

Unterrichtung

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 29.11.2016

Umweltfreundlichen Gütertransport auf der Wasserstraße stärken - Infrastruktur für die Binnenschifffahrt in der Region Osnabrück weiter entwickeln

Beschluss des Landtages vom 07.06.2016 - Drs. 17/5885

Die Region Osnabrück ist geprägt von einem starken Branchenmix. Neben modernen Dienstleistungen, den Hochschulen und Technologieunternehmen existieren klassische wie auch neuere Industriebetriebe sowie bedeutende agrarwirtschaftliche Unternehmen, die die komplette landwirtschaftliche Wertschöpfungskette abdecken. Dazu kommen Verwaltungs- und weitere Bildungseinrichtungen. Nicht zuletzt aufgrund ihrer besonderen geografischen Lage ist die Region ein wichtiger Transport- und Logistikstandort mit Anschluss an zentrale Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrsachsen im Bereich Schiene, Straße und Wasser.

Der Mittellandkanal erschließt die Region auf dem Wasserweg und ist Teil des transeuropäischen Netzes. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Dortmund-Ems-Kanal. Hafenanlagen gibt es insbesondere in der Stadt Osnabrück, die per Stichkanal an den Mittellandkanal angebunden ist, wie auch direkt in Bramsche und Bohmte.

Gängige Gütertransportprognosen gehen von weiter steigenden Transportmengen aus. Wasserstraßen bieten sich grundsätzlich als Alternative zu den hoch belasteten Straßen- und Schienenverkehrsangeboten an. Aufgrund ihres spezifischen Transportmengen-Energie-Verhältnisses können sie besonders umwelteffizient sein. Zudem bieten Wasserstraßen im Verhältnis zu Schiene und Straße noch erhebliches Auslastungspotenzial.

Der 14,5 km lange, weitgehend einschiffige Stichkanal zum Hafen der Stadt Osnabrück wurde in den letzten Jahren ausgebaut mit dem Ziel, dass auch die Fahrt von Großmotorgüterschiffen (GMS) in der Einzelfahrt möglich ist. Allerdings bedingen zwei Schleusen am Stichkanal, dass der Hafen Osnabrück nur von Schiffen mit einer Länge von 82 m und einer Breite von 9,60 m erreichbar ist. Für die Nutzung von GMS müssten auch das Hafenbecken, neue Wendebecken und Brücken durch die Hafentreiber vergrößert bzw. gebaut werden. Neben den Schleusen sind also erhebliche zusätzliche Investitionen zu tätigen, die sich nicht unmittelbar aus Erträgen finanzieren lassen. Für den volkswirtschaftlichen Erfolg jedoch macht nur der Gesamtausbau Sinn.

Bedeutsame Umschlagmengen werden mit klassischem Schüttgut (Erden und Steine), mit Mineralölprodukten sowie insbesondere mit Eisenschrott erreicht. Letzterer wird hier für die Georgsmarienhütte GmbH, eines der größten Industrieunternehmen der Region, auf die Bahn umgeladen.

Diese unternehmerischen Aktivitäten stellen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Region Osnabrück dar, sind daher zu sichern und müssen die Möglichkeit der Weiterentwicklung erhalten.

Ergänzend zum Stadthafen entwickelt der Landkreis Osnabrück in Absprache mit der Stadt Osnabrück am Mittellandkanal den bestehenden Hafen Bohmte für den Umschlag von Containern vom Wasser auf die Straße vor allem als Containerhafen weiter. Der Mittellandkanal und auch der Hafen Bohmte am Hauptkanal sind grundsätzlich von allen gängigen Schiffstypen erreichbar, vom GMS bis zum Schubverband mit 185 m Länge und 11,40 m Breite.

Beide Häfen mit ihren jeweils eigenen Schwerpunkten und Standortbedingungen sollen sich ergänzen.

