

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Michael Meister, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/7630 –

Notwendiger Ausbau des Neckars

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Neckar muss mit Blick auf den Wandel im Gütertransport wieder zu einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße ausgebaut werden. Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern Rhein-Rhone, Donau, Alpen (UCC) hat in einer jüngst verabschiedeten Resolution festgehalten, dass der Neckar derzeit „in keiner Weise den Anforderungen der Schifffahrt gewachsen“ sei.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundeswasserstraße Neckar erschließt auf rund 200 km Länge einen großen Teil des baden-württembergischen Wirtschaftsgebietes. Mit einer Transportmenge von rd. 10 Mio. t pro Jahr stellt der Neckar für diesen Wirtschaftsraum einen wichtigen Standortfaktor dar.

Nach erfolgreicher Fahrrinnenvertiefung zwischen Mannheim und Heilbronn konnte im Frühjahr 2000 auch die Vertiefung oberhalb Heilbronn bis Plochingen nach 13 Jahren Bauzeit abgeschlossen werden. Dies eröffnet der Schifffahrt ein deutliches Kostenreduzierungspotenzial. Für dieses Vorhaben wurden insgesamt ca. 160 Mio. DM investiert. Im Rahmen der betrieblichen Optimierung wurde 1999 für alle gewerblichen Schiffe die Möglichkeit der Nachtschleusung auf Anforderung bis Stuttgart eingeführt. Damit ist rund um die Uhr ein direkter und regelmäßiger Containerverkehr von und nach den Häfen im Rheinmündungsgebiet möglich.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Art und den Zustand der Neckarschleusen?

Bedingt durch das hohe Alter der Anlagen (45 bis 87 Jahre) und die damals verfügbaren Baumaterialien besteht am Neckar ein hoher Bedarf an Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen. Im Interesse einer hohen Bestands- und Betriebssicher-

heit genießen diese Investitionen oberste Priorität bei Maßnahmen im Wasserstraßennetz. Schwerpunkt der notwendigen Ersatzinvestitionen am Neckar bilden Maßnahmen an Schleusen, Wehren und Schleusenkanälen.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung, Finanzmittel für die notwendige Sanierung der mehr als 60 Jahre alten Schleusen zügig bereitzustellen?

Die notwendigen Ersatzinvestitionen umfassen für den Neckar ein Gesamtvolumen von rd. 560 Mio. DM; davon wurden in den letzten Jahren bereits über 150 Mio. DM ausgegeben. In Verbindung mit einer personellen Verstärkung der Wasser- und Schifffahrtsämter Heidelberg und Stuttgart ist beabsichtigt, in den nächsten 10 bis 12 Jahren Ersatzinvestitionen von bis zu 40 Mio. DM pro Jahr zu ermöglichen. Hierbei werden auch die Schleusentorantriebe und deren Steuerung modernisiert als Voraussetzung für eine Automatisierung der Neckarschleusen.

3. Findet bei der Bundesregierung die Forderung Unterstützung, mindestens jeweils eine Schleusenkammer auf 105 m zu verlängern, damit auf dem Neckar größere Schiffe eingesetzt werden können?

Die Neckarschleusen haben derzeit eine Länge von mindestens 108 m, so dass Großmotorschiffe bis zu 105 m Länge die Wasserstraße uneingeschränkt befahren können. Das vom Land Baden-Württemberg angemeldete Vorhaben „Verlängerung der Schleusenkammern für das überlange Großmotorgüterschiff mit bis zu 135 m Länge“ wird derzeit im Rahmen der Arbeiten zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) überprüft. Ob die erwogene Verlängerung der Neckarschleusen angesichts deren Kosten und des erwarteten verkehrlichen Nutzens über eine ausreichend hohe Priorität verfügen wird, kann erst nach Ergebnisvorlage und Abwägung mit anderen hochprioritären Verkehrsvorhaben entschieden werden.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Höhe der Schifffahrtsabgaben vor dem Hintergrund einer angestrebten Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt gegenüber der Straße?

Bei der Festsetzung (Höhe) der Schifffahrtsabgaben wird das verkehrspolitische Ziel verfolgt, den Besonderheiten einer Region und den Bemühungen um einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsträgern Rechnung zu tragen. Um neue Transporte zu gewinnen oder zumindest bestehende Transporte zu erhalten, können für bestimmte Relationen dann auch Ausnahmetarife festgelegt werden und so die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt, gegenüber beispielsweise der Straße, verbessern.

5. Wie steht die Bundesregierung zu einer Anhebung der Hochwasserschutzmarken, um eine höhere Zuverlässigkeit der Schifffahrt auf dem Neckar angesichts der zahlreichen Hochwassertage zu erreichen?

Neben allen investiven Möglichkeiten werden derzeit auch betriebliche Maßnahmen wie die Reduzierbarkeit der Hochwassersperrtage geprüft. Dabei spielen neben den nautischen und Sicherheits Gesichtspunkten auch ökologische und wasserwirtschaftliche Belange eine Rolle, die ohne zeitaufwendige Untersuchungen nicht ausreichend belastungsfähig bewertet werden können. Auf der Basis dieser Ergebnisse werden dann auch Gespräche mit den Ländern und den betroffenen Kommunen erfolgen.

6. Welche weiteren Maßnahmen – wie z. B. eine Erhöhung der Brücken – sind nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, damit die Leistungsfähigkeit der Neckarwasserstraße hergestellt bzw. gesichert wird?

Weiteren leistungssteigernden Maßnahmen am Neckar, wie Anhebung von Brücken für die Containerfahrt, sind meist wegen bestehender unüberwindlicher Hindernisse (historische Brücken, städtebauliche Randbedingungen) sehr enge Grenzen gesetzt. Der Neckar hat aber auf Basis der hochwirtschaftlichen Investitionen in den letzten Jahren schon eine überdurchschnittliche Qualitätsstufe erreicht, was sich durch ein Durchschnittsschiff von 1550 Tragfähigkeitstonnen (TT) und durch anhaltend hohe Wachstumsraten für den Containerverkehr ausdrückt.

