



Berlin, den 22.11.2018

Mittelweserausbau

Positionspapier der Landesgruppen Niedersachsen/Bremen in der SPD-Bundestagsfraktion:

Bereits 1987 und 1997 haben das Land Bremen und der Bund ein Verwaltungsabkommen über den kompletten Mittelweserausbau geschlossen. Bisher wurden insgesamt ca. 230 Millionen Euro in den Ausbau investiert: in die Begradigung des Flusslaufs, in die Erneuerung der Schleusen in Dörverden und Minden und in die Verbreiterung des Flussbettes. Neun planfestgestellte Uferrückverlegungen und vereinbarte Warteplätze wie Engpassbeseitigungen stehen momentan noch aus. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur will nun aber nur – und auch nur nach öffentlichem Druck von sozialdemokratischen Politikern – sechs der Uferrückverlegungen verwirklichen. Auf weitere Uferbegradigungen will das BMVI zunächst verzichten, da es nicht so viel zusätzlichen Güterverkehr auf der Weser erwarte. Hierbei handelt es sich unseres Erachtens um eine Fehleinschätzung.

Die Freie Hansestadt Bremen hat sich an den Ausbaumaßnahmen im Rahmen eines Verwaltungsabkommens bereits mit rund 40 Mio. Euro beteiligt und gemeinsam mit dem Bund im Sommer 2018 schriftlich die Beendigung des Verwaltungsabkommens erklärt. Über die geleisteten Zahlungen hinaus wird Bremen sich nicht an weiteren finanziellen Aufwendungen für den Ausbau der Mittelweser beteiligen. Gleichwohl wurde von Bremen gegenüber dem Bund deutlich gemacht, dass neben den bereits zugesagten sechs Uferrückverlegungen auch die übrigen Maßnahmen vom Bund umgesetzt werden.

Die noch offenen Uferrückverlegungen und Einrichtung von Warteplätzen würden weitere Kosten von ca. 30 Millionen Euro nach sich ziehen. Der Bundesverkehrswegeplan sieht den Ausbau von Wasserwegen vor – viele Millionen Euro, die dafür eingeplant sind, werden jedoch nicht ausgegeben. Es ist also Geld für den Ausbau der Mittelweser vorhanden. Das bestätigt auch das BMVI.

Die bisher vom Bundesverkehrsministerium verwendeten statistischen Daten der Binnenschifftransporte auf der Mittelweser erfassen erhebliche Volumina nicht, da nur Tonnagen gezählt werden, die in Minden losfahren und in Bremen ankommen. Binnenschiffverkehre, die in Häfen oder Haltepunkten auf der Strecke zwischen Minden und Bremen abgewickelt werden, sind in den statistischen Tonnagedaten und der Anzahl der Schiffsbewegungen nicht berücksichtigt.

Betroffene Unternehmen prognostizieren ein zusätzliches Potential von Massenguttransporten auf der Mittelweser von 2 Millionen Tonnen pro Jahr und Ladungspotenziale beim Containertransport von bis zu 125.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = 20-Fuß-ISO-Container = Standardcontainer). Voraussetzung hierfür ist jedoch die Anpassung der Mittelweser gemäß Planfeststellung. Aktuell liegen die Tonnagemengen auf der Mittelweser zwischen 7 und 8 Millionen Tonnen pro Jahr. Die angekündigten Steigerungen bedeuten

umgerechnet für das Massengut 1.800 zusätzliche Fahrten und für die Container 1.300 zusätzliche Fahrten auf der Mittelweser. Der Bedarf einer ausgebauten Mittelweser ist also eindeutig vorhanden.

Durch die fehlenden Uferrückverlegungen wird es zu mehr Begegnungsverboten für Großmotorgüterschiffe kommen als ursprünglich geplant. Dadurch wären die Transporte schlechter planbar und die Transitzeit auf der Mittelweser würde sich verlängern. Nachtfahrten mit Großmotorgüterschiffen sind auf der Mittelweser nautisch zu risikoreich. Ferner sind Fahrten im 24h-Takt nur mit zwei Mannschaften auf dem Schiff möglich und damit für die Reeder unwirtschaftlich.

Durch mehr Begegnungsverkehre würde eine erhebliche Mehrbelastung für die Gemeinden an der Mittelweser und für die Umwelt entstehen. Ein bedeutender Teil der Tonnage müsste auf die Straße verlegt werden, was eine drastische Zunahme von Lkw-Verkehr nach sich zöge. Die dringend notwendige Verlagerung von Gütertransporten auf die Binnenschifffahrt würde aufgrund der nautischen und betrieblichen Restriktionen nicht stattfinden, sondern im Gegenteil verschärft werden.

Weiterhin wollen wir, dass die alten Schleusen in Dörverden und Minden weiter betrieben werden, um die erwartete Mehrbelastung der Mittelweser abzuwickeln. Eine Stilllegung der Schleusen kommt für uns nicht in Betracht. Große Schiffe könnten ansonsten nicht gemeinsam geschleust werden und es würde zu Verzögerungen im Schiffsverkehr kommen.

Die SPD-Landesgruppen Niedersachsen/Bremen stehen hinter dem planfestgestellten Ausbau der Mittelweser. Wir fordern den zügigen und vollständigen Ausbau der Mittelweser zwischen Minden und Bremen.

Um den Umschlag an den Binnenhäfen der Mittelweser weiter zu erleichtern, drängen wir außerdem auf den zeitnahen Bau der Umgehungsstraße in Landesbergen und Leese auf der Bundesstraße 215. So können die Verkehrsträger Binnenschiff, Zug und Lkw miteinander verbunden und die Trimodalität im Raum Mittelweser verbessert werden.

Wichtig ist es nun, wieder an den Verhandlungstisch zurückzukehren, um eine gemeinsame Linie für Niedersachsen, Bremen und dem Bund zu finden, um die Verkehrssituation der Mittelweser zu optimieren.