Der Landtag begrüßt, dass die Landesregierung

1. die Region Osnabrück dabei unterstützt, die Binnenschifffahrt und die dazu gehörige Infrastruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln,
2. die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in ihrem Bestreben unterstützt, durch die Sanierung der beiden Schleusen Hollage und Haste die bestehende Binnenschifffahrt zum Stadthafen Osnabrück sicherzustellen,
3. und die Bundesregierung sich zusammen erfolgreich gegen die Reduzierung der Schleusenbetriebszeiten am Stichkanal eingesetzt haben,
4. die Weiterentwicklung eines Hafens in Bohmte für den Containerumschlag vom Wasser auf die Straße unterstützt.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich weiterhin dafür einzusetzen, dass die Infrastruktur für die Binnenschifffahrt auch in der Region Osnabrück erhalten bzw. weiter ausgebaut wird.
2. Stadt und Landkreis dabei zu unterstützen, eine gemeinsame Hafenentwicklungsperspektive für die Binnenschifffahrts-Infrastruktur in der Region zu entwickeln, und die weiteren Ausbauplanungen daran zu orientieren.
3. den Bund dazu zu bewegen, umgehend die aktuell notwendigen Erhaltungs- und Sanierungsinvestitionen zu tätigen sowie in diesem Zusammenhang den Bestand der im Hafen Osnabrück ansässigen Unternehmen langfristig abzusichern.
4. sich beim Bund dafür einzusetzen,
 - den Ausbau des Stichkanals samt Schleusen vor dem Hintergrund des bereits 1965 geschlossenen Vertrages zügig voran zu treiben,
 - das zugehörige Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Hollager und der Haster Schleuse, das vom Träger der Wasserstraße in die Wege zu leiten ist, zu unterstützen,
 - den Bund, als Träger der Maßnahme, beim Aufstellen eines verbindlichen Zeitplans für den Ausbau des Stichkanals Osnabrück zu begleiten.
5. die notwendigen Ausbaumaßnahmen für die Nutzung durch GMS in Häfen, Wendebecken und an Brücken sowie die notwendigen Vertiefungen usw. im Rahmen der Landeszuständigkeit und -möglichkeiten planerisch und finanziell zu unterstützen.
6. für den Ausbau des Stichkanals Mittel über das EU-Verkehrsinvestitionsprogramm zu binden.
7. sofern die Kapazitäten es zulassen, Gütertransporten auf der Schiene gegenüber der Straße Vorrang einzuräumen.

Antwort der Landesregierung vom 25.11.2016

Der Ausbau der Hauptstrecke des Mittellandkanals auf der Grundlage des Regierungsabkommens ist im Bereich der Weststrecke abgeschlossen.

Der Stichkanal Osnabrück (SKO), der bei MLK-km 30 vom Mittellandkanal abzweigt und eine Länge von 13,5 km aufweist, verbindet den Hafen Osnabrück mit dem Hauptkanal. Der Hafen Osnabrück ist über zwei Schleusen von Europaschiffen mit einer Länge von 85 m und einer Breite von 9,50 m erreichbar. Die maximale Abladetiefe beträgt bis zur Schleuse Haste (Ölhafen) 2,80 m. Im Hafen Osnabrück selbst ist nur eine Abladetiefe von 2,20 m möglich.

Im langjährigen Mittel hat der Stichkanal Osnabrück mit deutlichen Jahresschwankungen ein Ladungsaufkommen von gut 500 000 t aufgewiesen. Erhebliche Steigerungen des Ladungsaufkommens sind nicht zu erwarten.

Dieses vorausgeschickt, wird zu den Nummern 1 bis 7 der Landtagsentschließung Folgendes ausgeführt:

Zu 1:

Die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der Binnenschifffahrt zum Stadthafen Osnabrück wurde in verschiedenen Gesprächen mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) thematisiert. Es bestand Einvernehmen, dass aufgrund der Bestandsverkehre die Erreichbarkeit des Hafens Osnabrück gewährleistet bleiben müsse.

Zu 2:

Die Entwicklungsperspektiven wurden mit den Hafenbetreibern und Unternehmen des Hafens Osnabrück erörtert. Es bestand Übereinstimmung, die unumgängliche Sanierung der beiden Schleusen Hollage und Haste baldmöglichst durchzuführen.

In Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück wird ein neuer Hafenstandort in Bohmte entwickelt, bei dem schwerpunktmäßig der Umschlag Wasserstraße - Straße wahrgenommen werden soll. Hierbei ist auch das funktionale Zusammenwirken der beiden Hafenteile zu definieren, aus dem sich konzeptionell der Bedarf für einen möglichen weiteren Ausbau ergeben kann. Das Land Niedersachsen unterstützt die Entwicklung dieses neuen Hafengebietes, da hiermit eine Versorgung der Region Osnabrück über den Hauptkanal auch mit größeren Schiffseinheiten sichergestellt werden kann.

Zu 3:

Aufgrund des Bauwerkszustandes ist seitens der WSV geplant, die beiden Schleusen Hollage und Haste grundinstandzusetzen. In den Jahren 2018 bis 2020 sollen die beiden Schleusen saniert werden. Die hierfür notwendigen Genehmigungen liegen bereits vor.

Die Kosten für diese Maßnahme werden ausschließlich vom Bund getragen. Mit Abschluss der Sanierungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass der Betrieb der beiden Schleusen und des Stichkanals und damit die Erreichbarkeit des Stadthafens Osnabrück für den Zeitraum von ca. 15 bis 20 Jahren als gesichert gelten kann.

Zu 4:

Der Streckenausbau des Stichkanals Osnabrück ist abgeschlossen. Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 wurde der Neubau der beiden Schleusen Haste und Hollage geprüft. Wegen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses NKV deutlich < 1 wurde das Vorhaben vom Bund nicht in den Vor-dringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) aufgenommen.

Der grundsätzlich denkbare Neubau der beiden Schleusen Hollage und Haste kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden, da noch kein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der Entwicklungspotenziale des Stadthafens Osnabrück und des neuen Hafenstandortes in Bohmte vorliegt.

Das Land Niedersachsen unterstützt die Stadt und den Landkreis Osnabrück bei der Entwicklung zukunftsfähiger Logistiklösungen für die Region Osnabrück unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt.

Sofern der Bedarf für die neuen Schleusen nachgewiesen worden ist, ist ein Neubau in größeren Abmessungen (GMS-fähig) anzustreben, da die voraussichtlichen Mehrkosten bei einem Neubau der Schleusen im Verhältnis zu den Basiskosten relativ gering sind. Die weitere Konkretisierung der Planungen kann erst nach einer positiven Grundsatzentscheidung des Bundes in der Abstimmung mit den Finanzierungspartnern vorgenommen werden.

Im Aufstellungsverfahren für den nächsten BVWP ist das Vorhaben erneut zu bewerten. Hierbei sind die vorgenannten konzeptionellen Vorarbeiten einzubeziehen.

Zu 5:

Im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Region Osnabrück unter Einbeziehung der beiden Hafenteile des Stadthafens und des geplanten Hafenteils Bohmte sind die notwendigen Anpassungsmaßnahmen im Hafen Osnabrück zu beschreiben. Sofern hierfür planerische Unterstützung durch das Land benötigt wird, ist dieses in Abstimmung mit den zuständigen Stellen vor Ort möglich.

Eine finanzielle Unterstützung durch das Land ist grundsätzlich möglich, sofern die haushaltsmäßigen Voraussetzungen vorliegen.

Zu 6:

Der Stichkanal Osnabrück ist Teil des Mittellandkanal-Systems, nicht jedoch Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN. Eine Finanzierung des Ausbaus - hier Neubau der beiden Schleusen Hollage und Haste - ist nur auf der Grundlage des Regierungsabkommens möglich.

Zu 7:

Die Verteilung von Gütertransporten auf die jeweiligen Verkehrsträger ist nicht Aufgabe der Landesregierung, sondern der Marktteilnehmer. Die Landesregierung bemüht sich darum, durch attraktive infrastrukturelle Rahmenbedingungen Anreize zu schaffen, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße vorrangig zu nutzen.