

Große Anfrage der Fraktion der CDU

Blockiert Rot-Grün in Niedersachsen die Weservertiefung?

Die bremischen Häfen sichern rund 40.000 Arbeitsplätze im Bundesland Bremen, darunter über 6.000 direkt im Hafen- und Terminalbetrieb und den komplementären Dienstleistungen. Bundesweit sichern sie über ihre sogenannte „Gateway-Funktion“ rund 350.000 Industriearbeitsplätze. Die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen, insbesondere gegenüber den Westhäfen, ist jedoch zunehmend gefährdet: Sowohl in absoluten Zahlen als auch anteilig geht der Umschlag seit zehn Jahren in allen Segmenten (Gesamt-, Container- und Automobilumschlag) kontinuierlich zurück. Neben zahlreichen weiteren Faktoren, wie dem Stand der Digitalisierung und der Terminalautomatisierung, den vorhandenen Kapazitäten sowie der Flächen- und Arbeitsproduktivität, ist die seit über zwanzig Jahre geplante Fahrrinnenanpassung der Außenweser angesichts immer größer werdender Containerschiffe *das* zentrale Element zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der stadtbremischen Überseehäfen in Bremerhaven.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 11. September 2016 zur Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2011 arbeitete die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an der Heilung der festgestellten Verfahrensmängel. Im März des Jahres 2020 beschloss der Deutsche Bundestag das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvV), mit dem die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser (Nord) in den Katalog von besonders bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekten aufgenommen wurde, die nicht mehr durch einen Planfeststellungsbeschluss, sondern durch ein entsprechendes Maßnahmengesetz vollzogen werden können. Im Januar 2021 hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) den Planfeststellungsbeschluss aufgehoben und das Verfahren nach dem MgvG gestartet. Die Verfahrensschritte sind dabei im Wesentlichen die gleichen, ergänzt jedoch um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Am 11. Mai 2022 fand dazu in Bremerhaven eine Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen (sog. Scoping-Termin) statt. Die nun andauernden Untersuchungen werden mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen. Am Ende des Prozesses verfasst die GDWS einen Abschlussbericht als Entscheidungsgrundlage für den Deutschen Bundestag. Dieser Bericht bedarf des Einvernehmens der betroffenen Länder Bremen und Niedersachsen, soweit Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft betroffen sind.

In ihrem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode der Bremischen Bürgerschaft haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, dass Bremen sein Einvernehmen zur Außenweservertiefung erteilen wird, wohingegen eine Entscheidung über die Unterweseranpassung bis Brake offengelassen und das Vorhaben kritisch bewertet wird.

Am 7. November 2022 haben SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen ihren Koalitionsvertrag für den Zeitraum 2022-2027 unterzeichnet und öffentlich vorgestellt. Die darin enthaltenen Aussagen zur Weservertiefung geben aus bremischer Sicht Anlass zur Sorge. Unter anderen will die rot-grüne Koalition darauf hinwirken bzw. beantragen, die Außenweservertiefung und die Vertiefung der Unterweser (Nord) aus dem MgvV herauszunehmen. Abgesehen davon, dass diese Formulierung unsinnig ist, da das MgvV bereits seit über zwei Jahren Gesetzeskraft hat und der Maßnahmenträger das Verfahren, wenn nötig, wieder in ein konventionelles Planfeststellungsverfahren überführen kann, zeigt dies doch, wie kritisch die neue Regierungskoalition in Niedersachsen der Weservertiefung gegenübersteht. Die Erteilung des Einvernehmens zu den Fahrrinnenanpassungen wird im Koalitionsvertrag ausdrücklich offengelassen, darüber hinaus soll der Bund dazu verpflichtet werden, „für die durch diese und vorangegangene Weservertiefungen entstandenen Schäden die Kosten zu tragen“. Der durch die Maßnahmen generierte Nutzen – auch für Niedersachsen und die deutsche Volkswirtschaft insgesamt – wird hingegen mit keinem Wort erwähnt.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Koalitionsvertrag SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen vom 7. November 2022 im Hinblick auf die Realisierungswahrscheinlichkeit der Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord)? Wie bewertet er diesen Punkt inhaltlich im Hinblick auf die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen?
2. Inwiefern gedenkt der Senat sich gegenüber der niedersächsischen Landesregierung und den sie tragenden Fraktionen für die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen einzusetzen und auf eine konstruktive und faktenbasierte Zusammenarbeit sowie eine baldige Realisierung der Ausbaumaßnahme, insbesondere der Fahrrinnenanpassung der Außenweser, hinzuwirken?
3. Wie will der Senat sicherstellen, dass es nicht zu einer gegenseitigen Blockade bzw. einem „Schwarze-Peter-Spiel“ zwischen beiden Ländern kommt, indem etwa Bremen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Unterweser (Nord) verweigert, wohingegen Niedersachsen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Außenweser verweigert? Welche Konsequenzen hätte eine solche gegenseitige Blockade?
4. Durch welche Maßnahmen und Schritte will der Senat das weitere Verfahren zur Weservertiefung allgemein begleiten und unterstützen und mit welchem Verfahrensausgang in zeitlicher und inhaltlicher Hinsicht rechnet er?

Susanne Grobien, Thorsten Raschen, Heiko Strohmann und Fraktion der CDU