

Resolution Zukunftsplan Mittelweser

Die Wirtschaftsstandorte an der Küste sind über den Binnenschiffahrtsweg Mittelweser von Bremen bis Minden/Mittellandkanal an das deutsche Wasserstraßennetz angeschlossen und damit auch mit den europäischen Wirtschaftsregionen verbunden. Zudem dient die Mittelweser in Verbindung mit Hunte und Küstenkanal als Umfahrroute des Dortmund-Ems-Kanals.

In den letzten Jahren hat nicht nur der Güterverkehr zu den deutschen Seehäfen immer mehr zugenommen, sondern auch der Transport von Massengütern innerhalb der Region. Straße und Schiene sind bereits heute in vielen Fällen am Rande ihrer Kapazitäten. Angesichts dieser Entwicklung hat die Mittelweser als Hinterlandanbindung der bremischen und niedersächsischen Seehäfen an der Weser eine wachsende Bedeutung.

Zwischen dem Bund und dem Land Bremen wurden in den Jahren 1987 und 1997 Verwaltungsabkommen zur Anpassung der Mittelweser 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. Im Jahr 2002 ist ein Mindestausbau vereinbart worden, der einen wirtschaftlichen Verkehr mit Europa-Schiffen und Großmotorgüterschiffen ermöglichen sollte. Mit Einweihung der Schleuse Minden im Jahr 2017 ist die Mittelweser grundsätzlich für das GMS - mit Einschränkungen im Begegnungsverkehr - freigegeben. Die Aufnahme der Wasserstraße in den TEN-V- Korridor unterstreicht die Bedeutung der Weser für Europa.

Auch 20 Jahre nach dem vereinbarten Mindestausbau sind immer noch nicht alle planfestgestellten Maßnahmen ausgeführt worden, mit der unmittelbaren Folge, dass es immer noch zu viele Begegnungsverbote/ Einbahnverkehre für alle Binnenschiffe (ES + GMS) gibt und das in einer Situation, in der die Zahl der GMS auf der Mittelweser deutlich aufwächst.

Die Beschränkungen und Behinderungen der Verkehrsabläufe verhindern, laut einhelliger Beurteilung der verladenden Unternehmen und der Binnenschiffsreedereien, immer wieder den wirtschaftlichen Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden auf der Mittelweser für den Massengut- und Containerverkehr. Daher müssen die Voraussetzungen für einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Einsatz größerer Binnenschiffe geschaffen werden, die eine Transferzeit von ca. 14 Stunden von Minden nach Bremen gewährleisten. Die Befahrbarkeit der Mittelweser mit dem GMS - mit Einschränkungen im Begegnungsverkehr - reicht nicht aus.

Zur Gewährleistung von

- Versorgungssicherheit in Deutschland mit Lebensmitteln, Baustoffen und Maschinen und Anlagen, Gewährleistung der Belieferung und Entsorgung von Kraftwerken, Energie- und Landwirtschaft
- Umweltschonendem Transport und Entlastung des Straßennetzes
- Einbindung Deutschlands in die Europäischen TEN-V-Korridore
- Einer sinnvollen Nutzung der TEN-V-Finanzierungen zum Ausbau der Infrastruktur in Deutschland
- bestehenden Binnenschiffsverkehren
- sowie zusätzlich neuen Transporten

fordert der Wirtschaftsverband Weser e.V.:

1. Den Schleusenbetrieb der alten Schleuse in Dörverden und der Schachtschleuse Minden dauerhaft aufrecht zu erhalten
2. Ein Wendestellenkonzept und ein Liegestellenkonzept zu erstellen und umzusetzen
3. Die planfestgestellten WSV-Verfahren zügig umzusetzen und
4. Die notwendigen Haushaltsmittel dafür bereitzustellen
5. Die Grundinstandhaltung aller Wehre, Schleusen und Schleusenkanäle
6. Die Brückenerneuerungen und Wartungen zügig umzusetzen
7. Dabei durchgängig dreilagigen Containertransport zu ermöglichen
8. Alle geplanten Uferrückverlegungen auch tatsächlich zügig durchzuführen
9. Den Mittelweserausbau bis Minden fortzusetzen
10. Digitalisierung und Automatisierung auf der Mittelweser voranzutreiben und dafür ein flächendeckendes Daten- und Mobilfunknetz zu schaffen

Nienburg, 22. November 2022