

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Zustand und Bedeutung der Binnenschifffahrt
auf dem Neckar**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie wird sich das Aufkommen des Güterverkehrs und des Gütertransports in den kommenden Jahren in Baden-Württemberg entwickeln (auf der Straße, der Schiene und auf Wasserwegen)?
2. Welche Bedeutung schreibt sie der Binnenschifffahrt im Hinblick auf eine Verlagerung von Gütern zu und welche Maßnahmen sollen umgesetzt werden, um mehr Güter von Pkw und Lkw auf Schiffe zu verlagern?
3. Wie schätzt sie den ökologischen Nutzen des Ausbaus der Binnenschifffahrt für den Güterverkehr ein?
4. Welche Schleusenammern auf dem Neckar zwischen Heilbronn und Plochingen sind derzeit überhaupt nicht funktionsfähig und welche Folgen entstehen daraus?
5. Welche Schleusenammern auf dem Neckar zwischen Heilbronn und Plochingen werden derzeit saniert oder ausgebaut und welcher Zeitplan ist jeweils vorgesehen?
6. Mit welchem Zeithorizont rechnet sie aktuell für den Ausbau der Wasserstraße Neckar für moderne 135-Meter-Schiffe bis Heilbronn bzw. Plochingen und welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Ausbau zu beschleunigen?

29. 11. 2017

Gramling CDU

Begründung

Die Binnenschifffahrt wird in den kommenden Jahrzehnten eine wichtige Rolle für das Erreichen der Klimaschutzziele einnehmen. Die Wasserstraße Neckar scheint darauf jedoch ungenügend vorbereitet zu sein. Die Schleusen auf dem Neckar sind marode, und für moderne 135-Meter-Schiffe stellen die meisten Schleusen eine unüberwindbare Barriere da. Das führt dazu, dass die wichtigsten Häfen im Land nicht angesteuert werden können. Die Landesregierung muss enorme Anstrengungen unternehmen, um die Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg in den nächsten Jahren zukunftsfähig zu machen.

Antwort

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2017 Nr. 3-3832.2-0/79 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie wird sich das Aufkommen des Güterverkehrs und des Gütertransports in den kommenden Jahren in Baden-Württemberg entwickeln (auf der Straße, der Schiene und auf Wasserwegen)?

Das Güterverkehrsaufkommen und der Gütertransport werden sich laut aktueller Prognosen in den nächsten Jahren in Baden-Württemberg stark erhöhen. Als aktuellste Zahlenrundlage dienen die Prognosen, die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegen. Diese wurden im Rahmen des vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Klimaschutzzszenarios, vorgestellt im Oktober dieses Jahres, auf Baden-Württemberg heruntergerechnet und dienen dort als Bezugsgrundlage. Danach stellt sich die Situation wie folgt dar:

Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Baden-Württemberg nach Verkehrsträgern gemäß der BVWP-Prognose (in 1.000 t)

Verkehrsträger	2010	2030	Veränderungen 2010 bis 2030 in %	Veränderungen 2010 bis 2030 in % p. a.
Schiene	30.859	44.064	42,8 %	1,8 %
Straße	556.648	668.881	20,2 %	0,9 %
Binnenschiff	29.492	33.562	13,8 %	0,6 %
Gesamt	617.000	746.507	21,0 %	1,0 %

Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Baden-Württemberg nach Verkehrsträgern gemäß der BVWP-Prognose (in Mio. tkm)

Verkehrsträger	2010	2030	Veränderungen 2010 bis 2030 in %	Veränderungen 2010 bis 2030 in % p. a.
Schiene	9.937	15.281	53,8 %	2,2 %
Straße	72.922	101.405	39,1 %	1,7 %
Binnenschiff	11.618	13.429	15,6 %	0,7 %
Gesamt	94.477	130.115	37,7 %	1,6 %

Insgesamt steigt nach diesen Prognosen das Güterverkehrsaufkommen in Baden-Württemberg gerechnet auf den Zeitraum 2010 bis 2030 um 21 % an. Zugleich

steigt voraussichtlich die Güterverkehrsleistung (in Millionen Tonnenkilometer) um 37,7 %. Folglich wird einerseits das Aufkommen steigen und darüber hinaus die durchschnittliche Transportweite der Güter zunehmen.

In seiner Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 13. Mai 2016 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg kritisiert, dass bei einem Eintreten dieser prognostizierten Entwicklungen des BVWP 2030 die Klimaziele deutlich verfehlt werden. Eine an den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens orientierte Herangehensweise hätte aus Sicht des Landes eine entsprechende Überarbeitung des Planes mit einer stärkeren Ausrichtung der Investitionen in Schienenverkehrswege und Anlagen des kombinierten Verkehrs erfordert.

Die Aufnahme der Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen in den Vordringlichen Bedarf hat das Land daher grundsätzlich begrüßt. Damit bekennt sich der Bund auch dazu, die zwischen Bund und Land geschlossene Verwaltungsvereinbarung über den Ausbau des Neckars zu erfüllen. Die Einstufung des Neckarausbau muss aber aus Sicht des Landes Baden-Württemberg in der Konsequenz zu einem deutlich zügigeren Ausbau der Neckarschleusen führen. Das Land sieht den Bund in der Pflicht, mit Nachdruck an der Verlängerung und damit der dauerhaften Sicherung der Schleusen zu arbeiten.

2. Welche Bedeutung schreibt sie der Binnenschifffahrt im Hinblick auf eine Verlagerung von Gütern zu und welche Maßnahmen sollen umgesetzt werden, um mehr Güter von Pkw und Lkw auf Schiffe zu verlagern?

Im Gegensatz zur überlasteten Straßen- und Schieneninfrastruktur bestehen auf den Wasserstraßen noch ausreichende Kapazitäten. Die Landesregierung sieht daher in der Binnenschifffahrt eine unverzichtbare Komponente zur Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrsaufkommens gerade im Hinblick auf den Klimaschutz.

Sowohl in Bezug auf das Güterverkehrsaufkommen, als auch auf die Güterverkehrsleistung zeigen sich in der Binnenschifffahrt jedoch die geringsten Wachstumsraten. Das macht deutlich, dass Maßnahmen nötig sind, um die Binnenschifffahrt attraktiver zu machen und die Verlagerung auf das Binnenschiff zu stärken.

Im Fokus muss hier der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur stehen. Nur mit moderner, bedarfsorientierter und zuverlässiger Infrastruktur kann die Verlagerung gelingen. Für den Ausbau der Infrastruktur an den Bundeswasserstraßen ist der Bund zuständig. Das Land setzt sich dauerhaft und nachdrücklich für einen schnelleren Ausbau ein.

Das Verkehrsministerium wird in Kürze ein Güterverkehrskonzept mit dem Ziel ausschreiben, weitere praktische Maßnahmen zu identifizieren, die die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff unterstützen. In der Vorarbeit zum Güterverkehrskonzept ist als eine wichtige Voraussetzung für die Verlagerung die bessere Vernetzung der verschiedenen Akteure sowie die Bedeutung der Hafenlogistik deutlich geworden. Das Güterverkehrskonzept soll sich daher auch mit der Vernetzung durch Workshops und der Einführung einer Online-Anwendung befassen.

3. Wie schätzt sie den ökologischen Nutzen des Ausbaus der Binnenschifffahrt für den Güterverkehr ein?

Die Binnenschifffahrt ist in der Gesamtbetrachtung der klimafreundlichste Verkehrsträger. Binnenschiffe verursachen kaum Lärmbelastungen und verbrauchen auf den Tonnenkilometer gerechnet weit weniger Energie als die Bahn oder der Lkw. Allerdings verursachen Binnenschiffe aufgrund des verwendeten Dieselmotors und meist fehlender Abgasreinigung erhebliche Feinstaub- und NO_x-Emissionen.

Diese Einschätzung unterstreicht ein jüngst veröffentlichtes Gutachten mit dem Titel „Ermittlung mittel- und langfristiger Verlagerungspotenziale auf die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der verkehrs-

lärm- und klimaschutz- sowie der energiepolitischen Auswirkungen“, welches SSP Consult in Zusammenarbeit mit dem Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit (SLN) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet hat. Das Gutachten errechnet für die Verlagerung von Verkehren auf den Rhein durchweg positive Auswirkungen auf den Energieverbrauch, Emissionen und andere volkswirtschaftlich und ökologisch relevante Faktoren. Nicht auf jeder Relation ist eine Verlagerung möglich. Aber jeder Transport der aufgrund gegebener Verkehrsbeziehungen sinnvoll auf einer Wasserstraße abgewickelt werden kann, ist ökologisch und volkswirtschaftlich ein Gewinn.

4. Welche Schleusenkammern auf dem Neckar zwischen Heilbronn und Plochingen sind derzeit überhaupt nicht funktionsfähig und welche Folgen entstehen daraus?

Nach Kenntnisstand des Verkehrsministeriums sind diejenigen Schleusenkammern nicht funktionsfähig, die sich aktuell im Umbau befinden, siehe Tabelle bei Frage 5 (zur Verfügung gestellt durch das ANH (Amt für Neckarausbau Heidelberg).

Zusätzlich mussten die mittlere Schleusenkammer in Freudenheim und die linke Schleusenkammer in Obertürkheim aus dem Verkehr genommen werden.

Da der Verkehr problemlos über die jeweils andere Schleusenkammer abgewickelt werden kann, ergeben sich für die Schifffahrt zunächst keine negativen Folgen. Es besteht jedoch die erhöhte Gefahr eines Ausfalls, da im Falle eines Defektes nicht auf die andere Schleusenkammer ausgewichen werden kann.

5. Welche Schleusenkammern auf dem Neckar zwischen Heilbronn und Plochingen werden derzeit saniert oder ausgebaut und welcher Zeitplan ist jeweils vorgesehen?

Im Folgenden findet sich eine Übersicht des ANH (Amt für Neckarausbau Heidelberg) über die laufenden und geplanten Projekte:

Aktuelle und in naher Zukunft anstehende Baumaßnahmen

Baumaßnahme	
Verlängerung der linken Kammer Schleuse Feudenheim	bis Anfang 2021
Instandsetzung rechte Kammer Schleuse Schwabenheim	ab 2018 bis 2021
Instandsetzung linke Kammer Schleuse Neckargemünd	bis Anfang 2019
Instandsetzung linke Kammer Schleuse Hirschhorn	bis Ende 2018
Grundinstandsetzung linke Kammer Schleuse Lauffen mit Optimierung (Verlängerung) für das 110-m-Schiff	bis Anfang 2021
Instandsetzung rechte Kammer Schleuse Besigheim	ab 2018 bis 2021
Grundinstandsetzung linke Kammer Schleuse Aldingen mit Optimierung (Verlängerung) für das 110-m-Schiff	bis Mitte 2019

Genehmigungsverfahren

Planfeststellungsverfahren	Beschluss
Fischaufstiegsanlage Lauffen (Einleitung des Verfahrens beantragt)	Vsl. bis Ende 2019
Fischaufstiegsanlage Kochendorf (Einleitung des Verfahrens beantragt)	Vsl. bis Ende 2019
Grundinstandsetzung und Verlängerung rechte Kammer Schleusen Kochendorf für das 135-m-Schiff (Einleitung des Verfahrens beantragt)	Vsl. bis Ende 2019

Aktuelle Planungen

Planungsmaßnahmen	Baubeginn
Grundinstandsetzung linke Kammer Schleuse Schwabenheim	2021
Grundinstandsetzung und Verlängerung rechte Kammer Schleuse Horkheim für das 135-m-Schiff	2023
Grundinstandsetzung und Verlängerung linke Kammer Schleuse Pleidelsheim für das 135-m-Schiff	2025
Baugrundverbesserung Schleuse Hessigheim (Landseite)	2020
Grundinstandsetzung und Verlängerung rechte Kammer Schleuse Poppenweiler für das 135-m-Schiff (Neubauamt Hannover)	2023
Grundinstandsetzung und Verlängerung rechte Kammer Schleuse Marbach für das 135-m-Schiff (NBA Hannover)	2023
Grundinstandsetzung und Verlängerung rechte Kammer Schleuse Untertürkheim für das 135-m-Schiff (NBA Hannover)	2023
Fischaufstiegsanlage Horkheim (Fertigstellung der technischen Unterlagen für die Planfeststellung)	2019
Fischaufstiegsanlage Gundelsheim (Fertigstellung der technischen Unterlagen für die Planfeststellung)	2019

6. Mit welchem Zeithorizont rechnet sie aktuell für den Ausbau der Wasserstraße Neckar für moderne 135-Meter-Schiffe bis Heilbronn bzw. Plochingen und welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Ausbau zu beschleunigen?

Der Zeitplan des BMVI sah zum Ende des Jahres 2016 eine Fertigstellung des Projektes bis 2088 vor. Zwischenzeitlich hat sich die Planung insofern geändert, dass nicht zunächst eine Schleusenkammer saniert und anschließend die zweite Schleusenkammer saniert und ausgebaut wird, sondern dass vielmehr die Schleusenkammer, bei der die Sanierung zuerst ansteht, auch direkt verlängert wird. Dies hatte die Landesregierung seit Jahren gefordert. Dieses geänderte Vorgehen soll in allen Fällen umgesetzt werden, in denen es aus planerischen und bautechnischen Gründen möglich ist. Es wird erwartet, dass auf diese so die Projektzeit wesentlich verkürzt werden kann. Ein angepasster Zeitplan des Bundes liegt dem Verkehrsministerium noch nicht vor.

Die Landesregierung drängt den Bund mit Nachdruck zu einem schnelleren Ausbau der Neckarschleusen und beteiligt sich auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung von 2007 mit der Finanzierung von 15 Stellen an den Planungskosten.

Hermann
Minister für Verkehr