
Antwort auf Mündliche Anfrage

77. Sind Niedersachsens Schifffahrtswege in guten Händen bei Minister Lies?

Abgeordnete Hillgriet Eilers, Gabriela König, Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

An die Schifffahrtswege und Wasserstraßen in Niedersachsen werden vielfältige Ansprüche gestellt. Sie sind Lebens- und Transportadern, dienen dem Hochwasser- und Naturschutz und bieten vielfältige Erholungsmöglichkeiten. Nebenbei erfüllen sie auch klimatische Funktionen oder dienen der Bewässerung von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Die Oppositionsparteien haben im Landtag vielfach die Initiative ergriffen und zahlreiche Anträge und Anfragen für die Fortentwicklung der Schifffahrtswege in Niedersachsen entwickelt. Die Initiativen erstrecken sich sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Seeschifffahrtsstraßen. Im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 sind wichtige Wasserstraßenprojekte in Niedersachsen vom Bund in den vordringlichen Bedarf genommen worden, werden geplant und sind finanziert. Einige Projekte, wie z. B. der Ausbau der Mittelweser, sind derzeit noch nicht abschließend geregelt.

In der Vergangenheit wurden die Schifffahrtswege und Wasserstraßen in Niedersachsen durch ein Referat und durch einen Ansprechpartner im zuständigen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr politisch und fachlich sehr gut begleitet. Diese Zuständigkeit wurde durch Minister Lies verändert. Im Ministerium sind jetzt mehrere Ansprechpartner, verteilt auf zwei Abteilungen, für die Betreuung und Entwicklung der Wasserwege in Niedersachsen zuständig.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Schifffahrtswege Niedersachsens sind bei Minister Lies in guten Händen. Das ist z. B. am Erfolg bei der Aufstellung des BVWP 2030 zu sehen, der sowohl Maßnahmen für die seewärtigen Zufahrten wie auch für die Binnenwasserstraßen im Hinterland für Niedersachsen umfasst. Im Bereich der Wasserstraßen sind die für Niedersachsen bedeutenden Projekte aufgenommen worden und finden sich sogar im vordringlichen Bedarf wieder.

1. Wie hat Verkehrs- und Hafenminister Lies derzeit die Aufgabenverteilung bezüglich der Schifffahrtswege und Wasserstraßen in Niedersachsen im Verkehrsministerium geregelt?

Von der Seeseite her werden die Angelegenheiten der seewärtigen Zufahrten der Seehäfen von Referat 34 „Häfen, Schifffahrt, Schiffbau“ betreut. Die Angelegenheiten der landeinwärts gelegenen Binnenwasserstraßen werden in Referat 40 „Verkehrspolitik, Mobilität, Logistik“ betreut.

2. Welche Vorteile sieht Verkehrsminister Lies darin, künftig die niedersächsischen Schifffahrtswege und Wasserstraßen durch mehrere Referate im Verkehrsministerium betreuen zu lassen?

Die Zuordnung der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen ist eine logische Bündelung als Folge der von der Vorgängerregierung vorgenommenen Zuordnung der Seehäfen als wirtschaftspolitische Aufgabe zur heutigen Abteilung „Industrie und Maritime Wirtschaft“.

In der Verkehrsabteilung sind verkehrsträgerübergreifend alle Fragen der Verkehrswegeplanung als verkehrspolitische Aufgabe gebündelt. Damit liegen die für Niedersachsen bedeutsamen Ha-

fenhinterlandanbindungen aller Verkehrsträger in einer Hand.

3. Welche Ziele verfolgt die Landesregierung in Bezug auf die Entwicklung der Schifffahrtswege und Wasserstraßen in Niedersachsen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche, die heutzutage und in Zukunft an selbige gestellt werden?

Die Wirtschaftsstandorte im Hinterland sind eng verknüpft mit der Küste und mit den dortigen Seehäfen. Von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeiten und damit für die Wettbewerbsfähigkeit der spezialisierten Nordseehäfen und der maritimen Unternehmen in der Region sind die geplanten Fahrrinnenanpassungen an Elbe, Weser und Außenems.

Die alltäglich wahrzunehmenden Verkehrsprobleme auf unseren Straßen zeigen deutliche Handlungsnotwendigkeiten auf. Die Binnenschifffahrt hat freie Kapazitäten, die entsprechend der Koalitionsvereinbarung stärker als bisher genutzt werden sollen.

Für das Wasserstraßennetz ist es daher von entscheidender Bedeutung, eine durchgängige Befahrbarkeit auf allen Streckenabschnitten für die gängigen Schiffstypen zu gewährleisten. Der Ausbau der Wasserstraßen für das Großmotorgüterschiff (GMS) ist als Mindeststandard anzusehen, aufgrund der Größenentwicklung ist jedoch das übergroße Großmotorgüterschiff (üGMS) inzwischen wegen der Schiffsgrößenentwicklung auch im Binnenschiffsbereich ein faktischer Standard geworden und wird sowohl für die Bemessung der Schleusenabmessungen wie auch der Streckenabschnitte zugrunde gelegt.