

Große Anfrage der Fraktion der CDU

Anpassung der Mittelweser nicht aus den Augen verlieren!

Der bedarfsgerechte Ausbau der Mittelweser liegt im bremischen Interesse. Für die bremischen Häfen und die dort ansässigen verladenden Unternehmen ist eine stärkere Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten von großer Bedeutung. Auch unter verkehrlichen und ökologischen Gesichtspunkten ist eine Verlagerung von Gütertransporten auf die Binnenschifffahrt sinnvoll. Im März 2017 haben 25 Unternehmen und 10 Verbände unter Federführung des Wirtschaftsverbands Weser e.V. eine gemeinsame Stellungnahme zum Mittelweserausbau veröffentlicht. Darin fordern sie eine zeitnahe Realisierung der gemäß Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und dem Land Bremen noch ausstehenden und planfestgestellten Baumaßnahmen. Dazu zählen insbesondere die Umsetzung von neun ursprünglich geplanten Uferrückverlegungen sowie die Engpassbeseitigung im südlichen Abschnitt der Mittelweser.

Durch den vom Bundesverkehrsministerium geplanten Verzicht auf diese planfestgestellten Baumaßnahmen müssten für Großmotorgüterschiffe (GMS; Länge: 110 m) auf einer Länge von insgesamt fast 50 km (ca. 36 Prozent) des Schifffahrtweges Begegnungsverbote angeordnet werden. In den Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und dem Land Bremen aus den Jahren 1987 und 1997 wurden die Begegnungseinschränkungen für das GMS aber auf 24 Prozent der Strecke begrenzt. Für beladene Europa-Schiffe (Länge: 85 m; Abladetiefe: 2,5 m) sollen nun auf einer Strecke von mind. 16 km Begegnungsverbote gelten; ursprünglich war ein uneingeschränkter Begegnungsverkehr für Europa-Schiffe vorgesehen. Das Bundesverkehrsministerium plant, diese Einschränkungen durch Nachtfahrten und einen 24 Stundenbetrieb der Schleusen zu kompensieren.

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern wird sich die Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, neun planfestgestellte Uferrückverlegungen an der Mittelweser nicht mehr auszuführen, auf den Ausbau der Mittelweser auswirken? Inwiefern ist der Senat die Auffassung, dass mit dieser „Basisvariante“ ein wirtschaftlicher Verkehr mit Europa-Schiffen und GMS möglich sein wird?
2. Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass es nur an der Mittelweser auf langen Strecken Einbahnverkehre geben soll, während auf den Wasserstraßen Elbe-

Seiten-Kanal, Mittelland-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal sowie den weiteren bedeutenden Binnenwasserstraßen in Deutschland vergleichbare Einbahnstrecken nicht gibt?

3. Wie bewertet der Senat die praktische Umsetzbarkeit von Nachtfahrten und Nachtschleusungen auf der Mittelweser unter betriebswirtschaftlichen, nautischen und Sicherheitsgesichtspunkten?
4. Wie bewertet der Senat die Aussagen betroffener Reedereien, Speditionen und Umschlagunternehmen in der gemeinsamen Stellungnahme vom März 2017 (veröffentlicht vom Wirtschaftsverband Weser e.V.), dass es aufgrund der geplanten Beschränkungen beim Schiffsverkehr auf der Mittelweser aus betriebswirtschaftlichen und logistischen Gründen nicht möglich ist, Großmotorgüterschiffe auf der Mittelweser einzusetzen? Inwiefern sieht der Senat das beabsichtigte Ziel der Ausbaumaßnahme in diesem Fall als erreicht an?
5. Wie hoch sind die Mittel, die der Bund und das Land Bremen bislang in den Ausbau der Mittelweser investiert haben? Wie hoch wären die Kosten für den Bund und für das Land Bremen für die vom Wirtschaftsverband Weser e.V. geforderten zusätzlichen Ausbaumaßnahmen zur Erreichung des ursprünglichen Ausbauziels laut Verwaltungsvereinbarung?
6. Wie hoch ist aktuell der Zahlungsrückstand Bremens gegenüber dem mit dem Bund vereinbarten Finanzierungsanteil von einem Drittel der bisher getätigten Investitionen? Bis wann plant der Senat, diesen Zahlungsrückstand abzubauen?
7. Wie ist der Stand der Verhandlungen über das Angebot des Bundes, auf die noch ausstehenden Zahlungen Bremens zu verzichten, wenn Bremen im Gegenzug die Unterhaltungsmaßnahmen an den Nebenflüssen der Weser übernimmt? Wie hoch schätzt der Senat die jährlichen Kosten dieser Unterhaltungsmaßnahmen?
8. Welche Ziele und welche Strategie verfolgt der Senat im Hinblick auf den Umfang und den Zeitplan für den weiteren Ausbau der Mittelweser?

Susanne Grobien, Jörg Kastendiek, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU