

Resolution der Kreistage des Kreises Minden-Lübbecke, des Landkreises Nienburg, des Landkreises Verden und des Landkreises Schaumburg sowie der Stadt- und (Samt?)-Gemeinderäte Minden, Petershagen,zur Mittelweser

Die Kreistage des Kreises Minden-Lübbecke, des Landkreises Nienburg und des Landkreises Verden sowie die Stadt- und (Samt-)Gemeinderäte von Minden, Petershagen, 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 Schiffgrößen durchzuführen. Als Ausbaziel 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 Begegnungsbeschränkungen 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 ‚Übergroßen 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
- 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 abnimmt und damit unsere in vielfältiger Weise vom Flusslauf der Weser abhängigen Hafenstandorte 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 verständlich, weil der Standort Minden sich als Drehscheibe für den trimodalen Verkehr etabliert hat und weitere Investitionen durch den Bau des RegioPort Weser getätigt werden. Diese Investitionen werden mit Bundesmitteln aus dem Programm ‚Kombinierter Verkehr‘ durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 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, zusammenschlossen 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.

(hier müsste jetzt vielleicht noch einiges zur Bedeutung der Mittelweser für die Hafenstandorte an in den Ldkr. Verden und Nienburg gesagt werden)

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 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 (Schleusen Neubauten 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 werden und darüber hinaus die durchgehende Befahrbarkeit der Mittelweser mit dem Großmotorgüterschiff (GMS) im uneingeschränkten Begegnungsverkehr möglich ist.

Es ist daher für die Anrainerkreise und -kommungen unverzichtbar, weitergehende Anpassungen der Mittelweser vorzunehmen, den Ausbau der Mittelweser in den BVWP 2015 einzustellen und mit der höchsten Priorität zur Umsetzung zu versehen. 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.

.....

.....

.....

.....

.....