

Resolution der Kreistage des Kreises Minden-Lübbecke, der Landkreise Nienburg/Weser, Verden und Schaumburg sowie der Städte Minden, Petershagen, Bückeburg und Nienburg zur Mittelweser

Die Kreistage des Kreises Minden-Lübbecke, der Landkreise Nienburg/Weser, Verden und Schaumburg sowie die Räte der Städte Minden, Petershagen, Bückeburg und Nienburg beschließen

1. zum Ausbau der Mittelweser,
2. zur Kategorisierung der Wasserstraße Mittelweser und
3. zum Bundesverkehrswegeplan 2015 - Wasserstraße -

folgende Resolution:

1. Ausbau der Mittelweser

Zwischen dem Bund und dem Land Bremen ist in einem Verwaltungsabkommen vereinbart worden, Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser, dem Flussabschnitt zwischen Bremen und Minden, zur Anpassung an die heute verkehrenden Schiffsgrößen durchzuführen. Als Ausbauziel ist vorgesehen, die Mittelweser, die Schleusen und die Schleusenkanäle für den uneingeschränkten Verkehr mit dem Europa-Schiff (85 m Länge) und den eingeschränkten Verkehr mit Großmotorgüterschiffen (GMS mit 110 m Länge) zu ertüchtigen. Einzelne Begrenzungsbeschränkungen für das GMS sollen nach erfolgtem Ausbau noch auf 20 % der Mittelweserstrecke bestehen. Viele der vorgesehenen Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Weitere Maßnahmen, wie die beiden Schleusenneubauten in Dörverden und in Minden, werden in absehbarer Zeit fertig gestellt. Dann ist der Schleusenverkehr sogar mit dem ‚Über-großen Großmotorgüterschiff‘ (ÜGMS mit 135 m Länge) möglich.

Von den projektierten Gesamtkosten sind rd. zwei Drittel in die bereits erfolgten Anpassungsmaßnahmen geflossen. Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Land Bremen ist kürzlich vereinbart worden, dass verschiedene noch ausstehende Baumaßnahmen des Ausbaus in den nächsten Jahren nicht durchgeführt werden sollen. Im Einzelnen handelt es sich dabei um

- den Ausbau von Flussabschnitten in der Stauhaltung Drakenburg
- den Ausbau von Flussabschnitten in der Stauhaltung Dörverden
- den Ausbau im Schleusenunterkanal Petershagen und
- den Ausbau im Schleusenoberkanal Schlüsselburg.

Der zumindest vorläufige Verzicht auf diese Baumaßnahmen wird dazu führen, dass auf der Mittelweser eine Strecke von insgesamt fast 50 Kilometern oder ca. 40 % der Mittelweser nur noch für den Einbahnverkehr mit GMS-Schiffen möglich sein wird.

Dies ist für die an der Mittelweser liegenden Häfen und Wirtschaftsstandorte in den Landkreisen Verden und Nienburg sowie im Kreis Minden-Lübbecke eine Einschränkung, die dazu führen wird, dass die wichtige Verkehrsverbindung zur Nordsee erheblich an Bedeutung verlieren wird. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf alle vom Flusslauf der Weser abhängigen Hafenstandorte. Diese würden ins Hintertreffen geraten.

Wir fordern daher den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Land Bremen auf, dafür Sorge zu tragen, die noch erforderlichen Mittel unverzüglich bereitzustellen.

2. Kategorisierung der Mittelweser

Im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr, eine neue Kategorisierung der Bundeswasserstraßen vorzunehmen. An der Kategorisierung sollen sich künftig die finanziellen Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Wasserstraßen bemessen. Daher hat die Kategorisierung eine zentrale Bedeutung für die Bundeswasserstraßen.

Vorgesehen ist eine Einteilung der Bundeswasserstraßen in die Kategorien A, B, C und ‚Sonstige Wasserstraßen‘. Ausbauinvestitionen, die die jeweilige Wasserstraße durchgehend für größere Schiffseinheiten befahrbar machen, sollen künftig nur noch in der höchsten Kategorie A vorgenommen werden. In der Kategorie B sollen nur noch notwendige Ersatzinvestitionen und kleinere Optimierungsmaßnahmen finanziert werden. Wasserstraßen der Kategorie C und die ‚Sonstigen Wasserstraßen‘ sollen ausschließlich in ihrem Bestand erhalten werden; Ausbaumaßnahmen sind hier nicht mehr vorgesehen.

Die Entwicklungsmöglichkeit einer Wasserstraße im Güterverkehr und damit auch langfristig deren Zukunftsfähigkeit wird entscheidend von der künftigen konzeptionellen Einstufung, vornehmlich in die Kategorie A, abhängen, da nur hier Finanzmittel für attraktivitätssteigernde Ausbaumaßnahmen in größerem Umfang zur Verfügung gestellt werden sollen.

Durch die vorgesehene Einstufung der Mittelweser (Abschnitt Bremen - Minden) in die Kategorie B sind die Anliegerkreise mit ihren Städten und Gemeinden unmittelbar betroffen. Weitergehende Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser würden unterbleiben und damit würde die Zukunftsfähigkeit der Hafenstandorte in Frage gestellt werden. Viele der in der Vergangenheit getroffenen Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser selbst und in der Hafeninfrastruktur der Anliegerstädte würden mit der beabsichtigten Einstufung ins Leere laufen und sich als Fehlinvestitionen erweisen, wenn nicht der weitere Ausbau der Mittelweser gesichert ist. Dies ist auch deshalb unverständlich, weil der Standort Minden sich als Drehscheibe für den trimodalen Verkehr etabliert hat und weitere Investitionen durch den Bau des Ländergrenzen überschreitenden Projektes RegioPort Weser getätigt werden. Diese Investitionen werden mit Bundesmitteln aus dem Programm ‚Kombinierter Verkehr‘ durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bzw. im Hafenbereich Bückeburg-Berenbusch, Landkreis Schaumburg, u.a. mit EFRE-Mitteln aus dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gefördert. Ebenfalls nehmen die Hafenstandorte am Mittellandkanal im engeren Umfeld des Wasserstraßenkreuzes Minden Investitionen in ihre Hafen- und Umschlaganlagen vor. Alle Häfen von Pr. Oldendorf-Getmold bis Bückeburg-Berenbusch, zusammengeslossen im Hafenband am Mittellandkanal, profitieren in ihrem Umschlag vom Schiffsverkehr auf der Mittelweser. Eine Neukategorisierung der Mittelweser mit der Folge einer fehlenden Finanzausstattung für weitergehende Ausbaumaßnahmen hätte daher auch unmittelbare Folgen für die Zukunftsfähigkeit der Infrastrukturen am Mittellandkanal.

Für den Landkreis Verden hätte dies unmittelbare Auswirkungen auf den geplanten Umschlagplatz in Dörverden-Barme. Dieser ist Bestandteil des neuen Industrie- und Gewerbegebietes auf dem ehemaligen Kasernengelände. Er soll der Erhöhung des Anteils der beförderten Güter auf dem Wasserweg Mittelweser dienen. Bei unterbleibenden Ausbauinvestitionen in die Mittelweser würde eine Realisierung des Umschlagplatzes keinen Sinn mehr machen, da die Funktionsfähigkeit des Schifffahrtsweges Mittelweser langfristig gefährdet wäre. Der Standort Nienburg ist im aktuellen LROP Niedersachsen als Vorranggebiet für Binnenhafen festgelegt und ebenda als landesbedeutsamer Binnenhafen deklariert. Ferner wurde dort als Ziel festgelegt, „die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße zu sichern und auszubauen“ (a.a.O. Ziff.4.1.4. 02).

Stadt und Region unternehmen große Anstrengungen um diese landespolitisch bedeutsamen Ziele zu verwirklichen.

Vorbereitende Fachplanungen und Standortuntersuchungen belegen, dass der Standort Nienburg zum Ausbau eines Logistikzentrums realisierbar ist und für die weitere Entwicklung

der Mittelweserregion eine weitere fundamentale Basis zur Ansiedlung von Betrieben oder die Entwicklung bestehender Unternehmen darstellen wird. Ein Ausbaustopp der Mittelweser würde diesem Ziel zuwiderlaufen und dieser erkennbar hoffungsvollen Entwicklung nachhaltige Schäden zufügen. Nachweislich werden innovative Potentiale einer Neuausrichtung verkehrspolitischer Chancen nicht genutzt werden können.

Die Auswirkungen reichen jedoch über die Region hinaus. Nachteile würden sich auch für die Seehäfen Jade-Weser-Port und CT Bremerhaven ergeben, für die die Mittelweser eine bedeutsame Infrastrukturverbindung an das deutsche Binnenwasserstraßennetz darstellt. Der Weitertransport von Containern auf dem Wasserweg erfordert eine leistungsfähige und bedarfsorientierte Hinterlandanbindung und somit weiterhin eine Einstufung der Mittelweser in die Kategorie A.

Wir fordern daher den Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf, bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der damit verbundenen Neukategorisierung der Wasserstraßen

- die Bedeutung der Mittelweser als kürzeste Verbindung zwischen Mittellandkanal und den Seehäfen an der Nordsee zu würdigen,**
- die Infrastrukturen in Hafen- und Umschlaganlagen entlang der Mittelweser und des Mittellandkanals durch die Neukategorisierung nicht ausbluten zu lassen sondern entwicklungs- und zukunftsfähig zu machen,**
- dem umweltverträglichsten Gütertransportmittel ‚Binnenschiff‘ auf der Mittelweser weitere Entwicklungsperspektiven zu geben und**
- daher die Mittelweser in die Kategorie A im System der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen einzustufen.**

3. Bundesverkehrswegeplan 2015 - Wasserstraße

Derzeit beginnen die Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 mit den Projektanmeldungen der Bundesländer. Die Bundesländer sind aufgefordert, neue bzw. wichtige Verkehrsprojekte für den BVWP 2015 zu benennen. Für die Erarbeitung des BVWP wird eine neue Grundkonzeption, die Kriterien zur Einstufung und Priorisierung der Verkehrsinfrastruktur enthält, entwickelt. Grundsätzlich sind alle Maßnahmen, auch die des vordringlichen Bedarfs, aus dem BVWP von 2003 disponibel, sofern sie noch nicht umgesetzt, bzw. mit ihnen noch nicht begonnen worden ist.

Die Maßnahmen an der Mittelweser sind zum großen Teil fertig gestellt bzw. im Bau (Schleusenneubauten in Dörverden und Minden). Sie gehören damit nicht mehr zu den disponiblen Projekten. Teilmaßnahmen zum Ausbau der Mittelweser müssen allerdings noch umgesetzt werden. Insbesondere die Schleusenneubauten können ihre Wirkung nur entfalten, wenn die Gesamtheit der Maßnahmen der Mittelweser-Anpassung umgesetzt wird und darüber hinaus die durchgehende Befahrbarkeit der Mittelweser mit dem Großmotorgüterschiff (GMS) im uneingeschränkten Begegnungsverkehr möglich ist.

Es ist daher für die Anrainerkreise und -kommunen unverzichtbar, dass weitergehende Anpassungen der Mittelweser vorgenommen werden sowie der Ausbau der Mittelweser in den BVWP 2015 eingestellt und mit der höchsten Priorität zur Umsetzung versehen wird. Im weiteren Beteiligungsverfahren zur Aufstellung des BVWP 2015 werden wir mit allen Mitteln deutlich machen, dass die Mittelweser unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur für unseren Raum und für die Verkehrsverbindung zu den Nordseehäfen ist.

Wir fordern daher den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schon jetzt auf, den weiteren Ausbau der Mittelweser von Minden bis Bremen in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen und mit der höchsten Priorität für die Fertigstellung der noch ausstehenden Maßnahmen sowie für einen weiteren zukunftsfähigen Ausbau zu versehen.

.....

.....

.....

.....

.....