



Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr  
Postfach 101 - 30001 Hannover

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

Postfach 20 01

53170 Bonn

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen 2

Eing 02. JULI 2002 V  
N

..6.. Anl.

EW 20

22/17

Kittel

Bearbeitet von

76 BVWP, EW 22

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Mein Zeichen (Bei Antwort angeben) Durchwahl (0511) 120- Hannover  
45 - 30601 - 1.2 7825 26.06.02  
Fax- 997825

## Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes

### Antrag auf Vertiefung der Außenems

- Anlagen:
- Bedeutung einer Vertiefung der Außenems für die Schifffahrt (NHED, Mai 2002)
  - Übersicht über die Tiefgänger auf der Außenems
  - Schiffsstatistik der 1997 - 2001
  - Schiffsgrößenentwicklung auf der Ems
  - Schreiben der EVAG vom 30.05.2002
  - Umschlagsstatistik des Hafens Emden

Die Entwicklung der Schiffsgrößen in der Seeschifffahrt zeigt seit Jahren ein kontinuierliches Wachstum. Seit Beginn der 90-er Jahre weist der Hafen Emden eine sehr positive Aufwärtsentwicklung mit kontinuierlichen, z.T. erheblichen Zuwächsen, auf.

Aus diesen Gründen wird es seitens der Hafenwirtschaft und auch seitens der nds. Hafenverwaltung für notwendig gehalten, die Außenems an die Entwicklung der Schiffsgrößen anzupassen und sie **um einen Meter** zu vertiefen.

Mit dem Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzblatt 1921, S. 962) hat sich das Reich - in der Rechtsnachfolge der Bund - verpflichtet, den „Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßgabe der verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder“ auszuführen (siehe dort § 19).

Ich bitte daher, die Vertiefung der Außenems in die Bundesverkehrswegeplanung mit aufzunehmen und eine Projektbewertung vornehmen zu lassen. Unterlagen, die die v.g. Entwicklung belegen, sind als Anlage beigefügt.

Im Auftrage

Dr. Jagl

BVWP  
Antrag\_Außenems02052  
0  
Dienstgebäude  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

Besuche bitte  
möglichst vereinbaren

Telefon  
(0511) 120 1

Telefax  
(0511) 120 57 78

Überweisung an Niedersächsische Landeshauptkasse Hannover  
Konto Nr 250 015 67 LZB Hannover (BLZ 250 000 00)  
Konto Nr 101 359 271 Nord/LB Hannover (BLZ 250 500 00)  
Konto-Nr 90 304 PGiroA Hannover (BLZ 250 100 30)

EMDEN  
Emden, Mai 2002Niedersächsisches Hafenamts  
Ems-Dollart

## Bedeutung einer Vertiefung des Emders Fahrwassers für die Schifffahrt

### Allgemein

Gegenwärtig fahren alle Schiffe mit einem Tiefgang von über 7,5 m tidegebunden, d.h. sie müssen ein sogenanntes "Tidefenster" abwarten, in dem sie die gewünschte Wassertiefe vorfinden - das bedeutet meistens Zeitverlust = Kosten. Bei bestimmten Wetterlagen (Ostwind) wird das Wasser aus der Nordsee/Ems weggedrückt, die Fahrwassertiefe verringert sich also. Dadurch verkleinert sich das Tidefenster, es kann sogar ein- oder mehrmals ausfallen. Eine größere Wassertiefe vergrößert das Tidefenster bzw. die Tideungebundenheit. Wird ein Tidefenster versäumt, kann der Hafen erst mit der nächsten Tide (nach bis zu 12 Stunden) wieder angelaufen werden. Die Tidegebundenheit in Emden kann sich auch auf ein Tidefenster im nächsten Hafen auswirken, wodurch sich der Zeitfaktor noch intensiviert. Zeitverluste können neben den Mehrkosten des Schiffes zusätzlich hohe Folgekosten für vergeblich gebuchte Liegeplätze und Arbeitsschichten usw. bedeuten.

Eine größere Fahrwassertiefe bedeutet, dass mehr Schiffe tideungebunden fahren können, bzw. dass die Tidefenster größer werden. Damit wird bei gleichem Tiefgang die Planungssicherheit erhöht, oder es könnte mehr Ladung befördert werden.

Ein Fahrwasserausbau würde der betroffenen Schifffahrt geldwerte Vorteile bringen, die insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens steigern würden.

### Autotransporter

- Durch Einsatz größerer Schiffe sowie größeren Ladungsmengen an Bord, nehmen die Tiefgänge der Autotransporter zu. Ca. 20 % (zunehmend) der Autotransporter fahren tidegebunden. Da auch andere Häfen z.T. tidegebunden angelaufen werden, spielt das Tidefenster in Emden eine große Rolle
- Sichere Planbarkeit ist von großer Bedeutung, da KFZ-Umschlag sehr Personalintensiv ist
- Selbst wenn die neueste Generation von Autotransportern (Länge: 240 m, Breite: 32,3 m, max. Tiefgang: 11,75 m) z. Zt. für Emden noch kein Thema sind, erwartet VW, dass der Hafen Emden uneingeschränkt von allen Schiffsgrößen angelaufen werden kann.
- Eine Vertiefung des Fahrwassers würde einen weiteren Ausbau des Hafens Emden als Autodrehscheibe unterstützen.

### Containerschifffahrt

- 1997 kam ein Linienverkehr mit Mutterschiffen (Tfg. +/- 10-20 m) der TMM nicht zustande, einer der Hauptgründe war die geringe Tiefe des Emders Fahrwassers, und damit verbunden das zu kleine Tidefenster in dem die Ems befahren werden konnte.
- Eine größere Tiefe verlängert das Tidefenster und erhöht damit die Planungssicherheit, die in der Containerschifffahrt von hervorragender Bedeutung ist. Besonders wichtig in der Feederfahrt ist das rechtzeitige Erreichen des jeweiligen Mutterschiffes (VW lässt teilweise verspätete Ladung per Luftfracht nachsenden, = 15-20 T pro Container).

## Niedersächsisches Hafenamts Ems-Dollart

Emden, Mai 2002

- Feederverkehre sind grundsätzlich kein sicheres Geschäft. Durch Schaffung bester Voraussetzungen würde der langfristige Erhalt dieser Verkehre gesichert werden.
- Mit einer größeren Tiefe werden positive Argumente für den Hafen Emden geschaffen, bestehende Verkehre werden in der sehr anfälligen Feederfahrt gefestigt.

### Flüssigkreide

- Der Hafen Emden wurde in der Vergangenheit häufiger durch Tankschiffe der "Finnstraum"-Klasse (Tfg.: 8,8 m - 9,0 m) angelaufen. Durch die deutlich eingeschränkte Tidengebundenheit ist dieser Schiffstyp fast gänzlich dem Hafen fern geblieben, die Ladung wurde durch Einsatz kleinerer Schiffe angelandet. Für die Fa. OMYA bedeutete das eine größere Anzahl von Schiffen in Verbindung mit höheren Kosten. Die Flotte der großen OMYA-Tankschiffe wird gegenwärtig um ein Schiff der "Finnstraum"-Klasse erweitert. Da das Werk Emden in Konkurrenz zu anderen OMYA-Werken (z.B. Moerdijk) steht, ist jedes Kosteneinsparungspotential von großer Bedeutung für Emden.
- Ein Ausbau der Wassertiefe könnte sich positiv auf eine Ansiedelung des Trockenkreideumschlages in Emden auswirken

### Flüssiggas (LPG)

- Besonders im Winter wird der Ölhafen häufiger von großen LPG-Tankern angelaufen, die mit einem Tiefgang von bis zu 10,2 m stark tidegebunden sind. Die bei diesem Schiffstyp erhöhten Sicherheitsanforderungen verstärken die Tiefgangsproblematik.
- Durch hohe Charterpreise sind LPG-Tanker sehr kostenintensiv, Verzögerungen wirken sich stark aus. Der Konkurrenzdruck von anderen LPG-Häfen ist groß, Kosteneinsparungspotentiale müssen ausgenutzt werden.

### Trockenbulk (Baustoffe)

- Für den Südkai bestimmte Baustoffe werden z.T. mit Schiffen importiert, die mit 10,50 m Tiefgang stark tidegebunden sind. Teilbeladene Fahrzeuge sind z.Zt. die Ausnahme.