

# Regio - Port

Das Mindener Hafenprojekt aus  
grüner verkehrspolitischer und  
ökonomischer Sicht

Peter Hettlich

A stylized silhouette of a mountain range in shades of teal, located at the bottom right of the slide.

# Zur Person

- ◆ Geboren 1959 in Köln
- ◆ Beruf: Bauer, Dipl.-Ing. Agr., Projektsteuerer und Bauleiter
- ◆ Seit 1987 selbstständig
- ◆ Seit 1990 in Leipzig
- ◆ von 2002 bis 2009 Mitglied des Bundestages
  - Sprecher der AG Ost
  - Sprecher für Baupolitik
  - Sprecher für Wasserstrassen- und Binnenschifffahrtspolitik
  - Stv. Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- ◆ Seit Ende 2009 Hausmann, Projektsteuerer, Bauleiter und Bauer

# Bedeutung der deutschen Wasserstraßen

Güterverkehrsdichte der Binnenschifffahrt 1997 auf dem Hauptnetz der Binnenwasserstraßen

[geleistete Tonnenkilometer/km Wasserstraße]



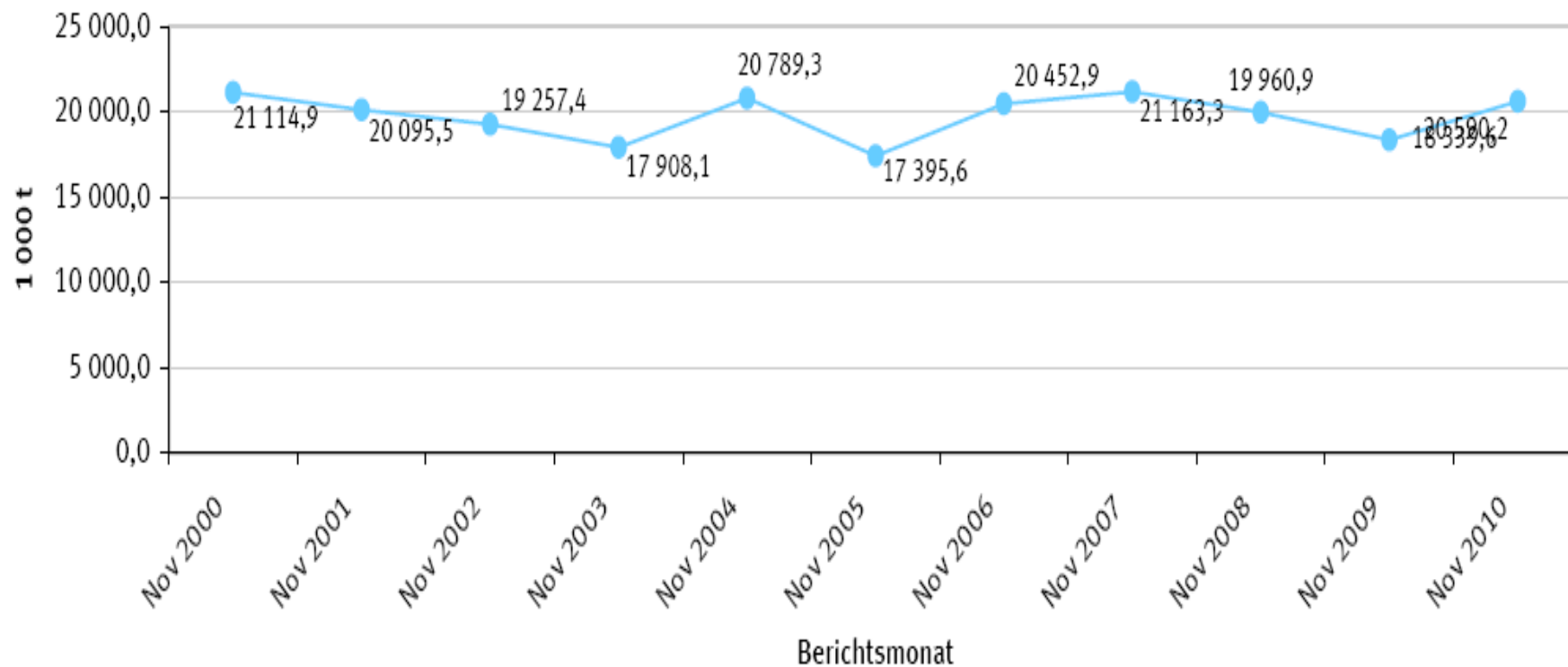
# Prognose 2015 im BVWP

Tab. 1 Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage für den BVWP 2003  
(Marktpotenziale)

Verkehrsleistung im Personenverkehr					
	1997		Prognose 2015 <sup>14</sup>		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd. Pkm	Anteil [%]	Mrd. Pkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	74	7,8	98	8,7	+ 32
Individualverkehr	750	79,6	873	77,3	+ 16
Luftverkehr	36	3,8	73	6,5	+ 103
Öffentlicher Straßenverkehr	83	8,8	86	7,6	+ 4
<b>Insgesamt</b>	<b>943</b>	<b>100,0</b>	<b>1.130</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 20</b>
Verkehrsleistung im Güterverkehr					
	1997		Prognose 2015 <sup>14</sup>		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd. tkm	Anteil [%]	Mrd. tkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
<b>Insgesamt</b>	<b>371</b>	<b>100,0</b>	<b>608</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 64</b>

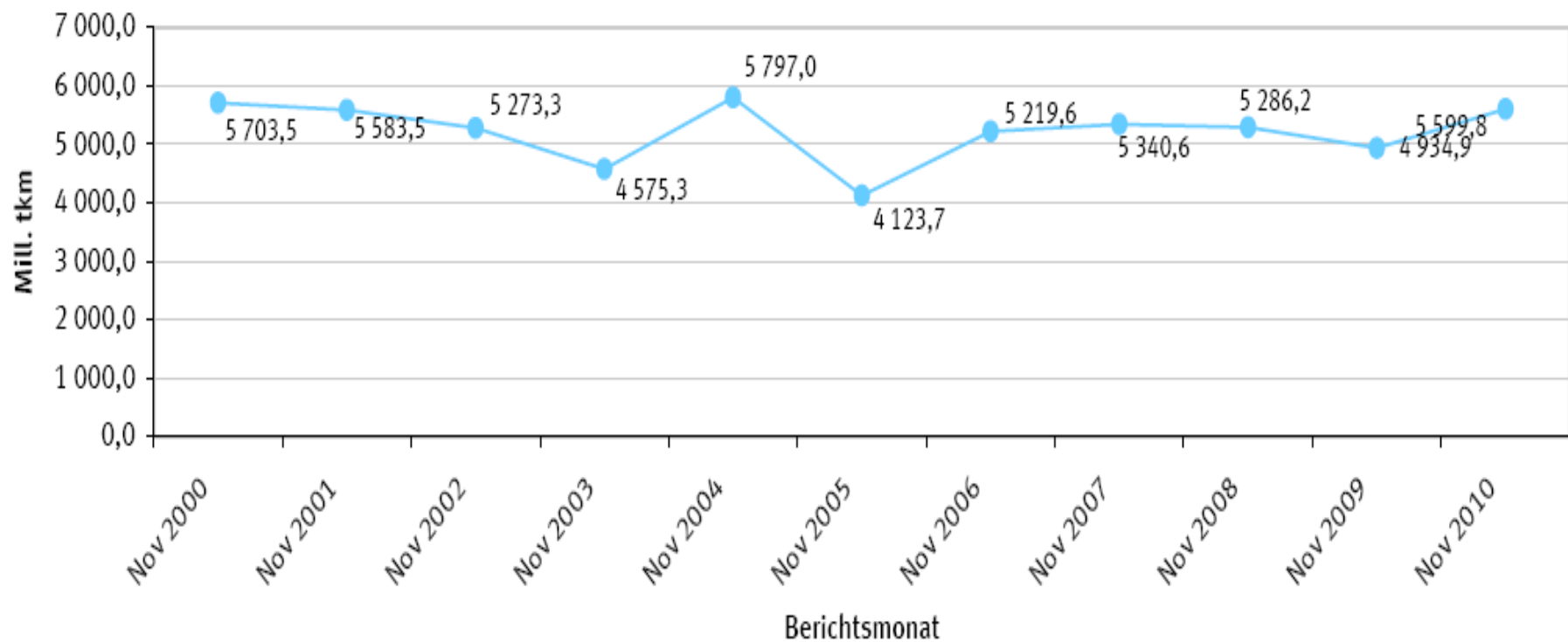
# Stagnierende Beförderungsmengen

Schaubild 1: Entwicklung der Beförderungsmenge im Berichtsmonat in den letzten 10 Jahren



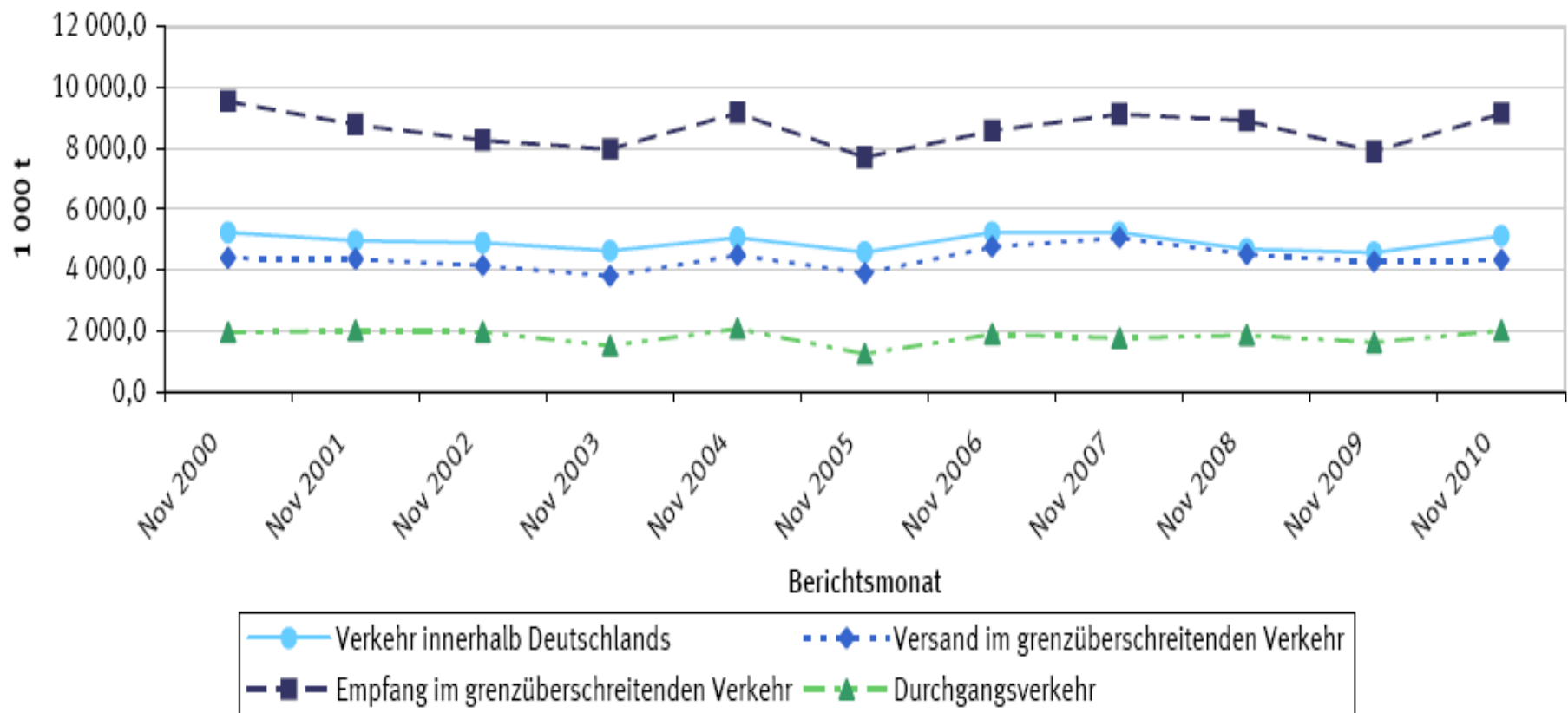
# Stagnierende Beförderungsleistung

Schaubild 2: Entwicklung der Beförderungsleistung im Berichtsmonat in den letzten 10 Jahren



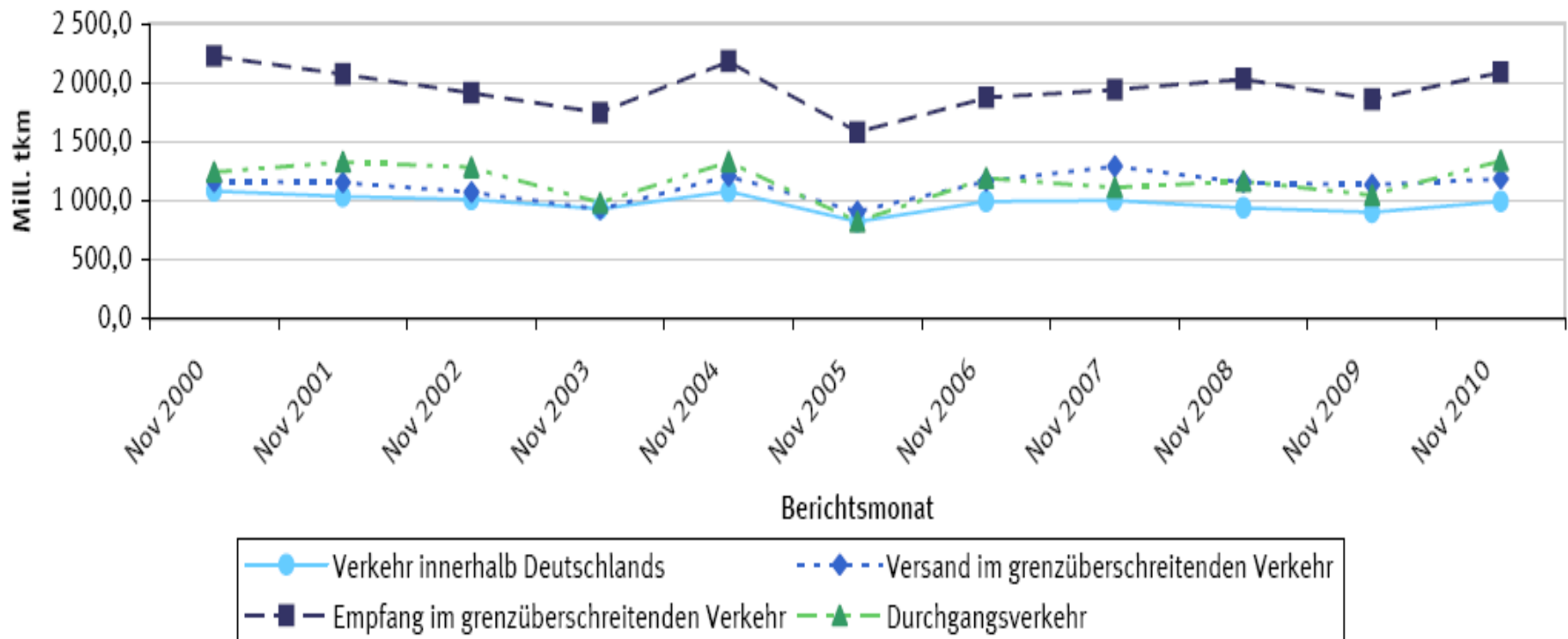
# Wachstum auf Wasserstraßen?

Schaubild 3: Entwicklung der Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsbeziehungen im Berichtsmonat in den letzten 10 Jahren



# .....sieht anders aus!

Schaubild 4: Entwicklung der Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen im Berichtsmonat in den letzten 10 Jahren





# Die Fakten aus 2007-2009

## Tonnenkilometrische Leistung in Mill. tkm

Verkehr innerhalb Deutschlands	Versand = Empfang	11 799,0	11 617,5	10 267,8	- 1 349,6	- 11,6
davon:						
Lokalverkehr der NUTS-2-Regionen	Versand = Empfang	1 661,2	1 624,2	1 485,6	- 138,6	- 8,5
Wechselverkehr der NUTS-2-Regionen	Versand = Empfang	10 137,9	9 993,3	8 782,2	- 1 211,0	- 12,1
Grenzüberschreitender Verkehr	Empfang	23 165,1	23 555,1	20 067,9	- 3 487,2	- 14,8
	Versand	15 268,5	14 696,7	12 660,1	- 2 036,6	- 13,9
Innerd. u. grenzüberschr. Verkehr	Zusammen	50 232,6	49 869,3	42 995,9	- 6 873,4	- 13,8
Durchgangsverkehr		14 478,2	14 187,2	12 501,5	- 1 685,7	- 11,9
Gesamtverkehr	Insgesamt	64 710,8	64 056,5	55 497,4	- 8 559,1	- 13,4

## Anteil der tonnenkilometrischen Leistung am Gesamtverkehr in Prozent

Verkehr innerhalb Deutschlands	Versand = Empfang	18,2	18,1	18,5	X	X
davon:						
Lokalverkehr der NUTS-2-Regionen	Versand = Empfang	2,6	2,5	2,7	X	X
Wechselverkehr der NUTS-2-Regionen	Versand = Empfang	15,7	15,6	15,8	X	X
Grenzüberschreitender Verkehr	Empfang	35,8	36,8	36,2	X	X
	Versand	23,6	22,9	22,8	X	X
Innerd. u. grenzüberschr. Verkehr	Zusammen	77,6	77,9	77,5	X	X
Durchgangsverkehr		22,4	22,2	22,5	X	X
Gesamtverkehr	Insgesamt	100,0	100,0	100,0	X	X

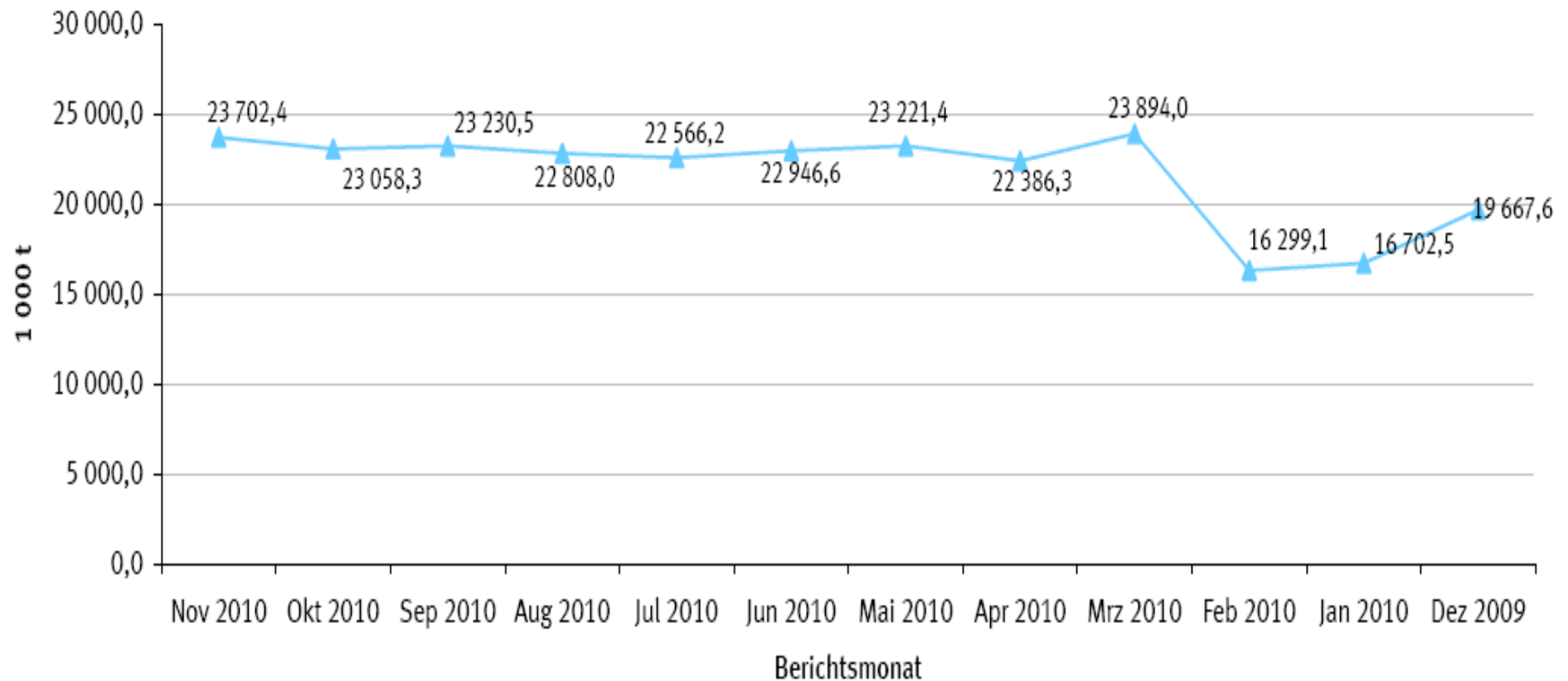
## **Zur Erinnerung:**

- ◆ Stand 1997 waren 62 Mrd. tkm
- ◆ Ziel 2015 waren 86 Mrd. tkm
- ◆ Stand 2009 waren 55,5 Mrd. tkm

