

**Antrag der Fraktion der CDU****Mittelweseranpassung bis 2014 zu Ende bringen!**

Das Schiff ist eines der umweltfreundlichsten Transportmittel. Es entlastet die Straßeninfrastruktur und trägt dazu bei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Ziel muss es daher sein, Binnentransporte von der Straße auf das Wasser zu verlagern. Der Gütertransport auf Wasserstraßen ist wegen der Kosten mehrfacher Umschlagsvorgänge in der Transportkette nur durch die Bündelung großer Mengen und durch den Transport auf möglichst langen Strecken eine wirtschaftliche Alternative zum Landverkehr. Deswegen wird eine Verlagerung nur gelingen bei einer besseren Integration des Binnenschiffs in die Logistikkette der Seehäfen. Dafür ist der Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur notwendig. Die Binnenwasserwege gehören zu den wichtigen Hinterlandverkehrsträgern der bremischen Häfen. Ziel der Mittelweseranpassung ist es, die Wirtschaftlichkeit des Transports von Containern zwischen den bremischen Häfen und dem nord-, mittel- und ostdeutschen Raum mit Übergang zum Mittellandkanal zu erhöhen. Dabei handelt es sich um ein Projekt, dass für die Leistungsfähigkeit der bremischen Häfen eine hohe Bedeutung hat.

Im Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und dem Land Bremen aus dem Jahr 1988 wurde, auf der Grundlage einer verbindlichen Vorvereinbarung aus dem Jahr 1982, die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit sogenannten Europaschiffen (Länge 85 m) mit einem Tiefgang von 2,5 m vereinbart. Der Vertrag sieht eine Kostenbeteiligung des Landes Bremen in Höhe von einem Drittel vor. Im Jahr 1994 wurde in einem Zusatzvertrag die Erweiterung des Ausbauziels für den Verkehr mit sogenannten Großmotorgüterschiffen (Länge 110 m) mit einem Tiefgang von 2,5 m vereinbart. Die Anpassung der Mittelweser wurde mit dem ermittelten hervorragenden Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3,15 in den Bundesverkehrswegeplan 2003 als „fest disponiertes Vorhaben“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen. Der Planfeststellungsbeschluss dafür wurde im Mai 2006 bestandskräftig. Der Ausbau der Flussstrecken und Schleusenkanäle an der Mittelweser hat im Jahr 2009 begonnen und soll bis 2014 abgeschlossen sein.

Der im Jahr 1994 für die Anpassungsmaßnahmen kalkulierte Kostenrahmen betrug ca. 68 Mio. €, Bremens Anteil danach ca. 22,5 Mio. €. Durch die zeitlichen Verzögerungen bei den Baumaßnahmen und Kostensteigerungen, die sich erst im Lauf der Planfeststellungsverfahren ergaben, erhöhten sich die Gesamtkosten des Mittelweserausbaus in den Jahren 2008/2009 auf ca. 164,1 Mio. €. Die Bürgerschaft (Landtag) hat der Erhöhung des Kostenrahmens 1997 durch die Änderung des Verwaltungsabkommens mit dem Bund zugestimmt. Die bislang von Bremen geleisteten Beiträge für die Mittelweseranpassung belaufen sich auf ca. 17 Mio. €. Da die noch notwendigen 37 Mio. € bislang in der bremischen Finanzplanung vom Senat nicht dargestellt werden konnten, bemüht sich das Wirtschaftsressort aktuell in Verhandlungen mit dem Bund um Abstriche an der Baumaßnahme. Doch selbst wenn man den Kostenrahmen des Jahres 1994 von 68 Mio. € anlegt, muss das Land Bremen noch einen Betrag von 5,5 Mio. € leisten. Im Haushalt 2011 sind jedoch nur 1,7 Mio. € und in der Finanzplanung für die Jahre 2012 bis 2014 gar keine Mittel für die Mittelweseranpassung eingestellt. Der Bund hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine planmäßige Fertigstellung des Mittelweserausbaus davon abhängt, dass das Land Bremen seinen Finanzierungsanteil bedarfsgerecht zur Verfügung stellt.

Eine Verzögerung bzw. ein Stopp der Ausbaumaßnahme gefährdet die durchgängige Leistungsfähigkeit der Weser als Wasserstraße, da ein einzelner Engpass wie

ein „Flaschenhals“ für alle vor- und nachgelagerten Bereiche der Wasserstraße wirkt. Dadurch würden bereits getätigte Investitionen in die Anpassung der Mittelweser entwertet. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Bremen und Bremerhaven würde darunter leiden. Da Bremen den größten wirtschaftlichen Nutzen von der Ausbaumaßnahme hat, ist die Beteiligung zu einem Drittel gemäß der Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund angemessen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) stellt fest, dass die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindungen der bremischen Häfen von hoher Bedeutung ist und die Anpassung der Mittelweser als eine Infrastrukturmaßnahme für die nächsten 20 bis 30 Jahre dabei eine besondere Priorität hat.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, ihr bis zum 30. April 2011 Bericht darüber zu erstatten
  - a) welche Abstriche er von der Ausbaumaßnahme mit dem Planungsstand des Jahres 1997 vornehmen will,
  - b) welche Folgen diese Abstriche für die Leistungsfähigkeit und den Verkehrswert der Mittelweser haben,
  - c) wie hoch der bremische Kostenanteil auf Basis der veränderten Planung ist, und wie die Finanzierung sichergestellt werden soll.

Paul Bödeker, Jörg Kastendiek, Heiko Strohmann,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU