

Antrag

**der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Wirtschaftlicher und ökologischer Ausbau der Bundeswasserstraße Neckar mit Verlängerung der Neckarschleusen bis Plochingen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Potenziale sie für die Verlagerung des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs weg von der Straße auf den Neckar sieht und welchen Beitrag sie dafür leisten wird;
2. wie sich das Güteraufkommen auf der Bundeswasserstraße Neckar in den letzten 15 Jahren entwickelt hat;
3. welcher Investitionsstau auf der Bundeswasserstraße Neckar besteht;
4. inwiefern die Einrichtung von Wendepunkten für 135 m lange Schiffe notwendig ist, damit diese auf dem Neckar verkehren können;
5. ob ihr bekannt ist, dass beim Ausbau der Bundeswasserstraße Neckar bis Plochingen, die Verlängerung aller Schleusen von 110 auf 140 Meter dadurch gefährdet ist, dass in den aktuellen Modernisierungsplänen des Bundes jetzt nur noch die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Heilbronn im Vordergrund steht;
6. welche Folgen der Verzicht des Bundes auf die Verlängerung einer Schleusenkammer von Heilbronn bis Plochingen für die Häfen in Stuttgart und Plochingen hätte;

7. wie sie den Vorschlag beurteilt, im Abschnitt Heilbronn–Plochingen die Sanierung der Schleusenammer mit einer Verlängerung der Schleusenammer zu verbinden (dann könnte das Konzept, jeweils eine Schleusenammer zu erweitern, fortgeführt werden);
8. wie der Stand der Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung vom 26. November 2007 ist, wonach der Bund bis 2024 die Befahrbarkeit des Neckars bis Plochingen für großmotorige Schiffe (135 Meter) herzustellen und nach § 7 Abs. 1 der Vereinbarung zu finanzieren hat;

II.

1. gegenüber dem Bund auf eine Fortführung der Modernisierung und Verlängerung der Neckarschleusen der Bundeswasserstraße Neckar von Mannheim bis nach Plochingen entsprechend der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Bund über die Zusammenarbeit zur „Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen“ vom 26. November 2007 zu bestehen, in der das Projekt zur Sanierung und Modernisierung (Verlängerung auf 140 Meter Länge) des Neckars bis Plochingen bis zum Jahr 2024 zugesagt wurde;
2. auf die Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen durch den Bund entsprechend § 7 Abs. 1 der Vereinbarung vom 26. November 2007 für die Sanierung, Modernisierung und Verlängerung bis nach Plochingen zu bestehen;
3. sich bei der anstehenden Sanierung und Modernisierung von Neckarschleusen zwischen Heilbronn und Plochingen auch für deren gleichzeitige Verlängerung einzusetzen und einen geeigneten zeitlichen Fahrplan vorzulegen;
4. die Bundesregierung aufzufordern, ihre mehrjährigen Investitionsplanungen so zu gestalten, dass der Ausbau des Neckars (Sanierung und Modernisierung) so erfolgt, dass die zukünftigen Europaschiffe mit einer Länge von 135 Metern alle Häfen entlang des Neckars erreichen können.

21.03.2012

Sitzmann, Schwarz, Raufelder, Marwein
und Fraktion

Schmiedel, Drexler, Binder, Haller
und Fraktion

Begründung

Mit der Verwaltungsvereinbarung vom 27. November 2007 gaben Bund und Land gemeinsam den Startschuss für die Schleusenverlängerung am Neckar von Mannheim bis Plochingen. Denn nur mit dieser Maßnahme wird der Neckar für moderne Güterschiffe mit einer Länge bis zu 135 Metern zwischen Mannheim und Plochingen schiffbar.

Der Landtag von Baden-Württemberg hat dieses Ziel mit dem einstimmigen Beschluss des Landtags von Baden-Württemberg vom 9. November 2011 (vgl. Drucksache 15/570) erneut bekräftigt.

In jüngster Zeit ist der Bund von diesem Ziel abgerückt, mit der Folge, dass künftig weitgehend die Bestandserhaltung im Vordergrund stehen soll, was insbesondere den Neckarabschnitt zwischen Heilbronn und Plochingen betrifft, da hier zunächst keine Schleusenverlängerungen vorgesehen sind.

Damit würden die Häfen Stuttgart und Plochingen vom Einsatz moderner Güterschiffe ausgeschlossen werden, mit unabsehbaren ökonomischen und ökologischen Folgen für diese Häfen und die gesamte Region Stuttgart.

Nur durch eine Verlängerung der Schleusen wird eine Kapazitätserhöhung des Beförderungsvolumens auf dem Neckar erreicht sowie die gesamten Investitionsmaßnahmen wirtschaftlich. Zurzeit werden etwa 300.000 Container jährlich per Binnenschiff auf dem Neckar transportiert. Eine reine Betrachtung des Verkehrsvolumens nach Tonnage-Kriterien berücksichtigt nicht das tatsächliche Verkehrsaufkommen und die Werthaltigkeit auf der Gesamtstrecke bis Plochingen.

Der Verzicht auf die Verlängerung der Neckarschleusen von Heilbronn bis Plochingen steht dem Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser zu verlagern, entgegen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. April 2012 Nr. 3-3832.2-0/66 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. welche Potenziale sie für die Verlagerung des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs weg von der Straße auf den Neckar sieht und welchen Beitrag sie dafür leisten wird;

Die Landesregierung sieht erhebliche Potenziale für die Verlagerung des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs weg von der Straße auf die Bundeswasserstraße Neckar. Die Grundlagenuntersuchung zu einem Binnenschiffahrts- und Hafenkonzzept Baden-Württemberg vom März 2010 hat für die Einzugsbereiche der Neckarhäfen ein Potenzial für die Binnenschiffahrt ermittelt, das das für das Jahr 2025 prognostizierte Gesamtwachstum im Güterverkehr in Baden-Württemberg erheblich überschreitet. Für die Einzugsbereiche der Häfen Plochingen und Stuttgart wurde ein Steigerungspotenzial der Binnenschiffsverkehre von über 500% errechnet.

Im kombinierten Verkehr werden für die Binnenschiffahrt ein weit überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrsaufkommens und der Transportleistung prognostiziert (Güterverkehrsprognose bis 2025, Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010). Die Entwicklung der Containerverkehre der letzten Jahre mit dem Hafen Stuttgart hat die Erwartungen weit übertroffen. Mit der Inbetriebnahme des Containerterminals im Hafen Heilbronn im September 2012 wird in der Region Heilbronn-Franken ein weiterer wichtiger trimodaler Knoten für kombinierte Verkehre entstehen. Damit die Binnenschiffahrt beim Transport von Stückgütern auf der Mittel- und Langstrecke im Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Lkw und Schiene bestehen kann, ist sie auf solche Infrastrukturen angewiesen.

Die Landesregierung gewährt im Rahmen der Haushaltsmittel Zuschüsse für Güterumschlaganlagen zum Verkehrsträgerwechsel von der Straße auf die Wasserstraße und für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Güterumschlags in Häfen. Darüber hinaus unterstützt sie Unternehmen bei Maßnahmen, die auf Verkehrsverlagerung weg von der Straße abzielen.

2. wie sich das Güteraufkommen auf der Bundeswasserstraße Neckar in den letzten 15 Jahren entwickelt hat;

Nach den Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg wurden in den Jahren 1997 bis 2011 in den Häfen und sonstigen Umschlagplätzen in Baden-Württemberg wasserseitig folgende Gütermengen umgeschlagen:

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001
Güterumschläge in tausend Tonnen	9.715,4	10.291,7	9.903,7	9.549,6	8.931,4

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006
Güterumschläge in tausend Tonnen	9.051,2	7.975,5	7.880,9	8.639,3	8.584,7

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011
Güterumschläge in tausend Tonnen	7.568,0	7.561,8	6.590,8	7.133,5	6.539,7

Da Quelle und Ziel der Schiffsverkehre in der Regel nicht beide am Neckar liegen, entsprechen die Angaben in etwa dem Güteraufkommen.

3. welcher Investitionsstau auf der Bundeswasserstraße Neckar besteht;

Der Bund hat darum gebeten, zu dieser Frage auf seine Zuständigkeit zu verweisen.

Nach Kenntnis der Landesregierung sind viele Bauwerke der Bundeswasserstraße Neckar schon seit 80 oder mehr Jahren in Betrieb, weshalb in erheblichem Umfang Ersatz- und Grundinstandsetzungsmaßnahmen an Schleusen, Wehren und Seitenkanälen durchgeführt werden müssen. Diese Maßnahmen sind sehr aufwändig und müssen unter Beachtung komplexer Randbedingungen wie dem Hochwasserschutz umgesetzt werden. Sie laufen kontinuierlich und binden Haushaltsmittel des Bundes in erheblichem Umfang.

4. inwiefern die Einrichtung von Wendepunkten für 135 m lange Schiffe notwendig ist, damit diese auf dem Neckar verkehren können;

Der Bund hat darum gebeten, zu dieser Frage auf seine Zuständigkeit zu verweisen.

Nach Kenntnis der Landesregierung muss für 135 m lange Schiffe die Möglichkeit vorhanden sein bzw. geschaffen werden, dass diese Fahrzeuge wenden können, weil Rückwärtsfahrten nur bedingt möglich sind.

5. ob ihr bekannt ist, dass beim Ausbau der Bundeswasserstraße Neckar bis Plochingen, die Verlängerung aller Schleusen von 110 auf 140 Meter dadurch gefährdet ist, dass in den aktuellen Modernisierungsplänen des Bundes jetzt nur noch die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Heilbronn im Vordergrund steht;

Der Bundesverkehrsminister hat der Landesregierung mit Schreiben vom 17. Oktober 2011 mitgeteilt, dass an der Bundeswasserstraße Neckar kurz- bis mittelfristig die Maßnahmen zur Schleusenverlängerung zwischen der Mündung in den Rhein und dem Hafen Heilbronn verstärkt vorangetrieben werden sollen, damit auf diesem Streckenabschnitt möglichst frühzeitig 135 m lange Schiffe verkehren

können, und dass zeitgleich im Abschnitt zwischen Heilbronn und Plochingen an jeder Schleuse jeweils eine der vorhandenen Kammern instand gesetzt werden soll, damit die Schifffahrt auch in diesem Abschnitt des Neckars weiterhin sicher und leicht verkehren kann.

6. welche Folgen der Verzicht des Bundes auf die Verlängerung einer Schleusen-kammer von Heilbronn bis Plochingen für die Häfen in Stuttgart und Plochingen hätte;

Ohne die Verlängerung einer Schleusen-kammer von Heilbronn bis Plochingen wäre langfristig zu befürchten, dass das Güteraufkommen auf Binnenschiffen von und zu den Häfen in Stuttgart und Plochingen und damit zugleich die Güterumschläge in diesen Häfen zurückgehen könnten. Der verstärkte Einsatz übergroßer Gütermotorschiffe (mit 135 m Länge) auf dem Rhein könnte wesentlich dazu beitragen. Bei einem Einsatz solcher Binnenschiffe auf Verkehrsrelationen mit dem Raum Stuttgart wären die Häfen Stuttgart und Plochingen wasserseitig nur erreichbar, wenn die Güter bei einem Zwischenstopp auf kleinere bzw. von kleineren Binnenschiffen umgeschlagen würden. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten könnten den Gütertransport insgesamt so verteuern, dass Ver-lader und Spediteure von Schiffstransporten auf dem oberen Neckar absehen könnten. Die Häfen Stuttgart und Plochingen hätten darüber hinaus einen Rückgang von Güterumschlägen im Zusammenhang mit sogenannten Umlaufverkehren zu befürchten. Zur Vermeidung unwirtschaftlicher Leerfahrten nehmen Binnenschiffe, die im Hafen Heilbronn löschen, häufig neue Ladung in den Häfen Stuttgart oder Plochingen auf. Mit dem Hafen Heilbronn verkehrende übergroße Gütermotorschiffe kämen für solche Verkehre nicht in Betracht.

7. wie sie den Vorschlag beurteilt, im Abschnitt Heilbronn–Plochingen die Sanie-rung der Schleusen-kammer mit einer Verlängerung der Schleusen-kammer zu verbinden (dann könnte das Konzept, jeweils eine Schleusen-kammer zu erwei-tern, fortgeführt werden);

Die Investitionsstrategie des Bundes sah zunächst vor, auf der gesamten Länge der Bundeswasserstraße Neckar die notwendigen Ersatz- und Grundinstandset-zungsinvestitionen an einer Schleusen-kammer mit deren Verlängerung für 135 m lange Schiffe zu verbinden. Der Bund begründet seine geänderte Strategie (siehe Antwort zu Frage 5.) mit der Notwendigkeit einer klaren Prioritätensetzung unter den noch wirtschaftlichen Maßnahmen vor dem Hintergrund der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Landesregierung hält angesichts der begrenzten Mittel des Bundes für die Wasserstraßeninfrastruktur eine Priorisierung der Investitionen wie in anderen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur für erforderlich. Die geänderte Investitions-strategie für den Neckar erscheint vor dem Hintergrund einer notwendigen Priori-sierung grundsätzlich plausibel, weil die Binnenschifffahrt auf dem unteren Neckar mit ihrem höheren Transportaufkommen schneller von den Verbesserun-gen profitieren wird.

8. wie der Stand der Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung vom 26. November 2007 ist, wonach der Bund bis 2024 die Befahrbarkeit des Neckars bis Plochin-gen für großmotorige Schiffe (135 Meter) herzustellen und nach § 7 Abs. 1 der Vereinbarung zu finanzieren hat;

Nach der Verwaltungsvereinbarung vom 26. November 2007 zwischen der Bun-desrepublik Deutschland und dem Land Baden-Württemberg über die Zusamenarbeit zur „Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen“ sind sich die beiden Vereinbarungspartner darüber einig, dass ein Rechtsanspruch des Landes auf Planung und Umsetzung der Maßnahmen durch die Vereinbarung nicht begründet wird. Das Land erklärt in der Verwal-tungsvereinbarung, dass ihm bekannt sei, dass die Planung und Umsetzung der Maßnahmen unter dem Vorbehalt steht, dass jeweils entsprechende Bundeshaus-haltsmittel zur Verfügung stehen.

Der Bund hat darum gebeten, soweit die Frage seine Zuständigkeit betrifft, auf seine Zuständigkeit zu verweisen. Nach Kenntnis der Landesregierung setzt das Amt für Neckar Ausbau Heidelberg seine Planungen zur Verlängerung jeweils einer Schleusenkammer am unteren Neckar fort. Das Land erfüllt seine vertragliche Verpflichtung zur personellen Unterstützung des Bundes bei der Planung und Durchführung der Maßnahmen.

II.

- 1. gegenüber dem Bund auf eine Fortführung der Modernisierung und Verlängerung der Neckarschleusen der Bundeswasserstraße Neckar von Mannheim bis nach Plochingen entsprechend der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Bund über die Zusammenarbeit zur „Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen“ vom 26. November 2007 zu bestehen, in der das Projekt zur Sanierung und Modernisierung (Verlängerung auf 140 Meter Länge) des Neckars bis Plochingen bis zum Jahr 2024 zugesagt wurde;*
- 2. auf die Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen durch den Bund entsprechend § 7 Abs. 1 der Vereinbarung vom 26. November 2007 für die Sanierung, Modernisierung und Verlängerung bis nach Plochingen zu bestehen;*
- 3. sich bei der anstehenden Sanierung und Modernisierung von Neckarschleusen zwischen Heilbronn und Plochingen auch für deren gleichzeitige Verlängerung einzusetzen und einen geeigneten zeitlichen Fahrplan vorzulegen;*
- 4. die Bundesregierung aufzufordern, ihre mehrjährigen Investitionsplanungen so zu gestalten, dass der Ausbau des Neckars (Sanierung und Modernisierung) so erfolgt, dass die zukünftigen Europaschiffe mit einer Länge von 135 Metern alle Häfen entlang des Neckars erreichen können.*

Die Landesregierung wird weiter darauf hinwirken, dass die Modernisierung und Verlängerung der Neckarschleusen auf der gesamten Bundeswasserstraße Neckar fortgesetzt wird. Zuletzt hat sie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung um detailliertere Informationen über den Fortgang des Projekts gebeten, um die Auswirkungen der geänderten Strategie auf das Land unter verkehrlichen und finanziellen Gesichtspunkten besser beurteilen zu können. Auf dieser Grundlage wird die Landesregierung prüfen, ob eine andere Priorisierung der Investitionen unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten sinnvoller ist, und dem Bundesverkehrsministerium gegebenenfalls entsprechende Vorschläge unterbreiten. Weitere notwendige Initiativen wird sie zu gegebener Zeit prüfen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur