

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 02.04.2019

nachrichtlich

Staatsministerium
Ministerium der Justiz und Europa

Kleine Anfrage des Abgeordneten Nico Weinmann FDP/DVP

- Wasserwege Heilbronn
- Drucksache 16/5744

Ihr Schreiben vom 19.02.2019

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa wie folgt:

1. *Wie werden die Wasserwege im Kreis Heilbronn wirtschaftlich genutzt (unter Angabe der relevanten Streckenabschnitte und ihrer jeweiligen Verkehrswegeklassifizierung)?*

Im Raum Heilbronn wird für die Güterschifffahrt lediglich die Bundeswasserstraße Neckar (Europäische Klassifizierung: Va) genutzt.

Die wirtschaftliche Nutzung auf den anderen Gewässern (v.a. Kocher und Jagst, beide Landesgewässer 1. Ordnung) beschränkt sich auf die touristische Nutzung (vgl. Frage 6).

2. Welche praktische Bedeutung haben die Wasserwege im Kreis Heilbronn sowohl heute als auch perspektivisch für den Schiffsverkehr (aufgeschlüsselt nach Zweck des Verkehrs sowie Größe der verwendeten Schiffe)?

Die Bundeswasserstraße Neckar hat eine große Bedeutung für den Gütertransport in Baden-Württemberg. Über den Neckar werden jährlich über 5 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Im Jahr 2017 waren es 5.472.000,8 Tonnen. Die Binnenschifffahrt macht etwa 8 Prozent der Güterverkehrsleistung in Baden-Württemberg aus. Die Anzahl der Schiffe auf dem Neckar ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Güterverkehrsstatistik der

Schiffsverkehr Baden-Württembergs nach Wasserstrassen

Januar bis Dezember 2017

Wasserstrasse	Schiffe mit eigenem Antrieb				Schiffe ohne eigenen Antrieb			
	beladen		unbeladen		beladen		unbeladen	
	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t
Neckar	4418	8511	1662	3021	23	15	23	15

Güterverkehrsstatistik der

Schiffsverkehr Baden-Württembergs nach Wasserstrassen

Januar bis November 2018

Wasserstrasse	Schiffe mit eigenem Antrieb				Schiffe ohne eigenen Antrieb			
	beladen		unbeladen		beladen		unbeladen	
	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 t
Neckar	3860	7448	1515	2809	5	5	2	1

Zu den Schiffsgrößen und dem Aufkommen an touristisch genutzten Schiffen liegen leider keine Zahlen vor.

3. *Wie beurteilt sie mögliche Alternativen zum wassergebundenen Transport ökonomisch und ökologisch?*

Im Gegensatz zur überlasteten Straßen- und Schieneninfrastruktur bestehen auf den Wasserstraßen noch ausreichende Kapazitäten. Die Niedrigwasserperiode im Sommer 2018 hat noch einmal eindeutig gezeigt, dass Straße und Schiene die Mengen von der Wasserstraße nicht aufnehmen können.

Die Binnenschifffahrt ist in der Gesamtbetrachtung der verträglichste Verkehrsträger. Binnenschiffe verursachen kaum Lärmbelastungen und verbrauchen bei guter Beladungssituation auf den Tonnenkilometer gerechnet weit weniger Energie als die Bahn oder der LKW.

Der Transport von Gefahrgütern wird aus Sicherheitsgründen vorrangig auf der Wasserstraße durchgeführt und der Transport von Schwergütern ist mittels LKW oder Eisenbahn häufig gar nicht möglich. Schwergut stellt eine enorme Belastung für die Straßen und Brücken dar. Selbst in Fällen, in denen ein Transport besonders schwerer oder großer Güter über die Straße oder Schiene möglich ist (dann häufig mit großen Einschränkungen wie langen Umwegen, Straßensperrungen und in Polizeibegleitung), muss die Wasserstraße vermehrt die anderen Verkehrsträger entlasten, um die Infrastruktur zu schonen.

Trotz der sehr hohen Kosten des Ausbaus und Erhalts der Wasserstraßeninfrastruktur ist die Landesregierung überzeugt, dass die Verlagerung der Mengen, die aktuell über die Wasserstraße transportiert werden, nicht nur negative Auswirkungen auf die ökologische, ökonomische, sozialverträgliche und logistische Transportsituation in Baden-Württemberg hätte, sondern dass schon das aktuelle Güterverkehrsaufkommen ohne die Wasserstraße nicht bewältigt werden kann. Zur Bewältigung des prognostizierten steigenden Güterverkehrsaufkommens sieht die Landesregierung daher in der Binnenschifffahrt eine unverzichtbare Komponente. Alternativen zum wassergebundenen Transport bestehen danach nicht.

4. *Welche Schleusen und sonstigen Größenrestriktionen zur Nutzung der Wasserwege im Kreis Heilbronn, auch unter Berücksichtigung vor- und nachgelagerter Streckenabschnitte, sind ihr bekannt?*
5. *Welche Maßnahmen zum Abbau dieser Größenrestriktionen für die Schifffahrt im Kreis Heilbronn erachtet sie als sinnvoll und wie unterstützt sie diese?*

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet:

Aktuell kann der Neckar aufgrund der Schleusenmaße nur von Schiffen befahren werden, die maximal 105 m lang und 11,45 m breit sind. Das auf dem Rhein vielfach eingesetzte Großmotorgüterschiff mit einer Länge von 135 Metern kann den Neckar leider nicht befahren.

Den Ausbau der Neckarschleusen für das Großmotorgüterschiff erachtet die Landesregierung als essentiell für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar. Aus Kostengründen ist ein Umschlag in Mannheim auf kleinere Schiffe, die den Neckar befahren können, in aller Regel nicht praktikabel. Sofern also Güter auf einem Großmotorgüterschiff in Mannheim ankommen, werden sie dort direkt auf die Straße umgeschlagen und die Mengen gehen dem Neckar verloren.

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.

Weitere Größenrestriktionen stellen vier Kurven am Neckar dar, die im Moment kein Befahren mit einem 135 m Schiff zulassen:

1. Eine Neckarkurve oberhalb Heidelbergs
2. Eine Kurve unterhalb von Neckarzimmern
3. Die Neckarinsel in Lauffen zwischen Schleuse und Rathausbrücke
4. Das Neckarknie bei Bad Cannstatt

Bei den Kurven 1 und 2 sind lediglich Ausbaggerungen unter der Wasseroberfläche direkt an der Fahrrinne erforderlich. Bei Kurve Nr. 3 werden auch oberirdische

Anpassungen der Neckarinsel notwendig sein. Bei Kurve Nr. 4 sind möglicherweise oberirdische Uferanpassungen nötig.

6. *Welche touristische Bedeutung hat die Nutzung der Wasserwege für den Kreis Heilbronn?*

Aus touristischer Sicht sind die Wasserwege Neckar, Kocher und Jagst in Heilbronn gleich in mehrfacher Weise von Interesse. Hier sind in erster Linie Freizeitangebote wie Kanu- und Motorbootfahren, Personenschiffahrt (Tagesausflugs- und Fahrgastkabinenschiffahrt) und Angeln, aber auch Funsportarten wie Stand Up Paddling, Tauchen, Segeln, Wasserski und Wakeboarding zu nennen. Fernerhin erfreut sich auch das Angebot von Flussradwegen großer Beliebtheit.

Zur zahlenmäßigen Nachfrage oder touristischen Wertschöpfung im unmittelbaren Zusammenhang mit den Wasserwegen im Kreis Heilbronn liegen weder der Landesregierung noch den vor Ort tätigen Destinationsmanagementorganisationen (Touristikgemeinschaft Heilbronner Land e.V. und Touristikgemeinschaft Odenwald e.V.) genaue Daten vor. Eine Studie im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums beziffert die Bruttowertschöpfung der Wassertourismussegmente auf rund 4,2 Mrd. Euro in ganz Deutschland für das Bezugsjahr 2015 (BMW 2016: Die Wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland).

Aufgrund hybrider Entscheidungen der Gäste und sich überschneidender Angebotswahrnehmung ist eine genaue Bezifferung des wirtschaftlichen Potenzials dieses touristischen Segments im Kreis Heilbronn jedoch nicht trennscharf vorzunehmen. Eine hohe Autarkie von Bootsurlaubern erschwert die Erhebungen zusätzlich. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es sich bei den touristischen Angeboten auf Wasserwegen zwar um einen attraktiven und gerne angenommenen Baustein eines Urlaubs in der Region Heilbronn handelt, dieser jedoch eher als Nischensegment betrachtet werden kann.

Zur weiteren Attraktivierung des Angebots ist derzeit das wassertouristische Projekt „Gelbe Welle“ in Vorbereitung, dessen Federführung die Tourismusgemeinschaft Odenwald (TGO) übernommen hat. Ziel des Projektes ist eine möglichst lückenlose Beschilderung entlang des Neckars zwischen Bad Wimpfen und Heidelberg nach dem System „Gelbe Welle“ des Deutschen Tourismusverbandes. Dabei wird unter anderem auf ortsspezifische Attraktionen, Rastplätze, Gastronomie und

Hotels hingewiesen und so eine Besucherlenkung geschaffen. Hierbei soll auf Grundlage einer bestehenden Standortanalyse auch die Aufwertung oder Neuerichtung von Anlegestellen erreicht werden. Derzeit laufen vorbereitende Gespräche mit Vereinen und Kommunen für einen möglichen Förderantrag im Rahmen des Naturparkförderprogramms im Herbst 2019. Bei entsprechender Nachfrage soll das Projekt ausgeweitet werden – zunächst zwischen Lauffen und Mannheim und schließlich auch darüber hinaus.

7. *In welcher Häufigkeit müssen Fahrrinne und Hafengebiete im genannten Bereich ausgebaggert werden, um einen regulären Betrieb zu ermöglichen?*
8. *Welche Probleme bei der Entsorgung des dort anfallenden Aushubs sind ihr bekannt?*
9. *Wie stellt sich die (prognostizierte) Kostenentwicklung für Aushub und Entsorgung vom Jahr 2000 bis 2030 dar?*

Die Fragen 7, 8 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Bereich des Hafens Heilbronn müssen jährlich etwa 1- 3 Schiffsladungen ausgebaggert werden, wobei ein Schiff etwa 2.000 Tonnen Ladevermögen hat. Die Menge ist stark abhängig von der meteorologischen Situation. In Jahren, in denen der Neckar viel Wasser führt, sind deutlich mehr Ausbaggerungen erforderlich als in Jahren mit langen Niedrigwasserperioden.

Die Ausbaggerung und Entsorgung einer Schiffsladung kostet etwa 70.000 bis 80.000 Euro. Bezüglich der Entsorgung sind der Landesregierung keine Probleme bekannt (nach Auskunft des Hafens Heilbronn wird der Aushub fachgerecht entsorgt).

Laut Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden an der Bundeswasserstraße Neckar im 2-Jahres Rhythmus 3-4 kleine Baggerungen in den Stauhaltungen Neckarsulm und Heilbronn vorgenommen. Häufigkeit und Menge

sind ebenfalls stark abhängig von den meteorologischen Bedingungen. Die jährlichen Kosten belaufen sich auf ca. 35.000 €. Die Arbeiten wurden bisher in Eigenregie vorgenommen sollen künftig aber an den Markt gegeben werden. Es ergaben sich in den letzten Jahren keine relevanten Preissteigerungen und diese sind auch in nächster Zeit nicht zu erwarten.

Das Material wird zu jeder Baggerung untersucht und entsprechend weiterverwendet (als Geschiebezugabe für andere Stellen) oder entsorgt. Je nach Beschaffenheit des Materials können die Kosten schwanken.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr