

## Antrag

Fraktion der FDP

Hannover, den 26.04.2017

### **Ausbau der Mittelweser ist existenziell für Niedersachsen!**

Der Landtag wolle beschließen:

#### Entschließung

Die Weser von Hannoversch Münden bis Bremen durchfließt Niedersachsen auf knapp 360 km Länge. Sie durchquert dabei die niedersächsischen Landkreise Göttingen, Northeim, Holzminden, Hameln-Pyrmont, Schaumburg, Nienburg und Diepholz und Teile von Nordrhein-Westfalen. Mit den auf ihr stattfindenden Transporten auf der Ober- und Mittelweser leisten die Binnenschiffer und leisten die Wasserstraße einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Diese Entlastung von sogenannten Quell- und Zielverkehren wirkt sich weit in die jeweiligen Regionen, z. B. auf den gesamten Nordwesten von Niedersachsen, den Landkreis Osnabrück und Ostwestfalen in Nordrhein-Westfalen mit Höxter, Paderborn, Gütersloh, Bielefeld, Herford und Minden-Lübbecke aus.

Die Oberweser ist sowohl für Schubschiffe für den Transport von Kiesen und Sanden als auch für den Großraum- und Schwertransport (sogenannte GST-Transporte) geeignet. Wirtschaftsminister Lies spricht folglich auch von einem „deutlich erkennbaren Potenzial“ für solche Transporte.

Die Mittelweser zwischen Minden und Bremen nimmt die Verkehre der Oberweser auf und generiert vielfältige neue Verkehre. Dies ist zum einen auf die landesweit bedeutsamen Kies-Sand-Lagerstätten entlang der Mittelweser und deren Gewinnung zurückzuführen. Zum anderen liegt dies auch an der Logistikkreuzung RegioPort Weser in Minden am Wasserkreuz mit dem Mittellandkanal. Der RegioPort Weser ist multimodal aufgestellt und verbindet über die Weser, die Straßen und die Schienen die Räume Ostwestfalen-Lippe und Teile von Niedersachsen mit den Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Oldenburg. Die Kapazitäten der hafenauffinen Gewerbe in Minden sind bereits ausgereizt, sodass in Bückeburg-Berenbusch bereits ein neuer RegioPort Weser Terminal geplant und gebaut werden muss (geplante Inbetriebnahme Mitte 2018). Auch der Containertransport auf der Mittelweser nimmt zu, und regelmäßige Shuttledienste auf der Mittelweser gewinnen zunehmend an Bedeutung. Vor dem Hintergrund steigender Güterverkehrsaufkommen in der gesamten Weserregion und dem Hinterland bzw. Einzugsgebiet kann festgestellt werden, dass sich etwas an der Mittelweser in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen tut und weiterhin dringender Handlungsbedarf besteht.

Allein die Kies- und Sandtransporte auf der Mittelweser machen ein Transportvolumen von ca. 2 Millionen t aus. Würden diese Quell- und Zielverkehre zusätzlich über das Straßennetz abgewickelt werden, entspräche dies zusätzlichen rund 80 000 beladenen Lkw-Fahrten auf den Bundes- und Landesstraßen im Nordwesten von Niedersachsen und den zusätzlichen 80 000 entladenen Rückfahrten im Jahr. Bei 200 Arbeitstagen entspricht dies zusätzlichen 400 Hin- und 400 Rückfahrten am Tag!

Aus diesen Gründen setzt sich die Bundesregierung bereits seit Jahren für eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Transportkette zur Entlastung der Straßenverkehre bei gleichzeitiger Absenkung der Kohlendioxid-Emissionen ein. Wirtschafts-, Verkehrs- und Hafenminister Lies setzt sich darüber hinaus für „eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige Hafenwirtschaft“ (*Börsen Zeitung*, 4. Juni 2016) sowie für eine Vernetzung der Infrastruktur mit den Binnenhäfen für unsere Logistik- und Dienstleistungszentren im logistischen Herzen Europas ein (ebenda).

Bezüglich der Mittelweser führte der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, im Rahmen der Freigabe der Schleuse in Dörverden Folgendes aus: „Wir werden weiter in die Mittelweser investieren, um den wachsenden Güterverkehr dort unterzubringen“ (*Die Harke*, 10. September 2013). Im gleichen Artikel hieß es seinerzeit auch: „Der Güterfluss auf der Hinterlandanbindung lege auch über die Mittelweser um mehr als 130 Prozent zu“, und weiter „Für die Mittelweser heißt das laut Ferlemann: Wenn die Mindener Schleuse 2014/2015 fertig ist, sind die Voraussetzungen fürs Großmotorgüterschiff erfüllt. Dann seien weitere Investitionen nötig wie Uferrückverlegungen, ‚um dann den Begegnungsverkehr an Engstellen zu üben‘. Wegen des steigenden Güterverkehrs reiche das aber nicht. ‚Weitere Ausbauten werden wir machen‘ erklärte Ferlemann (*Die Harke*, 10. September 2013). In der Zwischenzeit hat es Anfragen und Anträge im Niedersächsischen Landtag und in der Bremer Bürgerschaft gegeben, haben sich die Landesregierung, die Wirtschaft und deren Verbände und die regionale Politik entlang der Mittelweser für den zugesagten Ausbau eingesetzt und stark gemacht.

