

# Mittelweserausbau: Abweichungen nicht akzeptabel

Deutliche Worte des niedersächsischen Verkehrsministers an den Bund / Bremens Wirtschaftssenator unter Druck

VON STEFAN RECKLEBEN

**Hannover/Bremen.** „Der Bund muss seinen Job machen.“ Mit deutlichen Worten hat sich Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) in die Diskussion um den stagnierenden Mittelweserausbau eingeschaltet. Denn „Staatssekretär Ferlemann hatte am 16. November auf einem Informationsabend vor Vertretern der Logistik- und Hafenvirtschaft in Bremen die Notwendigkeit einer Realisierung der noch ausstehenden zehn Uferrückverlegungen in Frage gestellt“, erläuterte Lies gestern in einer Stellungnahme, um die die Harke gebeten hatte.

Darin fordert der Wilhelmshavener Lies den Bund unmissverständlich auf, „den Ausbau der Mittelweser weiter zügig voranzutreiben“. Verzögerungen und Abweichungen vom Plan seien nicht akzeptabel, sagt Lies. Jüngst gemachten Äußerungen des parlamentarischen Staatssekretärs, Enak Ferlemann (CDU, Cuxhaven) im Bundesverkehrsministerium, man könne auf ausstehende und geplante Uferrückverlegungen verzichten, erteilt Lies eine Abfuhr:

„Der zügige Ausbau der Mittelweser zwischen Minden und Bremen gehört ohne Einschränkung dazu. Unser Ziel muss es doch sein, dass die Mittelweser möglichst störungsfrei mit Großmotorgüterschiffen befahren werden kann. ‚Einbahnstraßenregelungen‘ auf vielen Kilometern Länge machen diese Wasserstraße unwirtschaftlich. Die noch ausstehenden Uferrückverlegungen müssen ohne Wenn und Aber umgesetzt werden.“

Lies warnt den Bund davor, mit immer neuen Verkehrssimulationen und Berechnungen den Ausbau der Mittelweser zu verzögern. Die Schleuse in Minden müsse jetzt zeitnah fertig gestellt werden. Damit werde erst die grundsätzliche Befahrbarkeit mit Großmotorgüterschiffen gewährleistet. Lies for-

derte den Bund auf, nicht auf halber Strecke stehen zu bleiben. „Wenn wir die Qualität unseres Wirtschaftsstandortes erhalten und ausbauen wollen, müssen wir auch in die Infrastruktur investieren. Das gilt für alle Verkehrsträger. Niedersachsen nimmt hier als das logistische Herz Europas eine Schlüsselrolle ein.“

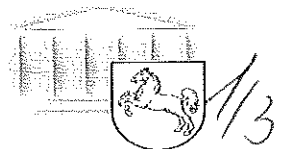
Nienburgs Landrat Detlef Kohlmeier schließt sich den Forderungen von Olaf Lies an. Für den Landrat ist nicht nachvollziehbar, warum der Ausbau teilweise zurückgezogen wird. Die heimischen Bundespolitiker sollten sich einschalten.

Katja Keul (Grüne, Marklohe) erinnerte gestern an die damalige grüne Position, wonach der Weg über Wasserstraßen grundsätzlich gut sei, wenn sich die Schiffe dem Fluss anpassen und nicht umgekehrt. Sie wiederholt ihre Skepsis gegenüber einer Wirtschaftlichkeit des Mittelwe-

serausbaus. Maik Beermann (CDU, Wendenborstel) ließ gestern aus der Fraktionssitzung über sein Büro wissen, dass eine kurzfristige Stellungnahme nicht möglich sei. In der Sitzung ging es wie bei den Grünen auch um das Bundeswehrmandat für einen Syrien-Einsatz.

Die Berichterstattungen über den eingeschrumpften Mittelweserausbau des Bremer „Weserkurier“ am Montag, der

Grant Hendrik Tonne, MdL  
Pressedokumentation  
DIE HARKE – 4. Lokalseite  
02.12.2015



ver, Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und Minden transportieren werden, „das verschlechtert die Wettbewerbsposition der bremischen Nordseehäfen und Binnenschifffahrt“, heißt es aus der maritimen Wirtschaft: „Bremens Wirtschaftssenator besorgt das Geschäft der Hamburger.“

Die freuen sich: Während die beiden Bremer die Auffassung vertreten, die Mittelweser sei auf einem guten Weg, hat es bereits grünes Licht für die Scharnebecker Schleuse am Elbe-Seitenkanal gegeben. Dass der Start anstehe, davon sprach Perlemann auch Mitte November beim Informationsabend in Bremen. Staatsrat Siering hörte zu. Der

Schleusenneubau soll den Engpass zwischen Hamburg und dem Mittellandkanal mit dem veralteten Schiffshebewerk im Elbe-Seiten-Kanal beseitigen. Und: Der Hamburger Hafen hat einen Anteil von 1,5 Prozent im Binnenschiffsverkehr. Ziel seien fünf Prozent. Derzeit liegen auf der Mittelweser jährlich rund 11 000 Teu (Standardcontainer), auf dem Elbe-Seitenkanal rund 80 000 Teu. Bremer Reeder peilen eine Verzehnfachung nach dem Mittelweserausbau an.

Gegenüber Bremer Verhältnisse haben das teure Projekt am Elbe-Seitenkanal in einer konzentrierten Aktion im Juni die IHK Lüneburg, die Handelskammer Hamburg, der BUND-Landes-

verband Niedersachsen, der WWF sowie die Bundesländer Niedersachsen und Hamburg beim Bund für den vordringlichen Bedarf geltend gemacht. Es klappte. Dadurch wird ein Engpass im norddeutschen Wasserstraßennetz beseitigt: Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat just für die Schleuse Scharnebeck zehn Millionen Euro für Planungskosten durchgewunken. Perlemann rechnet nicht mit Klagen von Umweltverbänden und mit einer Bauzeit zwischen acht und zehn Jahren. Für Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) ist wenigstens das ein Riesenschritt nach vorn (Siehe Spitze unter der Briefmarke).

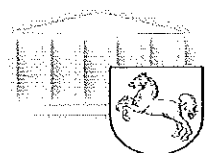
Harke am 17. November und am gestrigen Dienstag hat in der Bremer Politik, in Hafengewirtschaft und Reedereien für Aufregung gesorgt. Vor allem deshalb, weil sich das Land Niedersachsen sehr klar für den Mittelweserausbau positioniert, während Bremens Wirtschaftssenator Martin Günther (SPD) und dessen Staatsrat Eckhard Siering (SPD) ohne Einschränkungen Perlemanns Lesart folgen: „Erst müssen die Schiffe kommen.“ Solange bleibe es bei Einbahnverkehren und längeren Schleusenzeiten.

Die Antwort der Transportwirtschaft ist deutlich: Nicht unter diesen unwirtschaftlichen Bedingungen. Zwar sei die Verbindung zwischen Bremen und Mittellandkanal wünschenswert. Wie Reeder in Bremen erklärten, sind sie aber nicht darauf angewiesen. „Dann fahren unsere Schiffe woanders.“

Dass sich die Transportwirtschaft ihre Ladungen auch in Belgien und Holland abholen und über den Rhein in den Mittellandkanal bringen und Fracht von Hamburg über den Elbe-Seiten-Kanal ins klassische Zielgebiet der Bremer wie Hanno-



Fordern den Bund unmissverständlich auf, die Mittelweser wie planfestgestellt auszubauen: Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (rechts) und der parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Landtagsfraktion sowie Nienburger Kreispolitiker, Grant Hendrik Tonne.



# Kann ja mal passieren?



VON STEFAN RECKLEBEN

Das ist fast zum Lachen.

Enak Ferlemann verspricht (seit Jahren), hoch und heilig: Die Mittelweser wird ausgebaut. Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium verspricht, im Norden der Mittelweser werden Ufer rückgebaut, wo Skipper mit 110-Meter-Großmotorgüterschiffen nicht richtig durchkommen. Aber zuerst, beehlt sich der CDUler, müssen Schiffe fahren und eine Wirtschaftsentwicklung nachweisen, die Investitionen rechtfertigt. Bremens Wirtschaftsminister und Staatsrat applaudieren.

Ferlemann will also keinen Fluss ausbauen, an dem sich Ödnis befindet. Recht hat er. Wer baut schon einen Tiefwasserhafen in Oldau an der Aller? Vielleicht hat der Cuxhavener die maritime Wirtschaft in den bremischen Häfen, 180 Millionen Euro für eine Außenkaje in Bremerhaven und das Regio-Port-Projekt der Mindener übersehen. Kann aus der Ferne ja mal passieren. Sind die Bremer aber mit Blindheit geschlagen, sollten sie sich ihre Verpflichtung aus dem Mandat mal genauer ansehen: Wie soll sich Verkehr entwickeln, wenn sich derselbe unter den obwaltenden Umständen wirtschaftlich nicht darstellen lässt? Kein Reeder und keine Hafengewirtschaft investiert in treuerherzige Versprechungen (außer Bremens Wirtschaftsminister). Dessen Kotau droht Binnenschifffahrt und Wirtschaft an der Mittelweser gegenüber Hamburg abzuhängen. Bremen und Ferlemann riskieren eine gigantische Steuerver-schwendung: 250 Bundes- und 22,5 Bremer Millionen zuzüglich des Unterhaltungsaufwands von Lesum und Wümmen ohne Wirtschaftseffekte (Seite 20).

## Den Seehinterlandverkehr nicht aushebeln

Wachsende Umschlagzahlen: Mindener Hafen Gesellschaft fordert konsequenten Ausbau der Mittelweser

**Minden.** Ein konsequenter Ausbau der Mittelweser darf nicht ausgehebelt werden. So reagiert die Mindener Hafen Gesellschaft auf die Haltung des Bundesverkehrsministeriums, die Mittelweserapassung zu reduzieren. Die Hafen GmbH hält es für notwendig, die Mittelweser in einen Ausbauzustand zu versetzen, der den wirtschaftlichen Betrieb mit 110 Meter langen Großmotorgüterschiffen (GMS) möglich macht. „Das wäre angesichts der be-

reits getätigten Investitionen gerade hinsichtlich der Schleusenbauten in Dörverden und Minden nur konsequent“, heißt es in einer Stellungnahme, die die Harke angefordert hatte.

Sollten die Containerlinien-Verkehre zwischen Minden und Bremen/Bremerhaven mit einem GMS durchgeführt werden, „profitiert der Standort Minden davon“.

Zwar werden die Schiffe nicht direkt durch die Mindener Hafen GmbH betrieben,

sondern vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Gemeinschaft mit der Spedition Bobe. „Mit dem Einsatz einer größeren Schiffs-kategorie werden jedoch Skaleneffekte generiert, die den Transport auf der Wasserstraße attraktiver machen.“ Damit einhergehend rechnet die Mindener Hafen GmbH mit weiteren Verlagerungseffekten von der Straße auf die Wasserstraße und so mit wachsenden Umschlagzahlen in Minden.

Ob Maßnahmen wie die

Ausweitung der Schleusenzeit anstelle von Uferrückverlegungen und anderer Maßnahmen „hier zielführend sind, kann die Hafen GmbH nicht fachgerecht beurteilen.“

Eine zielgerechte Bewertung der Möglichkeiten könne nur von den direkt betroffenen Branchenvertretern getroffen werden: Von den in diesem Fahrtgebiet fahrenden Reedereien und Partikulieren. Im kommenden Jahr soll die Pro-befahrt auf der Mittelweser dazu beitragen, die Befahr-

barkeit der Mittelweser zu untersuchen“.

Die Hafen GmbH ist überzeugt, „dass die Mittelweser noch sehr viel Potenzial im Seehinterlandverkehr besitzt. Aus diesem Grund wird mit dem RegioPort Weser ein neuer Terminal gebaut, in dem GMS abgefertigt werden können, was aufgrund der Schleusen-maße im aktuellen Terminal im Industriehafen II nicht möglich ist.“

„Wenn der RegioPort Ende 2017 den Betrieb aufnimmt,

und wenn auch die neue Wesserschleuse es erlaubt, GMS zwischen Mittellandkanal und Weser zu schleusen, wären vor Ort alle Voraussetzungen geschaffen, die neuen Möglichkeiten auch zu nutzen.“ Die GmbH unerstreicht: „Es wäre schade, wenn alle Bemühungen, den Seehafenhinterlandverkehr Bremens auf der Wasserstraße zu stärken, damit ausgehebelt werden, dass nötige Ausbaumaßnahmen nicht konsequent zu Ende gebracht werden würden.“

Grant Hendrik Tonne, MdL  
Pressedokumentation  
DIE HARKE – 4. Lokalseite  
02.12.2015

