

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen für den Neckarausbau

Der Ausbau des Neckars (Staustufen, Schleusen) ist für ein 135-Meter-Schiff bereits seit einiger Zeit in der Diskussion. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat angekündigt, an zwölf Schleusen und sieben Wehren Arbeiten zur Instandsetzung und zum Ausbau durchzuführen. Ob überdringend notwendige Ersatzmaßnahmen hinaus ein Ausbau der Schleusen vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehre, insbesondere auf dem Abschnitt stromaufwärts von Heilbronn, wirtschaftlich sinnvoll ist, ist strittig. Das Binnenschiff gilt jedoch generell als geräuscharmes und pro transportierter Ladungseinheit als energiesparendes Verkehrsmittel.

Durch die WSV ist das Beratungsunternehmen PLANCO Consulting GmbH, Hamburg beauftragt worden, u. a. das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Neckarausbau zu bestimmen. Es hat im Jahr 2006 einen Schlussbericht vorgelegt (Teil 2, Prognosen und Bewertungsrechnung). Seitdem hat sich die Ausgangslage deutlich verändert. So waren noch in der Prognose 2015 (zum Bundesverkehrswegeplan – BVWP – 2003) 12,130 Millionen Tonnen als mögliche zukünftige Beförderung für das Jahr 2015 angegeben worden. Aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes dagegen zeigen: Im Jahr 2012 wurden lediglich 7,253 Millionen Tonnen per Binnenschiff über den Neckar befördert, Tendenz stagnierend.

Neben der inzwischen veränderten Ausgangslage wird in dem PLANCO-Gutachten auch mit fragwürdigen Zahlen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis für die gesamten Bewertungskomponenten zwischen Neckarmündung bis Plochingen argumentiert, die von verschiedenen Seiten gegenüber den Fragestellern kritisch hinterfragt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche veränderten Voraussetzungen gibt es hinsichtlich der Ausbauplanungen im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplans 2015?
2. Auf welche ermittelten Nutzen-Kosten-Faktoren wird sich die Bundesregierung im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 berufen, und welche Rolle werden dabei die im PLANCO-Gutachten aus dem Jahr 2006 für den geplanten Neckarausbau errechneten Nutzen-Kosten-Faktoren (vergleiche: „Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110 m Länge (Langfristprognose 2025) und Bewertung erwogener Ausbaumaßnahmen am Neckar (Schleusenkammverlängerung)“, PLANCO Consulting 2006, Hrsg. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Mainz) spielen?

3. a) Welchen Unterschied zwischen den als Grundlage zur Nutzen-Kosten-Analyse im Gutachten aus dem Jahr 2006 verwendeten Prognosewerte für die beförderten Gütermengen auf dem Neckar (sog. Verkehrsprognose 2015 zum Bundesverkehrswegeplan 2003) und den inzwischen statistisch festgehaltenen Werten stellt die Bundesregierung fest, und wie bewertet sie diesen?
 - b) Auf welche Faktoren und Erwartungen ist nach Kenntnissen der Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Verkehrsprognose 2015 für den BVWP 2003 und den tatsächlich beförderten Gütermengen auf dem Neckar zurückzuführen?
4. Von welcher Schiffsgrößenentwicklung (Güterschiffe) geht die Bundesregierung auf dem Rhein und den angrenzenden Flussgebieten innerhalb der nächsten 20 bis 30 Jahre aus?
5. Welche Gütergruppen werden aktuell zu welchen Anteilen auf der Bundeswasserstraße Neckar bewegt (bitte sowohl für die Gesamtstrecke sowie Streckenabschnitte Rhein–Heilbronn, Heilbronn–Stuttgart, Stuttgart–Plochingen nennen)?
6. Von welcher Entwicklung geht die Bundesregierung bezüglich des Transportaufkommens von Containern auf dem Neckar in den kommenden Jahrzehnten aus?
7. Von welcher erhöhten Transportmenge pro Schiff wird im Untersuchungszeitraum für das PLANCO-Gutachten ausgegangen, und inwieweit schlägt sich dieser Wert im Nutzen-Kosten-Verhältnis nieder?
8. Warum wurde als Summe der Nutzen Neckarmündung bis Plochingen im Gutachten (ebd., S. 47) ein Wert von 107 846 T Euro (Preisstand des Jahres 1998) angegeben, wenn durch nach Auffassung der Fragesteller korrekte Anwendung der Barwertmethode mit dem Preisstand des Jahres 2000 ein Wert von 101 660 T Euro der korrekte zu verwendende Wert wäre (Abzinsung/Diskontierung auf den Preisstand des Jahres 2000)?
9. Warum wurden die Investitionskosten für diese Strecke im Gutachten (ebd., S. 47) mit 67 089 T Euro angegeben, während bei nach Auffassung der Fragesteller korrekter Berechnung die Kosten mit dem Preisstand des Jahres 2000 (Barwert 2000) mit 126 207 T Euro deutlich höher ausfallen müssten?
10. Auf welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde man nach Berechnungen der Bundesregierung kommen, wenn gemäß den Fragen 8 und 9 nach Auffassung der Fragesteller methodisch korrekte Nutzen- bzw. Kostenwerte herangezogen würden?
11. Welche Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist möglich, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau der Wasserstraße von der Neckarmündung bis Plochingen unter 1 beträgt?
12. Wie wäre bei geändertem Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Frage 10 die Verlängerung der Baumaßnahme über Heilbronn bzw. Stuttgart hinaus im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu bewerten?
13. Welche Rolle werden nach Auffassung der Bundesregierung die Netzkategorisierung und die damit zusammenhängenden Gütertransportmengen bei den Ausbauprioritäten der Schleusen und Wehre am Neckar spielen?
14. a) Durch welche Baumaßnahmen soll nach Auffassung der Bundesregierung die Befahrbarkeit der Neckarschleifen, insbesondere der Neckarschleife Lauffen, im Zuge des Ausbaus gewährleistet werden?
 - b) Welche Einschränkungen der Befahrbarkeit der Neckarschleife Lauffen wird es auch nach einem Ausbau für 135-Meter-Schiffe geben?

15. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015, den wasserseitigen Containerumschlag in den Häfen Stuttgart, Heilbronn und Plochingen intermodal mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße zu vernetzen und so zu stärken?
16. Welche Veränderungen der Betriebszeiten der Schleusen sind nach erfolgtem Ausbau der Neckarschleusen vorgesehen?
17. Mit welchen Kosten für den Ausbau des Neckars wäre nach Kenntnissen der Bundesregierung zum heutigen Stand zu rechnen (bitte Gesamtkosten sowie Streckenabschnitte Neckarmündung–Heilbronn, Heilbronn–Stuttgart, Stuttgart–Plochingen nennen)?
18. Welche Schienen- und Straßenkorridore soll der gesteigerte Transport von Gütern auf der Bundeswasserstraße Neckar im Falle eines Schleusenausbaus entlasten?
19. a) Wie wird sich nach Kenntnissen der Bundesregierung durch den zukünftigen Transport von Kerosin zwischen dem Hafen Plochingen und dem Flughafen Stuttgart der Güterumschlag des Hafens Plochingen verändern, wenn dort der Kerosinumschlag wegfällt (vergleiche Pressemitteilung Flughafen Stuttgart GmbH vom 11. März 2014 „Weniger Gefahrgut auf der Straße – Kerosin künftig per Pipeline“, unter Nennung des Güterumschlags im Hafen Plochingen in den Jahren 2010 bis 2013 sowie Prognosen für die Jahre 2014 bis 2020)?
b) Welche Zukunftsaussichten werden demnach dem Tanklager am Hafen Plochingen durch die Bundesregierung beigemessen, und wie bewertet sie die in der Pressemitteilung genannten schwierigen räumlichen Verhältnisse?

Berlin, den 4. April 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

