

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8034 –

Sanierung und Ausbau der Neckarschleusen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Neckar spielt für den Güterverkehr in Baden-Württemberg, aber auch darüber hinaus aus Sicht der Fragesteller eine wichtige Rolle. Die Regionen Stuttgart, Heilbronn-Franken und Rhein-Neckar, für die der Neckar eine hohe Bedeutung hat, gehören zu den bevölkerungsreichsten und wirtschaftsstärksten Gebieten Deutschlands. Hinzu kommt, dass die Binnenschifffahrt nach der Straße und der Schiene der dritt wichtigste Verkehrsträger in Deutschland ist, die überwiegende Menge der Güter jedoch auf den Straßen transportiert wird. Dabei haben die Wasserstraßen noch erhebliche Kapazitätsreserven, könnten mehr Güter transportieren und somit Straße und Schiene entlasten – und sind zudem das umweltfreundlichste Gütertransportmittel. Allerdings sind die deutschen Wasserstraßen überwiegend in einem schlechten Zustand. Dies gilt auch für den Neckar: Die Schleusen des Neckars sind sanierungsbedürftig und müssen aus Sicht der Fragesteller für größere Güterschiffe befahrbar gemacht, d. h. ausgebaut werden.

Die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie im Bundeswasserstraßenbaugesetz als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs festgeschrieben (vgl. www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w29/w29.html). Dazu hat der Deutsche Bundestag 2016 den Neckarausbau mit einem Volumen von 1,2 Mrd. Euro beschlossen. Der Neckarausbau hat aufgrund seiner Lage im Kernnetz eine hohe Bedeutung für die Schifffahrt in Deutschland. Ebenso trägt dieser zur Reduzierung des Ausfallsrisikos bei. 2007 schlossen die Bundesregierung und das Land Baden-Württemberg eine Verwaltungsvereinbarung, nach welcher der Bund die Neckarschleusen für den Verkehr mit Güterschiffen mit einer Länge bis 135 Meter ausbaut. Es sollen 27 Schleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen für Güterschiffe mit befahrbar gemacht werden. Dazu müssen die Schleusen baulich verlängert werden. Damals war geplant, dass die Bundesregierung den Ausbau bis 2025 vornimmt (vgl. www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.gruen-schwarz-streitet-mit-dem-bund-eklat-wegen-der-neckarschleusen.0d2ba5dc-6666-42d0-b2a5-1fed2de3c384.html und fdp-landtag-bw.de/ertuechtigung-der-wasserstrasse-neckar/). Ein im Jahr 2018 vorgelegter neuer Zeitplan sah den Ausbau bis Heilbronn bis 2040 und bis Plochingen bis 2050 vor.

Während das Land Baden-Württemberg bereits in Planungsvorleistung gegangen ist, wurde noch immer keine Neckarschleuse ausgebaut. Im Jahr 2022

sorgte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Sicht der Fragesteller für Verwirrung, als bekannt wurde, dass das BMDV die Verlängerung der Schleusen nicht mehr für notwendig halte. Nach öffentlicher Kritik ließ das BMDV verlauten, dass man an den Plänen festhalten wolle. Zunächst seien aber zahlreiche Instandhaltungs- und Sicherungsarbeiten entlang der Strecke abzuarbeiten (vgl. www.zeit.de/news/2022-04/27/volker-wissing-halten-am-ausbau-der-neckarschleusen-fest?utm_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). Schließlich ließ der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing verlauten, dass er sowohl die Ertüchtigung als auch den Ausbau der Neckarschleusen vorantreiben wolle (vgl. www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/heilbronn/bundesverkehrsminister-wissing-neckarschleusen-ausbau-avantreiben-100.html).

1. Plant die Bundesregierung, die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im Bundeswasserstraßenausbaugesetz als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs festgeschrieben ist?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie bringt die Bundesregierung den Ausbau der Neckarschleusen konkret voran (bitte detailliert ausführen)?

2. Plant die Bundesregierung weiterhin den Ausbau der Neckarschleusen, wie die Bundesregierung und das Land Baden-Württemberg 2007 in einer Verwaltungsvereinbarung gemeinsam beschlossen haben?
 - a) Wenn nein, handelt es sich bei der Entscheidung, den Ausbau der 27 Schleusen auf dem Neckar derzeit zugunsten der Sanierung nicht weiterzutreiben, um eine Entscheidung des BMDV oder um eine Entscheidung der Bundesregierung?
 - b) Wann und warum wurde diese Entscheidung getroffen?
 - c) Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans vom Deutschen Bundestag 2016 beschlossenen Bedarfsplan Wasserstraße zu, wenn einzelne Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan durch ein Fachministerium gestrichen werden können?

Die Fragen 1 bis 2c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den ursprünglichen Planungen stellte sich die Verknüpfung von Erhaltungsmaßnahmen mit einer Verlängerung der Schleusen als zeitlich und wirtschaftlich vorteilhaft dar. Als die Zeit- und Kostenansätze die angenommenen Umfänge um ein Vielfaches überschritten, konnten die beabsichtigten Synergien nicht in ausreichendem Ausmaß gehoben werden. Auch um langfristig die Betriebssicherheit und Verlässlichkeit des Schleusenbetriebs im Neckar zu gewährleisten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im März 2022 entschieden, die Schleusenverlängerung am Neckar zugunsten der vorrangig erforderlichen Instandsetzung der Schleusen zurückzustellen.

Die Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben erfolgt in den definierten Bedarfskategorien der Ausbaugesetze bei den jeweiligen Verkehrsträgern nach fachlichen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen (u. a. vorhandene Ressourcen, Planungs-/Verfahrensstand). Im Rahmen der gemäß der in den § 4 der drei Ausbaugesetze festgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) überprüft das BMDV aktuell, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Dabei wird auch das Vorhaben am Neckar mitberücksichtigt.

Nach dem Abschluss der BPÜ wird das BMDV den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ informieren. Der Deutsche Bundestag entscheidet dann auf dieser Grundlage über etwaige nächste Schritte.

3. Investitionen in welcher Höhe wurden seit 2007 in die Instandhaltung und in den Ausbau der Bundeswasserstraße Neckar getätigt (bitte nach Jahreszahlen und unter konkreter Angabe der Maßnahmen und des Investitionsvolumens darstellen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 104 auf Bundestagsdrucksache 20/7945 verwiesen.

4. Wie lautet der Zeitplan der Sanierung der Schleusen (bitte jeweils nach Schleuse und Schleusenkammer auflisten)?
 - a) Wann wird die Planung der Schleusensanierung voraussichtlich abgeschlossen sein?
 - b) Wann wird mit der Vergabe der Bauleistungen begonnen?
 - c) Wann wird die Vergabe der Bauleistungen voraussichtlich abgeschlossen sein?
 - d) Wann wird mit den Bauarbeiten zur Sanierung der Schleusen begonnen?
 - e) Wann werden die Bauarbeiten zur Sanierung der Schleusen voraussichtlich abgeschlossen sein?
5. Plant die Bundesregierung, den Ausbau der Neckarschleusen weiterzuführen, wenn die Sanierung der Schleusen abgeschlossen ist, und wenn nein, warum nicht?
 - a) Wie lautet der Zeitplan für den Ausbau der Neckarschleusen (bitte jeweils nach Schleuse und Schleusenkammer auflisten)?
 - b) Wann wird der Bundesregierung zufolge der geplante Ausbau der Neckarschleusen fertiggestellt sein?
 - c) Wann wird mit der Planung des Ausbaus der Neckarschleusen begonnen?
 - d) Wann wird die Planung des Ausbaus der Neckarschleusen voraussichtlich abgeschlossen sein?
 - e) Wann wird mit den Genehmigungsverfahren für den Ausbau der Neckarschleusen begonnen?
 - f) Wann wird das Genehmigungsverfahren für den Ausbau der Neckarschleusen voraussichtlich abgeschlossen sein?

Die Fragen 4 bis 5f werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Zurückstellung der Schleusenverlängerung muss das Bauprogramm grundlegend überarbeitet werden, so dass kein aktuelles Bauprogramm für die Gesamtheit der Maßnahmen vorliegt. Grundsätzlich richtet sich der Projekt- ablauf immer nach dem Zustand der Schleusen und der Verfügbarkeit von Res-
ourcen.

6. Wie sind die Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, zu verstehen, wonach „die prioritären Infrastrukturziele und Finanzierungsoptionen für den Neckar mit dem Land Baden-Württemberg besprochen werden [müssen], um möglichst schnell mit den Maßnahmen beginnen zu können“ (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 52 des Abgeordneten Alexander Throm auf Bundestagsdrucksache 20/1579)?
7. Haben hierzu bereits Gespräche stattgefunden?
 - a) Wenn ja, wie ist der Stand dieser Gespräche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 7b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zwischen Bund und Land Baden-Württemberg finden regelmäßige Abstimmungsgespräche auf Fachebene im sogenannten „Maßnahmenbegleitenden Ausschuss“ statt, in denen der Bund über die Finanzierungsbedingungen und den Bearbeitungsstand der Maßnahmen am Neckar informiert.

Aktuell werden darüber hinaus Gespräche zur Entwicklung des Neckars und den verkehrlichen Perspektiven mit dem Land Baden-Württemberg geführt.

8. Hat, wie den Fragestellern bekannt wurde, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im März 2022 dem BMDV empfohlen, den 135-Meter-Ausbau der Schleusen lediglich bis Heilbronn weiterzuverfolgen?
9. Trifft es zu, dass, wie den Fragestellern bekannt wurde, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt dem BMDV im März 2022 berichtete, dass die Sanierung der Schleusen einschließlich des 135-Meter-Ausbaus für den Abschnitt Mannheim–Heilbronn unter Berücksichtigung der Stellen des Landes je nach Sanierungsvariante schneller (drei Jahre früher) oder nur unwesentlich später (fünf Jahre später) abgeschlossen wäre als die Sanierung und dass sich die Mehrkosten für den 135-Meter-Ausbau je nach Variante zwischen 400 Mio. und 500 Mio. Euro belaufen würden?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umsteuerung der Investitionen am Neckar erfolgt auf Basis der von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) vorgelegten Zeitpläne und Kostenansätze.

Der Ausbau der Schleusen bis Heilbronn war eine Option der von der GDWS betrachteten Varianten. Diese Variante wurde bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 untersucht und wegen der nicht vorhandenen Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 0,6) nicht weiterverfolgt.

10. Wie ist die aktuelle Nichtumsetzung des Neckarschleusenausbaus mit dem im Koalitionsvertrag 2021 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarten Ziel, dass die Sanierung und der Ausbau von Schleusen beschleunigt werden sollen, vereinbar (vgl. www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf)?

Die aktuelle Zurückstellung der Verlängerung der Schleusen zugunsten einer beschleunigten Sanierung steht im Einklang mit dem Koalitionsvertrag und den Zielen „Erhalt von Ausbau“.

11. Wie ist die aktuelle Nichtumsetzung des Neckarschleusenausbaus mit der Einordnung des Neckars als Kernnetzbestandteil der transeuropäischen Verkehrswege der Europäischen Union vereinbar?

Die maßgeblichen Zielparameter, die die EU-Verordnung über die Leitlinien der Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes hinsichtlich der Wasserstraßeninfrastruktur vorgibt, betreffen die Wasserstraßenklasse, die Abladetiefe und die Brückendurchfahrtshöhe. Diese Zielparameter werden beim Neckar unter Status-quo-Bedingungen bereits erfüllt. Daher sind die zu treffenden Festlegungen zur Länge der Neckarschleusen für die Einordnung des Neckars in das Transeuropäische Verkehrsnetz nicht maßgeblich.

12. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung den deutschen Wasserstraßen für den Güterverkehr zu?

Die Bundesregierung misst den deutschen Wasserstraßen eine große Bedeutung zu. Die Wasserstraße hat großes Potential, durch die Übernahme von Güterverkehren auf längeren Distanzen insbesondere die Straße zu entlasten. Zur Kompensation der in Zukunft im Transportaufkommen wegbrechenden Energiegüter (Kohle, Koks, Mineralölerzeugnisse) setzt die Bundesregierung aktuell auf die Verlagerung von Groß- und Schwertransporten (GST) auf Wasserstraße und Schiene. Insbesondere der Ausbau der Windkraft in Deutschland wird erwartbar eine Vielzahl von GST auslösen, sowohl für die Komponenten der Windkraftanlagen selbst, als auch für die Kabel der Hochspannungsnetze. Diese Güter eignen sich für einen Transport im Hauptlauf auf der Wasserstraße.

13. Wie will die Bundesregierung den Anteil der Wasserstraßen am Güterverkehr steigern?
14. Warum plant die Bundesregierung bisher keine Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Schwerpunkt der Investitionen sowohl bei Schiene, Straße und Wasserstraße liegt bei den Erhaltungsmaßnahmen in den Verkehrsnetzen – bei der Wasserstraße sind das Erhaltungsmaßnahmen an Schleusen, Wehranlagen und Brücken. Daneben werden aber auch im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsbudgets im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz vorangetrieben. Hierzu gehören u. a. der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, der Ausbau des Seekanals Rostock, der Ersatz der Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke), Donauausbau etc. Die Annahme, dass die Bundesregierung bisher keine Ausbaumaßnahmen plane, trifft daher nicht zu.

Wie sich im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Binnenschifffahrt gezeigt hat, kann der Anteil der Wasserstraßen am Güterverkehr nur durch ein Bündel von Maßnahmen in verschiedenen Bereichen gesteigert werden.

Dies sind Maßnahmen im Bereich bedarfsgerechte und klimaangepasste Infrastruktur, im Bereich Aus- und Weiterbildung, im Bereich Modernisierung und Optimierung der Binnenschiffsflotte, im Bereich Digitalisierung der Binnenschifffahrt und im Bereich der Stärkung der Binnenschifffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger wie durch Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Wasserstraße.

15. Wie viele Mittel will die Bundesregierung künftig für die Sanierung und den Ausbau der deutschen Wasserstraßen aufwenden?

Das BMDV wird sich weiter dafür einsetzen, dass die Finanzlinie langfristig den Infrastrukturbedarf der Wasserstraße deckt. Der Ansatz für das Jahr 2024 von 1,76 Mrd. Euro für Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen entspricht gegenüber dem diesjährigen Ansatz (2023: 1,49 Mrd. Euro unter Berücksichtigung der derzeitigen Verstärkung durch einen Deckungsvermerk um 150 Mio. Euro) einer Steigerung um rd. 270 Mio. Euro. Damit können die in 2024 dringend anstehenden Infrastrukturbedarfe der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) im Wesentlichen gedeckt werden. Mit dem weiteren Anstieg der Finanzlinie in der mittelfristigen Finanzplanung wird unter Berücksichtigung der Baupreissteigerung ab 2025 von einer bedarfsdeckenden Finanzlinie ausgegangen.

16. Wie schätzt die Bundesregierung das Verhältnis der Ausbaukosten im Zuge der Sanierung der Neckarschleusen gegenüber einem von der Sanierung losgelösten Ausbau ein, wenn unterstellt wird, dass bei der Sanierung pro Schleuse jeweils zwei Schleusenammern instandgesetzt werden und beim Ausbau jeweils eine Schleusenammern (nur) saniert und eine Schleusenammern saniert und verlängert wird?

Die Bewertung der Ausbau- und Instandsetzungsvarianten ist Gegenstand des BVWP 2030 und ist abrufbar unter: www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w29/w29.html.

17. Plant das BMDV eine Erleichterung des Erwerbs von Fährschifferzeugnissen für seil- oder kettengebundene Fähren, sodass vereinsbasierte Betreiberstrukturen ermöglicht würden, und wenn nein, warum nicht?

Das geltende Recht ermöglicht bereits Erleichterungen bei der Prüfung für das Fährschifferzeugnis (vgl. § 70 Absatz 3 der Binnenschiffpersonalverordnung). Hiervon wird bei kleinen, von Vereinen betriebenen Fähren Gebrauch gemacht, soweit es mit einem sicheren Schiffsverkehr vereinbar ist. Weitere Erleichterungen plant das BMDV nicht.

18. Wird die Bundesregierung die Empfehlungen aus der Studie des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) zur Identifizierung und Bewertung von Möglichkeiten zur Beschleunigung des Projektes „Schleusenverlängerung am Neckar“ der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, und welche Empfehlungen können nach Ansicht der Bundesregierung angewendet werden?

Eine Veröffentlichung der Studie ist bisher nicht vorgesehen. Das Karlsruher Institut für Technologie hat empfohlen, die Projektziele zu überprüfen und mit den Stakeholdern neue Projektziele zu vereinbaren. Hierzu finden mit dem Land Baden-Württemberg Gespräche statt. Es soll ein strukturierter Stakeholderdialog durchgeführt werden.

19. Aus welchen Gründen erfolgte – vor dem Hintergrund der Ziele im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP – keine Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses aller Wasserstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Rahmen des von der Bundesregierung dem Deutschen Bundestag vorgelegten Entwurfes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Bundestagsdrucksache 20/6879)?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 69 auf Bundestagsdrucksache 20/6994 verwiesen.

20. Welche Rolle spielen die Bundeswasserstraßen im angekündigten „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen ambitionierten Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern. Die Abstimmungen dauern an.

21. Wie wird die Landesregierung von Baden-Württemberg in die Projektverwirklichung der Sanierung und – jedenfalls nach Ansicht der Fragesteller – des Ausbaus der Bundeswasserstraße Neckar eingebunden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 6, 7 und 18 verwiesen.

