

Antrag der Fraktionen der FDP und der CDU

Am Ausbau der Mittelweser als Lebensader Bremens festhalten

Die Mittelweser ist als Bundeswasserstraße für das Land Bremen von herausragender Bedeutung. Sie leistet als Hafenhinterlandanbindung einen entscheidenden Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr. Neben der Sicherung einer effizienten und bedarfsgerechten Schienenanbindung, muss der Ausbau der Mittelweser für Großmotorgüterschiffe (GMS) besondere Priorität genießen. Insbesondere da Studien von einem Wachstum des Güterverkehrs um rund 80 Prozent bis 2025 ausgehen. Die Bremer Häfen und die Bremer Wirtschaft profitieren von der Möglichkeit, Waren kostengünstig und ökologisch sinnvoll ins Landesinnere transportieren zu können.

Der Ausbau der Mittelweser als durchgängig mit GMS befahrbare Wasserstraße sollte nach Planfeststellung ursprünglich bis Ende 2015 abgeschlossen sein. Der Bundesverkehrsminister beabsichtigt, das ursprüngliche Ausbauziel mit geringen Begegnungsbeschränkungen für Binnenschiffe aufzugeben und stattdessen den Einbahnverkehr auf annähernd 40 Prozent der gesamten Mittelweser einzuführen. Zum teilweisen Ausgleich dieser erheblichen Verkehrsbeschränkungen soll die Nachtfahrt auf der Mittelweser – entgegen aller geäußerten Sicherheitsbedenken der Binnenschiffsreedereien – eingeführt werden. Der Bund begründet seine Ablehnung des Ausbaus nach Planfeststellung mit den angeblich geringen Effekten einer vollständigen Umsetzung des zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Land Bremen vertraglich vereinbarten Ausbauprogramms.

Ein Ausbaustopp an der Mittelweser führt zur Fehlinvestition von bereits eingesetzten Steuermitteln in Höhe von über 250 Mio. Euro, da die Mittelweser dann ein verkehrlicher Torso bleibt und der Einsatz von 110 m langen GMS-Schiffen weder im Bereich von Containertransporten noch im Massengutverkehr aus wirtschaftlichen Gründen möglich ist. Alle maßgeblichen Binnenreedereien und binnenschiffsorientierten Unternehmen und Häfen haben öffentlich und eindeutig erklärt, dass sie einem Einbahnverkehr von bis zu 40 Prozent der Mittelweser GMS-Schiffe aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht einsetzen können. Das politische Ziel, Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern, wird im Hinterlandverkehr der bremischen und niedersächsischen Seehäfen somit nicht erreicht!

Die vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Nachtfahrt auf der Mittelweser, die durch einen 24-Stunden Schleusenbetrieb ermöglicht werden soll, ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Der kurvenreiche Verlauf der Weser zwischen Bremen und Minden, enge Fahrwasser und starke Strömungen verhindern die Nutzung der Nachtzeiten, um GMS-Schiffe auf der Mittelweser sicher verkehren zu lassen. Berechnungen innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Verkehrsministeriums haben

zudem ergeben, dass GMS-Schiffe ca. 5 Nächte für die Fahrt zwischen Bremen und Minden benötigen würden. Bei Tagfahrten werden für die Strecke dagegen ca. 16 Stunden benötigt. Weiterhin müssten neue Liegeplätze geschaffen werden, da die Binnenschifffahrt auf der Mittelweser aus wirtschaftlichen Gründen nur mit einer Besatzung durchgeführt werden kann und die Ruhezeiten eingehalten werden müssen. Davon abgesehen, ist ein Betrieb an sieben Tagen in der Woche nicht hilfreich, da am Sonntag viele Häfen nicht besetzt sind.

Bei der vom Bundesverkehrsministerium durchgeführten „Verkehrssimulation“ wurden die logistischen und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für den Einsatz von GMS-Schiffen in keiner Form berücksichtigt. Es handelt sich lediglich um die Untersuchungen einzelner nautischer Aspekte. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation des Bundes sind daher als Entscheidungsgrundlage für die Notwendigkeit des Ausbaus aller planfestgestellten Maßnahmen völlig ungeeignet.

Die Forderung nach einer vollständigen Umsetzung des Bauprogramms an der Mittelweser wird überparteilich vertreten. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) forderte unlängst: „Der Bund muss seinen Job machen. Der zügige Ausbau der Mittelweser zwischen Minden und Bremen gehört ohne Einschränkung dazu.“ Auf eine kleine Anfrage der FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft (Drs. 17/212) antwortete der rot-grüne Senat, dass der „planfestgestellte Ausbau der Mittelweser“ erforderlich sei, um die bremische und niedersächsische Hinterlandanbindung zu stärken und die Verlagerung von Verkehr auf die Wasserstraße zu ermöglichen.

Das Land Bremen hat bisher rund 23 Mio. Euro in den Ausbau der Mittelweser investiert. Nicht nur deshalb hat es ein hohes Interesse, an dem planfestgestellten Ausbau der Mittelweser festzuhalten. Die Bremische Bürgerschaft kann ein starkes Signal an den Bund senden, diese für Bremen wichtige Maßnahme vollständig nach Planfeststellung und zeitnah umzusetzen.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich beim Bund für den notwendigen Ausbau der Mittelweser nach ursprünglicher Planfeststellung einzusetzen und als Vertragspartner auf die Einhaltung und zeitnahe Umsetzung der vertraglich vereinbarten Maßnahmen zu bestehen.

Prof. Dr. Hauke Hiltz, Lencke Steiner und die Fraktion der FDP

Susanne Grobien, Silvia Neumeyer, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU