



Geht es nach den Vorstellungen der Behörden, sollen auch Europaschiffe nach Freigabe des Mittelweserausbaus für das Großmotorgüterschiff nachts und sonntags fahren, um Wartezeiten auszugleichen. Das Bild zeigt die Kiesverladung und Binnenschiffe in Stolzenau.
Foto: Stefan Reckleben

Die Wirtschaft erhöht den Druck

Der Streit um den Ausbau der Mittelweser hat eine weitere Stufe erreicht. Unternehmen und Wirtschaftsverbände haben sich zu einem gemeinsamen Protest zusammengetan.

Von Stefan Reckleben

Minden/Bremen (re). Im Streit um den gestoppten Mittelweserausbau für Großmotorgüterschiffe (GMS) erhöhen die maritime Wirtschaft und Verbände den politischen Druck auf das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und die Generaldirektion Wasser- und Schifffahrt (GDWS) in Bonn. Unter 25 Unternehmen zeigt in einer gestern vom Wirtschaftsverband Weser (Bremen) veröffentlichten Erklärung auch die Mindener Hafen GmbH Flagge neben Schwerge- wichten wie Kühne+Nagel, Dettmer Reederei, Norddeutsche Wasserweg Logistik und Kiesabbauern. Zehn bundesweit vertretene Verbände positionieren sich. Auch der Planungs- verband RegioPort Weser.

Dabei ist die Forderung nach kom- plettem, planfestgestelltem Ausbau nicht neu. Sie hat jedoch eine neue Dimension erreicht: Das Ministeri- um und die Bonner Generaldirektion hatten am 19. Januar in Bremen vor Unternehmern und Verbänden die kommenden Verkehrsregelungen auf der Mittelweser mit Wartezeiten erneut als machbar bekräftigt. Diese Lesart hatte die Wirtschaft längst als unwirtschaftlich verworfen. Auslö- ser für die öffentliche Erklärung mit drei Forderungen ist ein Fachgutach- ten der GDWS-Außenstelle Hanno- ver. Das hat genau das Gegenteil des- sen zum Inhalt, was BMVI und GDWS Bonn den Unternehmen und Ver- bänden erklären (das MT berichtete). Das Gutachten belegt, dass der Aus- baustopp wegen Begegnungsverbo- ten und Wartezeiten den gesamten Schiffsverkehr verschlechtert.

Deshalb stellen Unternehmer und Verbände drei Forderungen auf: eine „zeitnahe Realisierung der noch aus- stehenden und planfestgestellter Baumaßnahmen, insbesondere aller Uferrückverlegungen zur Reduzie- rung der Begegnungsverbote“, die „Sicherstellung des uneingeschränk- ten Begegnungsverkehrs von belade- nen Europaschiffen (Tiefgang 2,5 Me-

Wirtschaftsverband Weser sieht eine Verletzung des Verwaltungsabkommens.

ter) gemäß Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und dem Land Bremen aus dem Jahr 1987“ sowie eine „zeitnahe Beseitigung bestehen- der Engpässe im südlichen Abschnitt der Mittelweser“.

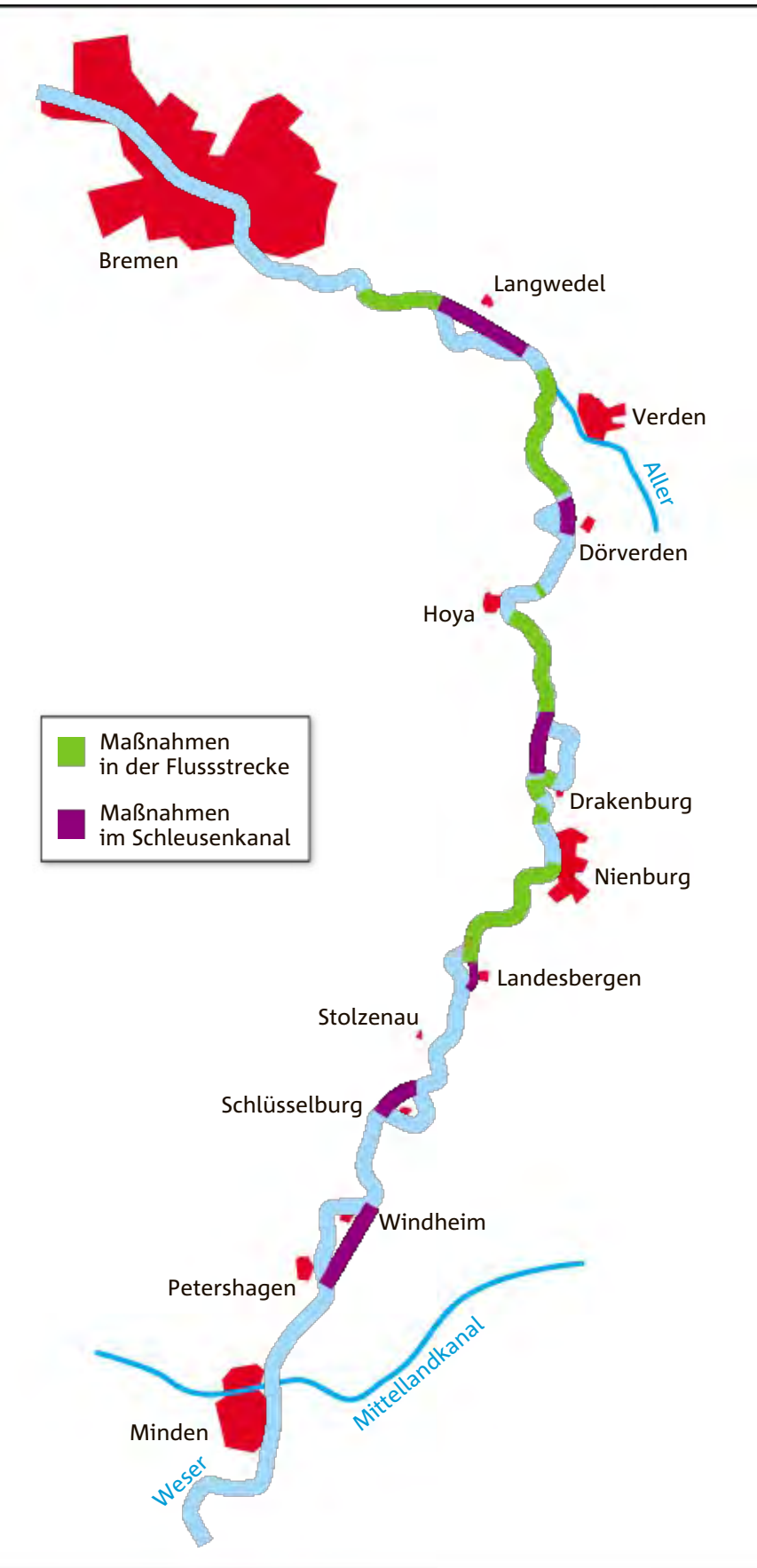
Wird die Mittelweser unter den kri- tisierten Umständen im August den- noch für das 110 Meter lange Groß-

Abgespeckter Ausbau

- Von den ursprünglich 18 vor- gesehenen Uferrückverlegun- gen entlang der Mittelweser zwischen Bremen-Hemelingen und Landesbergen sollen neun nicht mehr angefasst werden. Von den in der Skizze grün dargestellten Strecken betrifft das nach Angaben der Wasserschifffahrtsverwaltung sechs Kurven südlich von Hoya bis Eystrup und drei Ufer bei Estorf bis Liebenau.
- Arbeiten laufen im Bereich der Einmündung der Großen Aue in die Weser bei Nienburg. In der Stauhaltung Dörverden wird bei der Kiesgrube Schwe- ringen eine Wendestelle für Europa- und Großmotorgüter- schiffe gebaut, auch ein Ufer rückverlegt, damit Binnen- schiffe sicher in die Wende- stelle einfahren können.
- Der abgespeckte Mittelweser- ausbau umfasst ferner die neuen Schleusen Minden und Dörverden, die Schleusenka- näle Drakenburg und Langwe- del, den Ausbau der Vorhäfen der Schleuse und des Schle- senoberkanals Dörverden. Vorgesehen ist der Ersatz der Leitwerke und Dalben in den Vorhäfen der Schleusen Lang- wedel, Drakenburg, Landes- bergen, Schlüsselburg und Pe- tershagen. (re)

motorgüterschiff freigegeben, müs- sen auch Europa- und kleinere Schif- fe warten. Der Wirtschaftsverband Weser addiert alle Begegnungsverbo- te auf 50 Kilometer (36 Prozent). Für Europaschiffe seien das 16 Kilometer. „Eine Verletzung des Verwaltungsab- kommens“, rügt der Verband. Folge: Skipper von Massengü- tern könnten ihre pünkt- lichen Lieferungen nicht einhalten. Der Verkehrs- wert der Mittelweser wer- de „eindeutig deutlich verringert“. Schon vor Monaten warnte der Ver- bandsvorsitzende, Bre- mens Ex-Bürgermeister Klaus Wede- meyer, vor einer Investitionsruine. Und die beträfe auch den geplanten RegioPort.

Der Geschäftsführer der Mindener Hafen GmbH, Joachim Schmidt, hält die großen Schiffe auf der Mittelwe- ser nur für eine Option – nicht für eine Bedingung für einen wirtschaft-



lichen Betrieb des RegioPorts. Aller- dings: Mit ausgebauter Mittelweser sieht die Umschlags-Option im Mas- sengut so aus: Der Wirtschaftsver- band Weser geht von derzeit sieben bis acht Millionen Jahrestonnen aus. Reeder kündigen Steigerungen um

1,5 Millionen Tonnen pro Jahr an. Das Potenzial im Containerverkehr soll mittelfristig bei 125 000 TEU (Standardcontainer) im Jahr liegen. Diese Zahl hatte selbst Bremen 2012 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die am 19. Januar

in Bremen anwesenden Unterneh- mer bestätigten 120 000 TEU. Der- zeit sind es 10 500. Der Bund geht von einer Verdoppelung aus, so nie- dersächsische Verkehrspolitikern.

Wo sollen die wachsenden Verkehre und die großen GMS ohne Ausbau auf der Mittelweser bleiben? Nehmen die Massengüter um 1,5 Millionen Jahres- tonnen zu, bedeutete das bei etwa 1800 Tonnen im Großmotorgüter- schiff rund 1700 Fahrten (Hin- und Rücktour). Würden GMS 125 000 TEU transportieren, hieße das bei 100 TEU pro GMS 1250 Fahrten – zusätzlich zu den bestehenden Verkehren.

Die FDP wollte vom Bremer Senat wissen, wie der zu den Widersprü- chen zwischen der Lesart des BMVI und der GDWS sowie zu den Inhalten des Fachgutachtens steht. Vor der Bürgerschaft meinte Staatsrat Ekke- hart Siering (SPD), bei dem Bericht „handelt es sich offensichtlich um ein internes, nicht autorisiertes Pa- pier des BMVI“. Er stellte klar: „Papie- re dieser Art werden vom Senat nicht kommentiert“, um dann zu erklären, dem Senat seien „die angesproche- nen Schriftstücke nicht bekannt“.

„Wartezeiten sonntags herauszufahren, ist völlig realitätsfremd.“

Der Senat hält sich in seiner Ant- wort strikt an die Lesart von BMVI und GDWS, wonach längere Schleu- senbetriebszeiten über 24 Stunden und auch sonntags (O-Ton Siering) die längere Fahrtdauer kompensier- ten. Siering war im November 2015 im Wasserschifffahrtsamt und am 19. Januar in Bremen dabei, als Ree- der erneut unmissverständlich deut- lich machten, dass Nachtfahrten mit Europaschiffen und GMS nautisch zu gefährlich und mit je zwei Mann- schaftsschichten unwirtschaftlich und nicht machbar seien. Das sagte Siering der Bürgerschaft nicht. Sonntags Wartezeiten herauszufahren, „ist nun völlig realitätsfremd“, hieß es von der ernüchterten maritimen Wirtschaft. Deren Bremer Verband bekräftigte gestern, ohne den Mittel- weserausbau versenkten BMVI, GDWS und das am Ausbau vertrag- lich beteiligte Land Bremen fast 250 Millionen Euro Steuergeld, erzielten keinen wirtschaftlichen Nutzen, son- dern verschlechterten die wirtschaft- lichen Bedingungen.

Hintergrund zu den Ausbauplänen an der Mittelweser auf MT.de