

Kleine Anfragen zur Beantwortung in der Fragestunde des Landtags

Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 17.09.2014, Nr. 14, Drucksache 17/1940 (S.8)

Der Abgeordnete Burkhard Jasper (CDU) hatte gefragt:

Welche Maßnahmen ergreift das Land Niedersachsen zur Durchsetzung der Vereinbarungen des Regierungsabkommens zum Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals?

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt gilt als wichtiges Ziel der Politik. Deshalb fordern Fachleute den Ausbau der Wasserstraßen. Schon 1965 hat das Land Niedersachsen mit dem Bund und den Ländern Nordrhein-Westfalen und Bremen ein Regierungsabkommen über den Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals einschließlich des Zweigkanals nach Osnabrück geschlossen. Danach war vorgesehen, dieses Bauvorhaben möglichst bis zum Ende des Jahres 1985 durchzuführen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Hält die Landesregierung es für akzeptabel, dass die Bauarbeiten fast 30 Jahre nach der geplanten Fertigstellung immer noch nicht abgeschlossen sind?
2. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um die Durchführung des Ausbaus einschließlich des Zweigkanals Osnabrück endlich zum Abschluss zu bringen?
3. Wird die Landesregierung die erforderlichen Kofinanzierungsmittel auch in Zukunft zur Verfügung stellen?

Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 26.09.2014, TOP 27, Drucksache 17/2055 (S.26-28)

Antwort des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies:

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

Der Stichkanal Osnabrück (SKO), der bei MLK-km 30 vom Mittellandkanal abzweigt und eine Länge von 13,5 Kilometer aufweist, verbindet den Hafen Osnabrück mit dem Hauptkanal. Der Streckenausbau des Stichkanals ist vollständig abgeschlossen. Der Hafen Osnabrück ist über zwei Schleusen von Schiffen 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. Auf Grund der Brückendurchfahrtshöhen sind wasserseitige Containerverkehre nur einlagig möglich.

Im Bahnverkehr wurden 2010 insgesamt 955.533 Tonnen umgeschlagen, im Containersegment waren es 247.526 Tonnen. Im Jahre 2012 waren es bahnseitig insgesamt 1.050.970 Tonnen, davon im Containersegment 358.545 Tonnen.

Wasserseitig wurden mit abnehmender Tendenz etwas mehr als 500.000 t umgeschlagen (siehe nachfolgende Detailübersicht).

Gütergruppe DIW	2010			2012		
	Gesamt	Eingang	Ausgang	Gesamt	Ausgang	Eingang
Mineralölprodukte	76	76	0	127	0	127
Eisen-/Stahlabfälle, NE-Erze, schrott	224	219	5	138	0	138
Steine und Erden	194	73	121	183	66	117
Verbrauchsgüter	72	72	0	79	0	79
Summe	566	440	126	527	66	461

Tabelle 1: Wasserseitiger Güterumschlag im Hafen Osnabrück nach DIW-Gütergruppen in 1.000 t

Quelle: Stadtwerke Osnabrück AG

Der Hafen ist fokussiert auf den Umschlag von Straße und Schiene. Schiffseitiger Umschlag von Containerverkehren wird zukünftig nicht mehr in Osnabrück angeboten, der Bau einer neuen Umschlaganlage Schiene/Straße für den Kombinierten Verkehr ist sowohl marktseitig als auch politisch beschlossen. Der schiffsseitige Umschlag von Containern wird zukünftig vor den Toren Osnabrücks stattfinden. Am Mittellandkanal im Bereich von Bohmte wird eine neue schiffsseitige Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr entstehen. Dieser neue Standort liegt etwa 18 Kilometer von Osnabrück entfernt. Die Entwicklung und der spätere Betrieb der beiden Terminals erfolgen in enger Kooperation. Dadurch und durch die klare Trennung in ein Schiene/Straße-Terminal in Osnabrück und ein Wasserstraße/Straße-Terminal in Bohmte wird eine interne Konkurrenz ausgeschlossen.

Künftig wird der wasserseitige Containerumschlag durch den Bau des Containerterminals in Bohmte im ständig wachsenden Markt der Containerverkehre eine sehr zukunftsorientierte Perspektive erfahren, die auch für die Unternehmen im Umkreis des Hafens Osnabrück eine große Bedeutung haben wird.

Diese Entwicklung wird durch die Außerbetriebnahme des Steinbruchs Piesberg in Osnabrück (voraussichtlich bis 2015) beschleunigt, da dann nur ein einziger größerer Umschlagsbetrieb, der auf die Wasserstraße angewiesen ist, übrig geblieben ist (ein großer Schrotthandel, der die Georgsmarienhütte südlich von Osnabrück mit Recyclingmaterial versorgt). Diese Umschlagsmengen lassen sich voraussichtlich innerhalb dieses Zeitraumes auch nach Bohmte verlagern, insbesondere weil der Recyclingschrott mit der Bahn vom Hafen Osnabrück zur Georgsmarienhütte transportiert werden muss. Dieser Bahntransport ist mit einer relativ geringen Streckenverlängerung auch von Bohmte möglich.

Die Anpassung des Hafenbeckens an den Ausbaustandard des Stichkanals (Tieferlegung Hafensohle) ist allerdings eine notwendige und wichtige Voraussetzung für die zukünftige Nutzung des Hafens, aus bautechnischen Gründen ist dies jedoch nicht in vollem Umfang möglich.

Der Aufbau wasserseitiger Containertransporte in Bohmte ist in überschaubarer Zeit zu realisieren und stellt zusammen mit den Terminalplanungen im Stadthafen Osnabrück eine gute Perspektive für die gesamte Region Osnabrück dar.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1.:

Der Streckenausbau des Stichkanals Osnabrück ist abgeschlossen. Als letzte Baumaßnahmen wurde der Neubau der beiden Schleusen Haste und Hollage geprüft.

Aufgrund der fehlenden Entwicklungsperspektive im Stadthafen Osnabrück wurde im Einvernehmen mit der Stadt und dem Landkreis Osnabrück sowie in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Neubau der beiden Schleusen in größeren Abmessungen zurückgestellt.

Aufgrund der parallel laufenden Hafenplanungen für einen neuen Hafenstandort bei Bohmte am Hauptkanal wird für diesen Neubau der beiden Schleusen auf der Grundlage des Regierungsabkommens 1965 kein Raum gesehen.

Seitens des Bundes wird erwogen, die beiden Schleusen grundinstandzusetzen, so dass damit eine Laufzeitverlängerung von ca. 30 Jahren erreicht werden kann. Diese Grundinstandsetzung ist aus technischen Gründen in absehbarer Zeit geplant. Die Kosten für diese Maßnahme werden ausschließlich vom Bund getragen. Innerhalb dieses Zeitraums sollen die notwendigen Umstrukturierungen im Osnabrücker Stadthafen vorgenommen werden, möglicherweise mit Verlagerungen an den neuen Hafenstandort Bohmte.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der Betrieb der beiden Schleusen und des Stichkanals für den Zeitraum von 30 Jahren als gesichert gelten kann.

Zu 2.:

keine

Zu 3.:

Niedersachsen hat und wird die notwendigen Finanzierungsbeiträge auf der Grundlage des Regierungsabkommens zum Ausbau des Mittellandkanals zur Verfügung stellen.