

Bund steuert den GSM-Verkehr „gleich ins Ufer“

Niedersachsen beharrt auf Mittelweserausbau: Bund und Bremen droht eine Steuergeldverbrennung von über 270 Millionen Euro

VON STEFAN RECKLEBEN

Bremen/Hannover/Landkreis. Da braut sich über der Mittelweser etwas zusammen. Denn nach Ansicht von Reedern und Hafenvirtschaft hat sich der Bund vom Mittelweserausbau verabschiedet. Der war als Voraussetzung einer wirtschaftlichen Entwicklung in den bremischen Seehäfen und des Hinterlands propagiert, mit Bremen 1987 vereinbart und planfestgestellt worden. Doch Mitte November erklärt Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), den Unternehmern: „Erst müssen die Schiffe kommen, dann kann ausgebaut werden.“

Das empfinden Reeder und Hafenvirtschaft als Affront. Sie machen erneut unmissverständlich deutlich, dass die Schaffung von Infrastruktur staatliche Aufgabe sei und sich erst dann Wirtschaft entwickeln könne.

Dazu hatte sich selbst Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz der Bundesregierung am 20. Oktober vor der Wirtschaft bekannt: Die einzelnen Verkehrsprojekte würden zwar im Hinblick auf Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan 2015-2030 nach anerkannten Nutzen-Kosten-Analysen bewertet. Gleichwohl könne es auch eine Bewertung und Entscheidung außerhalb dieser Bewertungsmethoden geben und zwar nach „dem gesunden Menschenverstand“, wenn eine hohe Plausibilität dafür bestehe, dass eine Infrastrukturmaßnahme sinnvoll und notwendig erscheine - und dies auch dann, wenn Nutzen-Kosten-Analysen keine positiven Ergebnisse hätten. Wenn für die Anpassungsmaßnahmen an Elbe und Weser (Außen- und Unterweser) Baurecht vorliege, würden die Maßnahmen unverzüglich begonnen. Die erforder-

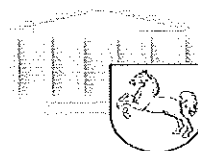
lichen Finanzmittel stünden hierfür bereit, so Dobrindt. Auch Ferlemann hatte auf dem Nautischen Abend am 11. November in Berlin betont, dass zunächst immer erst die Infrastruktur bereitgestellt werden müsse, bevor sich Verkehr entwickeln könne.

Doch jetzt pocht Ferlemann aufs Gebot der Kosten-Nutzen-Rechnung nach Bundeshaushaltsverordnung. Obwohl die Ergebnisse einer zweiten Verkehrssimulation mit aktuellen Zahlen noch nicht vorliegen, begründen Ferlemann und der Präsident der Wasserschiffahrtsverwaltung, Dr. Hans-Heinrich Witte (Bonn), ihre Haltung mit den Ergebnissen der Verkehrssimulation von 2012 mit Zahlen von 2011: Sie behaupten, eine nennenswerte Erhöhung des Verkehrs mit 110 Meter langen Großmotorgüterschiffen sei nicht zu erwarten. Eine Erweiterung der Schleusenzeiten auf bis zu 24 Stunden bringe mehr als die noch ausstehenden neun Uferrückverlegungen. Heißt: 40 statt bisher 24 Prozent Einbahnverkehr auf der rund hundert Kilometer langen Strecke zwischen Bremen Hemelingen und Minden.

Bei einem Gespräch zwischen Wirtschaftsminister, Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen und Vertretern der Weser-Binnenschifffahrt äußerten sich Binnenschiffskapitäne zu 24-Stunden-Betrieb und Nachfahrten: „Da können wir alle gleich unser Schiff in die Uferböschung fahren.“ Nachtfahrt auf der Mittelweser wird entschieden abgelehnt. Die Mittelweser sei zu kurvig, die Fahrrinne zu eng, die Strömungsverhältnisse zu schwierig.

Mit den Einbahnverkehren, so die Reeder, sei weder Terminfracht, noch wirtschaftlich zu fahren. Die Mittelweser bleibe zweite Wahl. Daher würden ihre Schiffe andere Routen nehmen. Der Wirtschaftsverband meint:

Grant Hendrik Tonne, MdL
Pressedokumentation
DIE HARKE – 5. Lokalseite
01.12.2015



4/2

Die Simulation untersuche allenfalls nautische Bedingungen und Verkehrsmöglichkeiten. Die Frage des erforderlichen Ausbaus der Wasserstraße müsse jedoch wegen der Anforderungen der Reeder, Häfen und verladende Wirtschaft an einen betriebswirtschaftlich vorteilhaften Binnenschiffsverkehr beantwortet werden. Zu dieser entscheidenden Frage liefert die Simulation keine Ergebnisse.“

Dessen ungeachtet und obwohl vertraglich damals anders vereinbart, macht sich Bremens Staatsrat Dr. Siering im Wirtschaftsressort die Lesart Ferlemanns und Wittes zu eigen: Der Verkehr auf der Mittelweser werde gut laufen, die Verlängerung der Schleusenbetriebszeiten sei sehr wichtig, das Mittelweser-Vorhaben „auf einem gu-

ten Weg“ und Bremen sei mit dem Bund in erfolversprechenden Verhandlungen, um durch die Übernahme der Unterhaltung von Wümme, Hamme, Lesum und Ochtum aus den finanziellen Verpflichtungen zur Mittelweseranpassung entlassen zu werden. Prompte Antwort der Wirtschaft: „Die Weser ist auf keinem guten Weg.“

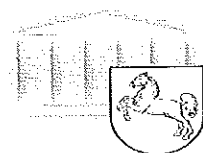
Und als sich gestern in einem Interview mit dem „Weserkurier“ Wirtschaftssenator Martin Günthner (SPD) den Argumenten Wittes und Ferlemanns anschloss, machte sich Ärger breit. Neben dem Wirtschaftsverband reagierte gestern auch Niedersachsen, das wie Kreis und Stadt Nienburg wirtschaftliche Interessen durch Containertransporte über die Mittelweser verfolgt.

„Wird die Mittelweser nicht

ausgebaut, ist sie wirtschaftlich unattraktiv“, so der parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Landtagsfraktion und Nienburgs Kreispolitiker Grant Hendrik Tonne. Niedersachsen gedenke nicht, von seiner Ausbauforderung abzurücken. Der Ausbau sei inhaltlich richtig und nötig. Daher sei es unsagbar, „was da an Steuergeldverbrennung läuft“, sagt der Leerer mit Blick auf den Bund und 250 Millionen Euro für den Schleusenausbau und Bremen mit 22,5 Millionen für den Flussbaubau. Tonne fordert „ein Ende dieser Eiertänze“.

Auch CDU-Kollege Karsten Heineking stellt klar: „Wir bekommen nur mehr Güter auf Wasserwege, wenn die Transporte wirtschaftlich und verlässlich sind und dazu müssen sie optimal ausgebaut sein.“ Der

verkehrspolitische Sprecher der CDU-Landtagsfraktion erklärt wiederholt seinem Parteifreund Ferlemann: „Wir brauchen den Ausbau der Mittelweser, denn sie ist auch für die Hinterlandbindung der Außen- und Unterweserhäfen sowie für die Wirtschaft an der Mittelweser von großer Bedeutung“ für Schütt- und Stückgüter sowie für die Schwerlastverkehre über Mittellandkanal und Weser beispielsweise aus Salzgitter zum Hafen Brake. Heineking kritisiert den Bremer Wirtschaftsstaatssekretär und die neueste Entwicklung. Er erinnerte daran, dass der Ausbau der Mittelweser schon deutlich weiter wäre, wenn Bremen die mit dem Bund 1988 und 1997 geschlossenen Verwaltungsabkommen eingehalten hätte.



4/2