**Es fehlen also für die kommenden  
6 Jahre nur noch 30,5 Mrd. tkm**

# Einfluss von Konjunktur und Jahreszeiten auf den Güterumschlag

Schaubild 5: Güterumschlag in den letzten 12 Monaten



## **Der Ehrlichkeit halber:**

- ◆ 2010 wurden die Zahlen aus 2007/2008 beinahe wieder erreicht
- ◆ Ziel 2015 sind aber immer noch 86 Mrd. tkm
- ◆ Der Stand 2007/2008 waren i.M. 64 Mrd. tkm

**Es fehlen also für die kommenden 6 Jahre immer noch 22 Mrd. tkm**

# Der Rhein trägt die Hauptlast und nicht die Mittelweser

Schaubild 6: Güterumschlag nach Bundesländern im November 2010

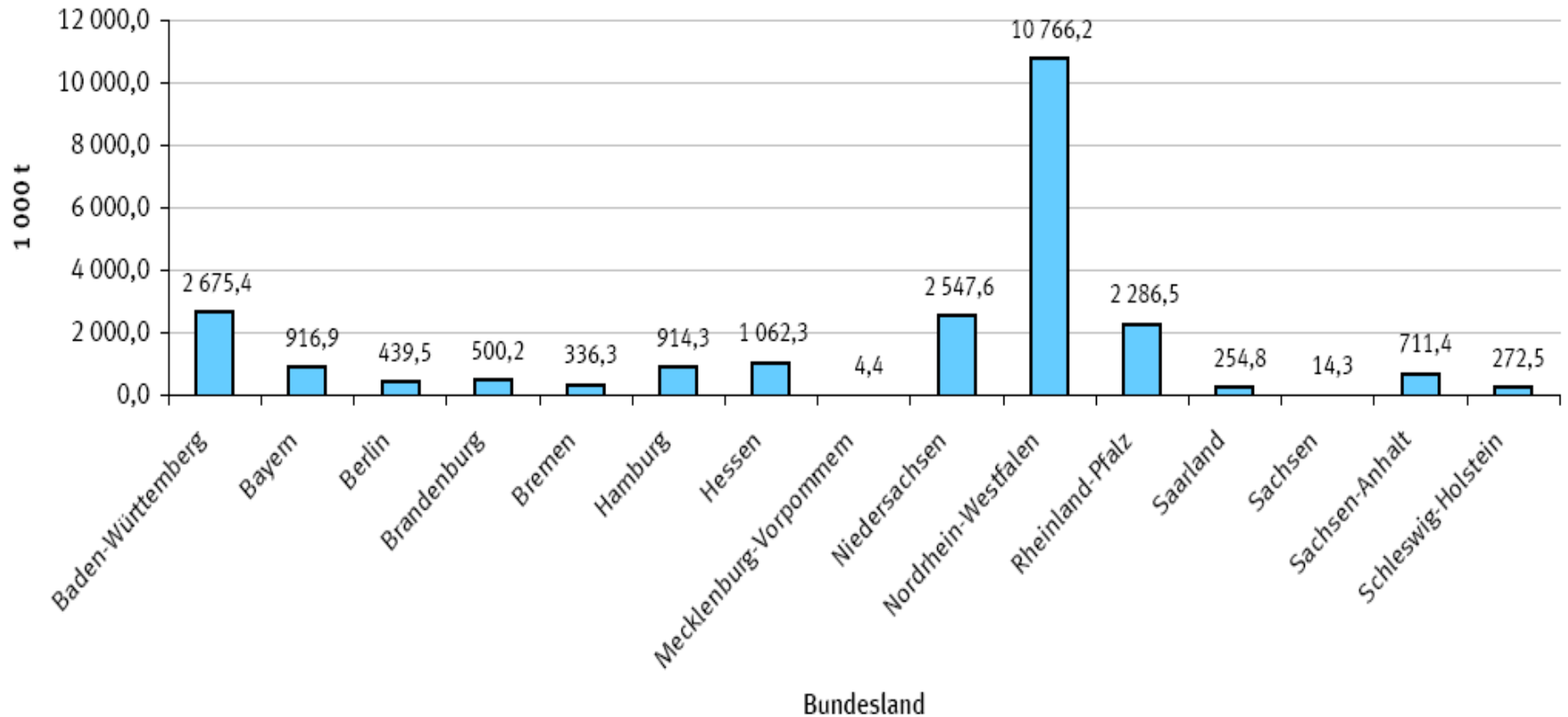


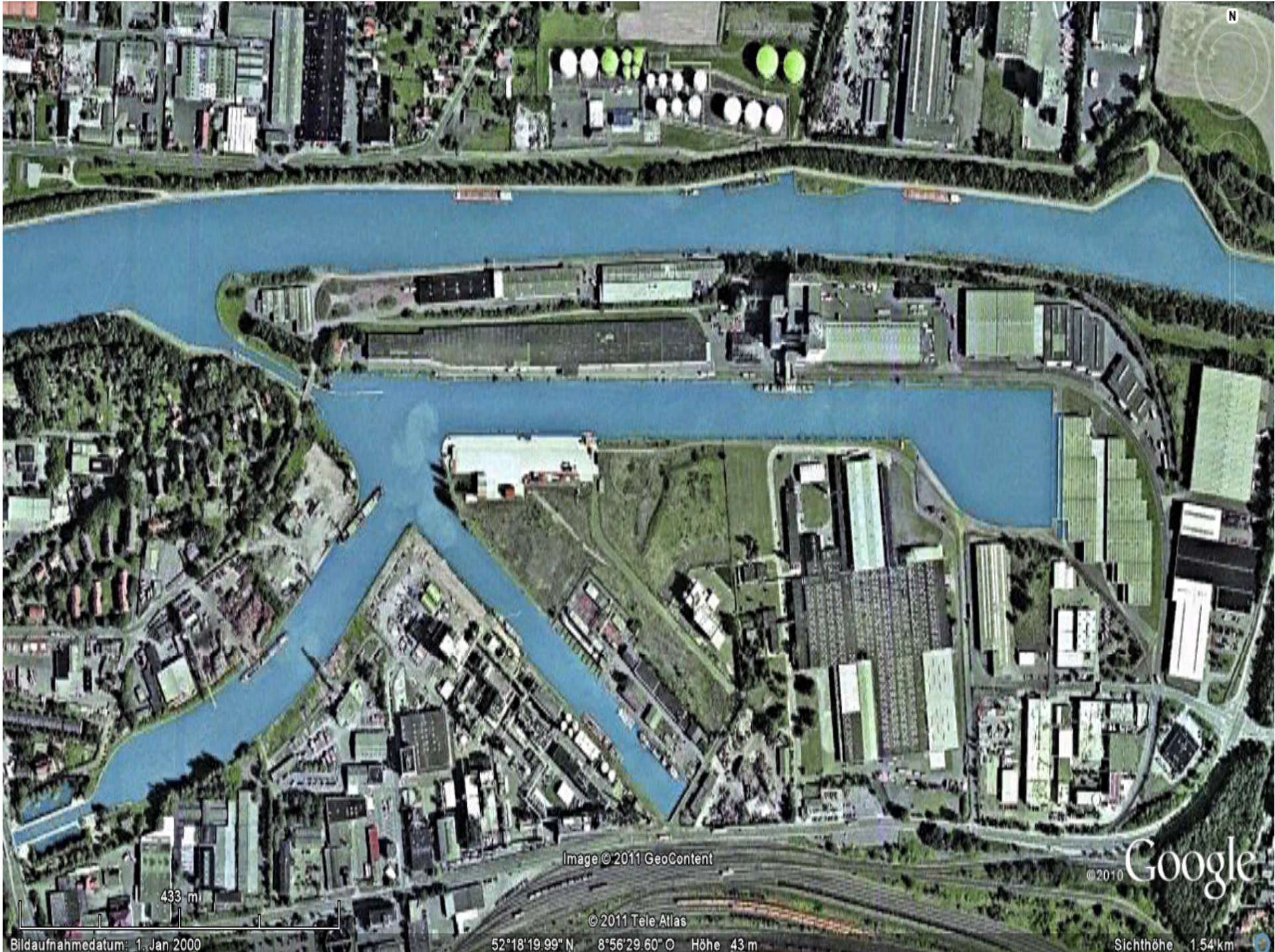




Image © 2011 GeoContent

© 2011 Tele Atlas

© 2010 Google



N

Image © 2011 GeoContent

© 2010 Google

© 2011 Tele Atlas

433 m

Bildaufnahmedatum: 1. Jan 2000

52°18'19.99" N 8°56'29.60" O Höhe 43 m

Sichthöhe 1.54 km



# Umschlag Hafen Minden 2005

## Umschlag (absolut)

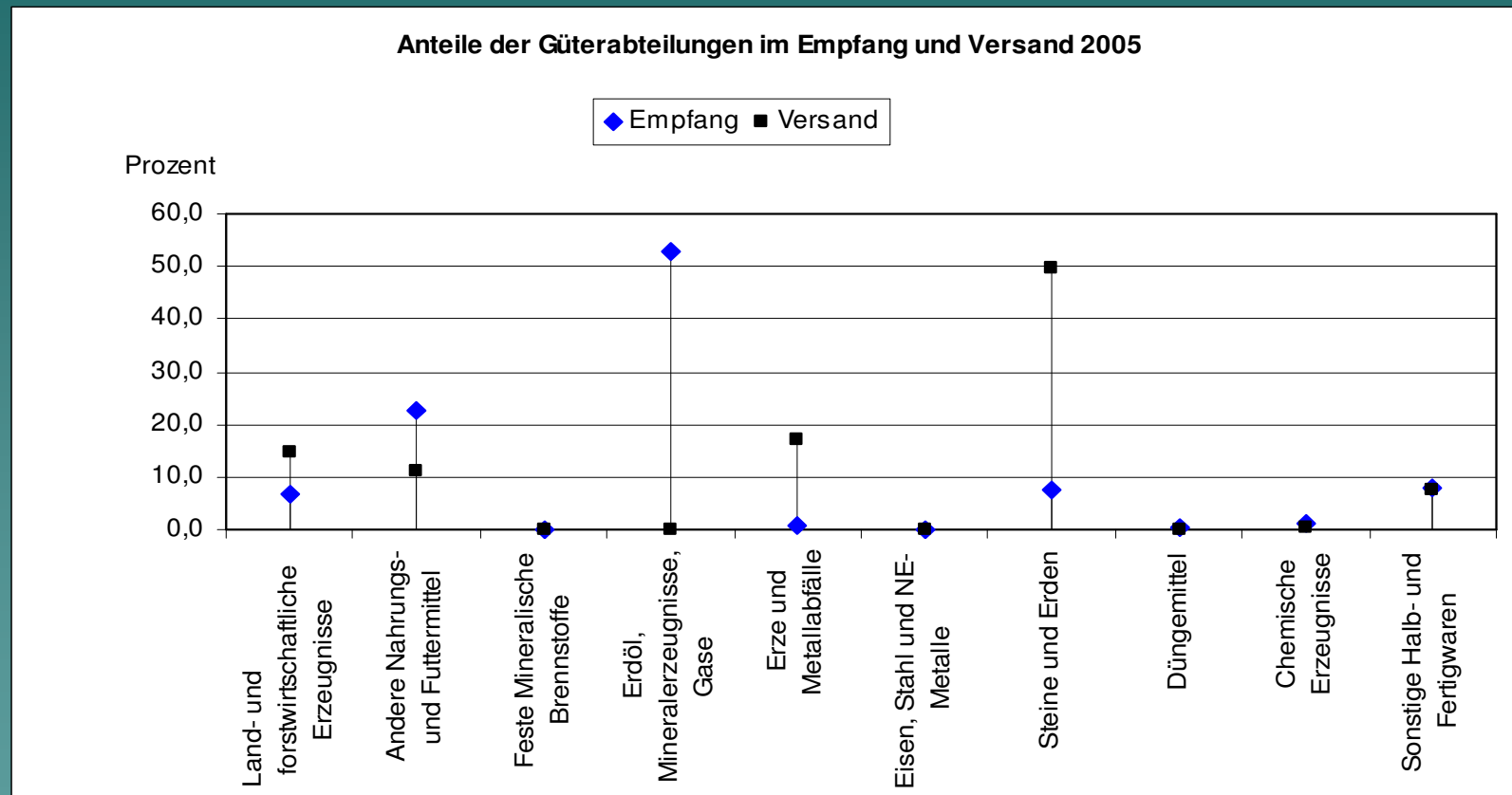
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	78,3	9,6	35,9	6,7	42,4	14,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	151,2	18,5	119,9	22,5	31,2	11,0
Feste Mineralische Brennstoffe	-	-	-	-	-	-
Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	282,2	34,5	282,2	53,0	-	-
Erze und Metallabfälle	52,0	6,4	3,8	0,7	48,2	16,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Steine und Erden	182,5	22,3	40,8	7,7	141,7	49,7
Düngemittel	1,1	0,1	1,1	0,2	-	-
Chemische Erzeugnisse	7,5	0,9	7,0	1,3	0,5	0,2
Sonstige Halb- und Fertigwaren	63,2	7,7	42,1	7,9	21,1	7,4