Der Bund hat Berechnungen, Simulationen und Versuchsfahrten absolviert und Gutachten erstellen lassen. Im Herbst 2015 ging Staatssekretär Ferlemann auf die Ergebnisse der Verkehrssimulation ein und stellte die Einstellung der restlichen Ausbaumaßnahmen in Aussicht. Dabei handelt es sich um zehn Uferrückverlegungen. Das bedeutet nach 30 Jahren Mittelweserausbau in Höhe von ca. 250 Millionen Euro „volle Fahrt zurück“ auf dem Weg in die Zukunft!

Die Folgen dieser Entscheidung sind drastisch. Als wesentliche Ergebnisse der Simulationen und Versuchsfahrten lässt sich grundsätzlich festhalten:

- Für Bergfahrer wird sich die Gesamtpassagedauer im Mittel um ca. drei Stunden durch die zusätzlichen Regelungsstrecken und den Vorrang der Talfahrer erhöhen.
- Bergfahrer werden die Passage der Mittelweser an einem Tag nicht mehr bewältigen können, da in den unteren und oberen Haltungen sehr viele neue geregelte Streckenabschnitte dazukommen.
- Durch nächtliche Verlängerungen der Schleusenöffnungszeiten könnte die Passagedauer grundsätzlich zwar verkürzt werden, dies zieht aber ein Mehrschichtsystem an Bord des jeweiligen Binnenschiffs nach sich und ist unwirtschaftlich und zudem aus navigatorischen Gründen zu riskant.
- Mit zunehmender Befahrung der Mittelweser mit dem Großmotorgüterschiff werden sich die Verhältnisse für die Europaschiffe verschlechtern, weil sich durch die Vielzahl der zusätzlichen Regelungsstrecken die Europaschiffe nicht mit den Großmotorgüterschiffen begegnen dürfen.
- Für die Bergfahrer müssen in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung vor den „Regelungsstreckenketten“ Wartestellen eingerichtet werden. Hierfür sind neue Planungen erforderlich.

Neben diesen grundsätzlichen Ergebnissen ergeben sich zahlreiche weitere Einschränkungen für den reibungslosen Schiffsverkehr, wenn der dringend erforderliche und abschließende Ausbau der Mittelweser nicht unmittelbar erfolgt.

Das bisher vom Bund geplante Aussetzen der weiteren Ausbaumaßnahmen wird kurzfristig zu Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Straße sorgen. Der Zeit- und Kostenvorteil des Binnenschiffes wird gefährdet, der Transport von Schüttgütern und Containern wird im gesamten Einzugsgebiet der Weser auf den Lkw und somit auf die Bundes-, Land- und Kreisstraßen erfolgen. Vor diesem Hintergrund sind kurzfristig folgende Maßnahmen durch die Landesregierung zu ergreifen.

Die Landesregierung muss daher unverzüglich

- sich gegenüber dem Bund für die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Mittelweser, insbesondere für die Sicherung der eintägigen Passagedauer für Kies- und Sandtransporte, einsetzen um Verlagerungsanreize zu unterbinden,
- sich gegenüber dem Bund für den langfristigen Erhalt der kleinen Schleuse in Dörverden als Bypass für Europaschiffe und somit zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Mittelweser als Wasserstraße für den zunehmenden Güterverkehr einsetzen und

- jeglichen Verschlechterungen zulasten der bestehenden Binnenschifffahrt auf der Mittelweser entgegenwirken.

Darüber hinaus bietet der Ausbau der Mittelweser die Möglichkeit, mittelfristig zusätzliche Schüttgüter, aber vor allem Containerverkehre, von der Straße auf das Binnenschiff zu verlagern. Dies würde zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung in der betroffenen Region führen. Daher wird die Landesregierung aufgefordert,

1. mit den Bundesländern Bremen und Nordrhein-Westfalen Einvernehmen über die Notwendigkeit des Ausbaus der Mittelweser herzustellen,
2. sich mit den Mittelweseranrainern (Städte und Landkreise), den Wirtschaftsverbänden und Kammern sowie den Binnenschifffern über das weitere Vorgehen bezüglich des Ausbaus der Mittelweser abzusprechen und
3. sich geschlossen beim Bund für den weiterhin und dringend notwendigen planfestgestellten Ausbau der Mittelweser einzusetzen.

#### Begründung

„Man kann nicht über Jahre hinweg hohe Millionenbeträge investieren in Minden, Bremen und anderen Orten, um dann am Ende mit Engpässen im Fluss stehen zu bleiben“ (Uwe Beckmeyer, maritimer Koordinator der Bundesregierung, SPD, *Die Tageszeitung* vom 13. April 2017).

Christian Grascha  
Parlamentarischer Geschäftsführer