

Wahlprüfsteine des Wirtschaftsverbandes Weser e.V.

1. Die maritime Wirtschaft im Lande Niedersachsen und die für ihre Zukunft dringend notwendigen Infrastrukturprojekte unterstützen

Die niedersächsischen See- und Binnenhäfen, die Werften und die hafengebundene niedersächsische Industrie sind tragende Säulen des Wirtschaftsstandorts Niedersachsen. Die maritime Wirtschaft ist in ganz besonderem Maße auf eine leistungsfähige Hafen- und Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Diese ist bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.

2. Anpassung der Fahrrinnen von Außen- und Unterweser

Die zügige Anpassung der dringend notwendigen Schiffstiefgänge auf der Außenweser von 12,80 m auf 13,50 m (tideunabhängig) und auf der Unterweser von Bremerhaven bis Brake von 11,90 m auf 12,80 m (tideabhängig) ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen und niedersächsischen Häfen und der hier arbeitenden maritimen Unternehmen. Die Fahrrinnenanpassungen dienen ferner der Sicherstellung der Lieferketten und tragen somit maßgeblich zur Versorgungssicherheit bei.

Es ist notwendig, dass sich die Regierung des Landes Niedersachsen aktiv an der Umsetzung der Anpassungsprojekte beteiligt und diese vollumfänglich befördert.

3. Erhalt und Ausbau der für Niedersachsen bedeutenden Binnenschifffahrtswege (Mittelweser/Küstenkanal/Mittellandkanal/Oberweser)

Durch den Anschluss an das deutsche Wasserstraßennetz über den Binnenschifffahrtsweg Mittelweser von Bremen bis Minden/Mittellandkanal werden die Wirtschaftsstandorte an der Küste mit den europäischen Wirtschaftsregionen verbunden. Gleiches gilt für den Küstenkanal. Angesichts der positiven Wachstumsprognosen der deutschen Seehäfen und der Kapazitätsengpässe der landgebundenen Verkehrsträger wird die Mittelweser als Hinterland-Anbindung zukünftig für die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Seehäfen an der Weser eine zunehmende Bedeutung erhalten.

Die Landesregierung von Niedersachsen muss sich auch weiterhin für eine zügige und uneingeschränkte Anpassung der Mittelweser für den Einsatz von Großmotorgüterschiffen (110m Länge) sowie Schubverbänden und verlängerte GMS-Schiffe (135m Länge) gemäß dem planfestgestellten Ausbauprogramm einsetzen.

Die Schiffbarkeit der Oberweser muss sichergestellt werden. Kies- und Baustofftransporte sind auf die Oberweser angewiesen. Außerdem nehmen Schwertransporte zu. Die Sicherheit der Lebensmittelversorgung wird weiter an Gewicht zunehmen.

Die Edersee-Talsperre, die mit den ausschließlichen Aufgaben errichtet wurde, den Hochwasserschutzes zu gewährleisten, die Schifffahrt auf der Oberweser sicher zu stellen und Energie aus Wasserkraft zu gewinnen, ist dafür ein wichtiges Stabilitätskriterium.

Die neue Landesregierung möge gegenüber der Bundeswasserstraßenverwaltung (GDWS) für die Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit der Wasserstraßen eintreten.

4. Vereinbarkeit von maritimer Wirtschaftsentwicklung und Umweltschutz durch ergebnisorientierte Umweltschutzmaßnahmen mit Augenmaß ermöglichen

Die Berücksichtigung europäischer Anforderungen zum Natur- und Gewässerschutz haben die Umsetzung wichtiger Projekte an der Weser (v.a. Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser, Ausbau der Mittelweser) erheblich verzögert oder verhindert.

Deshalb müssen die Anforderungen des Umweltschutzes durch integrierte Lösungskonzepte (v.a. Erhalt und Pflege der Weserlandschaft, Hochwasser- und Küstenschutz, Verbesserung der Gewässerqualität und Nutzung der Weser als Wasserstraße) zügig angegangen werden, um die regionale wirtschaftliche Entwicklung der Weserregion nicht weiter zu blockieren.

Integrierte Lösungen, die die Weserregion zukunftsfähig machen, sind zudem geeignet, der Umsetzung der „Sustainable Development Goals“ (SDGs) der Vereinten Nationen von 2015 zu dienen.

Eine Verbesserung der Funktion der Weser als Wasserstraße in Verbindung mit Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen schließt keine zusätzlichen Naturschutzprojekte zur Entwicklung von Gewässer- und Überschwemmungslebensräumen aus, die zudem gleichzeitig die Gewässerqualität verbessern.

Ein „Integrierter Rahmenplan Weser“ unterteilt in Oberweser, Mittelweser, Unterweser mit Tideweser soll die internationalen Anforderungen auf der regionalen Ebene umsetzen und um nationale und regionale Ziele erweitern. Die Ziele und deren räumliche Umsetzung sollten durch förmliche Beteiligungsverfahren und Beschlüsse Verbindlichkeit bekommen.

5. Integrierte Lösungskonzepte müssen durch konkrete Projekte umgesetzt werden

Die Weserregion benötigt dringend konkrete Projekte, um die Zukunftsfähigkeit der Region zu verbessern und Fortschritte für die Wirtschaft, den Natur- und Gewässerschutz, den Klimaschutz und die Klimaanpassung verbessern. Ein „Integrierter Rahmenplan Weser“ muss durch konkrete Projekte priorisiert und ausgefüllt werden, um in die Umsetzung zu kommen. Eine Kategorisierung der sogenannten Standardprojekte ist für die Umsetzung von konkreten Ausbauprojekten, die dem Wirtschaftsraum Weser dienen, vor dem Hintergrund des europäischen und nationalen Rechtsrahmens vordringlich.

6. Sicherstellung der Finanzierung der erforderlichen Projekte

Viele berechnigte Interessen und Projekte konkurrieren um begrenzte Finanzierungsmittel. Ein „Integrierter Rahmenplan Weser“ und davon abgeleitete Projekte sind aber nur so gut, wie auch deren finanzielle Umsetzung gesichert werden kann. Stärker als bisher muss der regionale Konsens genutzt werden, um für eine Finanzierung und Umsetzung der gemeinsam vorbereiteten Projekte einzutreten. Hierbei sind insbesondere Landes-, Bundes- und

EU-Fördermittel zu nutzen. Komplementäre Finanzierungen durch Kommunen und regionale Wirtschaftsunternehmen sind zusätzlich denkbar.

7. Binnenschifffahrt fördern und verlässliche Nutzungsbedingungen schaffen

Die deutschen Binnenwasserstraßen und dabei insbesondere die Mittel- und Unterweser haben enorme Kapazitätsreserven, die weiterentwickelt und gefördert werden müssen. Die Digitalisierung 4.0 hin zu einer autonomen Binnenschifffahrt kann im Weserraum eine Pilotfunktion einnehmen.

Für die Transformation zu einem leistungsfähigen digitalen Verkehrsträger benötigt die Binnenschifffahrt geeignete und vereinfachte Förderprogramme. Nur so kann sie gleichzeitig hohen Umweltstandards gerecht werden und im harten Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene bestehen.

8. Kooperation in der gesamten Weserregion suchen, um Konflikte abzubauen

Interessenskonflikte lassen sich auch in Zukunft nicht vermeiden. Die Frage ist aber, wie wir damit in der Region umgehen und ob wir alle Möglichkeiten auszunutzen, diese so frühzeitig wie möglich zu identifizieren und Lösungsansätze zu entwickeln. Es muss möglich sein, durch eine den Projekten vorgelagerte Konfliktbewältigung, die Basis für die schnellere Umsetzung von Projekten zu schaffen.

Wer den regionalen Konsens sucht, muss auch bereit sein, Kompromisse einzugehen. Dies erfordert bei allen Beteiligten den Willen und die Fähigkeit in diesem Sinne zusammen zu wirken, nach Lösungen zu suchen, die alle mitnimmt und gemeinsam entwickelte Lösungen auch gemeinsam tragen lässt. Jährliche Weserkonferenzen können das gegenseitige Verständnis, die Kenntnis der regionalen Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze fördern. Die gegenseitige Kenntnis der regionalen Akteure und deren informelle Verknüpfung schafft die Voraussetzung für eine erfolgreiche kooperative Zusammenarbeit.

Bremen, den 15. August 2022