<b>Insgesamt</b>	<b>817,9</b>	<b>100</b>	<b>532,8</b>	<b>100</b>	<b>285,1</b>	<b>100</b>

# Umschlag Hafen Minden 2005

## Veränderung gegenüber dem Vorjahr

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	3,9	5,2	0,4	1,2	3,5	8,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	- 24,4	- 13,9	- 27,9	- 18,9	3,6	12,8
Feste mineralische Brennstoffe	- 0,9	- 100,0	-	-	- 0,9	- 100,0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	- 30,4	- 9,7	- 30,4	- 9,7	-	-
Erze und Metallabfälle	- 2,1	- 3,9	3,7	*	- 5,8	- 10,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle	- 1,5	- 93,6	- 0,5	- 87,2	- 1,0	- 97,5
Steine und Erden	24,4	15,5	35,6	688,1	- 11,1	- 7,3
Düngemittel	- 0,5	- 31,4	1,1	X	- 1,5	- 100,0
Chemische Erzeugnisse	- 0,6	- 8,0	- 1,1	- 13,9	0,5	X
Sonstige Halb- und Fertigwaren	49,2	351,0	30,7	268,9	18,5	712,4
<b>Insgesamt</b>	<b>17,2</b>	<b>2,1</b>	<b>11,6</b>	<b>2,2</b>	<b>5,6</b>	<b>2,0</b>

# Umschlag Hafen Minden 2005



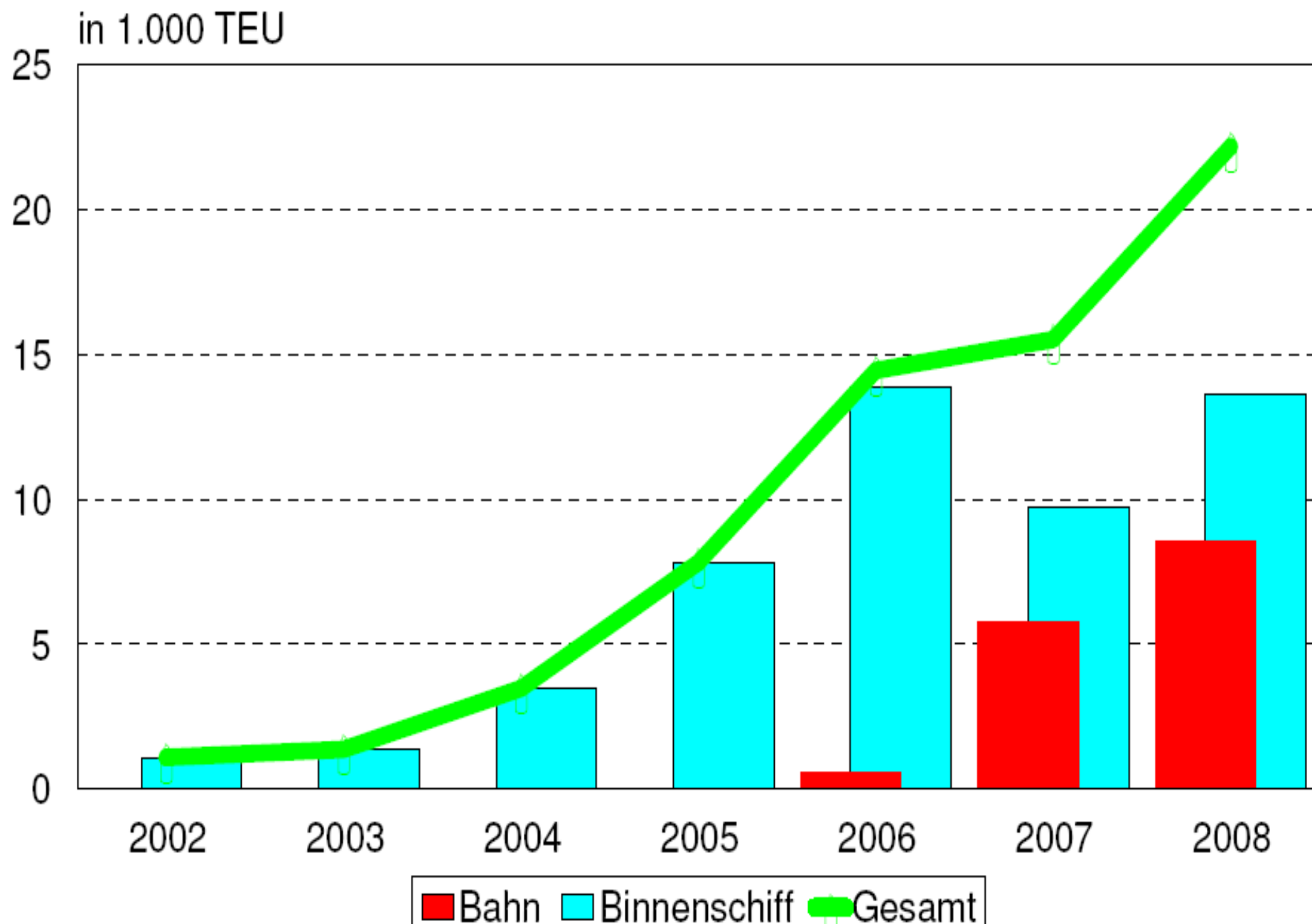
## Binnenschiffscontainerumschlagsentwicklung im Hafen Minden (2002-2008)

Jahr	Binnenschiff in TEU	Bahn in TEU	Gesamt TEU	TEU-Wachstum in % zum Vorjahr
2002	1.103		1.103	
2003	1.377		1.377	24,8
2004	3.469		3.469	151,9
2005	7.818		7.818	125,4
2006	13.894	544	14.438	84,7
2007	9.736	5.780	15.516	7,5
2008*	13.605	8.557	22.162	42,8
WR in % p.a. (2002- 2008)	52,0%	---	64,9%	

Quelle: für die Binnenschifffahrt Statistisches Bundesamt bis 2006, für 2007 und 2008 Mindener Hafen GmbH; für die Bahn ausschließlich Angaben der Mindener Hafen GmbH;

\*) hochgerechnete Daten auf Basis der Ist-Entwicklung bis September 2008

# Containerumschlagsentwicklung am KV-Terminal Minden zwischen 2002 und 2008



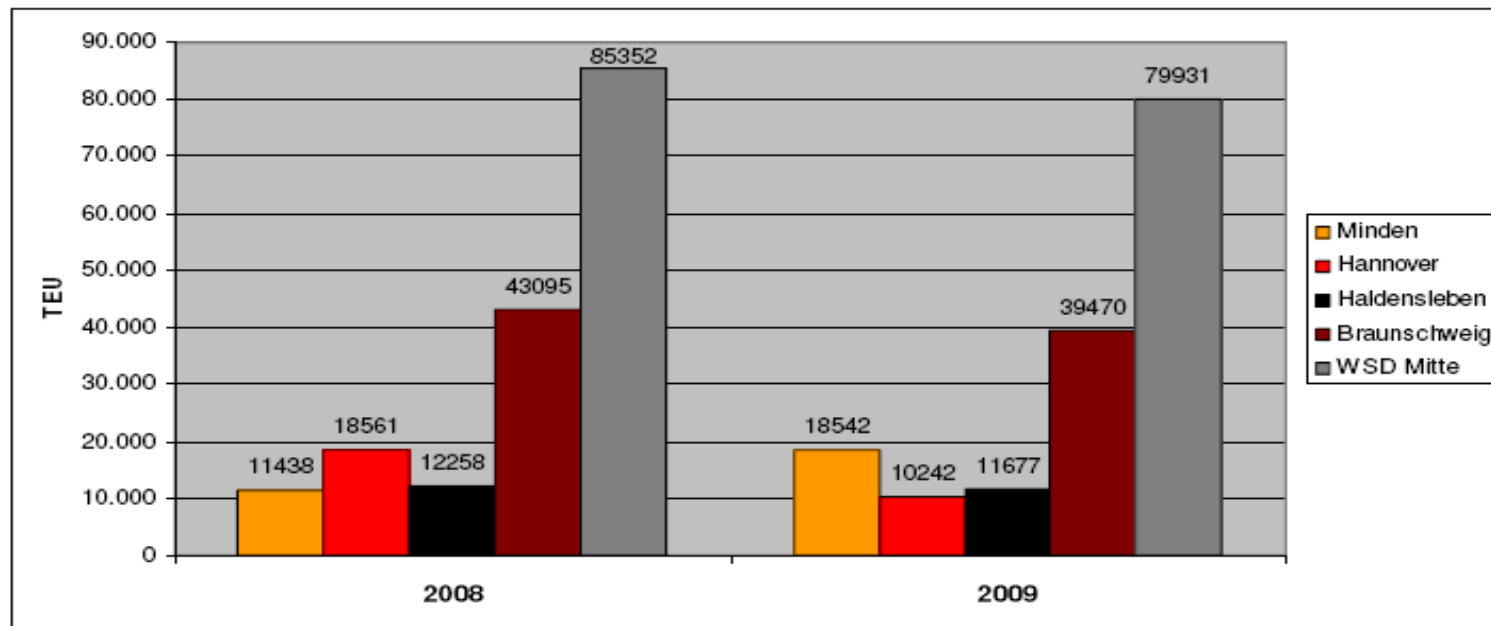
# Konkurrenz Minden/Hannover? Wer finanziert die Infrastruktur?

Wir machen Schifffahrt möglich.



## Anpassung der Mittelweser

### Containerumschlag der Häfen im Bereich der WSD Mitte



## Containerumschlagsentwicklung in Minden nach Verkehrsträgern in TEU

Jahr	Versand	Empfang	Gesamt
<b>Binnenschiff</b>			
2002	224	879	1.103
2003	608	769	1.377
2004	1.806	1.663	3.469
2005	2.351	5.467	7.818
2006	6.410	7.484	13.894
2007	4.492	5.244	9.736
2008	6.277	7.329	13.605
2025	21.913	22.566	44.479
2025 bei 3-lagigem Ausbau der Mittelweser	26.295	33.640	59.935
<b>Bahn</b>			
2007			5.780
2025			32.164
<b>Summe</b>			

### 9.1.3 Bundeswasserstraßen

Abb. 9 Bundeswasserstraßen (Vordringlicher Bedarf)





# Druck auf die Mittelweser

## 9.2.2 Bundeswasserstraßen

Tab. 21 Bundeswasserstraßenprojekte (VB; mit Planungsreserve, Einzelheiten)

	Investitionskosten [Mio. €]				
	insgesamt	Ausgaben bis 2000	in 2001	2002–2015	2001–2015
<b>Laufende und fest disponierte Vorhaben</b>	<b>6.540,0</b>	<b>2.100,0</b>	<b>320,0</b>	<b>4.120,0</b>	<b>4.440,0</b>
Seeschifffahrtsstraßen (1.–6.)	540,0	300,0	35,0	205,0	240,0
1. Nord-Ostsee-Kanal (Substanzerhaltung)	254,5	170,5	11,5	72,5	84,0
2. Unter- und Außenelbe (14,5 m-Vertiefung)	114,5	76,0	9,0	29,5	38,5
3. Außenweser (14,0 m-Vertiefung)	51,0	24,0	11,5	15,5	27,0
4. Hunte (Ausbau)	17,5	2,5	0,5	14,5	15,0
5. Verkehrssicherungssysteme Küste	63,5	27,0	2,5	34,0	36,5
6. Kleine Vorhaben einschließlich Restmaßnahmen aus früheren BVWP (ab 2001)	39,0	0	0	39,0	39,0
Binnenschifffahrtsstraßen (7.–19.)	6.000,0	1.800,0	285,0	3.915,0	4.200,0
7. Mittelweser (Vertiefung)	47,0	13,0	0,5	33,5	34,0
8. Rhein-Herne-Kanal (Restausbau östlich Gelsenkirchen)	71,0	8,5	8,0	54,5	62,5
9. Dortmund-Ems-Kanal	651,5	224,0	49,5	378,0	427,5

16. Elbe-Lübeck-Kanal (Substanzerhaltung)	113,5	62,5	6,5	44,5	51,0
17. Oder-Havel-Wasserstraße und Hohen- saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (Ausbau)	586,5	34,0	5,5	547,0	552,5
18. Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Un- tere Havel-Wasserstraße / Berliner Was- serstraßen (Ausbau) (VDE 17)	2.310,0	660,0	127,0	1.523,0	1.650,0
19. Kleine Vorhaben einschließlich Restmaß- nahmen aus früheren BVWP (ab 2001)	849,0	0	64,0	785,0	849,0
<b>Neue Vorhaben</b>	<b>660,0</b>	—	—	<b>660,0</b>	<b>660,0</b>
Seeschifffahrtsstraßen (1.)	20,0	—	—	20,0	20,0
1. Unterweser (Vertiefung)	20,0	—	—	20,0	20,0
Binnenschifffahrtsstraßen (2.–6.)	640,0	—	—	640,0	640,0
2. Main (Vertiefung Untermain)	30,0	—	—	30,0	30,0
3. Donau (Ausbau Straubing—Vilshofen, flussregelnde Maßnahmen gemäß Vari- ante A)	130,0	—	—	130,0	130,0
4. Saale (Ausbau, Variante Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr))	80,0	—	—	80,0	80,0
5. Mosel (Zweite Schleusenammern)	300,0	—	—	300,0	300,0
6. Mittelweser (Schleusenverlängerung in Verbindung mit Ersatz)	100,0	—	—	100,0	100,0
<b>Summe Vordringlicher Bedarf</b>	<b>7.200,0</b>	<b>2.100,0</b>	<b>320,0</b>	<b>4.780,0</b>	<b>5.100,0</b>

# Das Wunder an der Mittelweser?

Wir machen Schifffahrt möglich.



## Anpassung der Mittelweser

### Prognoseverkehre

Prognosen aus dem Bundesverkehrswegplan (BVWP) 2003

1990: 3,5 Mio t/a

2010: 5,5 Mio t/a

2015: 5,2 Mio t/a

**Ist 2009: 7,56 Mio t/a**

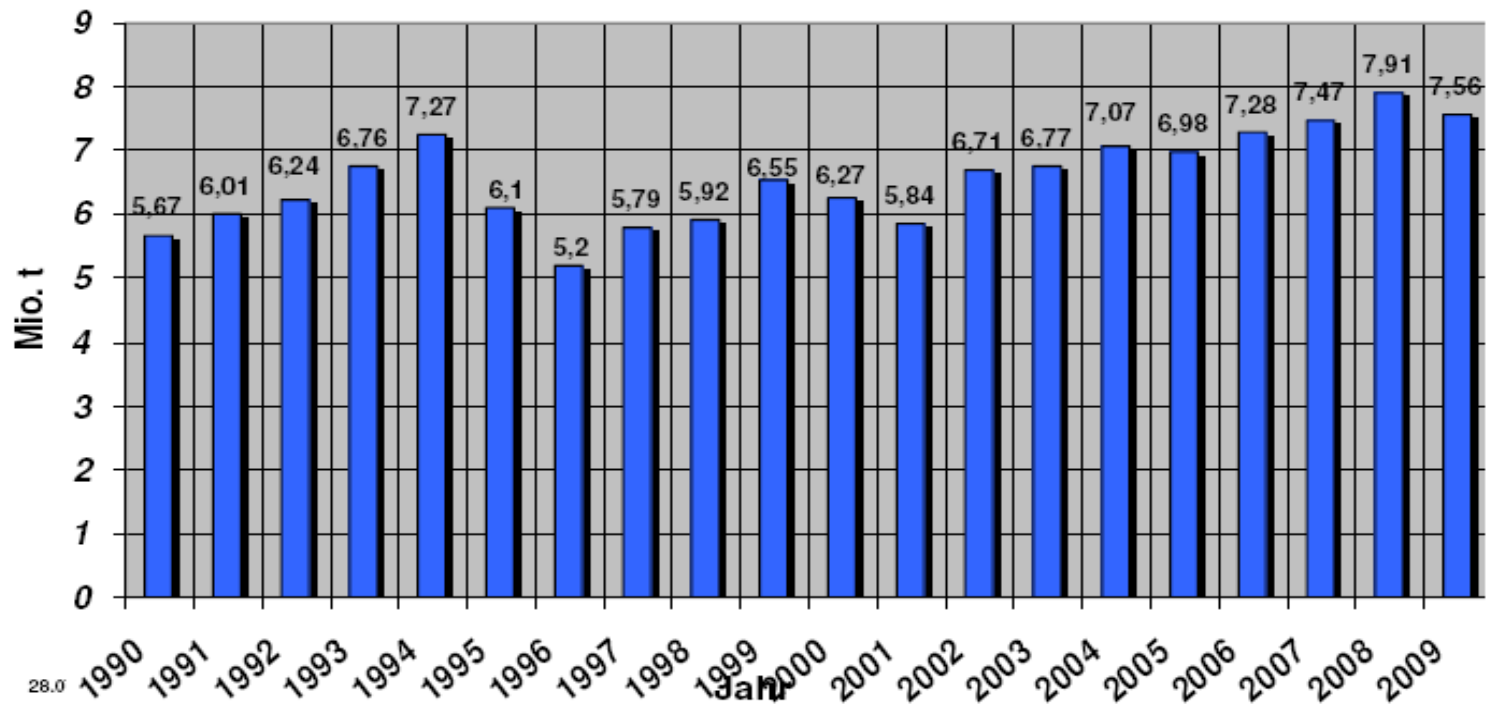
# Irrt die WSD Mitte?

Wir machen Schifffahrt möglich.



## Anpassung der Mittelweser

### Güterverkehrsentwicklung auf der Mittelweser - 1990 bis 2009 (Mio. t) -



# Oder irrt das Statistische Bundesamt?

2	Wesergebiet	598	7 903,8	7 387,9	344,6	43,9	8,9	118,5	81,4
21	<i>Oberweser</i>	204	719,2	679,0	1,1	12,7	-	26,4	2,8
212	Weser, Hannoversch-Münden bis Minden	204	719,2	679,0	1,1	12,7	-	26,4	2,8
22	<i>Mittelweser</i>	259	3 473,7	3 267,4	126,1	25,1	8,5	46,7	99,8
221	Weser, Minden bis Bremen	142	3 473,7	3 267,4	126,1	25,1	8,5	46,7	99,8
222	Aller, Celle bis Hademstorf	47	-	-	-	-	-	-	-
223	Aller, Hademstorf bis Weser	70	-	-	-	-	-	-	-
23	<i>Unteres Weser</i>	135	6 704,4	6 233,2	337,3	10,8	4,7	118,5	43,9
231	Weser, Bremen bis Seegrenze	84	6 343,4	5 872,2	337,3	10,8	4,7	118,5	37,8
232	Hunte	25	2 578,5	2 440,9	99,6	4,2	-	33,8	21,3
233	Geeste	26	-	-	-	-	-	-	-

# Ohne Moos, nix los!

Wir machen Schifffahrt möglich.



## Anpassung der Mittelweser

- Die Verkehrsfreigabe der Mittelweser für das GMS mit 2,50 m Abladetiefe kann gleichzeitig mit den Inbetriebnahmen der Schleusenneubauten Dörverden und Minden sichergestellt werden vorbehaltlich der Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel.

# Vollendete Konfusion

## Gütertransport Prognose 2025

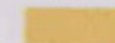
Seewärtige Zufahrten



Gütertransport  
≥ 10 Mio. t



Gütertransport  
≥ 5 Mio. t



Gütertransport  
≥ 3 Mio. t



Gütertransport  
≥ 1 Mio. t



Gütertransport  
≥ 0,1 Mio. t



Untersuchungen zu  
Wasserstraßen mit  
touristischer Nutzung



Rest



# Einsichten

Das geht aus einem der Fachzeitschrift „Binnenschifffahrt“ vorliegenden vertraulichen Papier hervor, in dem die für die Binnenschifffahrt relevanten Vorschläge des Bundesverkehrsministeriums für die Tagung des Haushaltsausschusses des Bundestages am 9. Februar zusammengefasst sind. Demnach soll folgende Klassifizierung nach Verkehrsaufkommen erfolgen:

- Vorrangnetz: > 10 Mio. t/Jahr – zügiger Ausbau
- Hauptnetz: > 5 Mio. t/Jahr – eingeschränkter Ausbau, teilweise ohne Ausbauminvestitionen
- Ergänzungsnetz: >3 Mio. t/Jahr – kein Ausbau mehr, nur Optimierung zum Erhalt, teilweise ohne Ausbauminvestitionen
- Nebennetz: > 1 Mio. t/Jahr,
- Randnetz: > 0,1 Mio. t/Jahr.

Die verfügbaren Ressourcen (Sachmittel und Personal) sollen dementsprechend auf die Teile der Wasserstraßeninfrastruktur konzentriert werden, die absehbar über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen.



