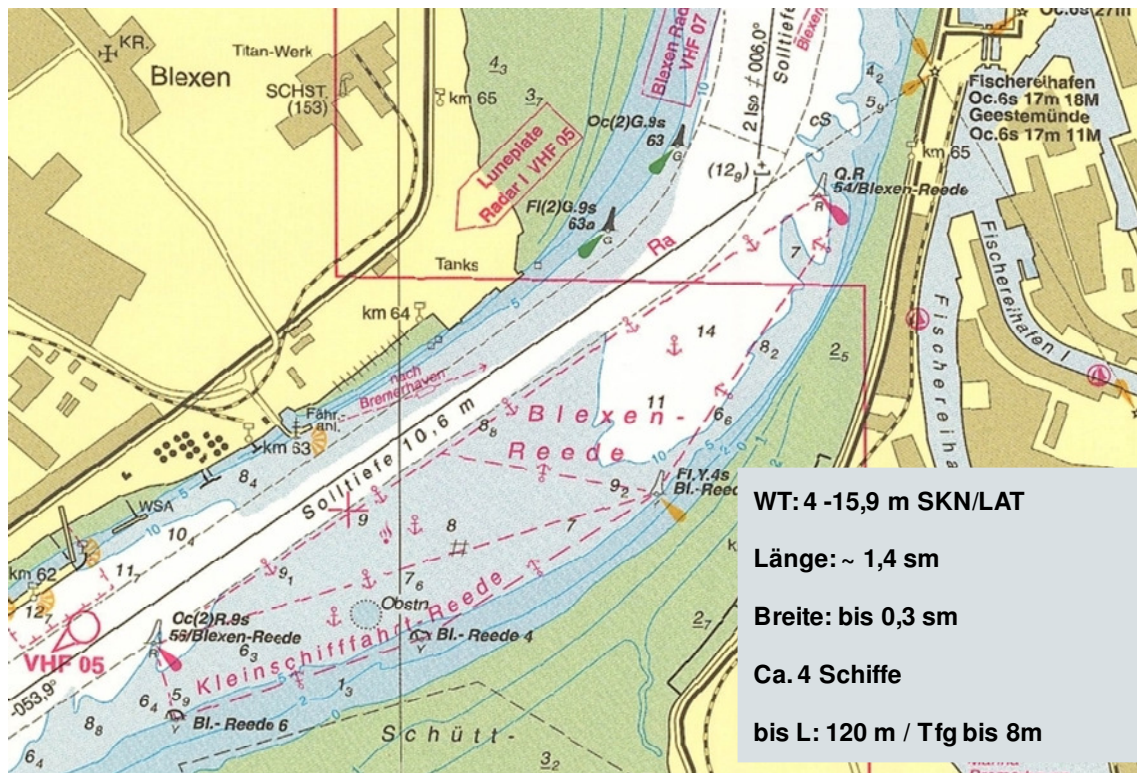
1 Einführung

1.1 Ausgangssituation und Problemstellung

Im Sommer 2010 wurde durch die Bremer Landespolitik beschlossen, den seit längerem diskutierten Bau eines Terminals für den Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen am Standort „Blexer Bogen“ konkret zu planen.

Dieses Terminal wird in Bremerhaven westlich des Fischereihafens direkt an der Weser und damit in und an einer Bundeswasserstraße geplant. Aktuell befindet sich in dem Bereich eine Seeschiffsreederei, die sogenannte Blexen Reede, die sich in drei Bereiche unterteilt.

Abb. 1-1: Lage und Aufteilung der Blexen Reede



Quelle: WSD Nordwest

Der nördliche Bereich kann von Schiffen mit bis zu 120 m Länge und bis zu 8 m Tiefgang genutzt werden. Der mittlere Bereich ist als „Gefahrtreede (Tanker- und Explosivreede)“ ausgewiesen. Hier sind max. Längen von 80 m sowie Tiefgänge bis zu 6,5 m zugelassen. Im südlichen Bereich schließt die so genannte „Kleinschiffahrts-Reede“ an, die von Schiffen mit bis zu 60 m Länge und bis zu 3,5 m Tiefgang genutzt werden kann. Der nördliche tiefere Teil wird - allerdings mit abnehmender Tendenz -

von Feederschiffen mit größeren Tiefgängen, die auf einen Liegeplatz an der Stromkaje warten, sowie von Schiffen für die Unterweserhäfen genutzt.¹

Gerade der hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung deutlich wichtigere nördliche Teil mit der Möglichkeit zur Aufnahme größerer Schiffe entfällt durch den Terminalbau praktisch vollständig. Nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest² würde sich durch einen Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) und Anpassung des Weserfahrwassers auf der Blexen Reede folgende Situation ergeben:

- Es entfallen mindestens zwei Ankerplätze.
- Durch Einrichtung des OTB würde der tiefste Teil der Reede entfallen und in der Konsequenz daraus müsste der derzeitige maximale Tiefgang von 8 m auf 6 m reduziert werden.
- Bedingt durch die Fahrwasserverlegung (Weseranpassung) ist die derzeitige maximale Schiffslänge von 120 m auf 100 m zu reduzieren. (Im Einzelfall und unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse kann auch zukünftig ein 120 m langes Schiff dort liegen.)
- Die Funktion der „Gefahrgutreedee“ müsste auf Grund der unmittelbaren Nähe zum dann neuen Umschlagsterminal aus Sicherheitsgründen gänzlich aufgegeben werden.

Nach Realisierung der vorstehenden Maßnahmen wären auf Grund der unterschiedlichen Wassertiefen und Breitenquerschnitte der Reede folgende Reedenbelegungsvarianten möglich.

Beispiel 1:

4 Ankerlieger à 80 m Länge mit Tiefgängen zwischen 3 bis 6 m

Beispiel 2:

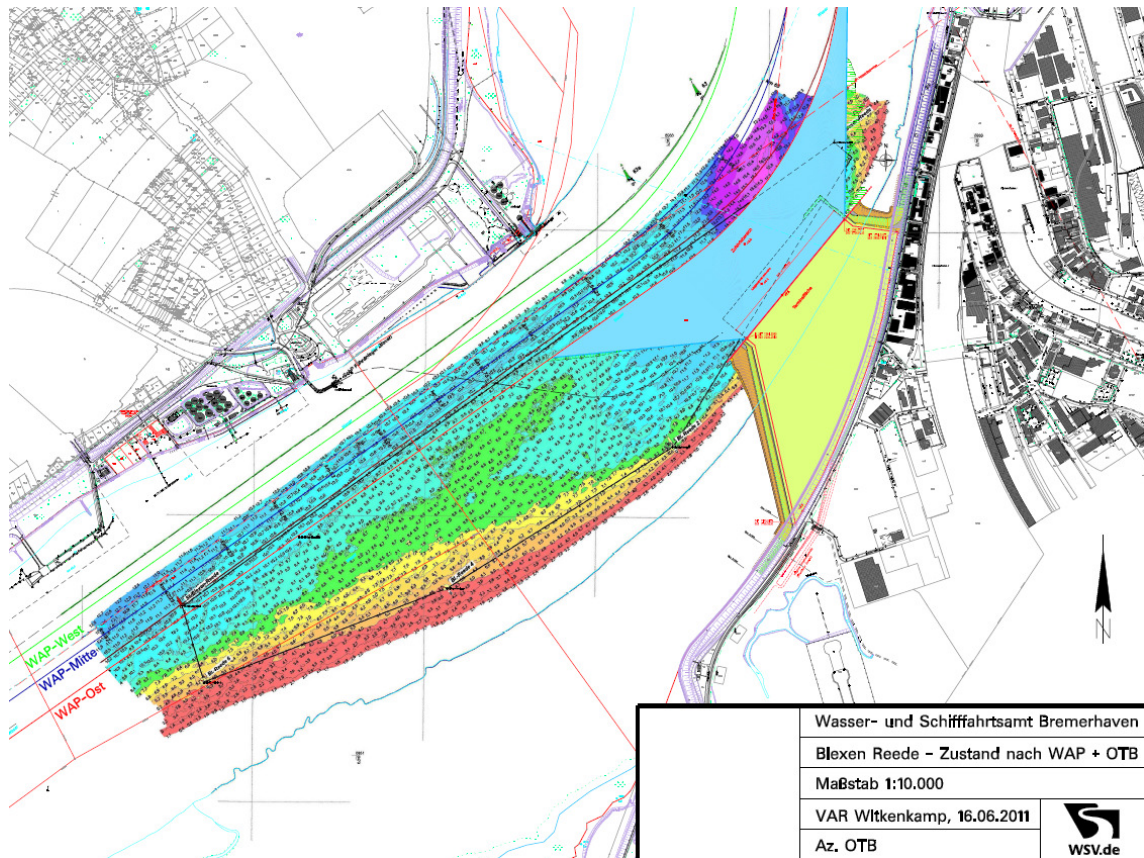
2 Ankerlieger à 100m Länge mit Tiefgängen von 5-6m und 1 Fahrzeug mit ~ 80 m Länge sowie einem Tiefgang von 3-4 m

Aktuell wird die Blexen Reede pro Jahr von etwa 400 bis 450 Schiffen genutzt, davon mehr als die Hälfte mit Tiefgängen >4m.

¹ Vgl. Vermerk der WSD Nordwest vom 6.9.2011 (WSD Nordwest S-331.2/045 II)

² Siehe Vermerk der WSD Nordwest vom 6.9.2011 (WSD Nordwest S-331.2/045 II), S. 11

Abb. 1-2: Lage des geplanten Terminals einschließlich der Zufahrt in der Blexen Reede



Quelle: WSD Nordwest

Nautisch ist von Bedeutung, dass es sich bei der Blexen Reede um die letzte Seeschiffsreede im Bereich der Unterweser handelt, die einen Wetterschutz für Schiffe, die dort ankern können, bietet. Wirtschaftlich interessant ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Nutzung der Reede kostenfrei ist und dass sie als einzige an der Weser ohne Lotsenannahmepflicht genutzt werden kann.

Bei einem Wegfall der bestehenden Blexen Reede stellt sich die Frage nach Alternativen. Dabei geht es einerseits um mögliche Ausweichoptionen, andererseits um die aus diesen alternativ genutzten Reeden/Liegeplätzen entstehenden zusätzlichen Kosten und damit die Wirtschaftlichkeit sowohl auf Seiten der Reeder als auch auf Seiten der Umschlagbetriebe und nachgelagerten Wirtschaft.

Außerdem ist natürlich die Frage zu stellen, ob und wie die wichtigen Funktionen der Reede aus nautischer Sicht in Zukunft angemessen zu erfüllen sind. Dies ist in die Bewertung der Alternativen ebenfalls einzubeziehen.

1.2 Vorgehensweise

In einem ersten Schritt wurden die Motive für die Nutzung der Blexen Reede ermittelt und quantifiziert. Die meisten dieser Motive sind bekannt und nachvollziehbar. Dennoch gilt es im Rahmen einer Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte, unbedingt auch die Häufigkeiten der jeweiligen Beweggründe aufzuzeigen. Da die Motive statistisch nicht erfasst werden, bleibt nur die Primärerhebung der erforderlichen Informationen.

Dazu erfolgte eine Befragung der Reeder, deren Schiffe die Reede in den letzten drei Jahren nutzten. Diese zeitliche Beschränkung ist deswegen zulässig, weil davon auszugehen ist, dass die Motive sich über die Zeit nicht grundlegend ändern und man die erforderlichen Informationen auch über die Befragung der Reeder erreichen kann, die die Reede in den vergangenen drei Jahren genutzt haben. Außerdem wurden durch das WSA Bremerhaven über einen Zeitraum von etwa 3 Monaten (während der Laufzeit des Projektes) die Kapitäne der auf der Reede liegenden Schiffe in Bezug auf das Motiv befragt, so dass hier eine Vergleichsstichprobe zur Verfügung steht, die zur Überprüfung der Ergebnisse der Recherchen auf Basis der vorhandenen Daten und der Befragung genutzt werden konnte.

Da die Adress- bzw. Kontaktdaten der Reeder, deren Schiffe die Reede in den vergangenen drei Jahren genutzt haben, nicht vorliegen, hat das ISL über Schiffsname und Rufzeichen (bei der WSV vorhanden) die entsprechenden Reeder identifiziert bzw. ergänzend durch den Erwerb von Auswertungen der Lloyd's Voyage Records ermittelt. Dadurch konnten zudem über die Betrachtung der Stationen vor und nach Nutzung der Blexen Reede sowie die Dauer der Nutzung selbst bei einem erwartungsgemäß unvollständigen Rücklauf der Befragung die Gründe für die Nutzung in den Einzelfällen erschlossen werden.

Grundsätzlich kann es für die Nutzung der Blexen Reede verschiedene Veranlassungen geben:

- Warten auf Liegeplatz im Hafen (Bremerhaven, Bremen, Nordenham, Brake)
- Warten auf Tide
- Warten auf Anschlussbeschäftigung / nächsten Bestimmungshafen
- Kleinere Reparaturen / Wartungsarbeiten
- Einstellungsarbeiten und Systemtests bei Werftprobefahrten
- Lotsenwechsel
- Wetterschutz
- Notfall / Notliegeplatz
- Liegen mit gefährlichen Gütern
- Bunkern
- ...

Für eine Abschätzung der wirtschaftlichen Wirkungen eines Wegfalls der Blexen Reede mussten somit folgende Punkte geprüft bzw. geklärt werden:

1. Welche Veranlassung führte in den vergangenen zwei Jahren wie oft zu einer Nutzung der Blexen Reede?
2. Welche Alternativen sehen die Nutzer bei einem Wegfall der Reede durch den Offshore Terminal?
3. Welche etwaige funktionale Alternativen zur Blexen Reede gibt es mit Blick auf realistische Umsetzung und Durchsetzbarkeit?
4. Welche wirtschaftlichen, organisatorischen bzw. kostenmäßigen Auswirkungen hat die Alternativlösung?

Zur Gewinnung von Informationen wurden sowohl die Einschätzungen der Reeder (direkte Nutzer; siehe auch Musterfragebogen im Anhang) als auch die der Häfen/Terminalbetreiber (indirekte Nutzer) eingeholt. Darüber hinaus wurden entweder direkt oder über ihre Verbände verschiedene weitere möglicherweise Betroffene wie Lotsen, Makler/Agenten der Reedereien, Hafenunternehmen, Werften, Schleppunternehmen etc. befragt. Zur Informationsgewinnung erfolgte somit eine Primärerhebung bei den direkten und indirekten Nutzern zunächst durch eine schriftliche Befragung (mit Nachfassaktion zur Erhöhung des Rücklaufs) und anschließend fallweise durch vertiefende Schwerpunktinterviews.

Als Ergebnis konnte ein guter Überblick über die Nutzungsmotive, die wesentlichen möglichen Alternativen und die damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen/Kosten gewonnen werden. Eine exakte Zuordnung von Motiven und Alternativen auf die einzelnen Schiffe war nicht möglich, aber es konnten Abschätzungen über die Nutzungen nach Schiffstypen und –größen vorgenommen werden. Damit ist es möglich, einerseits den wirtschaftlichen Effekt des teilweisen Wegfalls der Blexen Reede pro Jahr auf Basis aktueller Verkehre abzuschätzen und andererseits (basierend auf groben Entwicklungsannahmen der Häfen im Unterwesergebiet) auch Aussagen über einen zukünftigen negativen Effekt des Wegfalls der Reede zu machen. In Bezug auf die Abschätzung der möglichen betroffenen Verkehre ist auch zu erwähnen, dass sich allein durch die Errichtung bzw. den anschließenden Betrieb des OTB Mehrverkehre und Nutzungswünsche für die Reede ergeben, die in den späteren Abschätzungen pauschaliert berücksichtigt werden. Eine konkrete Erfassung in Qualität und Quantität liegt jedoch auf Grund fehlender belastbarer Aussagen zukünftiger Betreiber nicht vor.

Befragt wurden in Absprache mit dem begleitenden Arbeitskreis auch wichtige Organisationen und Institutionen, die insbesondere für hoheitliche Aufgaben bzw. für Sicherheitsbelange (Wasserschutzpolizeiliche Fragestellungen, Havariefälle, Belange der Marine etc.) zuständig sind. Hier wurden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt. Eine Bewertung der möglichen Einschränkungen aus nautischer Sicht war nicht Gegenstand der Untersuchung.

Vereinbarungsgemäß wurde die Arbeitsgruppe „Nautik“ durch entsprechende Zwischenpräsentationen regelmäßig über den Stand der Bearbeitung und die

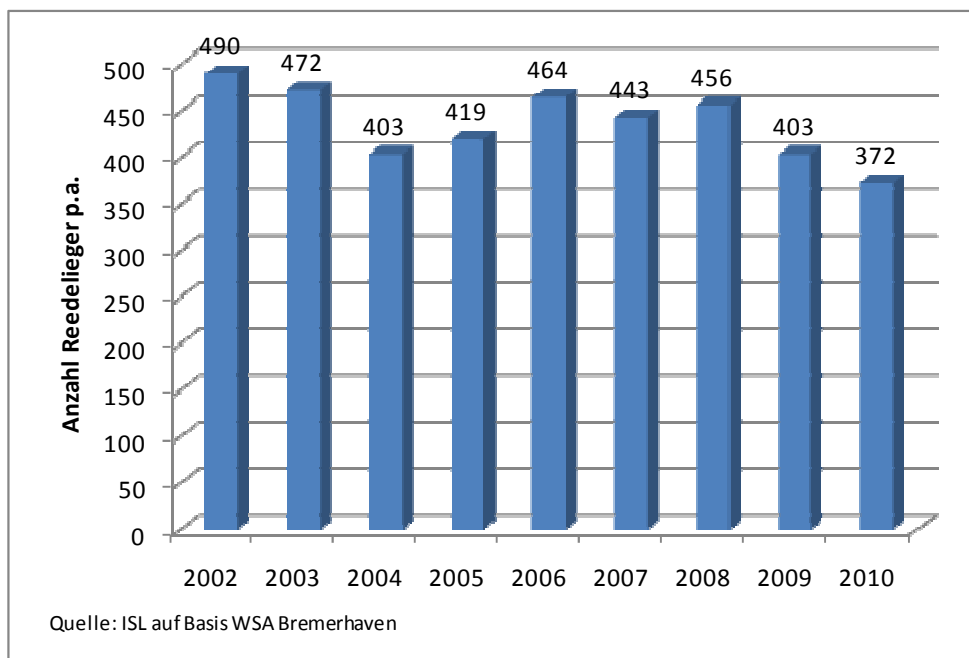
geplanten weiteren Schritte informiert. Dabei erzielte Diskussionsergebnisse wurden in der weiteren Bearbeitung und in der Studie berücksichtigt.

2 Nutzung der Reede

2.1 Häufigkeit und Dauer der Nutzung

Für die Nutzung der Blexen Reede wurde seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSA Bremerhaven) eine Aufstellung der Nutzung der Reede seit 2002 zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden dabei gut 4.300 Nutzungen registriert, die sich wie folgt auf die einzelnen Jahre verteilen.

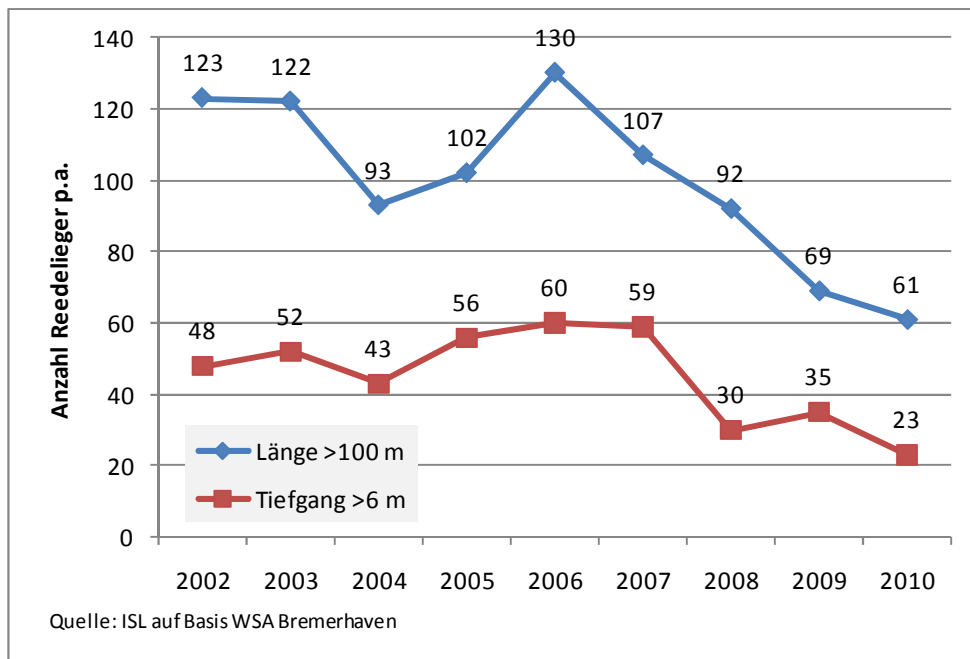
Abb. 2-1: Nutzungen der Blexen Reede von 2002 bis 2010



Es ist festzustellen, dass es pro Jahr insgesamt im Durchschnitt gut 400 Reedelieger gab, wobei krisenbedingt in den Jahren 2009 und 2010 ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. Mit der aktuellen Entwicklung von Wirtschaft und Schifffahrt ist aber bereits im laufenden Jahr wieder eher mit einer Steigerung der Zahlen zu rechnen.

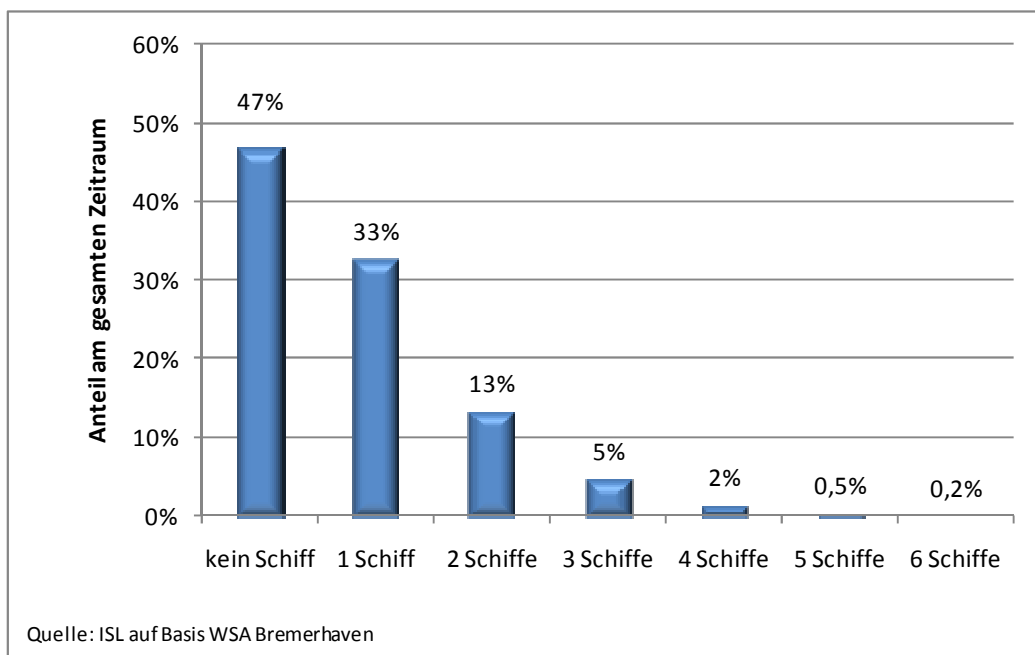
Nimmt man Restriktionen hinsichtlich Länge und Tiefgang an, dann wären in den vergangenen Jahren nur relativ wenige Schiffe von diesen Einschränkungen betroffen gewesen. Setzt man die Grenze auf eine Länge von 100 m, dann wären im Durchschnitt der vergangenen neun Jahre gut 20 % der Schiffe länger gewesen, in 2009/10 nur etwa 17 %. Beim Tiefgang wurde die Grenze von 6 m sogar nur von im Durchschnitt rund 10 % der Schiffe überschritten, in den Jahren 2008 bis 2010 waren es zwischen rund 6 und 9 % der Anläufe.

Abb. 2-2: Reedelieger auf Blexen Reede mit mehr als 100 m Länge oder mehr als 6 m Tiefgang (2002-2010)



Betrachtet man die zeitliche Verteilung der Reede-Nutzung über den Zeitraum der vergangenen 9 Jahre, dann wird in der nachstehenden Grafik deutlich, dass die Reede zu 47 % der verfügbaren Zeit nicht belegt war.

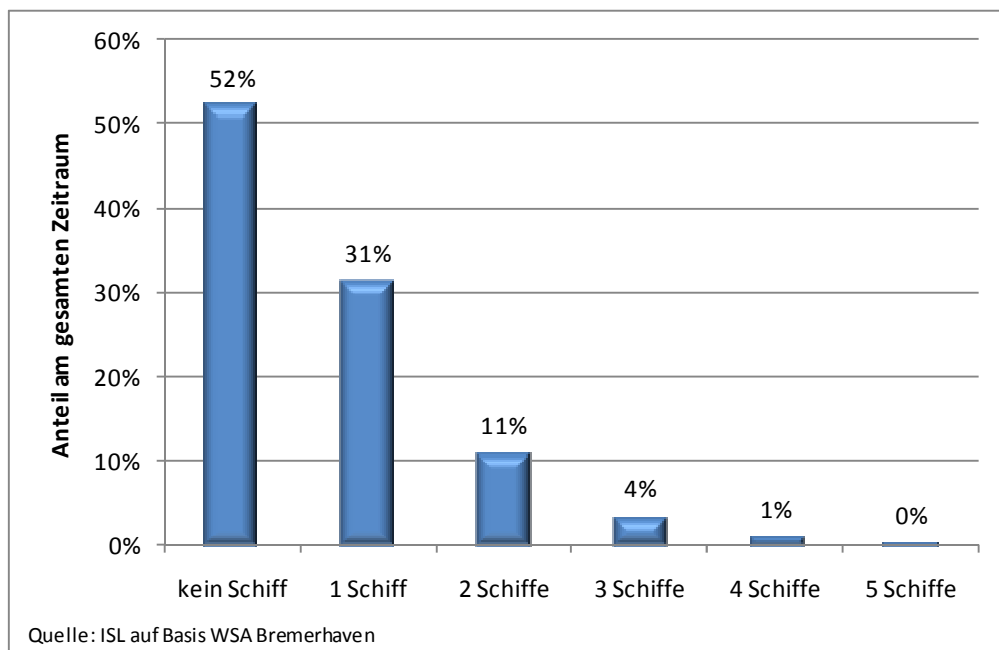
Abb. 2-3: Anteile der Zeit nach Anzahl der Reedelieger



Rund 33 % der Zeit lag ein Schiff auf der Reede und weitere 13 % der Zeit ein zweites Schiff. Nur 5 % der Zeit waren drei Schiffe auf der Reede zu beobachten und die verbleibenden 2% entfallen auf Zeitanteile, an denen 4 oder mehr Schiffe dort lagen. Damit trat in der Vergangenheit nur zu rund 7 % der Zeit die Situation auf, dass mehr als 2 Schiffe die Reede nutzten, also der Fall, der nach Bau des OTB auf Blexen Reede nicht mehr möglich wäre.

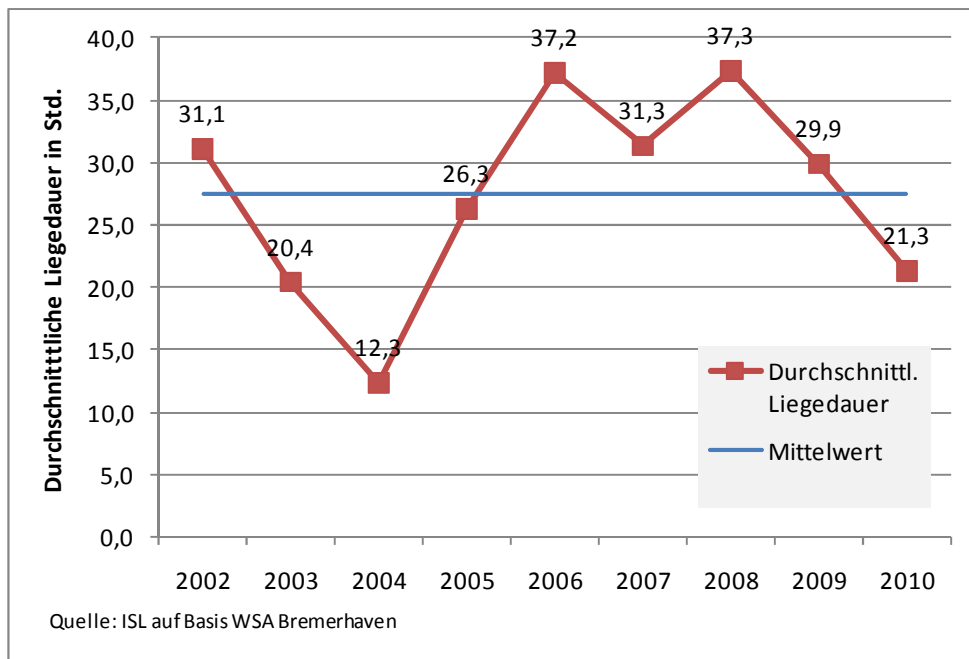
Noch weiter reduziert werden diese Werte, wenn man die Angaben um die Schiffe bereinigt, deren Tiefgang so gering ist, dass sie ggfs. auch in den Randbereichen der Reede ankern könnten. Setzt man bspw. einen Minimaltiefgang von 3 m an, dann ergibt sich folgende Verteilung:

Abb. 2-4: Anteile der Zeit nach Anzahl der Reedelieger mit einem Tiefgang von mehr als 3 Metern



Das bedeutet, dass nur rund 5 % der Zeit drei oder mehr Schiffe einen Platz auf der Reede Blexen beansprucht haben, die einen Tiefgang von mehr als 3 m ausgewiesen haben.

Abb. 2-5: Durchschnittliche Nutzungsdauer der Reede Blexen in den Jahren 2002 bis 2010 in Stunden (alle Schiffe)



2.2 Zuordnung zu den Häfen

Um die Betroffenheiten und auch die Alternativen beurteilen zu können, wurde zunächst eine Zuordnung der Reedelieferer zu den Unterweserhäfen vorgenommen und auch eine Identifikation der hinter den Schiffen stehenden Reeder versucht. Dies war nicht für alle vorhandenen Datensätze möglich und sinnvoll. Aus den gut 3.900 Nutzungsfällen der Reede Blexen zwischen 2002 und 2010 musste eine Auswahl getroffen werden, um eine praxisnahe und überprüfbare Teilmenge zu erhalten, für die die Adressen zu ermitteln und eine Befragung durchzuführen war. Außerdem wurde für diese Teilmenge eine Nachverfolgung der Reiseangaben vorgenommen, so dass eine Zuordnung zum jeweils zuvor und anschließend angelaufenen Hafen möglich war.

- Zunächst erfolgte eine Fokussierung auf Schiffe mit einem Tiefgang bei Nutzung der Reede von 5 m und mehr. Zum einen haben diese Schiffe keine Möglichkeit auf andere Teile der Blexen Reede (Kleinschiffsreederei) oder nach Nordenham Reede auszuweichen. Zum zweiten ist die Motivation für Schiffe mit geringeren Tiefgängen ähnlich wie bei diesen Einheiten und drittens erfasst die Befragung auch die Schiffe bei den so ermittelten Reedern, deren Tiefgang bei Nutzung der Reede geringer war, so dass ein erheblicher Teil dieses Segments trotzdem abgedeckt war.
- Im zweiten Schritt wurden aus den insgesamt 10 Jahre umfassenden Daten die Jahre 2008 bis 2010 ausgewählt, da hier die Wahrscheinlichkeit recht hoch war,

dass die Schiffe noch existierten und vor allem denselben Eignern zugeordnet sind.

Dabei zeigt sich, dass die Zahl der Schiffe mit steigendem Tiefgang schnell zurückgeht. Die meisten Schiffe mit mehr als 5 m Tiefgang weisen weniger als 6 m auf; nur eines hatte mehr als 8 m.

Tab. 2-1: Aufteilung der Anläufe nach Tiefgangsklassen

Tiefgangsklasse	Anzahl
unbekannt (oft Yachten)	18
bis 1,0	6
1,1 bis 2,0	33
2,1 bis 3,0	178
3,1 bis 4,0	337
4,1 bis 5,0	258
5,1 bis 6,0	273
6,1 bis 7,0	77
7,1 bis 8,0	4
über 8,0	1
Fischerei/Bagger	46
Gesamt	1.231

Untersucht wurden knapp 400 Anläufe aus den oberen Größensegmenten der vorstehenden Tabelle. Die Frage, in welchem Zusammenhang mit einem Anlauf eines Weserhafens die Reede genutzt wurde, konnte aus 375 Fällen beantwortet werden:

- 73 (19 %) **nach** Besuch eines Weserhafens. Je eines dieser Schiffe nutzte die Reede zum Bunkern, Reparatur, als Wetterschutz bzw. wurde arretiert.
- 297 Schiffe (79 %) nutzten die Reede **vor** dem Anlauf eines Weserhafens.
- Die restlichen 6 Schiffe haben gebunkert (4), repariert bzw. hatten einen unbestimmten Aufenthalt, **ohne** dass der Besuch eines Weserhafens nachgewiesen werden kann.

Schiffe, die Weserhäfen besucht haben, verteilen sich wie folgt:

Tab. 2-2: Verteilung der Reedelieger auf Blexen Reede auf Weserhäfen nach dem Hafenbesuch

Herkunft von	Anläufe	%
Nordenham	26	36
Bremen	28	38
Brake	15	21
Bremerhaven	4	5
Summe Weser	73	100

Bei der wichtigeren Gruppe der Schiffe, welche die Reede vor Anlauf eines Weserhafens nutzen, ist die Verteilung noch eindeutiger: 50 % gehen anschließend nach Nordenham, einschließlich Titanwerk sogar 56 %. Es folgen Brake mit 19 % und Bremen mit 17 %. Auf einen Liegeplatz in Bremerhaven warten nur 7 %. Dabei handelt es sich meist um Containerschiffe, deren Anzahl vor Blexen abnimmt, da die Feederschiffe immer größer werden und auf einer der äußeren Reeden warten müssen. Bei den anderen Häfen handelt es sich um absolute Einzelfälle.

Tab. 2-3: Verteilung der Reedelieger auf Blexen Reede auf Weserhäfen vor dem Hafenbesuch

Bestimmung nach	Anläufe	%
Bremen	51	17
Brake	57	19
Nordenham	147	50
Nordenham-Titanwerk	18	6
Bremerhaven	22	7
andere Häfen	2	1
Summe Weserhäfen	297	100

Für die Schiffe, welche Weserhäfen anlaufen, wurde auch festgestellt wo sie herkommen, da dies Hinweise auf die Notwendigkeit von Zeitpuffern geben kann. Grundsätzlich gilt, dass die Schiffe, die auf Blexen Reede ankern können, fast alle im Shortsea-Verkehr eingesetzt sind. Überseeische Verkehre bilden die Ausnahme und einschließlich Mittelmeer sind es nur 3 % aller Anläufe.

Für Brake und Bremen gilt, dass rund die Hälfte der Schiffe aus der Ostsee kommt. Vermutlich können diese die Ankunft nicht genau kalkulieren, da sie für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals Zeitreserven einplanen müssen. Wenn die Passage ohne Wartezeit verläuft, bleibt Zeit übrig, die nicht oder nicht immer durch Langsamfahrt aufgefangen werden kann. Eine weitere größere Nutzergruppe kommt von den Britischen Inseln.

Tab. 2-4: Herkunft der Reedelieger auf Blexen Reede vor Weiterfahrt in einen Weserhafen

Herkunft \ Ziel:	Brake	Bremen	Bremerh.	Nordenham	Summe	%
Ostsee	30	27	8	38	103	38
deut. Nordsee	2		9	8	19	7
UK/Irland	15	13		34	62	23
B/NL/F	4	7	1	23	35	13
N, DK	1	1	4	15	21	8
Iberien	4			21	25	9
Mittelm. + Übersee	1	3		5	9	3
Summe	57	51	22	144	274	100

Die Feederschiffe für Bremerhaven kommen meist aus der Ostsee oder aus Hamburg. Für die Ostseefahrer gelten wieder die zum Nord-Ostsee-Kanal gemachten Bemerkungen, für Hamburg die allgemeine Problematik der Feederschiffe. Diese müssen oft auf einen freien Liegeplatz warten, wodurch sich auch die Abfahrts- und Ankunftszeiten verschieben können. In Hamburg besuchen sie oft mehrere Terminals, was eine genaue Einhaltung eines Fahrplans erschwert.

Auch in Nordenham spielen die Ostseeverkehre die größte Rolle, jedoch mit geringerem Abstand vor den Britischen Inseln und anderen europäischen Regionen.

Abschließend bleibt die Feststellung, dass unter den Häfen Nordenham der wichtigste betroffene Hafen ist.

3 Befragung

Im Rahmen der Untersuchungen wurden mit Reedern, Häfen und Trägern öffentlicher Belange Fachgespräche geführt oder Anhand von Fragebögen Erhebungen durchgeführt.

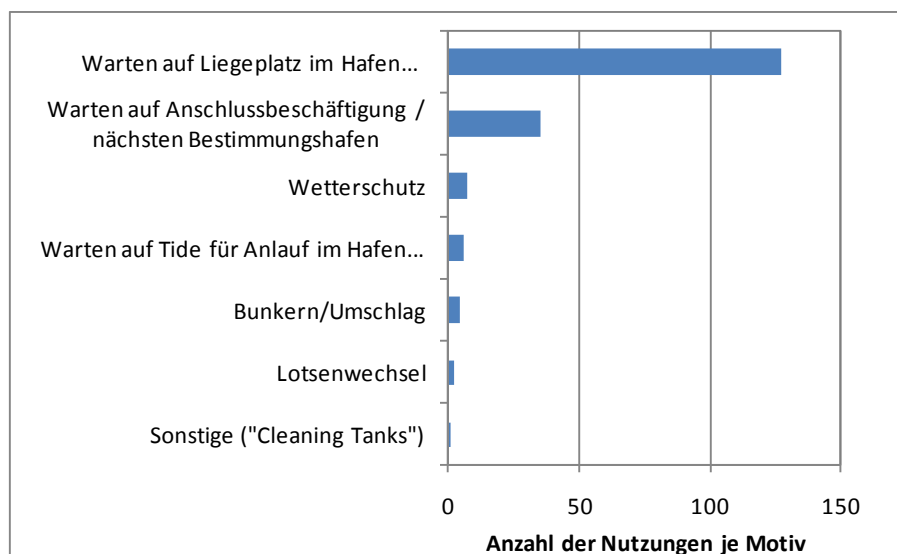
3.1 Reeder

Ziel der Reederbefragung war es, die mutmaßliche Nutzung der Blexen Reede durch eine Stichprobe zu verifizieren. Dazu wurden in mehreren Analyseschritten knapp 120 Reedereien identifiziert, die in den vergangenen drei Jahren die Blexen Reede genutzt haben. Für 108 dieser Unternehmen konnte eine Adresse ermittelt werden und sie wurden durch das ISL per Email oder auf dem Postweg kontaktiert.

Nutzungsmotive

Als Ergebnis dieser Reederbefragung konnten durch Interviews oder direkte Rückmeldungen der Unternehmen auf die versendeten Fragebögen (siehe Musterexemplar im Anhang) für insgesamt 180 Nutzungsfälle der Blexen Reede die jeweiligen Motive ermittelt werden. Das mit deutlichem Abstand am häufigsten genannte Motiv lautet: „**Warten auf einen Liegeplatz** im Hafen...“. Hierbei handelt es sich zum überwiegenden Teil um die Häfen **Nordenham** und **Brake**. Mit 127 Nennungen entfallen mehr als zwei Drittel auf dieses Motiv. Dieses Ergebnis deckt sich quasi exakt mit den Auswertungen der Schiffsbewegungen und bestätigt eine gute Signifikanz der Stichprobe.

Abb. 3-1: Nutzungsmotive der Blexen Reede gemäß den Befragungsergebnissen der Reeder



In der Vergangenheit spielte auch das Warten auf einen Liegeplatz in Bremerhaven eine größere Rolle. Hier waren es vor allem die kleinen Containerfeederschiffe. Durch die Evolution der Schiffgrößen in der Feederfahrt ist dieses Motiv nunmehr jedoch ohne Belang, da die heute im Einsatz befindlichen Feederschiffsgrößen eine Nutzung der Blexen Reede ausschließen.³ Dies zeigte sich auch bereits in einer abnehmenden Bedeutung Bremerhavens als Anlaufhafen vor oder nach Nutzung der Blexen Reede.

Seltener (insgesamt in 35 Fällen) wurde die Blexen Reede von Schiffen genutzt, die auf eine Anschlussbeschäftigung warteten. Das Motiv „Wetterschutz“ ist mit sieben Nennungen nur sehr selten vertreten. Allerdings ist dies möglicherweise dem Verständnis des ermittelten Hauptnutzers geschuldet. Besagtes Unternehmen nutzt bei 75 Anläufen die Blexen Reede zum „Warten auf einen Liegeplatz“ (ausschließlich in Nordenham oder Brake). Während die Schiffe dort liegen, ist auch die Wetterschutzfunktion der Reede gegeben, sie ist jedoch in diesen Fällen zunächst nicht ursächlich für den Anlauf der Blexen Reede. Für Schiffe mit geringeren Tiefgängen kann das Motiv des Wetterschutzes aufgrund der geringeren Schiffgröße stärker vertreten sein. Hier besteht somit trotz der Berücksichtigung eines Teils dieser Schiffe in der Befragung evtl. eine gewisse Unterbewertung dieses Motives.

Sehr selten genannt wurden die Motive „Warten auf Tide für Anlauf im Hafen...“ (insgesamt sechs Nennungen,⁴ kombiniert mit der Angabe „Nordenham oder Brake“), sowie die Nutzung zum Bunkern oder Umschlag (vier Nennungen) oder zum Lotsenwechsel (zwei Nennungen). Das Freitextfeld „Sonstige“ wurde nur in einem Fall genutzt und mit dem Verweis auf Tankreinigung ausgefüllt.

Nicht genutzt wurde die Blexen Reede gemäß den zurückerhaltenen Fragebögen/geführten Interviews zur bzw. zum:

- Durchführen von Reparaturen/Wartungsarbeiten
- Liegen in Notsituationen
- Liegen mit gefährlichen Gütern

Ausweichmöglichkeiten

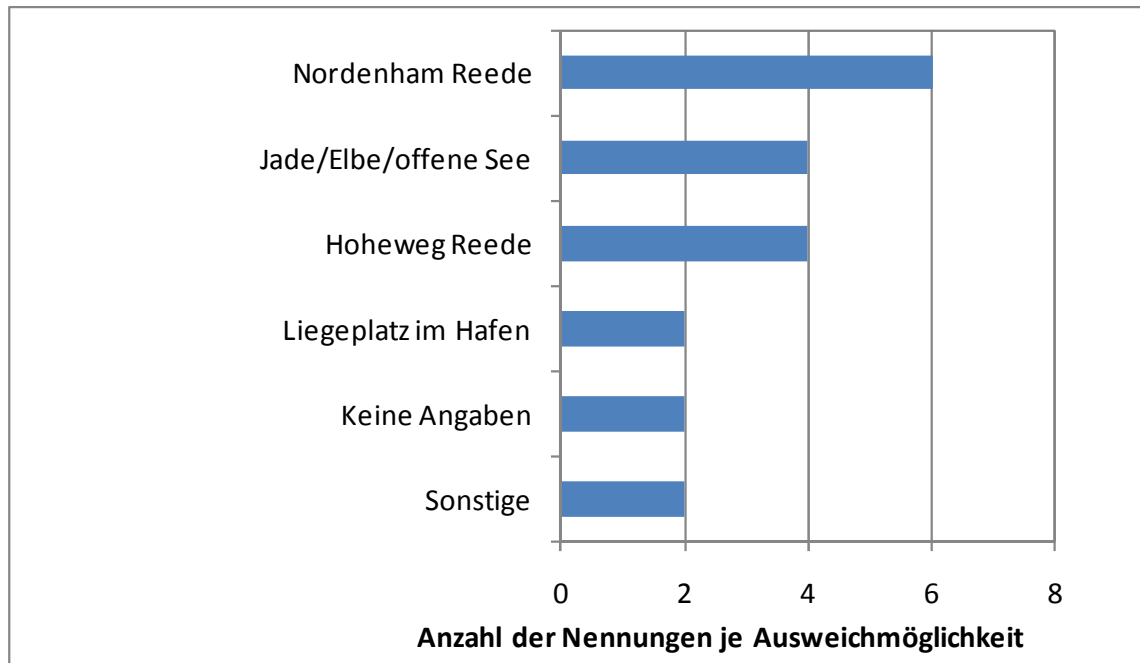
Befragt nach möglichen Alternativen zur Blexen Reede nannten die Reeder zumeist die Nordenham Reede (sechs Nennungen), die Hoheweg Reede oder die offene See (jeweils vier Nennungen). Seltener genannt wurden „Liegeplatz im Hafen“ und „Sonstige“ (jeweils zwei Nennungen). Zu den Sonstigen wurden jedoch keine konkretisierenden Ortsangaben gemacht. Die Häufige Nennung von Nordenham Reede zeigt auch, dass durch die Befragung auch kleinere Schiffe mit erfasst wurden, da die Reede Nordenham letztlich eine Kleinschiffsreede ist, die eher für Binnenschiffe oder Schiffe unter 90 m Länge vorgesehen ist.

³ So haben die heutigen, rund 1.400 TEU tragenden sogenannten NOK-Max-Schiffe einen Tiefgang von bis zu 9,5 m.

⁴ Möglich aufgrund der Reede-Abmessungen nur für kleine Schiffe.

Dieses Teilergebnis der Befragung müsste gegebenenfalls dahingehend relativiert werden, dass der Hauptnutzer der Blexen Reede in den vergangenen Jahren und damit auch das Schwergewicht unter den befragten Reedern nur die Hoheweg Reede und die offene See als Ausweichmöglichkeit genannt hat. Das Gewicht der zahlreichen Anläufe dieses Marktteilnehmers verschwindet ansonsten in der grafischen Darstellung der Befragungsergebnisse.

Abb. 3-2: Ausweichmöglichkeiten aus Sicht der Reeder



Darüber hinaus wurde in den Interviews deutlich, dass die befragten Unternehmen die offene See als mögliche, aber ungeeignete Alternative erachten, die insbesondere im Fall kleinerer Schiffe nur bei gutem Wetter in Betracht komme. Bei rauerer Seebedingungen müsse ansonsten gegen das Wetter angefahren werden, was entsprechende Zusatzkosten mit sich bringen würde.

Quantifizierung zusätzlicher Kosten

Befragt zu den wirtschaftlichen Konsequenzen taten sich sowohl im Fragebogen, als auch im Interview die beteiligten Reedereien schwer, konkrete Angaben zu machen. In den Interviews war zu ermitteln, dass die Nutzung der offenen See jeweils zwei mal drei bis vier Stunden an zusätzlicher Fahrt nach sich ziehen würde. Dies erhöht unter logistischen und Kostenaspekten den Aufwand.

Einerseits (Anmerkung: vgl. hierzu auch die Ausführungen der Häfen) erhöht sich der Vorlauf, mit dem die Tonnage nun durch die Häfen abzurufen ist. Dadurch steigen die Unwägbarkeiten, z.B. durch plötzlich einsetzende Wetterveränderungen, die Lade- oder Löschvorgänge im Hafen beeinträchtigen und dadurch ggf. zu Verzögerungen führen.

Andererseits entstehen durch andere oder weiter entfernter befindliche Liegeplätze zusätzliche Kosten durch die Lotsenpflicht, die längere Seereise oder Liegegelder in den Häfen. Diese Kosten werden letztendlich an die Im- oder Exporteure weiter gegeben, sodass aus Sicht der Reeder der Wetterschutz das dringlichste Problem sein dürfte.

3.2 Häfen

Schiffe nach und von allen wichtigen Weserhäfen Brake, Bremen, Bremerhaven und Nordenham nutzen die Reede Blexen. Weitere Anleger, die in den Statistiken genannt werden, sind das Titanwerk Blexen oder die Fettraffinerie Brake. Dazu kommen Einzelfälle wie Ganspe, die nicht weiter verfolgt werden.

Die Tatsache, dass Schiffe vor Anlauf eines Unterweserhafens die Reede nutzen, hat verschiedene Ursachen:

- Moderne Schiffe könnten heute theoretisch die Ankunft auf die Minute genau berechnen. In der Praxis ergeben sich durch Unwägbarkeiten wie Wettereinflüsse oder Wartezeiten im NOK Abweichungen, für die eine Zeitreserve eingeplant werden sollte. Besonders aus der Ostsee kommende Schiffe, das sind rund die Hälfte aller Anläufe, müssen einen Puffer einplanen, da sich bei der Passage des Nord-Ostsee-Kanals Wartezeiten vor den Schleusen und im Kanal bei Gegenverkehr ergeben können. Diese alleine auf der Reststrecke von der Elbe zur Weser durch Langsamfahrt auszugleichen ist kaum möglich.
- Andererseits können Häfen, besonders solche in denen Trampverkehre mit ungleicher Verteilung des Umschlagsgeschehens abgewickelt werden, die Liegeplätze nicht immer pünktlich zur Verfügung stellen. Die Verladung von Stückgütern lässt sich weniger exakt planen als die von Containern, wobei variierende Containerzahlen auch bei Linienverkehren zu unterschiedlich langen Liegezeiten führen. Beim Umschlag von Getreide und Futtermitteln kann auch das Wetter die Arbeiten verzögern.

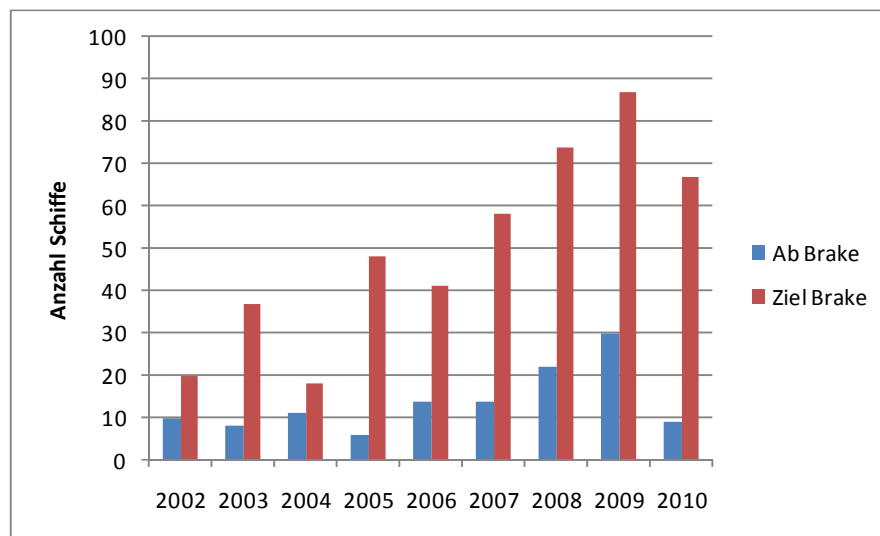
Für die Häfen ist daher wichtig, einen Warteplatz in möglichst geringer Entfernung zu haben. Je näher dieser liegt, desto geringer sind Verzögerungen bei der Wiederbelegung eines Liegeplatzes und desto geringer auch die Zwangspausen für die Hafentarbeiter.

3.2.1 Brake

Die Reede Blexen ist für den Hafen Brake wichtig, da im europäischen Transport von Getreide, Futtermitteln, Waldprodukten und Stahl Schiffe mit 4.000 dwt eine typische Größenordnung darstellen. Im Krisenjahr 2009 hat der Verkehr mit Schiffen dieser Größe sogar zugenommen, da Verschiffungen von Holz mit Großtonnage nach den USA entfielen und durch kleinere Partien für europäische Destinationen ersetzt wurden.

Für die Planung ist zu beachten, dass der Umschlag in Brake nach der noch aktuellen BVWP-Prognose von 5,1 auf 8,2 Mio. t (2025) wachsen soll. Damit steigt der Bedarf an Liegeplätzen. Konkret sind der Abschluss eines Vertrages über Schrottverschiffungen und der Bau eines neuen großen Getreideterminals. Insgesamt wird bei etwa gleichbleibender Schiffsgröße eine proportional steigende Zahl von Anläufen und auch entsprechend steigender Bedarf an Reedeliegeplätzen erwartet.

Abb. 3-3: Auswertung der Reede-Lieger vor/nach Brake durch den Hafen Brake



In Brake sind keine zusätzlichen Kajenwarteplätze und auch keine Dalbenplätze vorhanden, sie können auch mangels Platzes nicht geschaffen werden. Folglich wurde auch im Hafentarif der ermäßigte Satz für längere Liegezeiten gestrichen.

Die Nutzung der Reede hängt weniger von der Reiseplanung der Reederei als vom Hafen ab. Der Hafen lässt Schiffe auch vorzeitig anlegen, sofern Platz ist. So kann z.B. ein Schiff, das ab Montag Arbeitsbeginn angelegt haben soll, bereits am Wochenende festmachen. Andererseits müssen Schiffe auf Reede gehen, wenn der Liegeplatz noch nicht frei ist oder die Ladung noch nicht bereitsteht. Es gibt auch prioritäre Schiffe, deren Abfertigung abgewartet werden muss.

Sollten Schiffe früher reinkommen und einen möglicherweise freien Platz belegen, der nicht für die Abfertigung geeignet ist, fallen im Anschluss die Kosten für das Verholen an. Schiffe über 13 m Breite und/oder über 90 m Länge haben auch dabei Lotsenpflicht. Hinzu kommen Schlepper und Festmacher.

Folglich ist die Reede für Brake wichtig und ohne echte Alternative. Die äußeren Reeden sind mit höheren Kosten (Lotsen) verbunden und schränken die Flexibilität des Betriebsablaufs wegen der größeren Entfernung ein.

Im Detail stellte N Ports die Folgen der Einschränkungen der Reede wie folgt dar:

1. Schiffe können nicht mehr zeitnah abgerufen werden.
2. Schiffe müssen vermehrt mit langsamer Geschwindigkeit das Revier befahren.
3. Verteuerung der Anlaufkosten durch Lotsenpflicht für andere Reeden;
4. Einschränkung der Schutzfunktion, Schiffe verbleiben in den Häfen, Liegeplätze werden blockiert.
5. Verholungen im Hafen erzeugen Kosten für Lotsen, Schlepper, Festmacher und Liegegeld.
6. Die Steuerung insbesondere der Kümo-Verkehre würde erschwert, die Attraktivität des Hafens würde leiden.

In einem Brief an die WSD baten die Unternehmen im Hafen Brake schon im März 2011:

„Die Einschränkung der Reede Liegeplätze darf nicht zu Lasten der Niedersächsischen Seehäfen gehen. Gegebenenfalls muss eine prioritäre Nutzung für die Seehäfen Nordenham und Brake festgelegt werden. Längere Anfahrtszeiten von weiter außerhalb gelegenen Reedeplätzen behindern die betrieblichen Abläufe des Hafens und erhöhen die Kosten der Seeschifffahrt. Diese Kosten müssen finanziell ausgeglichen werden.“

3.2.2 Bremen

Ein Sechstel der einkommend auf Blexen Reede wartenden Schiffe fährt anschließend nach Bremen weiter. Aus den Gesprächen mit den Hafenunternehmen ergab sich, dass vor allem Weserport die Reede Blexen als Wartebereich und Atmungsfunktion für die Belegung der Liegeplätze nutzt. Obwohl die Entfernung Blexen – Bremen größer als bis Brake ist, kann das Argument der Nähe und schnellen Einnahme des Platzes an der Kaje, um keine Zeit zu verlieren, im Vergleich zu Wartepositionen auf der Außenweser immer noch gelten. Damit wird in einem Wegfall von Liegeplätzen auf Blexen Reede die Gefahr gesehen, Liegeplätze an den Terminals nicht mehr optimal nutzen zu können. Außerdem werden mögliche kostenpflichtige Alternativen mit dem Argument der leidenden Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Bremen abgelehnt. Seitens der BLG wird davon ausgegangen, dass in den Häfen in Bremen Stadt (insbesondere auch Neustädter Hafen) kein Engpass bei den Liegeplätzen besteht.

3.2.3 Bremerhaven

Trotz der Nähe und Größe des Hafens verliert die Blexen Reede an Bedeutung für den Hafen Bremerhaven. Die meisten Car Carrier und Kühlschiffe sind entweder zu groß für die Reede oder ihr Liegeplatz ist frei. Feederschiffe im Containerverkehr haben in früheren Jahren die Reede rege genutzt, da sie häufig warten müssen bis die großen Schiffe Liegeplätze frei machen. Die Lage hatte sich mit der Erweiterung des Containerterminals und dem Einbruch des Umschlags zu Beginn der Finanzkrise schnell entschärft. Danach hat sich der Umschlag rasch erholt, wobei die Größe der

Feederschiffe so weit angewachsen ist, dass viele zu groß für eine Nutzung der Reede Blexen sind. Schon 2008 bis 2010 nahmen daher die für Bremerhaven bestimmten Schiffe mit Abstand nur den 4. Platz unter den Reedeliegern ein.

3.2.4 Nordenham

Für Nordenham gilt wie für Brake und zum Teil Bremen, dass seitens des Terminalbetreibers eine ausreichende Wartemöglichkeiten für Schiffe in der Nähe der jeweiligen Terminals gefordert wird, deren Nutzung nicht mit Kosten verbunden ist. Falls die künftige Kapazität von Blexen Reede dazu nicht ausreicht, wird beispielhaft auf die Möglichkeit zur Nutzung wenig belegter Liegeplätze am Columbus Cruise Center, Portco, Rhenus Midgard Blexen etc. etc. verwiesen.⁵ Allerdings darf dies aus Wettbewerbsgründen aus Sicht des Terminalbetreibers nicht zu Kosten für die Schiffe führen.

3.3 Andere Nutzer und Verbände

3.3.1 Unternehmensverband Bremische Häfen

Seitens des befragten Unternehmensverbands Bremische Häfen wurde auf die Umschlagunternehmen unter den Mitgliedern verwiesen, die ohnehin separat kontaktiert wurden. Ergebnisse einer zunächst angekündigten eigenen „Mini-Umfrage“ liegen dem ISL zum Abschluss der Untersuchung nicht vor.

3.3.2 Bremer Rhederverein

Für den Bremer Rhederverein war das Offshore-Terminal Bremerhaven bislang kein Thema. Es wurde auf die beiden vor Ort tätigen Schleppreedereien verwiesen.

3.3.3 Lotsen (Seelotsen nicht befragt (?), alle drei Lotsenbrüderschaften betroffen)

Von den Lotsen wären vornehmlich die Flusslotsen betroffen, welche die meisten⁶ Schiffe bis zur Blexen Reede bringen, und die Hafenslotsen, die für das Anlegen zuständig sind.

Schiffe unter 90 m Länge sind nicht zur Annahme eines Lotsen verpflichtet und können auch auf Blexen Reede ohne Lotsen ankern. Ein Teil der Schiffe übernimmt trotzdem einen Lotsen, zum Beispiel aus Versicherungsgründen, bei schlechtem Wetter etc. Dies gilt vor allem bei kleinen Besatzungen.

Für andere Schiffe gilt, dass sie auf dieser Reede ohne Lotsen liegen können, aber während des Ankerns auf anderen Reeden müsste der Lotse an Bord bleiben. Das

⁵ Auf die Problematik bei der Nutzung dieser Liegeplätze wird bei der Alternativenbetrachtung eingegangen.

⁶ Alle lotspflichtigen Schiffe, die einen Unterweserhafen anlaufen wollen oder die aus einem Unterweserhafen kommen und auf Blexen Reede ankern wollen.

Ankermanöver der Schiffe > 90 m übernimmt der Flusslotse, d.h. auf Höhe Bremerhaven hat zuvor der Wechsel vom Seelotsen zum Flusslotsen stattgefunden.

Würden zwei Ankerplätze durch Liegeplätze an den im Bereich des OTB, bspw. in Verlängerung der Flügelwände des OTB, ersetzt, kämen auf die Nutzer Kosten zu. Dabei geht es um den Hafenslotsen, die Festmacher und situationsabhängig (vor allem wetterbedingt) um Schlepper.

- Ob das Anlegen der Hafenslotsen oder der Flusslotse übernimmt wäre noch endgültig zu klären. Somit entstehen sowohl für das Ankern (> 90 m) als auch für das Anlegen Lotskosten. Wie der Lotse zum Schiff hinkommt bzw. von dort wegkommt, muss auch keinen Unterschied bedeuten. Über Land werden Taxikosten angerechnet, während das Boot vom/zum Schiff auf Kosten des Lotsbetriebsvereins geht. Wahrscheinlich würde man vom OTB auch ein Boot einsetzen.
- Festmacherkosten sind eindeutiger zu ermitteln: Sie liegen für Schiffe von 2.000 bis 7.000 BRZ bei 306 € für Festmachen und Loswerfen, für kleinere Kümos bei 246 €.
- Ob Schlepperhilfe benötigt wird, hängt von der Tide, vom Wetter und von der Ausrüstung des Schiffes mit einem leistungsfähigen Bugstrahler ab. Die Höhe in Abhängigkeit von der BRZ des Schiffes kann festgestellt werden, nicht jedoch ob sie tatsächlich anfallen.

Grundsätzlich weisen Lotsen darauf hin, dass die Lage des Terminals zumindest bei schlechtem Wetter zu Problemen führen kann. Wenn der Wind zusätzlich zur Strömung drückt, werden die Anlegemanöver schwierig. Dann ist eine Absprache erforderlich, um Begegnungen im Blexer Bogen zu vermeiden.

3.3.4 Schleppreedereien

Die beiden angesprochenen Schleppreedereien „Bugsier“ und „URAG“ haben übereinstimmend keine Einwände gegen diese Baumaßnahme. Im Gegenteil, sie sehen die Maßnahme positiv, da sie bei einer größer werdenden Anlauffrequenz von Schiffen und sonstigen Fahrzeugen wirtschaftlich profitieren werden.

Gelegentlich der Befragung wurde ein Rat zur Planung erteilt:

Aufgrund der Erfahrungen der Schleppreedereien sollte man an den neuen Liegeplätzen des Offshore-Terminals Maßnahmen planen, um Wellenschlag an der Pieranlage zu minimieren, da Seeschiffe den sogenannten Blexer Bogen bei quer einkommender Strömung mit hoher Geschwindigkeit passieren werden (Bugsier).

3.3.5 Werften

Die Werft Abeking & Rasmussen gibt an, die Reede während ein- und mehrtägiger Probe- und Abnahmefahrten für folgende Zwecke zu nutzen:

- Kompassregulierung
- Aufnahme/Abgabe von Personen mittels Versetzboot

- Aufnahme/Abgabe von Ersatzteilen mittels Versetzboot
- Systemtests von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen, Anker
- Reparaturen und Einstellungen von Maschinen etc.

In Abstimmung mit der Fr. Lürssen Werft hat deren Werftkapitän in ganz ähnlichem Sinne, nur ausführlicher geantwortet. Die Lürssen Werft nutzt die Blexen Reede zu folgenden Zwecken:

- Kompassregulierung
- Test der Ankereinrichtung
- Test der Aussetzvorrichtung von Beibooten
- Inspektion von Komponenten der Antriebsanlage
- Personentransport nach / von Bremerhaven

„Die Nutzung erfolgt unregelmäßig und in geringem Maße, nämlich 0 bis 10 Mal pro Jahr zu jeweils 1 bis 2 der oben genannten Zwecke jeweils für eine Dauer von maximal zwei Stunden. Alle Manöver könnten auch bei kleineren Reedeabmessungen oder außerhalb der Blexen Reede auf dem Revier oder anderen Reeden durchgeführt werden. Aus diesem Grund würde eine eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit oder selbst der zeitweilige Verzicht die Aktivitäten der Lürssen Werft nicht oder nur in zumutbarem Maße beeinträchtigen.“

Die Bremerhavener Dock GmbH (BREDO) nahm kurzfristig ausführlich Stellung und beleuchtete dadurch interessante Aspekte zur Situation im Fischereihafen.

BREDO nutzt die Reede zurzeit nicht selbst. Kunden, welche die Werft besuchen, können die Reede aber zuvor oder danach nutzen.

Die Alternative zur Reede liegt im Fischerei-Hafen an der Labrador-Pier. Die Verfügbarkeit freier Plätze innerhalb dieses Hafens nimmt jedoch mit dem Ausbau der Windenergiebranche ab. „Zeitweilig können durch die Hafenbehörde für die Reparaturschiffe kaum noch geeignete Liegeplätze zugewiesen werden. Die in Kürze beginnende Verladung von Schwerlastkomponenten auf große Pontons im Labradorhafen wird durch den erforderlichen Manövrierraum zusätzliche Liegeplätze blockieren.“

Folglich hat BREDO bereits Planungen aufgenommen, die Blexen Reede als alternativen Liegeplatz und ggf. für nicht-dockabhängige Reparaturen zu nutzen. Auch zu diesem Zweck wurde ein selbstfahrender 150-t-Schwimmkran in Betrieb genommen, der als schwimmende Werkstatt längsseits der Schiffe fungieren soll. Damit hätte die Schließung der Reede ohne Kompensationsmaßnahmen einen unmittelbaren Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Werft.⁷

⁷ Dabei ist an dieser Stelle bereits anzumerken, dass Umschlag und Arbeiten auf der Reede nur Einzelfälle sein können und jeweils einer Genehmigung bedürfen.

Es bestehen noch Liegeplätze, z.B. entlang der Auktionshalle X, die aber marode und schlecht mit Landfahrzeugen zu erreichen sind, daher für größere Schiffe kaum geeignet sind und auch durch die Hafenbehörde nicht zugewiesen werden. Noch unbefestigte Uferbereiche in der Nähe der Produktionsstätten der Windenergiebranche und des Dockbetriebes werden derzeit nicht für den Bau von Pierflächen in Betracht gezogen, da bisher kein öffentliches Interesse bestand. Dieses Interesse wird jedoch dann akut, wenn durch den Wegfall von Anker- und Pierplätzen der wirtschaftliche Erfolg von Gewerbe- und Industriebetrieben beeinträchtigt wird. Hier sollten dann Kompensationsmaßnahmen vorgesehen werden.

3.3.6 Schiffsmakler

Die Befragung der Schiffsmakler erfolgte über die Vereinigung Bremer Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. Eine erste, schnelle Reaktion war, dass die vertretenen Reeder und Verfrachter die Blexen Reede nicht oder nur selten nutzen. Gleichzeitig verfasste der Vorstand jedoch ein Rundschreiben an die Mitglieder, das vor einer endgültigen Antwort abgewartet werden sollte. Zur Vertiefung hat die Vereinigung mit dem Bremer Schiffsmeldedienst Kontakt aufgenommen (s. eigenen Absatz). Darüber hinaus wurde angeregt, die Schiffsmakler-Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsverfrachter e.V. zu kontaktieren, da dort die entsprechenden Schiffsgrößen betreut werden.

Von den Antworten auf das Rundschreiben an die Mitglieder wurde eine an das ISL weitergeleitet, die den Ankerplatz Blexen Reede als „nicht unwichtig“ für die Küstenschifffahrt bezeichnet. Weiter hieß es, dass Küstenschiffe, die bei Ankunft auf der Weser nicht direkt ihren Liegeplatz an einem Unterweserhafen einnehmen können, durchaus häufig hier ankern; ebenso wird die Reede immer wieder auch von Schiffen genutzt, die nach Löschen in einem Unterweserhafen vorübergehend auf eine Anschlussbeschäftigung warten müssen.

Auch ein weiteres Schifffahrtskontor widerspricht der seltenen Nutzung: Für Kümos im Bereich bis 4.000 dwt⁸ bzw. bis 120 m Länge war und ist der Ankerplatz Blexen Reede „ein logistisch wichtiger Ankerplatz und durch seine kurze Distanz zu den Häfen an der Unterweser und den stadtbremischen Häfen aus kommerzieller und sicherheitsrelevanter Sicht kaum wegzudenken“. Weiter wird zu bedenken gegeben,

- dass sich bei einem Ankern bei Weser Feuerschiff (Neue Weser Nordreede) längere Abruf- bzw. Fahrzeiten ergeben, was zu Wartezeiten führen kann,
- dass Schiffe, die auf ausgehende Order warten für eine eventuelle Anschlussreise noch „in Reichweite“ wären und
- dass bei der Suche nach Wetterschutz Blexen Reede die weitaus sicherere Alternative zur Außenreede ist.

⁸ Dead weight all told; Gesamte Ladefähigkeit eines Schiffes

Abschließend heißt es: „Wir können nur davon abraten, gänzlich auf den Ankerplatz Blexen Reede zu verzichten und sprechen hier sicherlich auch im Sinne der meisten Reeder.“

Die Schiffsmakler-Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsbefrachter e.V. hat sich nach Kontaktierung durch die Vereinigung Bremer Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V. selbst gemeldet und dabei festgestellt: ... „ist das Thema Blexen Reede für unsere Mitgliedsfirmen und die von ihnen vertretenen Reeder von sehr großer Bedeutung“. Eine angekündigte Stellungnahme blieb bisher aus.

3.3.7 Bremer Schiffsmeldedienst (BSMD)

Der BSMD wurde durch den ZVDS eingeschaltet und schließlich durch das ISL direkt kontaktiert. Der BSMD führt eine eigene Liste der Reedelieferer, wollte diese jedoch mit den großen Agenturen in Brake, Nordenham und Bremen abstimmen, da man selbst die ausgehenden Schiffe, die auf der Reede auf Order warten, nicht erfasst.

Da das Datenfeld „Ankerlieger“ erst seit Ende 2009 ausgewertet werden kann, beschränkte sich der Vergleich mit Zahlen der WSV nur auf das Jahr 2010. Im Ergebnis traten nur geringe Abweichungen auf, so dass der BSMD von einer Bestätigung der Daten spricht.

3.3.8 Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (VDKS)

Der VDKS wurde über den Verein Bremerhaven angesprochen, wo man eher gelassen reagierte, obwohl auch die Nordreede („war nicht besonders“) schon weggefallen ist und auf der Elbe vergleichsweise mehr Platz ist. „Der Wetterschutz war für kleine Kümos wichtig, aber die gibt es ja kaum mehr. Schade wenn die Reede wegfällt, aber man muss entscheiden, was wichtiger ist“.

Der VDKS in Bremen wollte keine Aussage treffen und verwies auf den Verband in Hamburg. Hamburg wollte sich melden „wenn Bedarf“, was nicht geschehen ist.

3.3.9 Deutscher Nautischer Verein (DNV)

Der DNV wurde über den Ortsverband Bremerhaven angesprochen. Dort wurde bislang noch nicht über das Thema Offshore-Terminal diskutiert, die Anfrage des ISL aber an den Dachverband in Hamburg weitergeleitet.

Von dort kam Wochen später die schriftliche Antwort: „Vielen Dank für Ihre Geduld bei der Beteiligung an dem Verfahren. Der Deutsche Nautische Verein wird hierzu keine Stellungnahme vorlegen. Wir bitten weiterhin um Beteiligung“

3.4 Träger öffentlicher Belange

3.4.1 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat nach einem ausführlichen Gespräch vor Ort am 6.9.2011 eine offizielle Stellungnahme in Form eines Vermerks abgegeben. Die nachfolgenden Ausführungen sind mit leichten Kürzungen direkt aus diesem Vermerk entnommen und abgestimmt:⁹ Die Bedeutung einer Reede für die Schifffahrt ist gekennzeichnet durch ihre gefahrenabwehrrechtliche und wirtschaftliche Nutzung.

Der Blexen Reede kommt aus Sicht der WSV für die gefahrenabwehrrechtliche Funktion, die der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dient, auf dem gesamten Revierabschnitt (Bremerhaven bis Bremen einschließlich Hunte) eine zentrale Bedeutung zu.

Reeden dienen gemäß § 32 SeeSchStrO dem so genannten „ruhenden Verkehr“. Reeden sind notwendig, da der Verkehr mit Blick auf planbare oder unplanmäßige Reiseunterbrechungen außerhalb vorhandener Hafenliegeplätzen auf Warte- und auf Ausweichflächen angewiesen ist. Das Ankern im Fahrwasser ist nach SeeSchStrO nicht zulässig. Maßgeblich für die Bestimmung von Lage und Größe einer Reede sind insbesondere die Verkehrsdichte und die geforderte Flexibilität bei der Disposition von Schiffen. Eine zentral gelegene Reede mit schneller Erreichbarkeit im Revier ist sowohl aus gefahrenabwehrrechtlicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht unabdingbar.

Ungeachtet etwaiger Synergiepotenziale aus hafenwirtschaftlicher Sicht sind mithin aus schifffahrtspolizeilichen Gründen ausreichende Flächen für den „ruhenden Verkehr“ im Alltagsbetrieb (normale Verkehrslage) als auch bei etwaigen Sonderlagen (Unfälle, Fahrwassersperrungen, Verkehrsansammlungen etc.) vorzuhalten.

Unter „ausreichend“ ist neben der notwendigen Verkehrsfläche und Wassertiefe insbesondere der Schutz vor widrigen Wetter- und Naturverhältnissen zu subsumieren.

Nutzungen im Einzelnen:

Notwendigkeit der Vorhaltung aus öffentlich/rechtlicher Sicht

Der Bund ist nicht nur Eigentümer der Bundeswasserstraße Weser,¹⁰ so dass ihm aus dieser Zuständigkeit heraus die Verkehrssicherungspflicht auf dem Revier obliegt; die WSV ist darüber hinaus mit den ihr nachgeordneten WSÄ gemäß § 55 (1) SeeSchStrO die zuständige Schifffahrtspolizeibehörde und nach § 24 WaStrG die zuständige Strompolizeibehörde und damit für den Erhalt des Verkehrsweges und die Ordnung des darauf stattfindenden Schiffsverkehrs zuständig.

Im Rahmen der vorgenannten Zuständigkeiten hat die WSD NW zu beurteilen, ob die Blexen Reede aus öffentlich/rechtlicher bzw. nautisch/schifffahrtspolizeilicher Sicht in

⁹ Siehe Vermerk der WSD Nordwest vom 6.9.2011 (WSD Nordwest S-331.2/045 II), S. 7ff.

¹⁰ Art. 89 Abs. 1 GG i.V.m. Art. 97 Abs. 1 WRV, WaStrVertG vom 29.7.21, § 1 Ab. 1 Satz 1 WaStrVermG

Bezug auf die Funktion und Ausdehnung notwendig ist. In diese Beurteilung geht die tatsächliche Belegung der Reede in der Vergangenheit sowie die zukünftig prognostizierten Verkehre ein

Die Blexen Reede ist auf der Weser die einzige geschützte Wartereede für Schiffe, die für Bremen, Elsfleth, Brake, Nordenham und Bremerhaven bestimmt sind. Sie dient daher dem ruhenden Verkehr, der für fünf Häfen bestimmten Fahrzeuge.

Die Funktionen der Blexen Reede aus öffentlich/rechtlicher Sicht lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Warte- und Ausweichplatz (Differenzierung ruhender / fließender Verkehr) bei normalen Verkehrslagen (Alltagslagen)
- Schifffahrtspolizeilich jederzeit erreichbarer Verfügungsraum (z. B. bei Not- und Sonderlagen)
- Umschlags- und Bunkerreedee
- Wetterschutzreedee für Küstenmotorschiffe
- Gefahrgutreedee (Tanker- und Explosivreedee)

Auf der gesamten Weser gibt es – mit Ausnahme der Hafentiegeplätze – keine vergleichbare Lokation, die Schiffe bei besonderen Ereignissen oder in Ermangelung verfügbarer Hafentiegeplätze bei schwerem Wetter anlaufen könnten.

Aus konzeptioneller gefahrenabwehrrechtlicher Sicht muss auf einem hoch frequentierten Revier ein den verkehrlichen Anforderungen entsprechender „Verfügungsraum“¹¹ vorgehalten werden.

Zivilmilitärisch:

Die Nutzung aus zivilmilitärischer Sicht umfasst insbesondere die Anforderungen aus Krisen- und Verteidigungsfällen, um u.a. die Versorgung mit lebens- und verteidigungswichtigen Gütern im erforderlichen Umfang sicherzustellen. In solchen Fällen übernimmt das BMVBS die Aufgaben der nationalen Schifffahrtsbehörde (National Shipping Authority / NSA). In diesem Zusammenhang sind auch die infrastrukturellen Anforderungen bzw. Voraussetzungen zu bewerten. Die wesentlichen Rechtsgrundlagen dafür finden sich im Seeaufgabengesetz, Verkehrsleistungsgesetz, Bundesleistungsgesetz und dem Verkehrssicherungsgesetz.

Konzeptionell wird aus Sicht der WSD NW (als zuständige Behörde für die Bereitstellung von Liegeplätzen im Sinne des Verkehrsleistungsgesetzes (VerkLG)) die Reede auch als Umschlagsplatz und Wartereede in Krisenfällen benötigt. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf deren exponierter und geschützter Lage direkt vor

¹¹ Definition Verfügungsraum: Mit „Verfügungsraum“ ist eine Verkehrsfläche gemeint, die in einem vielbefahrenen Revier unter Berücksichtigung der Verkehrsfrequenz und –struktur vorhanden sein muss, um im Alltagsbetrieb und insbesondere bei Sonderlagen (Fahrwassersperrungen, Demonstrationen, Betriebsausfälle etc.) Fahrzeugen, die nicht mehr am Verkehr teilnehmen bzw. teilnehmen können, sichere Liegeplätze außerhalb der betonnten Fahrwasser zuweisen zu können

Bremerhaven. Der Zweck des VerKLG ist nach § 1 die Sicherung von ausreichenden Verkehrsleistungen (Schiffe und Infrastruktur) z. B. bei Naturkatastrophen, wirtschaftlichen Krisenlagen, Unterstützung der Seestreitkräfte, Pandemien sowie im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

Funktion in Notfällen

Eine geschützte Reede im Revier ist erforderlich, um bei Betriebsausfällen und –störungen sowie bei besonderen Situationen (z. B. Havarien, länger anhaltende Nebellagen) kurzfristig auf adäquaten Ausweichraum zugreifen zu können. Die Blexen Reede wird aufgrund ihrer geschützten Lage und der Tatsache, dass dort keine Lotsannahmepflicht besteht, bei besonderen Situationen häufig aufgesucht. Darüber hinaus könnte eine Reede auch als Notliegeplatz i. S. der Notliegeplatzvereinbarung (NLPV) in Betracht kommen. Die Zuständigkeit für die Zuweisung von Notliegeplätzen nach der NLPV liegt beim Havariekommando. Dieses hat mit Stellungnahme vom 22.12.2010 / Az. HK 332.3/2 jedoch darauf hingewiesen, dass aus dortiger Sicht kein Bedarf von freier Verkehrsfläche als Notliegeplatz im Bereich der Blexen Reede besteht.

Die Fläche der Bundeswasserstraße könnte nur dann genutzt werden, wenn sie von der WSV erworben wird. Dies setzt in jedem Fall voraus, dass die WSV sie als verkehrlich entbehrlich betrachten kann. Unter der – derzeitig hypothetischen - Annahme, dass die bremischen Pläne zum OTB ausgeführt würden, bliebe bei Berücksichtigung der durch die Weseranpassung geplanten Verschwenkung der Fahrrinne sowie Platzbedarf für Ankerlieger folgende Restfläche:

Die natürlichen Wassertiefen liegen im unbepflanzten Teil der Reede derzeitig zwischen knapp 4 m SKN/LAT m im Südwesten bis 11 m SKN/LAT im Nordosten.

Die Abmessungen der verbleibenden Restfläche betragen:

- Länge: 1800 m
- Breite im Südwesten: ca. 250 m
- Breite im Nordosten: ca. 450 m

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen vor Ort wird aufgrund der geschützten Lage der Reede von einem Schwjorkreisradius von einer Schiffslänge plus 60 m tragende Ankerkette ausgegangen. Die zusätzlich notwendige Sicherheitsmarge wird in der Regel mit ca. einer Schiffslänge berücksichtigt. Im konkreten Einzelfall obliegt es dem Kapitän, in Abhängigkeit von allen Wetter- und übrigen Randbedingungen die konkrete Ankerposition, Ankerkettenlänge und Sicherheitsmarge zu anderen Objekten festzulegen.

Bei Realisierung der Hafenpläne im Blexer Bogen würde die Reede so weit verkleinert, dass allenfalls nur noch zwei Ankerlieger (Bemessungsgröße) dort sicher liegen könnten. Insbesondere würde der nördliche Bereich mit den größten Wassertiefen ersatzlos wegfallen.

Direkt südlich des geplanten OTB liegt der als „Gefahrgutreede“ ausgewiesene Teil der Blexen Reede. Diese Funktion müsste aus Sicherheitsgründen auf Grund der unmittelbaren Nähe zum dann neuen Umschlagsterminal gänzlich aufgegeben werden.

Fazit: Die Reede wird für den ruhenden Verkehr benötigt. Bei Entwidmung der Reede würde ein Defizit an Liegeflächen und Verkehrsraum, das aus schiffahrtspolizeilicher Sicht derzeit nicht kompensiert ist, entstehen. Die Fläche, die von OTB überplant werden soll, ist somit verkehrlich nicht entbehrlich.

3.4.2 Hafenskapitän Bremerhaven/Bremen

Ein ausführliches Gespräch mit dem Hafenskapitän wurde Mitte Juni geführt. Dabei wurden folgende Themenkreise angesprochen:

Weservertiefung:

Im Zuge der Weservertiefung wird die Fahrrinne nach Süden/Osten verlegt und rückt näher an das OTB heran. Dadurch wird – auch unabhängig vom Bau des OTB – die Reede schmaler und verliert wohl einen von 4-5 Liegeplätzen, da die Radien um den Anker kleiner werden. Auch könnte das Längenmaß der Schiffe von 120 m reduziert werden. (Zur Definition: Fahrrinne ist der auf Solltiefe ausgebagerte Bereich, Fahrwasser der gesamte Bereich zwischen den Tonnen, in dem auch kleinere Fahrzeuge neben der Fahrrinne fahren können.)

Zweck der Reede:

- Blexen Reede ist für alle drei Lotsenbrüderschaften als Station zum Wechsel erreichbar.
- Die Reede hat eine „Atmungsfunktion“ für die Weserhäfen.
- Die Bedeutung für die hafenbezogene Verkehrsabwicklung für Bremerhaven hat abgenommen. Am CT gab es in den beiden letzten Jahren keine Probleme mehr. Zuvor mussten kleine Feeder auf die Reede ausweichen, wenn ein größeres Schiff kam, das an die Kaje gelegt wurde. Situationen wie zuvor, dass ein Schiff über 2 h im Strom von Schleppern gehalten werden musste, sollten nicht vorkommen. In solchen Fällen, wo die Schiffe zu früh hereinkamen, handelte es sich auch um Kommunikationsprobleme. Diese Funktion der Reede schwindet mit dem Anstieg der Feeder über 120 m.
- Quarantäne: Nur 1 Fall bekannt.

Alternativen zu Blexen Reede:

- Der Fischereihafen I ist praktisch nicht nutzbar, da voll belegt.
- Im FH II gibt es Liegeplätze am Labradorkai. Dort müssten jedoch die Anlieger gefragt werden, die ein Recht auf Nutzung der Kaje haben.
- Engpass ist die Barre vor dem Geestevorhafen, die bei NW nur 4m Wasser hat. Bei Ebbstrom gibt es für Schiffe >120 m Einlaufbeschränkungen wegen der Strömung.

- Als Wetterschutz für kleine Schiffe ist der FH nicht geeignet, da die Schleuse bei höheren Windstärken gesperrt wird.

Folgekosten:

Es stellt sich die Frage, ob der Reeder oder der Charterer für Mehrkosten aufkommt. Evtl. gibt der Kapitän seine „notice of readiness“ ab und dann geht es auf Kosten des Charterers oder des Terminalbetreibers, wenn dieser Auftraggeber ist.

- Wird mit Schlepper verholt, wird meist auch ein Lotse hinzugezogen, der die Schlepper befiehlt.
- Dalben: Wie viele Dalben müssten geschlagen werden? Die Schiffe sind so unterschiedlich, dass ein Abstand von 15 – 20 m erforderlich ist, große und kleine Schiffe sicher festzumachen.

Frage zum Betrieb des OTB:

Wenn das OTB in Betrieb ist: Wo sollen all die anderen Schiffe liegen, die dann im Offshore-Geschäft zum Einsatz kommen? In Bremerhaven ist kein Platz.

3.4.3 Wasserschutzpolizei

Hinweis: Die WSP Bremen (Bremerhaven) ist für die Reede zuständig, die WSP Niedersachsen für die Weser.

Die WSP Bremerhaven erklärte sich für nicht betroffen, denn durchzuführende Kontrollen finden an der Pier statt. Man wies jedoch darauf hin, dass das OTB aus nautischer Sicht problematisch sei. Dies war auch schon im März 1980 der Fall, als ein Anleger oder Stichhafen bei Weser-Km 60 geplant wurde. Dazu wurde damals eine Niederschrift vom WSA erstellt. Hierbei ging es allerdings um das geplante Terminal und seine Lage zum passierenden Verkehr auf der Weser und nicht um die Funktionalität der Blexen Reede. Insofern ist dieser Hinweis für die Belange der vorliegenden Analyse nicht relevant.

Für die WSP Niedersachsen antwortete die Zentrale Polizeidirektion in Oldenburg: „Eine Befragung unserer WSP-Dienststelle in Brake ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass Belange der Wasserschutzpolizei Niedersachsen durch das Bauvorhaben „Offshore-Terminal am Blexer Bogen“ und den teilweisen Wegfall der Reede Blexen tangiert sein könnten.“

3.4.4 Havariekommando

Das Havariekommando nahm wie folgt eindeutig Stellung: „Gegen den Wegfall des Notliegeplatzes Blexen Reede bei dem geplanten Bau des Offshorehafens Weser bestehen aus unserer nautischen Sicht keine gewichtigen Bedenken, da im Bereich Bremerhaven ausreichende Liegeplätze vorhanden sind und durch den Bau des geplanten Hafens zusätzliche Liegeplätze entstehen. Ist ein Verbleiben eines

Havaristen aus nautischer Sicht (Risikoabwägung) auf einer Reede erforderlich, käme Blexen wegen der Nähe zur Stadt Bremerhaven und dem Linienfähverkehr Bremerhaven - Blexen nicht in Frage, die seewärtigen Reeden (Fedderwarden bzw. Hoheweg) bieten ausreichende Kapazitäten.“

3.4.5 Bundesmarine

Die Wehrbereichsverwaltung Nord schreibt wörtlich: „Von Seiten der Bundeswehr bestehen keine Einwände gegen die Planungen zur Realisierung eines Offshore-Terminals und dem damit verbundenen partiellen Wegfall der Reede Blexen am Standort Bremerhaven. Die Teilstreitkraft Marine wurde von mir beteiligt“.

3.4.6 Wirtschaftsverband Weser

Bis Anfang Oktober 2011 ist noch kein Beitrag eingegangen. Bei der verbandsinternen Diskussion ergaben sich so unterschiedliche Meinungen, dass die Konsensfähigkeit bisher eingeschränkt ist und noch keine offizielle Stellungnahme abgegeben werden kann.

4 Bewertung der Veränderungen an Blexen Reede - Alternativenbetrachtung

Die voranstehenden Abschnitte haben gezeigt, dass die Reede Blexen von Schiffen aus verschiedenen Gründen genutzt wird. Dabei ist quantitativ als wichtigstes Motiv das Warten auf einen Liegeplatz in einem der Unterweserhäfen in Erscheinung getreten. Durch einen Wegfall eines Teils der heutigen Kapazitäten sind somit einerseits die Reeder und andererseits die Häfen betroffen, die in der Abwicklung ihres Umschlaggeschäfts nach ihrer Einschätzung negativ beeinflusst werden.

Darüber hinaus wird die Reede, wenn auch nach der Auswertung der vergangenen Nutzungen und den Ergebnissen der Befragung in relativ geringem Umfang, in sicherheitsrelevantem Zusammenhang – und hier vor allem als Wetterschutz - genutzt.

Ziel der Alternativenbetrachtung muss es daher sein, zum einen die Kosten der Alternativlösungen für die Nutzer bzw. die Betroffenen abzuschätzen, zum anderen Aussagen über die Aufrechterhaltung oder mögliche Einschränkungen der sicherheitsrelevanten Funktionen zu machen, wobei die Bewertung und Gewichtung der Letzteren auch im Verhältnis zu den wirtschaftlichen Effekten im Rahmen dieser Untersuchung nicht erfolgen kann.

4.1 Alternative 1: Verzögerung der Anfahrt bzw. Warten auf offener See

Als erste Alternative bzw. quasi als „Nullfall“ ohne Ergreifen kompensierender Maßnahmen im Bereich Blexen Reede oder Bremerhaven wird ein Verweilen der Schiffe auf See oder auf anderen Reeden angegeben. Das längere Verweilen auf See kann entweder durch frühzeitige Abstimmung der idealen Ankunftszeiten und entsprechend vorherige Langsamfahrt oder durch Fahrt mit minimaler Geschwindigkeit im Bereich außerhalb des lotspflichtigen Bereichs eingeplant werden. Die Nutzung zweier Reeden im Außenweserbereich (Hoheweg-Reede und Fedderwarder Reede) führt bei Schiffen mit mehr als 90 m zur Pflicht der Lotsenannahme und der Lotse bleibt während der Liegezeit auch an Bord, so dass entsprechende Kosten anfallen. Die beiden Reeden Neue Weser Nord und Neue Weser Süd haben diese Lotsenpflicht nicht. Während eine geplante Langsamfahrt im Vorfeld durch verminderten Kraftstoffverbrauch in gewissem Umfang sogar Kosten sparen kann, ist die Variante der langsamen „Wartefahrt“ im Mündungsbereich oder das Liegen auf zwei der äußeren Reeden mit Kosten verbunden. Hinzu kommt, dass die Funktion als Wetterschutz, wenn überhaupt, nur deutlich schlechter erfüllt werden kann.

4.1.1 Reeder

Aus Sicht der Reeder ist eine Beeinträchtigung durch den Bau des OTB und eine Reduzierung der Kapazität der Blexen Reede in gewissem Umfang gegeben. Durch den Wegfall zweier Reede-Liegeplätze muss in den Fällen in denen bereits zwei (der heute vier, in Zukunft nur noch zwei) Liegeplätze belegt sind, das ankommende dritte oder vierte Schiff eine Alternative – hier das Warten auf See – suchen. Auf Basis der Auswertung der Belegungsdaten ergab sich diese Situation in der Vergangenheit zwischen 80 und 150 Mal pro Jahr und damit in weniger als einem Viertel bis hin zu einem Drittel der Anläufe.

Für die Zukunft kann man annehmen, dass sich die Zahl dieser speziellen Situationen deutlich, der Anteil an den Gesamtbewegungen zumindest leicht erhöhen wird. Die absolute Zahl dürfte aus zwei Gründen steigen:

- Es ist erstens davon auszugehen, dass sich der Umschlag der Weserhäfen in den kommenden Jahren weiter erhöhen wird. Selbst bei wahrscheinlich im Durchschnitt leicht steigenden Schiffsgrößen wird dies zu steigenden Verkehrsmengen führen.
- Zweitens wird das Offshore-Terminal (OTB) zusätzliche Verkehre durch Zulieferungen, Servicefahrzeuge etc. erzeugen, von denen auch ein Bedarf für die Nutzung der Reede ausgehen dürfte und die dann um die Liegeplätze in Nutzungskonkurrenz zu den Unterweserhäfen bzw. die sie anlaufenden Schiffe treten.

Hinzu kommt eine leichte Steigerung des Anteils der betroffenen Schiffe an den Gesamtanläufen, der sich aus der Warteschlangentheorie ergibt. Sie besagt, dass die Wahrscheinlichkeit für Wartezeiten mit einer Steigerung der Auslastung bei gleicher Kapazität überproportional steigt.

Für die Reeder ergab sich aus den Auswertungen der Motive vor allem das Warten auf einen Liegeplatz aber auch die Nutzung der Blexen Reede als Wetterschutz. Da eine Wetterschutzfunktion der Reeden im Bereich der Außenweser insbesondere für die kleineren Schiffe kaum gegeben ist, ergäbe sich für die Reeder im Fall schlechten Wetters nur die Möglichkeit des „Langsam Dampfens“ gegen Wind und Wellen. Im Fall des Wartens unter guten Wetterbedingungen würde sich die Nutzung einer der Reeden an der Außenweser anbieten. Warten durch „langsames Dampfen in Warteschleifen“ im Revier kommt nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgrund der Behinderung des sonstigen Schiffsverkehrs nicht in Frage. Sowohl die Langsamfahrt bei Schlechtwetter als auch das „Liegen auf Reede“ ist zumindest teilweise mit Kosten verbunden.

Für fünf ausgewählte Beispielschiffe wurde der Verbrauch bei langsamer Fahrt auf Basis der verfügbaren Motorendaten ermittelt und mit einem aktuell angemessenen Bunkerpreis von € 450 pro Tonne¹² gewichtet. Es wurde angenommen, dass die

¹² Ende August 2011 lag der Preis für eine Tonne Bunkeröl (IFO 380) in Rotterdam bei US\$ 650 pro Tonne. Dies entspricht bei einem Wechselkurs von 1,44 US\$/€ rund 450 €/Tonne.

Schiffe mit einer Geschwindigkeit von etwa 6 Knoten gegen Wind und Strömung anfahren. Daraus ergab sich für die Schiffe folgender Bunkerverbrauch.

Tab. 4-1: Bunkerverbrauch der Beispielschiffe bei Langsamfahrt und Schlechtwetter

Beispielschiffe					
Name	Eems Coast	Wilson Bremen	Wilson Hawk	Transfalcon	Breant
Länge (m)	78	88	91	104	110
Breite (m)	10,6	12,8	13,9	16,2	16,8
dwt (t)	1490	3735	4258	5697	3328
BRZ	998	2446	2811	4081	5197
Baujahr	1985	1992	1994	1993	1979
Hauptmaschine	1 x 3512TA, 4 Stroke, Single Acting, Vee 12 Cy. 170 x 190, Mcr: 787 kW (1,070 hp) at 1,200 rpm	1 x SBV8M628, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 8 Cy. 240 x 280, Mcr: 1,500 kW (2,039 hp) at 900 rpm	1 x 6M453C, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 6 Cy. 320 x 420, Mcr: 2,200 kW (2,991 hp) at 600 rpm	1 x 8R32D, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 8 Cy. 320 x 350, Mcr: 3,000 kW (4,079 hp) at 750 rpm	1 x 12V28/32, 4 Stroke, Single Acting, Vee 12 Cy. 280 x 320, Mcr: 2,640 kW (3,589 hp) at 750 rpm, New engine 1988-00
Bunkerverbrauch pro Stunde	0,042 t/h	0,095 t/h	0,051 t/h	0,074 t/h	0,057 t/h
Bunkerkosten pro Stunde	19,10 €	42,78 €	22,81 €	33,08 €	25,46 €
Bunkerverbrauch pro Tag	1,019 t/Tag	2,281 t/Tag	1,216 t/Tag	1,764 t/Tag	1,358 t/Tag
Bunkerkosten pro Tag	458,38 €	1.026,66 €	547,35 €	793,87 €	611,06 €

Im Durchschnitt über alle Schiffe ergibt das einen Bunkerverbrauch von 0,064 Tonnen pro Stunde oder Kosten von € 28,64 pro Stunde. Geht man von einer durchschnittlichen Wartezeit von einem Tag aus, dann ergibt sich ein Verbrauch von 1,53 Tonnen mit Bunkerkosten von € 687,46 pro Tag.¹³ Damit verbunden ist außerdem ein gegenüber einer Wartezeit vor Anker zusätzlicher CO₂-Ausstoß. Dieser würde sich bei den ermittelten Durchschnittsverbräuchen auf etwa 4,7 Tonnen pro Tag und Schiff belaufen.

Bei guten Wetterbedingungen würden Schiffe zum Warten eine der verfügbaren Reeden im Bereich der Außenweser nutzen (müssen). Während dies bei zwei der Reeden auch für Schiffe oberhalb von 90 m Länge kostenfrei ist, müssen entsprechend große Einheiten auf der Hoheweg und der Fedderwarder Reede Seelotsen an Bord nehmen. Hier wird dann das Wartegeld der Seelotsen in Höhe von 73 Euro/Stunde (nach Lotstarifverordnung von 1.1.2011) für die Liegedauer fällig. Unterstellt man wiederum eine durchschnittlich eintägige Wartezeit/Liegedauer, dann ergeben sich im Einzelfall Kosten von € 1.752 pro Tag.

Allerdings treten diese Kosten nicht additiv auf, sondern es handelt sich entweder um Warten auf Reede oder um Dampfen bei Schlechtwetter. Da die Aufteilung nicht statistisch abzuleiten ist, gilt es, sie mittels Annahmen sinnvoll zu modellieren.

Geht man davon aus, dass die Reede Blexen gerade bei schlechtem Wetter recht stark frequentiert wird, dann erscheint auch eine Häufung der Ereignisse mit einer Belegung

¹³ Dies umfasst bereits die Verbräuche von Hilfsmaschinen für die Stromerzeugung an Bord. Somit sind die Kosten eher konservativ angesetzt, da Bunkerölkosten für die Hilfsaggregate aufgrund der Verwendung von Diesel (MDO) anstatt von Schweröl höher liegen.

mit zwei oder mehr Schiffen bei Ankunft eines weiteren Schiffes plausibel. Daher wird angenommen, dass in 50 % der geplanten Ankünfte eines dritten oder vierten Schiffes auf Blexen Reede schlechtes Wetter herrscht und die Alternative das langsame Fahren gegen das Wetter ist. In den anderen 50 % können bzw. müssen die ankommenden Schiffe auf eine der äußeren Reeden gehen.

Nun ergibt sich aber hier die Problematik, dass diese Reeden für Schiffe mit mehr als 90 m Länge die Lotsenannahmepflicht beinhalten. Es ist davon auszugehen, dass die Kapitäne ihre Schiffe bevorzugt auf die kostenfreien Plätze legen und nur gezwungenermaßen einen Platz auf Hoheweg oder Fedderwarder Reede nutzen. Daher wird hier angenommen, dass von den verbleibenden 50 % ein Viertel, also letztlich 12,5 % der gesamten betroffenen Schiffe, einen kostenpflichtigen Reedeplatz in Anspruch nehmen.¹⁴

Tab. 4-2: Ableitung der Kosten für Langsamfahrt/Warten auf Außenreedem

Beispielschiffe					
Name	Eems Coast	Wilson Bremen	Wilson Hawk	Transfalcon	Breant
Länge (m)	78	88	91	104	110
Breite (m)	10,6	12,8	13,9	16,2	16,8
dwt (t)	1490	3735	4258	5697	3328
BRZ	998	2446	2811	4081	5197
Baujahr	1985	1992	1994	1993	1979
Hauptmaschine	1 x 3512TA, 4 Stroke, Single Acting, Vee 12 Cy. 170 x 190, Mcr: 787 kW (1,070 hp) at 1,200 rpm	1 x SBV8M628, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 8 Cy. 240 x 280, Mcr: 1,500 kW (2,039 hp) at 900 rpm	1 x 6M453C, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 6 Cy. 320 x 420, Mcr: 2,200 kW (2,991 hp) at 600 rpm	1 x 8R32D, 4 Stroke, Single Acting, In-Line (Vertical) 8 Cy. 320 x 350, Mcr: 3,000 kW (4,079 hp) at 750 rpm	1 x 12V28/32, 4 Stroke, Single Acting, Vee 12 Cy. 280 x 320, Mcr: 2,640 kW (3,589 hp) at 750 rpm, New engine 1988-00
Kosten der Langsamfahrt bei Schlechtwetter (Geschwindigkeit 6 kn)					
Bunkerverbrauch pro Stunde	0,042 t/h	0,095 t/h	0,051 t/h	0,074 t/h	0,057 t/h
Bunkerkosten pro Stunde	19,10 €	42,78 €	22,81 €	33,08 €	25,46 €
Bunkerverbrauch pro Tag	1,019 t/Tag	2,281 t/Tag	1,216 t/Tag	1,764 t/Tag	1,358 t/Tag
Bunkerkosten pro Tag	458,38 €	1.026,66 €	547,35 €	793,87 €	611,06 €
Kosten Nutzung Hoheweg Reede oder Feederwarder Reede					
Wartegeld Seelotse pro Std.	keine Lotsenpflicht	keine Lotsenpflicht	73,000 €/h	73,000 €/h	73,000 €/h
Wartegeld Seelotse pro Tag	keine Lotsenpflicht	keine Lotsenpflicht	1.752,00 €	1.752,00 €	1.752,00 €
Wahrscheinlichkeit für Schlechtwetter bei Bedarf für mehr als zwei Liegeplätze in Blexen	50%	50%	50%	50%	50%
Wahrscheinlichkeit für Nutzung einer kostenpflichtigen Reede bei gutem Wetter (zwei Reeden kostenfrei)	25%	25%	25%	25%	25%
Durchschnittliche Kosten je Tag Warten/Dampfen im Bereich Außenweser					
Bunkerkosten	229,19 €	513,33 €	273,67 €	396,94 €	305,53 €
Lotsenkosten	keine Lotsenpflicht	keine Lotsenpflicht	219,00 €	219,00 €	219,00 €
Gesamtkosten pro Tag	229,19 €/Tag	513,33 €/Tag	492,67 €/Tag	615,94 €/Tag	524,53 €/Tag

¹⁴ Dies ist auch insofern vergleichsweise hoch angesetzt, als kleinere Schiffe ohne Lotsenannahmepflicht ja nicht unbedingt die auch für größere Schiffe kostenfreien Plätze belegen und damit die Wahrscheinlichkeit für die größeren steigt, einen freien Platz auf den kostenfreien Reeden vorzufinden.

Damit ergeben sich für die einzelnen Schiffe unter den beschriebenen Annahmen für den Fall einer Ankunft bei zwei belegten Plätzen auf Blexen Reede die in der vorstehenden Tabelle abgeleiteten Kosten zwischen € 229,19 und € 615,94 pro Tag. Dabei ist die Tabelle wie am Beispiel der „Wilson Hawk“ im Folgenden erläutert zu lesen: Bei einer Langsamfahrt mit 6 kn bei schlechtem Wetter verbraucht das Schiff rund 0,051 t/h an Bunkeröl bzw. pro Tag 1,216 Tonnen. Damit ergeben sich bei einem Bunkerpreis von 450 €/Tonne Tageskosten von € 547,35. Diese Option der Langsamfahrt gibt es aber nur bei schlechtem Wetter, eine Situation, die für 50 % der Situationen angenommen wurde, in der bereits zwei Liegeplätze auf Blexen Reede belegt sind. Somit fallen auch die Tagesbunkerkosten für einen fiktiven durchschnittlichen Fall nur zu 50 % an, also € 273,67. Für die anderen 50 % findet die „Wilson Hawk“ gutes Wetter vor und darf nicht zum Warten vor der Wesermündung kreuzen. Sie sucht sich einen Liegeplatz auf einer der äußeren Reeden und wird normalerweise eine Reede wählen (Neue Weser Nord / Süd), die auch für die über 90 m lange „Wilson Hawk“ von der Lotsenpflicht befreit ist. In 25 % der Fälle (bezogen auf die verbleibenden 50 %) sind aber auch diese Plätze belegt und es fallen die Wartekosten des Seelotsen von € 73 pro Stunde oder € 1.752 pro Tag an.

Damit wird angenommen, dass Schiffe, die bei Eintreffen auf Blexen Reede bereits zwei Schiffe dort vorfinden und sich nach einer Alternative umschauen müssen, zu 62,5 % eine kostenpflichtige Alternative wählen (müssen). Die anderen 37,5 % besteht die Alternative in der Nutzung eines Liegeplatzes auf einer der kostenfreien Reeden (Neue Weser Nord / Süd). Sollte also die „Wilson Hawk“ die Reede belegt vorfinden ergibt sich pro Tag:

50 % * Kosten der Langsamfahrt bei Schlechtwetter (€ 547,35)	=	€ 273,64
12,5 % * Wartek. des Lotsen (Reede Hoheweg/Fedderw.; € 1.752)	=	€ 219,00
37,5 % keine Kosten, da kostenfreie Reede (Neue Weser Nord / Süd)	=	€ 0,00
<hr/>		
100 %	=	€ 492,64

Unterstellt man weiterhin, dass das durchschnittliche betroffene Schiff das Mittel aus den 5 Beispielschiffen darstellt, dann ergeben sich Kosten von € 475,13 pro Tag Wartezeit, der nicht auf Blexen Reede verbracht werden kann.

Unterstellt man, dass in Zukunft 200 Schiffe pro Jahr¹⁵ eine solche kostenpflichtige Nutzung nicht vermeiden können und dass jede Nutzung mit € 475 zu Buche schlägt, dann ergäben sich für die Reederschaft insgesamt Mehrkosten von € 95.000 p.a. Je nach Entwicklung des Umschlags und der Mehrverkehre durch das OTB kann die Zahl der kostenpflichtigen Nutzungen höher oder niedriger liegen. Die Gesamtsumme steigt oder sinkt proportional mit der angenommenen Anzahl betroffener Schiffe.

¹⁵ In dieser Annahme ist der erwartete Mehrverkehr durch Umschlagsteigerungen in den Unterweserhäfen und durch den OTB berücksichtigt. Bisläng betrug die durchschnittliche Anzahl dieser Situationen rund 100 pro Jahr.

4.1.2 Häfen/Terminals

Für die Häfen/Terminals ergibt sich eine Art doppelte Betroffenheit. Zum einen wirken die im vorstehenden Abschnitt abgeschätzten zusätzlichen Kosten für die Reeder in gewissem Umfang wettbewerbsbeeinflussend. Bei Annahme eines Umschlagvolumens von 3.000 bis 4.000 Tonnen je Anlauf ergeben die Mehrkosten (durchschnittlich 475,13 €) eine Belastung von 0,10 bis 0,16 €/Tonne.

Zum anderen entstehen durch die längere Anfahrt und die damit verbundene weniger exakte Planbarkeit der Schiffsankünfte Stauerei-Wartekosten auf den Terminals.

Zurzeit können die Schiffe kurzfristig ausgetauscht werden: Durch flexible Planung und die kurzen Anfahrtswege ab Blexen Reede liegen heute zwischen Abfahrt des einen und Ankunft des nächsten Schiffes oftmals nur 30 bis 60 Minuten.

Falls Schiffe ex Tonne Weser abgerufen werden müssen, wird seitens der Terminals mit Wartezeiten von ca. 3-4 Stunden gerechnet. Grund ist, dass die Schiffe nicht zu früh von ihrer Warteposition abgerufen werden können, da Störungen im Betriebsablauf (Regen, verklemmte Lukendeckel, Störungen am Ladegeschrir o.ä.) die abschließende Abfertigung des ersten Schiffes und damit die Freigabe des Liegeplatzes verhindern können. In dem Fall müsste ein zu früh abgerufenes und ankommendes nächstes Schiff aufgrund fehlender Wartemöglichkeiten direkt an den Terminals zunächst wieder weggeschickt werden, was mit zusätzlichen Kosten verbunden wäre.

Geht man davon aus, dass die Kosten eines Gangs für eine Schiffsabfertigung in den Unterweserhäfen bei rund Euro 600,- pro Gang und Stunde¹⁶ liegen und die Wartezeit tatsächlich 3 bis 4 Stunden (also eine halbe Schicht) beträgt, dann ergäben sich für die Fälle in denen diese Situation zum Tragen kommt, Kosten von rund € 2.000, die sich direkt bei den Terminals auswirken. Nimmt man wiederum die für die Zukunft geschätzten rund 200 betroffenen Anläufe als Grundlage, die bei ihrer (geplanten) Ankunft auf Blexen Reede dort bereits zwei Schiffe vorfinden würden und entsprechend auf See warten müssten, dann summieren sich die erwarteten Kosten für die Terminals auf rund € 400.000 p.a.

4.1.3 TöB / Sicherheit / Sonstige Nutzer

Aus dem Blickwinkel der Sicherheit hat diese Alternative einen signifikanten Nachteil gegenüber der Ist-Situation. Die Reede wird nach Aussage der WSD u.a. für den ruhenden Verkehr benötigt. Sollte die Blexen Reede in ihrer Funktion - wie beschrieben - eingeschränkt werden, würde ein Defizit an Liegeflächen entstehen, das aus schiffahrtspolizeilicher Sicht kompensiert werden muss. Das langsame Fahren vor der Wesermündung oder die Nutzung der Reeden an der Außenweser bieten diese Möglichkeiten für den Wetterschutz nicht. Gleiches gilt für die sonstigen besonderen Situationen, in denen die Liegeplätze auf der Blexen Reede als Verfügungsraum benötigt werden.

¹⁶ Auskunft eines Terminalbetreibers.

Für alle anderen Nutzer gilt Ähnliches: Die Kapazität der Reede ist halbiert und die Liegeplätze im Außenweserbereich sind letztlich kein Ersatz bzw. mit Kosten verbunden (Reeden).

4.2 Alternative 2: Nutzung von freien Liegeplätzen im Bereich Bremerhaven

Als zweite Möglichkeit für einen „Ersatz“ der beiden durch den Bau des OTB entfallenden Liegeplätze, die auch seitens der befragten Terminalbetreiber erwähnt wurde, kann die Nutzung freier Liegeplätze in der näheren Umgebung – also in Bremerhaven – betrachtet werden.¹⁷

Hier wäre bspw. vorstellbar, Schiffe an der nur wenig belegten Kaje des Columbus Cruise Center, der nicht immer voll ausgelasteten Stromkaje der Containerterminals oder anderen gerade freien Liegeplätzen hinzulegen.

Dabei ergeben sich mehrere Diskussionspunkte. Zum einen sind diese zumindest zwei erforderlichen Liegeplätze¹⁸ vielleicht im Durchschnitt des Jahres insgesamt vorhanden, aber sie sind nicht fest planbar und dürften oftmals auch nicht über die gesamte Zeit am gleichen Ort vorhanden sein, so dass ein Verholen erforderlich wäre. Liegeplätze hinter den Schleusen sind insofern nur sehr begrenzt eine Alternative, als einerseits nach Einschätzung des Hafenskapitäns bereits heute eine erhebliche Enge und eine Knappheit an disponierbaren Liegeplätzen herrscht und andererseits die mit der Schleusung verbundenen Zeiten und Kosten nennenswerte Nachteile gegenüber der Ist-Situation darstellen.

Zweitens wäre gerade in Zeiten, in denen möglicher Weise der Wetterschutz dann doch ein wichtiges Motiv wäre, die Frage zu stellen, ob in einer solchen Situation die geeigneten Hafensliegeplätze abseits der Reede nicht auch heute bereits genutzt werden und damit zumindest für dieses Motiv kein wirklicher Ersatz der entfallenden Kapazitäten entsteht.

Drittens: selbst wenn die Plätze im Bedarfsfall grundsätzlich vorhanden wären, hat die Hafenverwaltung im Normalfall nicht das Recht einer Anweisung dieser Liegeplätze als Warteposition, da sie in der Regel den anliegenden Unternehmen entgeltlich zur Nutzung überlassen sind.

Damit kommt man zum vierten Punkt: Die Nutzung der fallweise verfügbaren Liegeplätze an bestehenden Terminals in Bremerhaven ist mit Kosten verbunden.

Im Folgenden werden die Betroffenheiten der Hauptnutzer separat betrachtet.

¹⁷ Gefordert wird in diesem Zusammenhang eine Kostenfreiheit der Nutzung für die Reeder, ein Punkt, auf den im Weiteren noch einzugehen ist.

¹⁸ Als Ersatz für die zwei entfallenden Plätze auf Blexen Reede.

4.2.1 Reeder

Die Kosten für eine Nutzung der Liegeplätze an bestehenden Kajen sind von Schiff zu Schiff unterschiedlich, umfassen aber grundsätzlich folgende Positionen:

- Hafenslotsen für das An- und Ablegen: Hier fallen das Beratungsgeld und die Fahrt- sowie die Versetzkosten an, und zwar jeweils für An- und Ablegen. Entsprechende Werte nach Schiffsgrößen (BRZ) finden sich in der Hafengebührenordnung. Kleinere Schiffe unter 90 m Länge sind befreit.
- Festmacher: Der Tarif für Mooring ist ebenfalls nach Größenklassen auf Basis BRZ gestaffelt.
- Liegegeld: Das Liegegeld kann mit 5 € je angefangene 100 BRZ erhoben werden, wobei in diesem Fall eine Ausnahmeregelung bspw. für die ersten 24 oder 36 Stunden diskutiert werden könnte.
- Schlepper: Für die kleineren Schiffe wird in den allermeisten Fällen kein Schlepper als notwendig angesehen. Für die drei größeren der aufgeführten Beispielschiffe wird unterstellt, dass sie unter ungünstigen Bedingungen auf Schleppassistenz angewiesen sind. Die Häufigkeit wurde zunächst mit 30 % angesetzt und der entsprechende, größenabhängige Tarif entsprechend gewichtet.
- Flusslotsen: Für die größeren Schiffe besteht auch auf der Weser Lotsenpflicht. Zwar ist diese von der Nutzung der Ausweichliegeplätze nicht betroffen, aber bei Nutzung dieser Plätze kann u.U. ein Versetzen entfallen (wenn der Lotse am Liegeplatz an Board geht), so dass entsprechende Kosten ggfs. gespart werden könnten und den Nachteil mindern würden.

Unter Verwendung der gleichen 5 Beispielschiffe, wie sie in Tabelle 4-1 zu finden sind, ergeben zunächst folgende Kosten für die Nutzung der Ausweichliegeplätze:

Tab. 4-3: Abschätzung der Kosten für die Nutzung von Ausweichliegeplätzen an bestehenden Terminals

Beispielschiffe					
Name	Eems Coast	Wilson Bremen	Wilson Hawk	Transfalcon	Breant
Länge (m)	78	88	91	104	110
Breite (m)	10,6	12,8	13,9	16,2	16,8
dwt (t)	1490	3735	4258	5697	3328
BRZ	998	2446	2811	4081	5197
Hafenabgaben					
Raumgebühr	nicht anzuwenden, da kein Umschlag				
Liegegeld (5€ je 100 BRZ)	50,00 €	125,00 €	145,00 €	205,00 €	260,00 €
Lotsen					
Beratungsgeld (unter 13.000 BRZ: € 32,41 + 0,99 je 100 BRZ; jeweils für An- und Ablegen)	befreit*	befreit*	122,24 €	146,00 €	167,78 €
Fahrtkosten/Versetzpauschale (€ 14,5 + € 230; jeweils An- und Ablegen)	befreit*	befreit*	489,00 €	489,00 €	489,00 €
Schlepper					
nach BRZ-Klassen (in 30% als erforderlich angenommen)**	n. erf.	n. erf.	300,00 €	420,00 €	450,00 €
Festmacher					
nach BRZ-Klassen	246,00 €	306,00 €	306,00 €	306,00 €	306,00 €
Nutzungsentgelt "Freie Liegeplätze"					
Nutzungsentgelt an Terminalbetreiber 4€/m (3 bis 5 Euro/lfm)	312,00 €	352,00 €	364,00 €	416,00 €	440,00 €
Gesamt	608,00 €	783,00 €	1.726,24 €	1.982,00 €	2.112,78 €

* Unter schlechten Wetterbedingungen gehen auch kleinere Schiffe immer öfter dazu über, einen Lotsen anzufordern, ohne dass dies hier allerdings berücksichtigt wird.

** Da Schlepper nicht Pflicht sind und nur bei ungünstigen Bedingungen angenommen werden, wurde hier mit einem Anteil von 30% der Schiffe gerechnet, die einen Schlepper anfordern. Zur Abschätzung der durchschnittlichen Kosten wurde daher der Schleppertarif jeweils nur mit 30% angesetzt.

Damit ergibt sich vorläufig durchschnittlich über die fünf gewählten Schiffstypen ein Kostenblock von € 1.066 (bzw. € 909 ohne Liegegeld).

Hinzu käme mit großer Wahrscheinlichkeit ein Entgelt, das die Nutzungsberechtigten Unternehmen als Anlieger der Kajen von den „fremden“ Schiffen fordern würden. Hier handelt es sich nicht um eine allgemeingültige und fest geregelte Gebühr, sondern um einen Verhandlungspunkt. Geht man einmal von der durchschnittlichen Liegedauer eines Schiffes auf Blexen Reede in den vergangenen Jahren von gut einem Tag aus, dann erscheint die Annahme eines Nutzungsentgeltes in Höhe von € 300 bis € 500 plausibel. Aus der Hafenvirtschaft kam die Angabe, dass Basis für entsprechende Verhandlungen eine Spanne von 3 bis 5 Euro pro laufendem Meter Schiffslänge sei. Die Werte in oben stehender Tabelle sind mit 4€/lfm gerechnet. Es ergeben sich Durchschnittswerte von € 1.442 mit und € 1.285 ohne Liegegeld.

Auch hier gilt, wie in Alternative 1, dass die Kosten nicht von allen Schiffen zu tragen sind, sondern nur von dem Teil der Schiffe, der bei seiner geplanten Ankunft auf der verkleinerten Blexen Reede bereits zwei andere Schiffe vorfindet bzw. vorfinden würde. Analog zu den Betrachtungen bei Alternative 1 wäre somit auch hier von 200 Schiffen pro Jahr auszugehen, auf die diese Mehrkosten zukommen.

Unterstellt man, dass jede Nutzung mit € 1.400 zu Buche schlägt, dann ergäben sich für die Reederschaft insgesamt Mehrkosten von € 280.000 p.a.

Neben dem „Annahme-Charakter“ eines Teils der Kostenkomponenten und der Zusammensetzung der Beispielschiffe besteht eine Unsicherheit bei den Kosten je Schiff und damit auch den Gesamtkosten darin, dass nicht sichergestellt werden kann, dass der gewählte Liegeplatz dem Schiff auch die gesamte Dauer der beabsichtigten Liegezeit zur Verfügung steht. Vielmehr ist es sehr gut möglich, dass ein zunächst freier Liegeplatz vom eigentlich Nutzungsberechtigten für Umschlagstätigkeiten o.ä. benötigt wird. Dann wäre ein Verholen erforderlich – mit einer entsprechenden Steigerung der Kosten (Verdopplung der Sätze für Lotsen, Schlepper und Festmacher).

Darüber hinaus besteht ein Nachteil dieser Lösung darin, dass die benötigten und angenommenen zwei Ausweichliegeplätze zwar sehr wahrscheinlich, aber nicht sicher jeder Zeit zur Verfügung stehen.

Sollte die Nutzung eines freien, aber nicht für den Umschlag der Ladung geeigneten Liegeplatzes bspw. in Nordenham oder Brake gewählt werden, dann ist für das im Anschluss erforderliche Verholen an den „Arbeits-Liegeplatz“ ebenfalls mit entsprechenden Kosten zu rechnen. Diese sind vergleichbar mit den Kosten für das An- und Ablegen an Terminals in Bremerhaven. Allerdings muss in dem Fall wohl nicht mit Liegegeld oder einer Nutzungsgebühr gerechnet werden. Wiederum gilt aber, dass die Verfügbarkeit eines solchen Ausweichliegeplatzes nicht jederzeit gewährleistet ist.

4.2.2 Häfen/Terminals

Mit größter Vehemenz vertreten wurde die Bedeutung der Reede heute und für die Zukunft von den Häfen/Terminals und hier speziell den Unterweserhäfen Nordenham und Brake sowie auch in Teilen Bremens.

Angesichts einer Alternative des Verbleibs der Schiffe weiterhin auf hoher See oder auf weit außen gelegenen Reeden wurde die Situation nach Terminalbau als kritisch eingeschätzt. Man ging von deutlich höheren Kosten durch verminderte Flexibilität bei der Kajebelegung aus.

Die hier betrachtete Alternative der Nutzung freier Liegeplätze im Bereich Bremerhaven, entschärft diese Problematik. Die „Atmungsfunktion“ für die Unterweserhäfen durch die kurzfristige Abrufmöglichkeit der Schiffe ab Blexen bzw. Bremerhaven ist weiterhin gegeben und Mehrkosten in den Häfen selber sind nicht wahrscheinlich.

Die Betroffenheit der Häfen ist eher indirekt. Wenn ein Reeder sein Schiff auf Blexen Reede „parken“ will/muss und es sind in Zukunft bereits 2 Liegeplätze belegt, dann müsste ein Ausweichliegeplatz in Anspruch genommen werden (siehe 4.2.1). Dadurch entstehen Kosten, die im Wettbewerb mit anderen Hafenstandorten außerhalb der Unterweser einen Nachteil darstellen können. Nach Auswertung der vergangenen Jahre betrifft diese Situation ein Viertel bis ein Drittel der Anläufe.

Auch für diesen - wahrscheinlich leicht steigenden - Anteil der Schiffe, die einen kostenpflichtigen Liegeplatz in Bremerhaven nutzen müssten, gilt, dass eine direkte

Betroffenheit der Terminals nicht zu begründen ist, aber dass die indirekten Wirkungen einer Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit in gewissen Umfang entstehen.

Eine Quantifizierung dieses Wettbewerbsnachteils erscheint schwierig. Geht man davon aus, dass die Kosten eines Festmachens an den Ausweichliegeplätzen rund € 1.400 betragen und dass es sich jeweils um Schiffe mit rund 3.000 bis 5.000 Tonnen Ladung handelt, dann ergäben sich Mehrkosten von 0,28 bis 0,47 €/Tonne. Ob eine solche Größenordnung tatsächlich zu Mengenverlagerungen führen würde, darf diskutiert werden, zumal dies ohnehin nur einen Teil der Schiffe überhaupt treffen würde. Es handelt sich um die aktuell 100 oder vielleicht in Zukunft 200 Schiffe pro Jahr, die bei ihrer Ankunft keinen freien Liegeplatz auf der Reede selbst mehr vorfinden. Dies unterstellt zudem, dass diese nicht in der Lage sind, ein Liegen in Höhe Blexen/Bremerhaven durch andere Maßnahmen (z.B. Langsamfahrt, Verbleiben auf See) zu vermeiden. Trotzdem ist eine gewisse Gefahr von Wettbewerbsnachteilen gegenüber der Ist-Situation nicht von der Hand zu weisen.

Im Übrigen wird bei der Bewertung der dieser Alternative aus Sicht der Häfen unterstellt, dass die zum Warten benötigten zwei Hafentiegeplätze in Bremerhaven auch vorhanden sind. Sollte das nicht der Fall sein, greifen die in Alternative 1 betrachteten Möglichkeiten mit den entsprechenden höheren Kosten für die Häfen.

4.2.3 TöB / Sicherheit / Sonstige Nutzer

Für die Träger öffentlicher Belange, die insbesondere auch das Thema Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Auge haben, ergeben sich in der hier diskutierten Alternative zu den zwei entfallenden Reede-Liegeplätzen Nachteile. Die WSD verweist auf die Reede als Verfügungsraum für besondere Situationen. Zwar könnte durch die angenommene Nutzung zweier freier Ausweichliegeplätze im Bereich der kommerziellen Kajen in Bremerhaven der Bedarf des dann notwendigen Verkehrsraums auf der Blexen Reede sinken. Problematisch ist aber die nicht gewährleistete Sicherheit der jederzeitigen Verfügbarkeit, da diese Liegeplätze nicht in der direkten Verfügungsgewalt der Hafenverwaltung oder der Wasserstraßenverwaltung stehen. Das Statement der WSD lautete aber: „Die Reede wird für den ruhenden Verkehr benötigt. Sollte die Blexen Reede in ihrer Funktion - wie beschrieben - eingeschränkt werden, würde ein Defizit an Liegeflächen entstehen, das aus schiffahrtspolizeilicher Sicht kompensiert werden muss.“ Dies ist nicht vollständig gewährleistet.

Der Hafenkaptän weist auf die „Atmungsfunktion“ der Reede für die Häfen hin. In Bremerhaven gibt es durch den Ausbau von Liegeplätzen für den Kfz-Umschlag etc. generell immer weniger „Service-Liegeplätze“. Das OTB verschärft diese Problematik, vor allem im Hinblick auf zusätzliche Verkehre durch das Offshore-Geschäft. Diese Anmerkung gilt auch für alle anderen Alternativenbetrachtungen.

Für die sonstigen Nutzer, wie bspw. Werften, ist die Situation ähnlich wie für die Reeder: Sie finden mit großer Wahrscheinlichkeit einen Ausweichliegeplatz im Bereich der kommerziellen Kajen – allerdings nicht sicher und nicht kostenfrei.

4.3 Alternative 3: Schaffung von Zusatzliegeplätzen im Bereich des OTB

Im Verlaufe der Diskussionen im Rahmen des Projektes ergab sich eine dritte Alternative durch eine Veränderung des Entwurfs für das neue Terminal. Vorgeschlagen wurde die Schaffung von zwei festen Liegeplätzen im Bereich des OTB (in Verlängerung der Flügelwände oder als eigenständige Liegeplätze). Diese zwei zusätzlichen Liegeplätze können bei Belegung der verbleibenden Liegeplätze auf Blexen Reede auch für wartende oder Wetterschutz suchende Schiffe genutzt werden. Der bauliche Aufwand wurde vorläufig als vergleichsweise gering bezeichnet und ist auch insofern zu rechtfertigen, als davon auszugehen ist, dass der Verkehr am neuen OTB bzw. der Offshore-Industrie insgesamt diese zusätzliche Pufferfunktion ebenfalls nutzen kann. Damit stünden nach Fertigstellung des Terminals neben den Liegeplätzen direkt an der 500 m langen Kaje des Terminals insgesamt zumindest 4 Liegeplätze zur Verfügung, von denen bspw. zwei in der Verlängerung der Flügelwände wahrscheinlich auch nicht von der Restriktion (max. 6 m Tiefgang und 100 m Länge) betroffen sind.

Eine Einschränkung der Kapazitäten der Blexen Reede (einschließlich Zusatzliegeplätze) gegenüber dem Stand heute würde sich damit praktisch nicht ergeben, da auch heute die Nutzung durch gleichzeitig 4 Schiffe der Größe über 100 m Länge und 6 m Tiefgang nicht wahrscheinlich ist. Damit dürften die Einwände, die sich aus Sicht der Sicherheit des Schiffsverkehrs bzw. auch aus der grundsätzlichen Verfügbarkeit der Reede als Schutzreedee oder für die „Atmungsfunktion“ der Terminals ergeben, weitestgehend ausgeräumt sein.

Allerdings entstehen neben den Baukosten für die Liegeplätze bei deren Nutzung Kosten, die zu einem wirtschaftlichen Nachteil gegenüber der aktuellen Situation werden können und bewertet werden sollen. Dies betrifft aber nur die Situationen, in denen mehr als die beiden weiterhin direkt auf der Reede vorhandenen Liegeplätze benötigt werden.

4.3.1 Reeder

Wie in Alternative 2 ist für die Reeder in gewissem Umfang eine Beeinträchtigung durch den Bau des OTB und eine Reduzierung der Kapazität der Blexen Reede gegeben. Zwar bleibt die Kapazität insgesamt durch die Zusatzliegeplätze letztlich unverändert, aber ein Teil der Liegeplätze ist nur mit entsprechenden Kosten zu nutzen. Wie bereits bei der Betrachtung der Variante dargelegt, tritt diese Situation in Zukunft dann ein, wenn die beiden verbleibenden Liegeplätze bei Eintreffen eines Schiffes bereits belegt sind. Auf Basis der Auswertung der Vergangenheitsdaten ergab sich diese Situation zwischen 80 und 150 Mal pro Jahr und damit in weniger als einem Viertel bis hin zu einem Drittel der Anläufe. Für die Zukunft wurde aufgrund der Erwartung steigenden Schiffsverkehrs (Umschlagsteigerung der Unterweserhäfen,

Verkehr durch OTB) und leicht steigender Wartezeiten eine Erhöhung der Häufigkeit angenommen und als Annahme mit 200 solcher Ereignisse im Jahr gerechnet.¹⁹

Die Kosten für eine Nutzung der Zusatzliegeplätze bspw. in Verlängerung der OTB Flügelwände können ähnlich quantifiziert werden, wie in Alternative 2. Sie sind von Schiff zu Schiff unterschiedlich, umfassen aber grundsätzlich wieder folgende Positionen:²⁰

- Hafenslotsen für das An- und Ablegen:
- Festmacher
- Liegegeld mit evtl. Ausnahmeregelung.
- Schlepper
- Ggfs. Einsparung von Versetzkosten für den Flussslotsen. Dies ist noch im Detail zu klären, ebenso wie die Frage, ob die Flussslotsen evtl. das An- und Ablegen mit übernehmen und insofern keine Kosten für die Hafenslotsen anfallen.

Damit ergeben sich für fünf ausgewählte Beispielschiffe folgende Kosten für die Nutzung der Ausweichliegeplätze im Bereich des OTB:

Tab. 4-4: Abschätzung der Kosten für die Nutzung der Ausweichliegeplätze im Bereich des OTB

Beispielschiffe					
Name	Eems Coast	Wilson Bremen	Wilson Hawk	Transfalcon	Breant
Länge (m)	78	88	91	104	110
Breite (m)	10,6	12,8	13,9	16,2	16,8
dwt (t)	1490	3735	4258	5697	3328
BRZ	998	2446	2811	4081	5197
Hafenabgaben					
Raumgebühr	nicht anzuwenden, da kein Umschlag				
Liegegeld (5€ je 100 BRZ)	50,00 €	125,00 €	145,00 €	205,00 €	260,00 €
Lotsen					
Beratungsgeld (unter 13.000 BRZ: € 32,41 + 0,99 je 100 BRZ; jeweils für An- und Ablegen)	befreit*	befreit*	122,24 €	146,00 €	167,78 €
Fahrtkosten/Versetzpauschale (€ 14,5 + € 230; jeweils An- und Ablegen)	befreit*	befreit*	489,00 €	489,00 €	489,00 €
Schlepper					
nach BRZ-Klassen (in 30% als erforderlich angenommen)**	n. erf.	n. erf.	300,00 €	420,00 €	450,00 €
Festmacher					
nach BRZ-Klassen	246,00 €	306,00 €	306,00 €	306,00 €	306,00 €
Gesamt	296,00 €	431,00 €	1.362,24 €	1.566,00 €	1.672,78 €

* Unter schlechten Wetterbedingungen gehen auch kleinere Schiffe immer öfter dazu über, einen Lotsen anzufordern, ohne dass dies hier allerdings berücksichtigt wird.

** Da Schlepper nicht Pflicht sind und nur bei ungünstigen Bedingungen angenommen werden, wurde hier mit einem Anteil von 30% der Schiffe gerechnet, die einen Schlepper anfordern. Zur Abschätzung der durchschnittlichen Kosten wurde daher der Schlepptarif jeweils nur mit 30% angesetzt.

¹⁹ Siehe Abschnitt 4.1.1

²⁰ Siehe Abschnitt 4.1.1

Damit ergibt sich vorläufig durchschnittlich über die fünf gewählten Schiffstypen ein Kostenblock von € 1.066 (bzw. € 909 ohne Liegegeld).

Unterstellt man wiederum, dass in Zukunft 200 Schiffe pro Jahr eine solche kostenpflichtige Nutzung nicht vermeiden können und dass jede Nutzung mit € 1.000 zu Buche schlägt, dann ergäben sich für die Reederschaft insgesamt Mehrkosten von € 200.000 p.a. Je nach Entwicklung des Umschlags und der Mehrverkehre durch das OTB kann die Zahl der kostenpflichtigen Nutzungen höher oder niedriger liegen. Die Gesamtsumme steigt oder sinkt proportional mit der angenommenen Anzahl betroffener Schiffe. Anders als in Alternative 1, bei der freie kommerzielle Kajen im Bereich Bremerhaven genutzt werden sollen, dürfte bei den extra erstellten Ausweichliegeplätzen keine Nutzungsgebühr anfallen.

4.3.2 Häfen/Terminals

Für die Häfen bzw. Terminals gelten in leicht abgeschwächter Form ebenfalls die Ausführungen zu Alternative 1.

Noch im Zuge der Befragung bzw. der Gespräche mit den genannten Häfen wurde davon ausgegangen, dass die Reede ganz oder zu großen Teilen dem Bau des OTB zum Opfer fallen würde. Angesichts als wenig sinnvoll erachteter Alternativen des Verbleibs der Schiffe weiterhin auf hoher See oder auf weit außen gelegenen Reeden wurde die Situation nach Terminalbau als kritisch eingeschätzt. Man ging von deutlich höheren Kosten durch verminderte Flexibilität bei der Kajebelegung aus.

Mit der Entwicklung der Alternative „Zusatzliegeplätze im Bereich OTB“ mit letztlich wiederum vier vollwertigen Liegeplätzen im Bereich Blexen Reede, sind diese Bedenken nicht mehr in vollem Umfang gültig.

Die „Atmungsfunktion“ der Unterweserhäfen durch die kurzfristige Abrufmöglichkeit der Schiffe ab Blexen ist weiterhin gegeben und Mehrkosten in den Häfen selber sind nicht wahrscheinlich.

Die Betroffenheit der Häfen ist wiederum indirekt. Wenn ein Reeder sein Schiff auf Blexen Reede „parken“ will/muss und es sind in Zukunft bereits 2 Liegeplätze belegt, dann müsste einer der Zusatzplätze im Bereich des OTB in Anspruch genommen werden (siehe 4.3.1.). Dadurch entstehen den Reedern die im vorstehenden Abschnitt abgeschätzten Kosten, die ebenfalls im Wettbewerb mit anderen Hafenstandorten außerhalb der Unterweser einen Nachteil darstellen können. Entsprechend der Quantifizierung in den beiden anderen Alternativen trifft diese Situation ein Viertel bis ein Drittel der Anläufe.

Analog zur Abschätzung der Bedeutung dieser eher indirekten Betroffenheit in Variante 1 kann auch hier vorgegangen werden: Geht man davon aus, dass die Kosten eines Festmachens an den Zusatzliegeplätzen rund € 1.000 betragen und dass es sich jeweils um Schiffe mit rund 3.000 bis 5.000 Tonnen Ladung handelt, dann ergäben sich Mehrkosten von 0,20 bis 0,35 €/Tonne.

Wie auch schon oben (4.1.2) ist zu fragen, ob eine Steigerung der Anlaufkosten in dieser Größenordnung tatsächlich zu Mengenverlagerungen führen würde, zumal dies ohnehin nur einen Teil der Schiffe überhaupt treffen würde.

4.3.3 TöB / Sicherheit / Sonstige Nutzer

Diese Alternative wäre die einzige, die zusätzlichen Verkehrsraum für ruhenden Verkehr als Kompensation für wegfallende Liegeplätze in Nähe der Blexen Reede schaffen kann. Da durch die vorgeschlagenen Ausweichliegeplätze im Bereich des OTB zwei neue Liegeplätze zur Verfügung gestellt werden, die im Bereich Blexen Reede Verfügungsraum unter Aufsicht der Hafenbehörde darstellen, wird die Kapazität der Blexen Reede praktisch unverändert gegenüber der heutigen Situation wieder hergestellt. Somit erfolgt, anders als in den beiden Alternativen zuvor, keine effektive Einschränkung der geforderten Funktionalität. Allerdings sind die zuvor genannten Kosten bei der Nutzung der Zusatzliegeplätze zu beachten.

Auch sonstige Nutzer sind aus heutiger Sicht bei dieser Alternative nicht grundsätzlich beeinträchtigt. Eine kurzzeitige Nutzung durch die Werften ist in Zukunft wie bereits heute nur fallweise und nach vorheriger Genehmigung möglich.

5 Zusammenfassung

Der Bau des Offshore Terminals Bremerhaven in Höhe des Blexer Bogens als die vom Land Bremen politisch favorisierte Variante führt zu einer Verminderung der verfügbaren Liegeplätze auf Blexen Reede. Diese Reede erfüllt heute eine wichtige Funktion vor allem als Warteposition für Schiffe vor dem Einlaufen in Unterweserhäfen, insbesondere Nordenham und Brake, aber auch Bremen. Außerdem ist sie Verfügungsraum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit im Seeverkehr auch in von der Norm abweichenden Situationen (Schlechtwetter, Havarie etc.).

Durch den Wegfall der zwei Liegeplätze würde die Kapazität und letztlich die Funktionalität der Blexen Reede zunächst deutlich eingeschränkt. Es konnte gezeigt werden, dass in der Vergangenheit in 7 % der Zeit eines Jahres mehr als diese 2 verbleibenden Plätze genutzt wurden und dass es pro Jahr durchschnittlich rund 100 Mal die Situation gab, dass ein ankommendes Schiff zwei oder mehr der heute vorhandenen Plätze belegt vorfand und sich damit in einer Zeit nach Errichtung des OTB eine Alternative hätte suchen müssen.

Diese Alternativen wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung abgeleitet und bewertet:

- Alternative 1: Warten der Schiffe auf hoher See, entweder Langsamfahrt gegen schlechtes Wetter oder Ankern auf einer der Außenweserreeden bei besserem Wetter.
- Alternative 2: Nutzung ggfs. freier Liegeplätze an anderen Kajen in Bremerhaven
- Alternative 3: Nutzung zweier Ausweichliegeplätze im Bereich des OTB (damit Wiederherstellung der ursprünglichen Kapazität der Blexen Reede).

Alle diese Alternativen sind mit unterschiedlichen Kosten bei den heutigen und zukünftigen Nutzern bzw. Nutznießern der Blexen Reede verbunden.

Alternative 1

Das Warten der Schiffe auf hoher See, entweder bei langsamer Fahrt in schlechtem Wetter oder vor Anker auf einer der Außenweserreeden bei gutem Wetter, hat als Alternativlösung die größten Schwächen. Zum Einen bleibt der Verfügungsraum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auch in Ausnahmesituationen gegenüber der Ist-Situation halbiert. Zum Zweiten entstehen bei den Reedern zusätzliche Kosten durch entweder Treibstoffverbrauch oder Lotsenannahmepflicht beim Warten auf (einigen der) Außenweserreeden. Und drittens wird die Flexibilität der Unterweserhäfen bei der Steuerung des Zulaufs der Schiffe zum Umschlag deutlich eingeschränkt, mit der Folge

von Ineffizienzen und Wartezeiten, die im Rahmen dieser Untersuchung mit Kosten von rund € 400.000 p.a. geschätzt wurden.

Alternative 2

Bei Nutzung möglicherweise freier Liegeplätze im Bereich von Bremerhavens Stromkajen (bspw. Cruise Center oder Containerterminals) können durch diese Ausweichliegeplätze die Funktionen der Blexen Reede mit Einschränkungen aufrecht erhalten werden. Neben den für die Nutzung dieser Liegeplätze anfallenden Kosten (An- und Ablegen plus Nutzungsgebühr) ist insbesondere problematisch, dass die entsprechenden geplanten 2 freien Liegeplätze wahrscheinlich im Durchschnitt vorhanden sind, aber diese einerseits als an Private vergebene Liegeplätze nur in Notfällen von der Hafenverwaltung verplant werden können. Andererseits können sie im Verlauf der durchschnittlichen Liegezeit von einem Tag von den eigentlich Verfügungsberechtigten wieder genutzt werden, so dass ein Verholen des wartenden Schiffes mit entsprechenden Kosten erfolgen muss.

Alternative 3

Um einer deutlichen Beschneidung der Kapazitäten für die Funktion der Reede für den ruhenden Verkehr entgegenzuwirken, wurde ein Vorschlag zur Schaffung zweier Zusatzliegeplätze im Bereich des OTB eingebracht, wodurch die Kapazität der Blexen Reede aufrecht erhalten werden könnte. Das entsprechende Konzept wird aktuell planerisch weiter konkretisiert. Sofern sich die Schaffung zweier Liegeplätze im Bereich des OTB realisieren lässt, wären Beeinträchtigungen, die sich aus dem Verlust von Liegeplatzkapazitäten ergeben würden sowohl für die Häfen als auch mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehr im Wesentlichen ausgeräumt.

Allerdings ergeben sich an diesen zusätzlichen 2 Plätzen im Gegensatz zu den heute kostenfreien Liegeplätzen auf Blexen Reede Kosten. Die Schiffe, die bei ihrem Eintreffen bereits die beiden kostenfreien Liegeplätze belegt vorfinden, müssen kostenpflichtig an den neuen Liegeplätzen anlegen und benötigen dafür zumindest teilweise Lotsen, Schlepper, Festmacher. Die Mehrkosten sind von Schiff zu Schiff unterschiedlich, können aber im groben Mittel mit etwa € 1.000 angegeben werden. Eine entsprechende Situation tritt heute, unter der Bedingung, dass aufgrund von Kostenfreiheit kein Anreiz zur Vermeidung besteht, pro Jahr zwischen 80 und 150 Mal auf.

Geht man, wie in den beiden ersten Alternativen auch, in Zukunft von einer auf 200 ansteigenden Zahl dieser Ereignisse aus und unterstellt, dass sich davon selbst vor dem Hintergrund der dann auftretenden Kosten keine durch andere Maßnahmen vermeiden lassen, dann ergäben sich aufgrund der Veränderungen an Blexen Reede Mehrkosten für die Reeder von ca. € 200.000 pro Jahr.

Für die Häfen an der Unterweser bedeutet das, dass ein kleinerer Teil ihrer Kunden in Zukunft mit zusätzlichen Kosten beim Anlaufen der Terminals konfrontiert sein könnte bzw. sein wird. Daraus ergibt sich grundsätzlich eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Unterweserhäfen in der Konkurrenz zu möglichen anderen

Lade-/Löschhäfen in der Nordrange. Wie bedeutsam diese Beeinträchtigung ist, muss diskutiert werden.

Ansonsten werden die Anforderungen einer Kompensation des entfallenden Verfügungsraumes für die Anforderungen des ruhenden Verkehrs durch den Gutachter zunächst als erfüllt angesehen, da die Beeinträchtigungen in Bezug auf Sicherheitsbelange etc. aufgrund der weiterhin verfügbaren vier Liegeplätze in Höhe Blexen gering oder nicht vorhanden sind.²¹

Fazit

Auf Basis der Alternativen-Untersuchung lässt sich festhalten, dass die Alternative 3 mit der Schaffung zweier zusätzlicher Liegeplätze im Bereich des OTB aus Sicht der Gutachter als Alternative der Wahl aus der Analyse hervorgeht.

Sie weist keine wichtigen Einschränkungen der heutigen Funktionen der Blexen Reede auf und sorgt für vergleichsweise geringe jährliche Kosten, die zunächst bei den Reedern anfallen.²² Die anderen betrachteten Alternativen lassen nicht nur höhere jährliche Kosten bei Reedern und direkt bei den Terminals erwarten, sie weisen auch zunehmende Einschränkungen in Bezug auf die Aufgabenerfüllung der Träger öffentlicher Belange, wie bspw. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf.

Insgesamt kommt diese Lösung mit zwei zusätzlichen Liegeplätzen auch der Lage in Bremerhaven entgegen, dass es bereits heute in Bremerhaven durch den Ausbau von Liegeplätzen für den Kfz-Umschlag etc. generell immer weniger „Service-Liegeplätze“ gibt. Das OTB verschärft diese Problematik, vor allem im Hinblick auf zusätzliche Verkehre durch das Offshore-Geschäft. Eine fehlende konkrete Erfassung in Qualität und Quantität dieser Verkehre liegt jedoch auf Grund fehlender belastbarer Aussagen zukünftiger Betreiber nicht vor. Somit ist es möglich, dass die noch in technischer Entwicklung stehenden Flügelwandliegeplätze letztendlich keine hinreichende Kompensation darstellen, da sie und die verbleibende Reede fläche die zusätzlichen, durch den OTB entstehenden ruhenden Verkehre nicht aufnehmen können.

²¹ Aus Sicht der WSD wäre die zahlenmäßige Anforderung nach Schiffsliegeplätzen kompensierbar. Jedoch müsse vor einer abschließenden Erklärung der WSV zur Eignung der Flügelwandlösung zur Kompensation von Reedefunktionalitäten diese Lösung hinreichend durch BP konkretisiert werden. Insgesamt hätte der OTB weitere Auswirkungen als die hier untersuchten. In jedem Fall wäre für eine Kompensation der hier untersuchten Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr eine fachlich, rechtlich und finanziell auszuarbeitende Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Bremen zur Absicherung der WSV-Belange vorzusehen. Von der WSV wird festgehalten, dass diese Vereinbarung durch Realisierung der Flügelwandlösung und die Kompensation der Auswirkungen des OTB noch nicht unterstellt werden kann, da noch nicht alle Prüfungsergebnisse vorliegen.

²² Ob es später zu einer Kompensation dieser Kosten zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen der Häfen an der Unterweser kommt, muss Gegenstand von politischen Diskussionen sein und ist an dieser Stelle nicht von Relevanz.


Tab. 5-1: Zusammenschau und Wertung der Alternativen

	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Kurzbezeichnung	Warten auf Hoher See	Ausweichliegeplätze BHV	Zusatzliegeplätze bei OTB
Kosten Reeder p.a.	€ 95.000	€ 280.000	€ 200.000
Indirekter Einfluss auf Hafenwettbewerb	Mehrkosten der Reeder beim Hafenanlauf von 0,10 bis 0,16 €/Tonne	Mehrkosten der Reeder beim Hafenanlauf von 0,28 bis 0,47 €/Tonne	Mehrkosten der Reeder beim Hafenanlauf von 0,20 bis 0,35 €/Tonne
Direkte Kosten Terminals p.a.	€ 400.000	-	-
Funktionalität in Bezug auf Sicherheit/ Wetterschutz	Deutlich eingeschränkt, da 50% weniger Liegeplätze. Anforderungen aus schiffahrtspolizeilicher Sicht nicht erfüllt. Fläche für ruhenden Verkehr nicht mehr ausreichend vorhanden.	Grundsätzlich vorhanden, aber nicht mit Sicherheit planbar, da Nutzung privat vergebener Anlagen. Anforderungen aus schiffahrtspolizeilicher Sicht nicht voll erfüllt.	Weiterhin gegeben, da auch in Zukunft 4 Liegeplätze im Bereich Blexen im Zugriff der Hafenverwaltung.
Anmerkung	Zusätzlicher CO ₂ -Ausstoß aufgrund des Bunkerverbrauchs bei "Dampfen auf See" nicht bewertet.	Problematisch aufgrund der Einplanung privater Anlagen als Ausweich- und Notliegeplätze, ohne das direkter Zugriff besteht. Steigende Kosten bei fehlenden Plätzen in BHV.	Nicht berücksichtigt sind die einmaligen Mehrkosten für den Bau der Zusatzliegeplätze.
Bewertung	Zu verwerfen, da die Funktionalität der Reede auch in Bezug auf die Aufgaben der Träger öffentlicher Belange (Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs) deutlich eingeschränkt wird und außerdem hohe Kosten bei Reedern und vor allem Häfen zu erwarten sind.	Zweite Wahl, da zumindest unter gewissen Einschränkungen die Funktionalität der Reede auch in Bezug auf die Aufgaben der Träger öffentlicher Belange erhalten bleibt und trotzdem die jährlichen Kosten am nur leicht höher sind als bei Alternative 3 sind.	Beste Alternative, da Funktionalität der Reede auch in Bezug auf die Aufgaben der Träger öffentlicher Belange erhalten bleibt und trotzdem die jährlichen Kosten am geringsten sind.

Abschließend kann in Bezug auf alle Bewertungen noch angeführt werden, dass insbesondere die angesetzte Zahl der 200 Situationen p.a., in denen Schiffe eine der diskutierten Alternativen nutzen, zu hinterfragen ist. Heute ist die Nutzung der Reede u.a. durch die Kostenfreiheit geprägt, so dass keinerlei Anreize für eine Vermeidung der Reedenutzung bestehen.

Anhang

Musterfragebogen (dt. Version)

Fragebogen zur Nutzung der Blexen-Reede		 Im Auftrag von bremenports
1.) Welche Nutzungsmotive der Blexen-Reede trafen <u>in den letzten drei Jahren</u> auf Sie bzw. Ihr Unternehmen zu? Wie häufig?		
-> Bitte ankreuzen / Anzahl eintragen		
x	Anzahl	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Warten auf Liegeplatz im Hafen: Bremerhaven <input type="checkbox"/> Bremen <input type="checkbox"/> Nordenham <input type="checkbox"/> Brake <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Warten auf Tide für Anlauf im Hafen: _____
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Warten auf Anschlussbeschäftigung / nächsten Bestimmungshafen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reparaturen / Wartungsarbeiten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lotsenwechsel
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wetterschutz
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Notfall / Notliegeplatz
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Liegen mit gefährlichen Gütern
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bunkern/Umschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(ggf. sonstige Motive und Kommentare)
2.) Sofern Sie dies beurteilen können, welche Ausweichmöglichkeiten gibt es aus Ihrer Sicht falls die Nutzung der Blexen-Reede stark oder sogar vollständig eingeschränkt würde?		
-> Bitte ankreuzen		
<input type="checkbox"/>		NWR Nord (Reede Neue Weser Fahrwasser Nord)
<input type="checkbox"/>		NWR Süd (Reede Neue Weser Fahrwasser Süd)
<input type="checkbox"/>		Hoheweg Reede
<input type="checkbox"/>		Tanker- und Explosiv-Reede Fedderwarden
<input type="checkbox"/>		Nordenham Reede
<input type="checkbox"/>		Jade/Elbe/offene See
<input type="checkbox"/>		Liegeplatz im Hafen
<input type="checkbox"/>		Es gibt keine Alternative
<input type="checkbox"/>		(ggf. sonstige Ausweichmöglichkeiten)
3.) Welche wirtschaftlichen, organisatorischen bzw. kostenmäßigen Auswirkungen würden diese Ausweichmöglichkeiten nach sich ziehen?		
(bitte Eintragen, ggf. Rückseite nutzen)		

4.) Bitte möglichst Kontaktdaten für Rückfragen angeben:		
