



Schleusen sind anspruchsvolle Bauwerke

Moderne Schleusen müssen das Großmotorgüterschiff mit 11,45 m Breite und bis zu 135 m Länge aufnehmen können. Die fünf jeweils nur 10 m breiten Schleusen zwischen Rheine und Lingen lassen sich allerdings nicht erweitern und müssen daher neu errichtet werden.

Schleusen sind technisch anspruchsvolle Bauten. Zudem muss während der jeweils mehrjährigen Bauzeit der Schiffsbetrieb weiterlaufen. Ein paralleler Ersatz aller fünf Schleusen ist daher nicht machbar.

Im Jahr 2015 werden die Bauarbeiten an der Schleuse Gleesen beginnen. Die Verkehrsfreigabe für die Gesamtstrecke ist nach Fertigstellung der Schleuse Bevergern im Jahr 2025 vorgesehen. Voraussetzung hierfür ist vor allem, dass der Bund die erforderlichen Haushaltsmittel zeitgerecht zur Verfügung stellt.

Intensive Projektbegleitung

Die IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim setzt sich über die Sponsoringaktion hinaus intensiv für einen planmäßigen Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals ein. Sie vertritt die Interessen der regionalen Wirtschaft auch im projektbegleitenden Steuerungsausschuss, dem neben den Kommunen auch hochrangige Vertreter des Bundesverkehrsministeriums angehören. So ist eine kontinuierliche und umfassende Information über den Projektlauf sichergestellt.



IHK Osnabrück -
Emsland - Grafschaft Bentheim

Neuer Graben 38
49074 Osnabrück

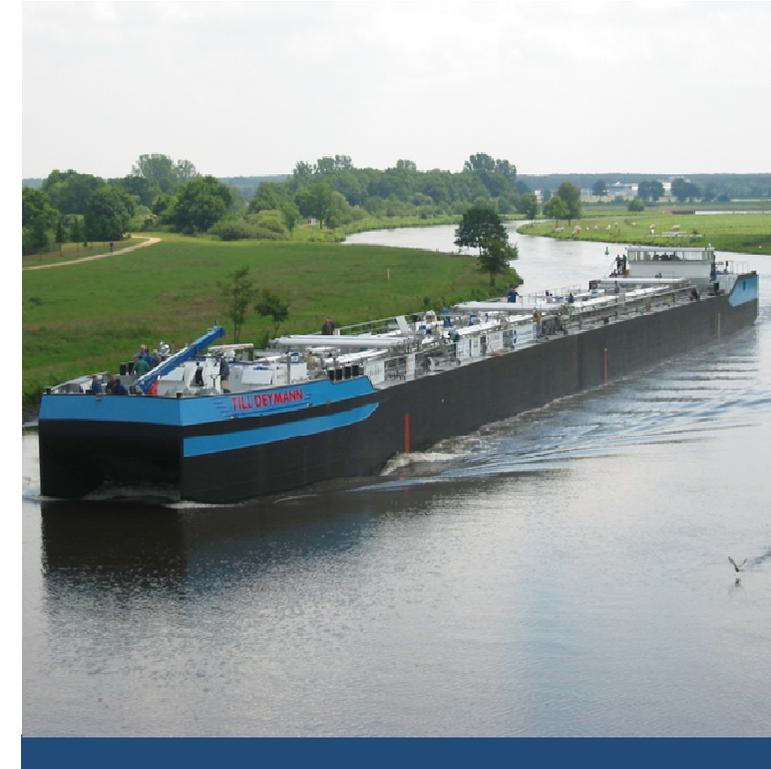
Eckhard Lammers

Tel.: 0541 353-210

Fax: 0541 353-212

E-Mail: lammers@osnabrueck.ihk.de

Internet: www.osnabrueck.ihk24.de



Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals

Freie Fahrt für das Großmotorgüterschiff

Binnenschiff hat Zukunft

Ökonomische und ökologische Vorteile

Mit dem Binnenschiff lassen sich große Gütermengen zu vergleichsweise geringen Kosten befördern. Auch verfügen die Wasserstraßen noch über größere ungenutzte Kapazitäten. Angesichts der Wachstumsprognosen des Güterverkehrs und den engen finanziellen Rahmenbedingungen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur könnte das Binnenschiff daher wieder an Attraktivität gewinnen. Ein weiterer Vorteil des Binnenschiffsverkehrs sind die im Vergleich zum Straßen- und Schienen-güterverkehr deutlich niedrigeren Emissionen pro tkm.

Schiffsgrößen erfordern Schleusenausbau

Jede Tonne mehr Ladung verbessert die Wirtschaftlichkeit des Transports. Während der Gesetzgeber dabei auf der Straße enge Grenzen setzt, konnten die Kapazitäten in der Binnenschifffahrt erheblich gesteigert werden. Verfügt die Binnenschiffe vor 40 Jahren über eine durchschnittliche Ladekapazität von rund 800 Tonnen, transportieren moderne Großmotorgüterschiffe heute über 2.000 Tonnen. Mit Schubverbänden können z. B. auf dem Rhein noch deutlich größere Mengen befördert werden.

Viele Schleusen und Kanäle wurden aber bereits vor rund 100 Jahren errichtet. Neben den Schleusen stellen vielerorts auch alte Brücken einen Engpass dar. Die zu niedrige Durchfahrts Höhe für die Schiffe stehen insbesondere im Containerverkehr einem wirtschaftlichen Transport entgegen.

Dortmund-Ems-Kanal wird ausgebaut



Ökonomische und ökologische Vorteile

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) hat eine große Bedeutung im deutschen Binnenwasserstraßennetz. Er verbindet das Rhein-Ruhr-Gebiet über den Seehafen Emden mit der Nordsee. Über den Mittellandkanal können Bremen und Hamburg erreicht werden. Verbindungen sind sogar bis nach Polen möglich. Die Südstrecke des DEK vom Ruhrgebiet zum Mittellandkanal ist ebenso wie der Mittellandkanal selbst bereits weitgehend für das Großmotorgüterschiff (GMS) und einen zweilagigen Containerverkehr ausgebaut.

Für die freie Fahrt des GMS auch auf der Nordstrecke des DEK müssen zwischen Rheine und Lingen fünf jeweils rund 100 Jahre alte Schleusen durch Neubauten ersetzt werden. Der Kostenaufwand beläuft sich auf insgesamt rund 350 Mio. Euro. Das Vorhaben drohte allerdings bereits an den zu geringen Planungskapazitäten des für den Ausbau zuständigen Bundes zu scheitern.

IHK-Sponsoringaktion hilft

Regionale Kooperationsvereinbarung

In einem Vertrag zwischen Bund, Land Niedersachsen und regionalen Partnern wurde daher im Jahr 2007 die Finanzierung zusätzlicher Planungsstellen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in den Jahren 2008 bis 2017 vereinbart. Vor allem dank dieses Vertrags genießt das Vorhaben beim Bund hohe Priorität und soll nun bis zum Jahr 2025 abgeschlossen werden.

Der Beitrag der Wirtschaft

Die regionale Wirtschaft beteiligt sich an den Planungskosten für den Ausbau der DEK-Nordstrecke mit insgesamt 600.000 Euro. Dieser Beitrag wird im Rahmen einer Sponsoringaktion von den IHKs in Emden, Münster und Osnabrück bei Unternehmen der Region eingeworben. Angesprochen werden dabei vor allem diejenigen Unternehmen, die von diesem Ausbauprojekt direkt oder indirekt profitieren. Die Sponsoringzahlungen sind lt. Sponsoringerlass der Finanzbehörden als Betriebsausgabe abzugsfähig.



Foto: Fotodesign Ulrich Wozniak