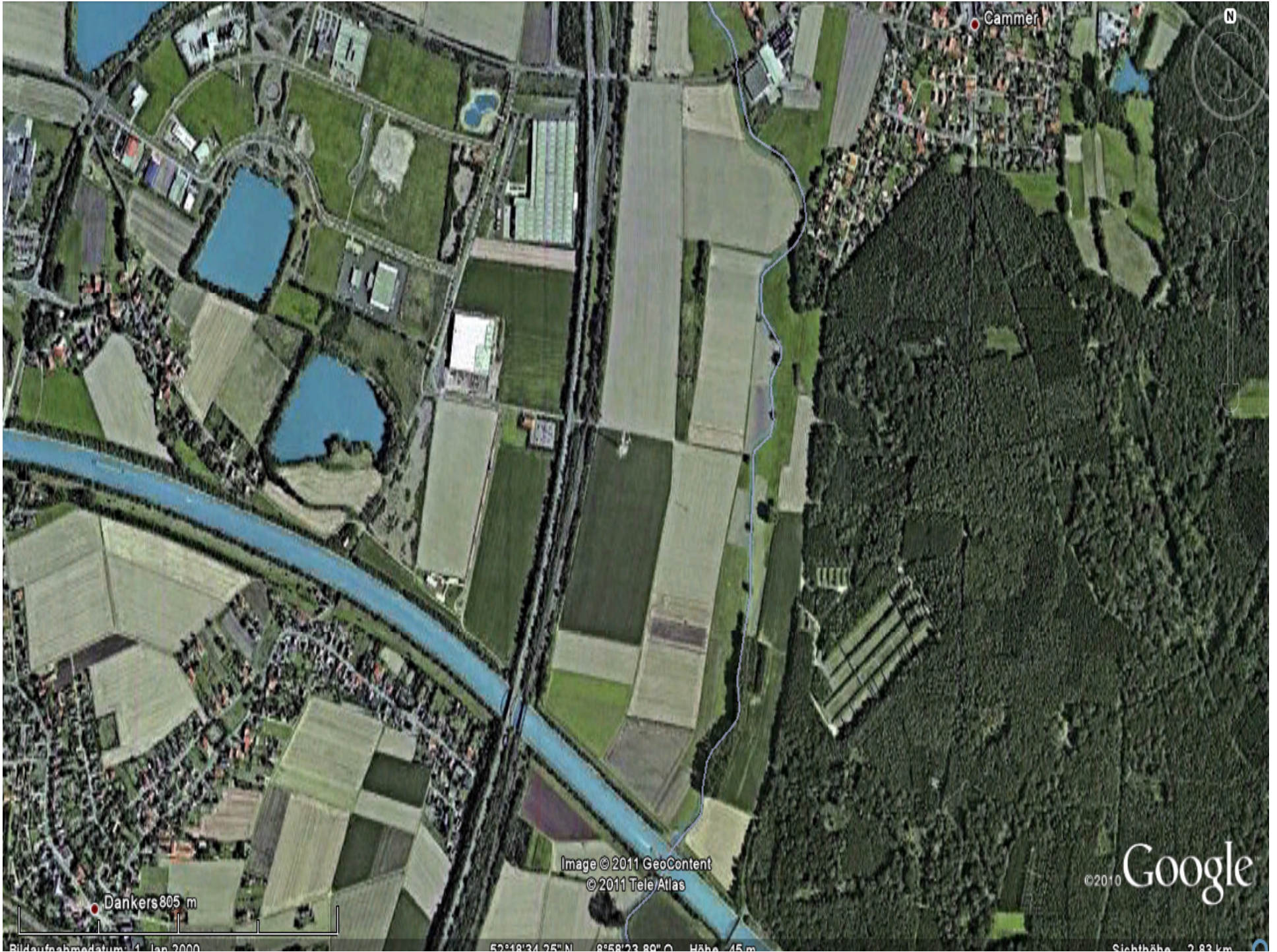
# Vision 2005

PRIORISIERUNG DER BVWP-PROJEKTE  
FÜR DAS BUNDESWASSERSTRASSENNETZ

FÜR DIE

BUNDESTAGSFRAKTION BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN

ABSCHLUSSBERICHT



Cammer

N

Dankers 805 m

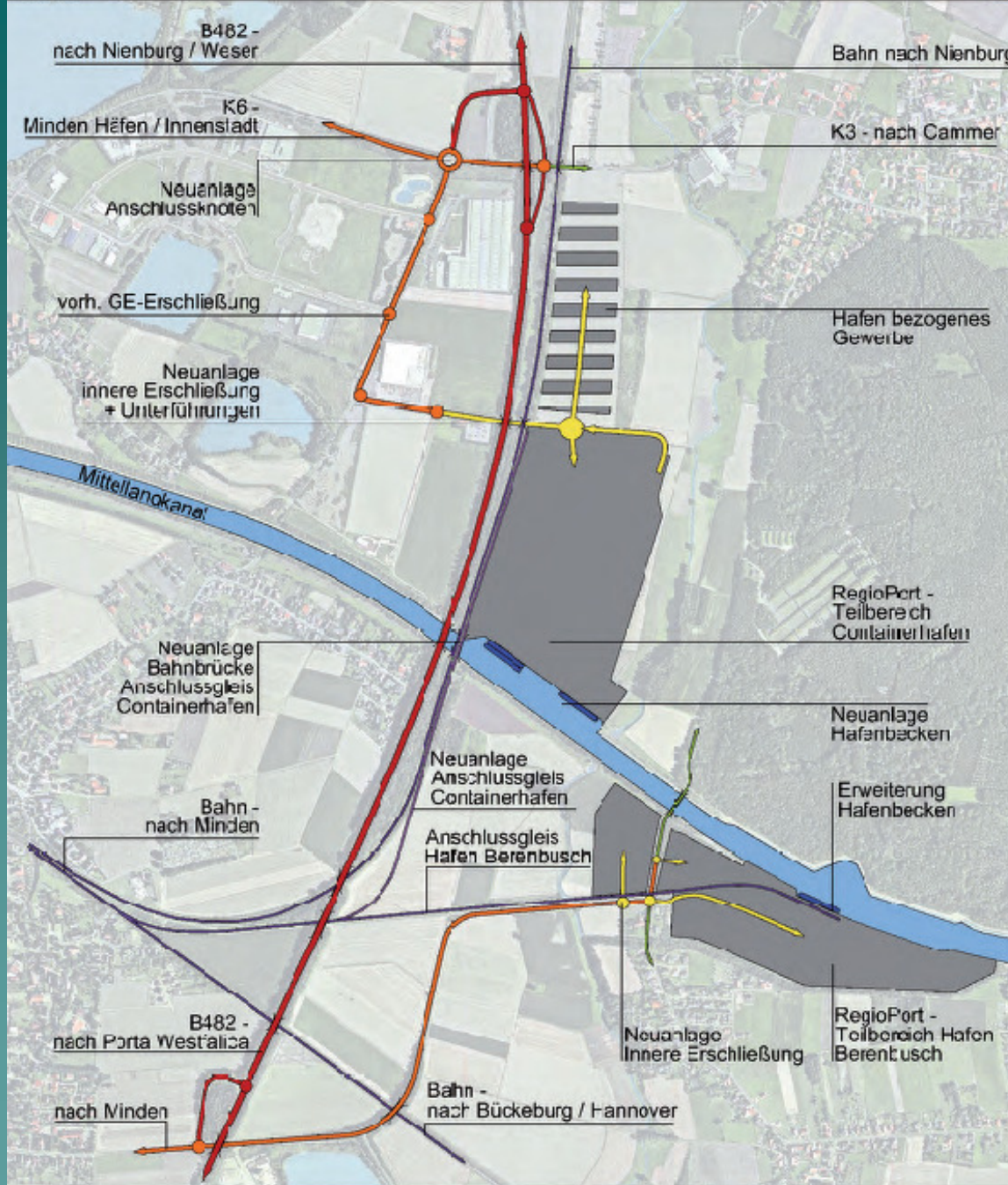
Image © 2011 GeoContent  
© 2011 Tele Atlas

© 2010 Google

Bildaufnahmedatum: 1. Jan. 2000

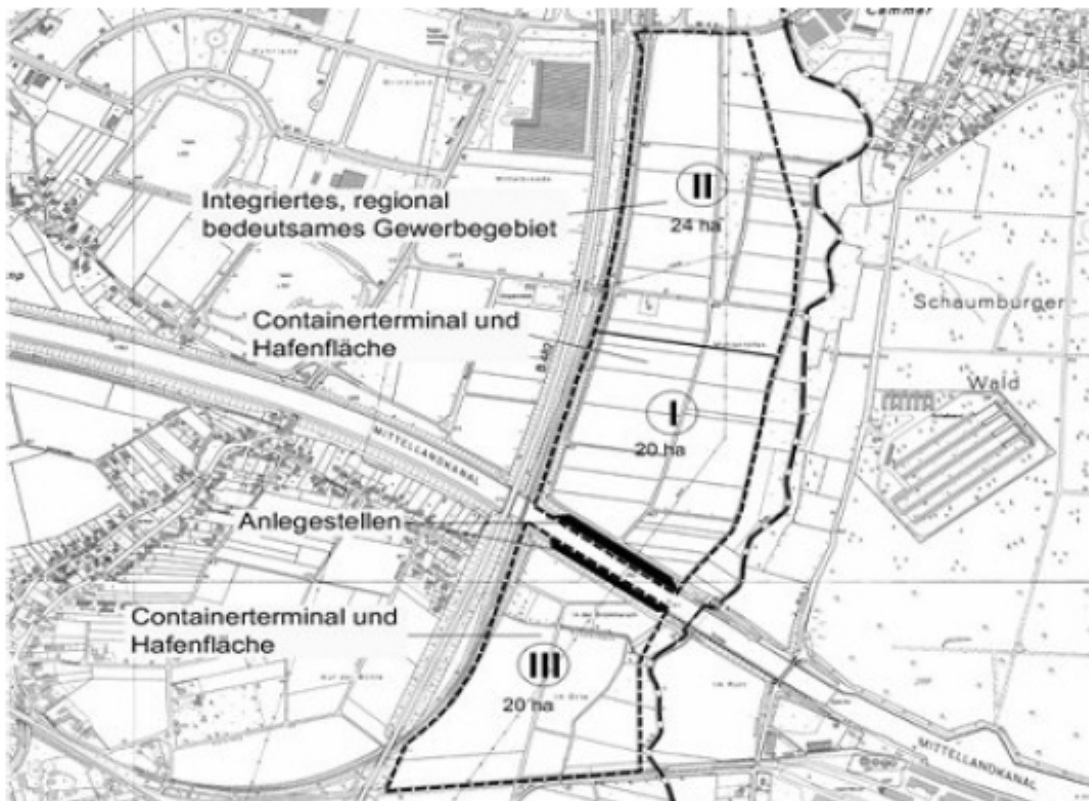
52°18'34.25"N 8°58'23.80"E Höhe: 45m

Sichthöhe: 2.83 km



# Ohne Schiene keine Zukunft – IHK Ostwestfalen

## ► RegioPort Weser in Minden



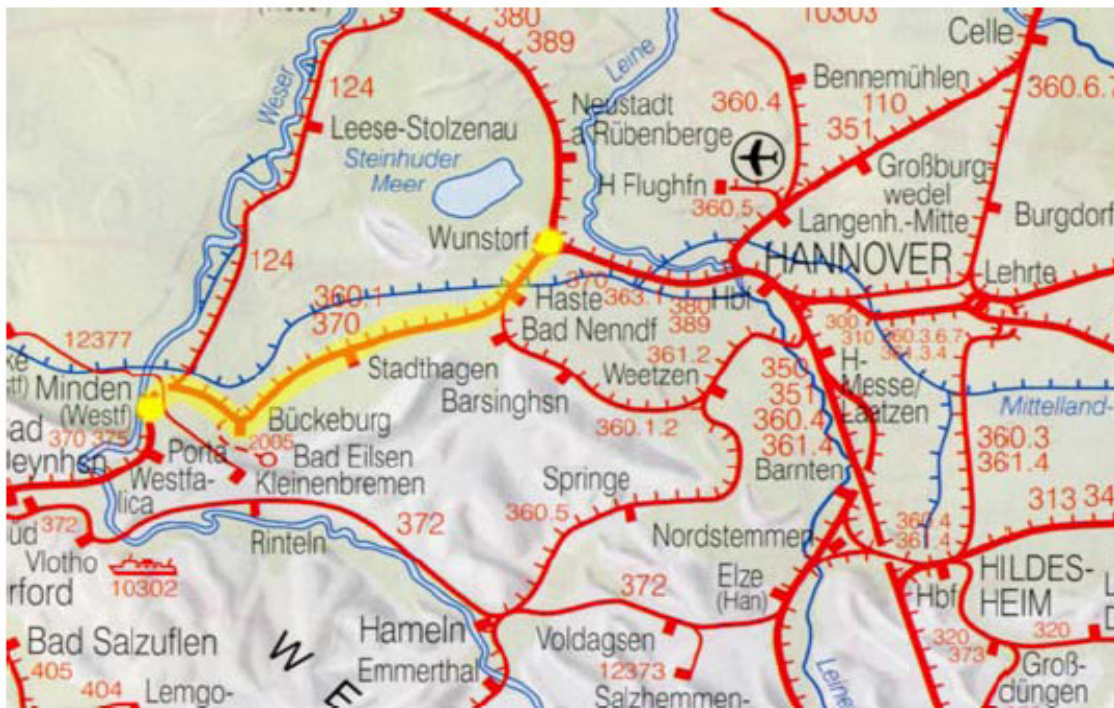
Flächennutzungsplan und fachrechtliche Genehmigungsverfahren

Eine adäquate Schienenanbindung des RegioPorts Weser ist zwingend erforderlich (trimodaler Ansatz). Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit dem Schienenausbau Minden – Seelze und Minden – Nienburg

Für Ostwestfalen ist die Ergänzung der logistischen Infrastruktur von erheblicher Relevanz, da attraktive Angebote im Bereich des Verkehrsträgers Schiene und insbesondere kombinierter Ladungsverkehre bislang fehlen.

# Minden - Seelze

## ► Minden-Seelze



Vordringlicher Bedarf (1. Priorität)  
im Gesetz über den Ausbau der  
Schienenwege des Bundes

Im Bereich des Verkehrsträgers  
Schiene handelt es sich um das  
dringlichste Verkehrsinfrastruktur-  
vorhaben in Ostwestfalen.  
Die Aufnahme des Vorhabens in  
den Investitionsrahmenplan des  
Bundes, Beginn der Projektplanung  
und -realisierung sind kurzfristig  
erforderlich.

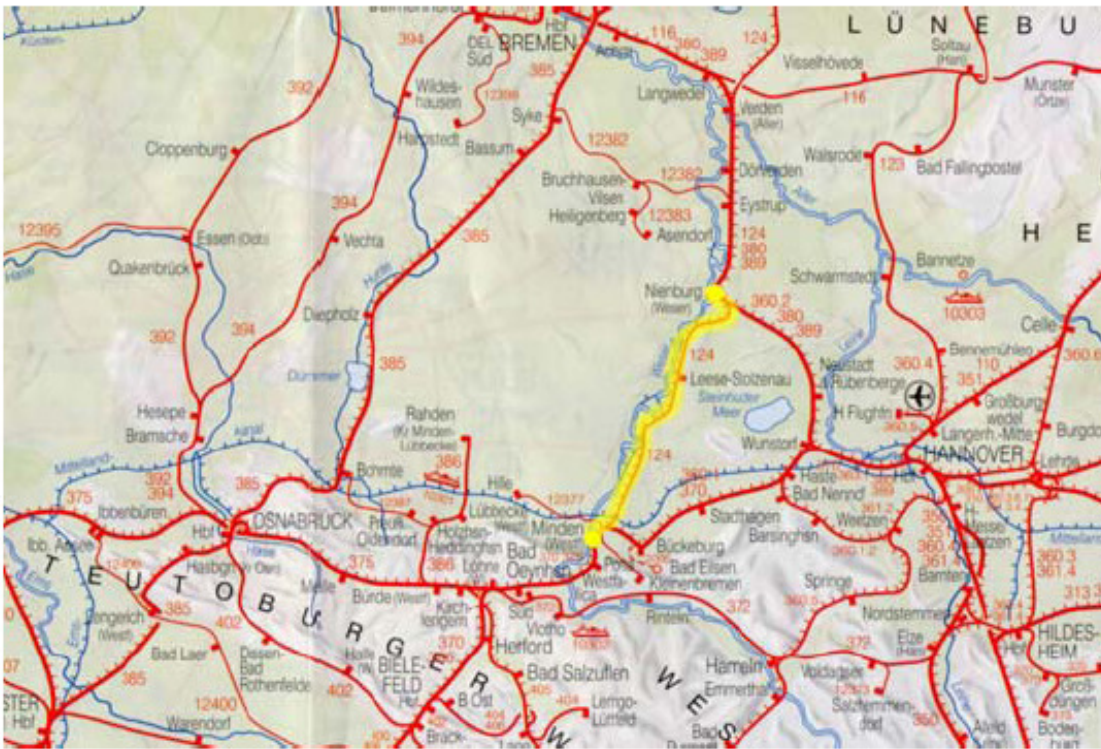
Für die verladende Wirtschaft und den Personenverkehr stellt der nur zweigleisig ausgebaute Streckenabschnitt als Teil des Ost-West-Korridors zwischen Polen, Westdeutschland und den Niederlanden den zentralen Engpass dar. Die Strecke zählt zu den am höchsten ausgelasteten Schienenstrecken Deutschlands, hat aber noch Kapazitätsreserven. Der ungenügende Ausbau verhindert die erhebliche Ausweitung des Güterverkehrs. Für Ostwestfalen ist die Strecke besonders bedeutsam für die Anbindung an die Nordseehäfen und die Flughäfen Düsseldorf und Hannover. Die Kosten des Ausbaus auf vier Gleise belaufen sich laut Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) auf ca. 900 Mio. Euro.

# Minden – Seelze im BVWP 2003 aber nicht im Investitionsrahmenplan 2007

3	ABS Oldenburg— Wilhelmshaven / Langwedel—Uelzen	Oldenburg—Wilhelmshaven: zweigleisiger Ausbau, $v_{\max}$ = 120 km/h; Elektrifizierung; Langwedel—Uelzen: Elektrifizierung, ESTW Soltau, $v_{\max}$ = 120 km/h	196,3
4	NBS / ABS Hamburg / Bremen—Hannover	Zweigleisige NBS von Lauenbrück (Strecke Hamburg—Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle—Hannover), $v_{\max}$ = 300 km/h; Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Bremen—Langwedel—Soltau), Länge 2 km; zweigleisiger Ausbau Visselhövede—Langwedel, $v_{\max}$ = 160 km/h bis zur Strecke Hannover—Bremen	1.283,9
5	ABS Rotenburg— Minden	Zweigleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) —Verden (Aller), $v_{\max}$ = 120 km/h; zweigleisiger Ausbau Nienburg (Weser) —Minden (Westf), $v_{\max}$ = 120 km/h	348,3
6	ABS Uelzen—Stendal	Zweigleisiger Ausbau Uelzen—Stendal, $v_{\max}$ = 160 km/h	139,2
7	ABS / NBS Seelze— Wunstorf—Minden	Zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Seelze—Haste, $v_{\max}$ = 230 km/h; zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Haste—Porta Westfalica, $v_{\max}$ = 230 km/h	901,3
8	ABS Hannover— Berlin	Zweigleisiger Ausbau der Stammstrecke Oebisfelde—Stendal—Wustermark, Elektrifizierung, $v_{\max}$ = 160 km/h	467,9
9	ABS (Amsterdam—) Grenze D / NL—Em- merich—Oberhausen	Grenze D / NL—Emmerich—Wesel—Oberhausen: Kapazitätserhöhung und dreigleisiger Ausbau <sup>52</sup>	572,6
10	ABS Hagen—Gießen	Anpassung Neitech ( $v_{\max}$ = 160 km/h) <sup>53</sup>	30,0
11	ABS Hoyerswerda— Horka—Grenze D / PL	zweigleisiger Ausbau Knappenrode—Horka—Grenze D / PL; Elektrifizierung; $v_{\max}$ = 120 km/h	163,0

# Nienburg - Minden

## ► Minden-Nienburg



Vordringlicher Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes

Die Aufnahme der Projektplanung und Realisierung ist kurzfristig erforderlich.

Der 2-gleisige Ausbau der Nebenstrecke zwischen Minden und Nienburg wird zukünftig zur Entlastung des Seehafenhinterlandverkehrs eine besondere Rolle spielen. Das Investitionsvolumen der 77 km langen Gesamtmaßnahme bis Verden-Rotenburg und einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h beträgt laut BVWP 348 Mio. Euro.

# Nienburg – Minden im BVWP 2003 aber auch nicht im Investitionsrahmenplan 2007

4	NBS / ABS Hamburg / Bremen—Hannover	Zweigleisige NBS von Lauenbrück (Strecke Hamburg—Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle—Hannover), $v_{\max} = 300$ km/h; Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Bremen—Langwedel—Soltau), Länge 2 km; zweigleisiger Ausbau Visselhövede—Langwedel, $v_{\max} = 160$ km/h bis zur Strecke Hannover—Bremen	1.283,9
5	ABS Rotenburg—Minden	Zweigleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme) —Verden (Aller), $v_{\max} = 120$ km/h; zweigleisiger Ausbau Nienburg (Weser) —Minden (Westf), $v_{\max} = 120$ km/h	348,3
6	ABS Uelzen—Stendal	Zweigleisiger Ausbau Uelzen—Stendal, $v_{\max} = 160$ km/h	139,2
7	ABS / NBS Seelze—Wunstorf—Minden	Zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Seelze—Haste, $v_{\max} = 230$ km/h; zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Haste—Porta Westfalica, $v_{\max} = 230$ km/h	901,3
8	ABS Hannover—Berlin	Zweigleisiger Ausbau der Stammstrecke Oebisfelde—Stendal—Wustermark, Elektrifizierung, $v_{\max} = 160$ km/h	467,9
9	ABS (Amsterdam—) Grenze D / NL—Emmerich—Oberhausen	Grenze D / NL—Emmerich—Wesel—Oberhausen: Kapazitätserhöhung und dreigleisiger Ausbau <sup>52</sup>	572,6
10	ABS Hagen—Gießen	Anpassung Neitech ( $v_{\max} = 160$ km/h) <sup>53</sup>	30,0
11	ABS Hoyerswerda—Horka—Grenze D / PL	zweigleisiger Ausbau Knappenrode—Horka—Grenze D / PL; Elektrifizierung; $v_{\max} = 120$ km/h	163,0



Irgendwo muß das Geld  
für Stuttgart 21,  
Wendlingen – Ulm oder  
Erfurt – Nürnberg ja  
herkommen!

**Danke für Ihre/Eure  
Aufmerksamkeit!**

The background is a solid teal color. In the bottom right corner, there is a stylized silhouette of a mountain range in a slightly darker shade of teal.

# Grüne Ziele (I)

- ◆ **Naturnahe Lebensräume schaffen und sichern**
  - Flüsse, Uferrandstreifen, Auenlandschaften
  - Biologische Durchgängigkeit entwickeln und erhalten
  - Schutzbestimmungen beachten (Wasserrahmenrichtlinie, Schutzgebiete...)
  - Wasserhaushalt unter Beachtung der Klimaentwicklung sichern. Schon heute ist die ganzjährige Schifffahrt nicht einmal mehr auf dem Rhein zu gewährleisten!
- ◆ **Effizienter Einsatz von Steuermitteln**
  - Volkswirtschaftliche Verwendung von Investitionsmitteln
  - Effiziente Umgestaltung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen
  - Abschaffung von Subventionen (z.B. der Mineralölsteuerbefreiung für Schiffstreibstoffe)

# Grüne Ziele (II)

## ◆ **Binnenschifffahrt im Wettbewerb stärken**

- Fairer Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, aber kein Ausbau paralleler Verkehrsinfrastrukturen
- Unter der Prämisse: Gewährleistung der Trimodalität
- Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen (siehe NL, B)

## ◆ **Moderne, umweltfreundliche Flotte**

- Senkung des Alters der Schiffe, der Motoren, der Antriebe
- Senkung Luftbelastung (KW, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, Ruß, ...)
- Gewässerbelastung (Treibstoffe, Schmieröl, Spülverluste)
- Schnelle Umrüstung auf Doppelhüllentanker
- Zukunftskonzepte verfolgen: z.B. Futura Carrier

# Grüne Ziele (III)

- ◆ **Moderne Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)**
  - Straffung, Schaffung effizienterer Strukturen (17.000 Mitarbeiter für rd. 3.000 Binnenschiffer!)
  - Umwidmung von unwirtschaftlichen und ökologisch sensiblen Wasserstraßen,
  - Rückübertragung an die Länder, wenn ausschließlich touristische Nutzung
  - Rückbau kostenintensiver, hochwassergefährdeter oder überdimensionierter Wasserstraßen
  - Neue Aufgabe: Herstellung biologischer Durchlässigkeit, Uferschutzmaßnahmen
  - Aufgabenentflechtung, insbesondere Trennung zwischen Trägerschaft von Ausbauvorhaben und Genehmigungsbehörden

# Grüne Ziele (IV)

## ◆ **Bundesverkehrswegeplanung**

- **Kritische Revision** der Methodik zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)
- Bundesverkehrs**entwicklungs**planung statt reiner Bundesverkehrs**wege**planung
- **Ablehnung** eines Bundeswasserstraßenausbaugesetzes
- Ressortübergreifende **Priorisierung** der BVWP-Projekte unter ökonomischen und v.a.D. ökologischen Aspekten
- **Kostenehrlichkeit**: Nur rund 20% der Wasserstraßenprojekte im Bundesverkehrswegeplan sind ausreichend gegenfinanziert.