Die Anpassung der Mittelweser

Ausgangssituation

Zwischen dem Bund und dem Land Bremen wurden in den Jahren 1987 und 1997 Verwaltungsabkommen zur Anpassung der Mittelweser – dem Flussabschnitt zwischen Bremen und Minden - abgeschlossen. Als Ausbauziel für die Flussstrecken und die Schleusenkanäle der Mittelweser wurde der uneingeschränkte Verkehr mit 85 m langen "Europa-Schiffen" (ES) mit einer Abladetiefe von 2,5 m und der eingeschränkte Verkehr mit "Großmotorgüterschiffen (GMS)" mit einer Länge von 110 m vereinbart. Die Begegnungsbeschränkungen für das GMS wurden auf ca. 24 % bzw. ca. 31 km der Gesamtstrecke der Mittelweser begrenzt. Mit diesem Ausbauprogramm, für das der erforderliche Planfeststellungsbeschluss im November 2002 erging, wurde ein vom Bund, dem Land Bremen, den Schifffahrtsunternehmen und den Häfen einvernehmlich akzeptierter Mindestausbau vereinbart, der einen wirtschaftlichen Verkehr mit Europa-Schiffen und Großmotorgüterschiffen ermöglichen sollte. Aufgrund der geringen ökologischen Auswirkungen wurde dieser Ausbau von den Naturschutzverbänden akzeptiert.

Die beiden neuen Schleusen an der Mittelweser in Dörverden (bereits in Betrieb) und Minden (Inbetriebnahme August 2017) haben Schleusenkammerlängen von jeweils 140 m, so dass nicht nur GMS, sondern auch sogenannte "ÜGMS-Schiffe" ("Übergroße Großmotorgüterschiffe", Länge 135 m) als auch Schubverbände mit einer Länge von bis zu 139 m beide Schleusen passieren können. Das gilt auch für die übrigen Schleusen an der Mittelweser.

Problem

Fast 30 Jahre nach Abschluss des ersten Verwaltungsabkommens sind die vereinbarten Baumaßnahmen in den Flussabschnitten und Schleusenkanälen der Mittelweser noch immer nicht abgeschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beabsichtigt, 9 planfestgestellte Uferrückverlegungen an der Mittelweser nicht mehr auszuführen - mit der unmittelbaren Folge, dass für die Fahrt mit GMS zusätzliche Begegnungsverbote / Einbahnverkehre für alle Binnenschiffe (GMS, ES und kleinere Schiffstypen) vorgeschrieben werden sollen. Die Fahrt mit sogenannten "übergroßen Großmotorgüterschiffen" (ÜGMS – Länge 135 m) sowie mit Schubverbänden (Länge bis zu 139 m), die zunehmend auf den deutschen Binnenwasserstraßen verkehren und für die die Schleusen in Minden

und Dörverden mit Schleusenkammern von 140 m speziell errichtet wurden bzw. werden, wird aufgrund der nicht ausgeführten Uferrückverlegungen aus nautischen Gründen nicht möglich sein. Darüber hinaus bestehen in den südlichen Abschnitten der Mittelweser Engpässe in den Schleusenkanälen, die dringend beseitigt werden müssen.

Nach Angaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung werden auf der Mittelweser zukünftig auf einer Strecke von mindestens 33 Kilometern nur Einbahnverkehre möglich sein, sobald ein GMS die Wasserstraße befährt. Rechnet man die einschiffigen Schleusenkanäle und Schleusenvorhäfen hinzu, werden auf der Mittelweser fast 50 km (ca. 36 %) des Schifffahrtsweges (Gesamtlänge ca. 138 km) als Einbahnstrecken ausgewiesen. Für Europa-Schiffe sollen auf einer Strecke von mindestens 16 km Begegnungsverbote eingeführt werden. Damit wird der Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Bremen, der einen uneingeschränkten Begegnungsverkehr für Europa-Schiffe mit 2,5 m Tiefgang vorsieht, nicht erfüllt.

Die Verkehrsabläufe auf der Mittelweser werden sich gemäß den Untersuchungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt für alle Binnenschiffe nachhaltig verschlechtern. Die Leis-





tungsfähigkeit und der Verkehrswert der Wasserstraße Mittelweser werden durch die beabsichtigten Beschränkungen und zeitlichen Verzögerungen eindeutig deutlich verringert!

Mit den zukünftigen Beschränkungen und Behinderungen der Verkehrsabläufe wird es nach einhelliger Beurteilung von Binnenschiffsreedereien. Häfen und verladender Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein, Großmotorgüterschiffe und Schubverbände auf der Mittelweser für Massengut- und Containertransporte einzusetzen. Die bloße "Befahrbarkeit" der Mittelweser mit GMS, die gemäß einer sogenannten "Verkehrssimulation" von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung festgestellt wurde, reicht nicht aus. Es müssen die Voraussetzungen für einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Einsatz größerer Binnenschiffe geschaffen werden. Hierzu gehören insbesondere verlässliche und schnelle Transitzeiten und eine bedarfsorientierte Taktung im Zusammenspiel mit den Seehäfen und ihren logistischen Anforderungen. Die Transitzeit für den Verkehr vom Mittellandkanal nach Bremen/Unterweser darf wegen des Wettbewerbs gegenüber den Landverkehrsträgern und den Erwartungen der Kunden einen Zeitraum von

maximal 14 - 16 Stunden nicht überschreiten. Zusätzlich ist grundsätzlich ein zu jedem Zeitpunkt verlässlicher, zeitgenauer Transportablauf – ohne Einschränkungen bei Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Fahrtdauer aufgrund einer Vielzahl von Begegnungsverboten – zwingend für die Einbindung von Container- und Stückguttransporten per Binnenschiff über die Mittelweser in verkehrslogistische Ketten.

Werden diese Rahmenbedingungen nicht durch einen adäquaten Ausbau der Mittelweser geschaffen, so werden die bisherigen Mittelweser-Investitionen des Bundes von weit über 200 Mio € sowie des Landes Bremen mit ca. 22,5 Mio. € zu keiner nennenswerten Steigerung des Verkehrswertes der Wasserstraße Mittelweser führen. Die politisch gewünschte und aus verkehrlichen sowie ökologischen Gründen auch dringend notwendige Verlagerung von Gütertransporten auf die Binnenschifffahrt wird angesichts der nautischen und betrieblichen Restriktionen weder im Bereich der Mittelweser-Häfen noch im Transitverkehr über die Mittelweser stattfinden.

Das nordwestdeutsche Wasserstraßennetz ist für den Einsatz von größeren

Binnenschiffen in den zurückliegenden Jahren nach weitgehend einheitlichem Standard ausgebaut worden. Dies gilt insbesondere für die westdeutschen Kanäle sowie den Mittellandkanal. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist beim Elbe-Seiten-Kanal der Neubau einer Schleuse für GMS-Verkehre (Investitionsvolumen ca. 270 Mio. €) enthalten. Weitere beschlossene Investitionsprojekte sind der Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals, der Ausbau des Mittelland-Stichkanals Salzgitter sowie des Elbe-Lübeck-Kanals für über 850 Mio. €.

Mit den beschlossenen Ausbauprojekten wird sich die Leistungsfähigkeit des nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes erheblich verbessern, insbesondere für die Wirtschaftsregion Hamburg und die Hinterlandanbindung der Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien. Den bremischen und niedersächsischen Seehäfen an der Weser wird jedoch eine vergleichbar leistungsfähige Hinterlandanbindung verweigert! Die Mittelweser bleibt ein Engpass, der sich auf die Wirtschaftsregion Weser-Jade als auch auf den Verkehrswert des gesamten nordwestdeutschen Wasserstraßennetzes äußerst negativ auswirken wird.

Lösung

Um bestehende Binnenschiffsverkehre in einer Größenordnung von 7 - 8 Mio. t pro Jahr zu sichern sowie zusätzlich neue Transporte per Großmotorgüterschiff oder Schubverbände über die Mittelweser durchführen zu können, fordern die nachfolgenden Unternehmen und Verbände/Organisationen der maritimen Wirtschaft in der Weser-Region:

- 1. Zeitnahe Realisierung der noch ausstehenden und planfestgestellten Baumaßnahmen, insbesondere aller Uferrückverlegungen zur Reduzierung der Begegnungsverbote.
- Sicherstellung des uneingeschränkten Begegnungsverkehrs von beladenen Europaschiffen mit Europaschiffen (Tiefgang 2,5 m) gemäß Verwaltungsabkommen zwischen dem Bund und dem Land Bremen aus dem Jahr 1987.
- 3. Zeitnahe Beseitigung bestehender Engpässe im südlichen Abschnitt der Mittelweser.

Unterstützende Unternehmen



D. WANDEL & Co.















































Unterstützende Verbände und Organisationen



















Wirtschaftsverband WESER.