



Jung: Positionspapier ist klares Zeichen für die Ertüchtigung des Neckars

Ausbau für 135-Meter-Schiffe muss kommen.

Die FDP-Landtagsfraktion hat ein Positionspapier zur Bundeswasserstraße Neckar beschlossen. Hierzu sagte der verkehrspolitische Sprecher **Dr. Christian Jung**:

„Es ist eine glasklare Aussage der FDP-Landtagsfraktion für die Bundeswasserstraße Neckar, die wir in unserem Positionspapier zum Ausdruck bringen. Nachdem seit der Verwaltungsvereinbarung zur Schleusenverlängerung aus dem Jahr 2007 bis heute nichts passiert ist, zeigen wir Lösungswege auf. Zentral ist die Planungsbeschleunigung und eine neue Offenheit für Finanzierungswege. Es ist nicht hinnehmbar, dass es für die Verlängerung von Schleusen bei einem so umweltfreundlichen Verkehrsträger wie dem Schiff zu jahrelangen Planfeststellungs- und Klageverfahren kommen kann. Auch werben wir für die Finanzierung als ÖPP-Projekt oder die Bildung eines Sondervermögens Wasserstraßeninfrastruktur. Klar ist: Die FDP-Landtagsfraktion bekennt sich klar zum Ausbau der Neckarschleusen und der Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit. Durch die mehr als ein Jahrzehnt andauernde Verschleppung unter der Verantwortung von hauptsächlich Unions-Bundesverkehrsministern ist ein erheblicher Sanierungsstau aufgelaufen. Es braucht jetzt einen klaren Zeit- und Investitionsplan. Land und Bund müssen gemeinsam an einer ganzheitlichen Lösung arbeiten und diese tatkräftig umsetzen.“

Übersicht über den Inhalt des Positionspapiers:

Positionspapier zur Ertüchtigung der Wasserstraße Neckar

Die Bundeswasserstraße Neckar erstreckt sich von Plochingen bis zur Einmündung in den Rhein bei Mannheim auf einer Länge von rund 200 km mit 27 Staustufen. Diese sind zwischen 50 und 100 Jahre alt. Land und Bund haben im Jahr 2007 vereinbart, die notwendigen Instandsetzungen mit Verlängerungen der Schleusenanlagen für die Befahrbarkeit mit 135-Meter-Schiffen zu verbinden.



Seither finanziert das Land 15 Vollzeitkräfte bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), um das damalige Ziel der Fertigstellung im Jahr 2025 erreichen zu können.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Ausbau des Neckars im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Bundeswasserstraßenausbaugesetz ist die Maßnahme unter „Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ als Ziffer 20 enthalten. Bisher hat es dennoch keine nennenswerten Fortschritte gegeben.

Die Fraktion der FDP/DVP stellt fest:

- Es ist in hohem Maße unbefriedigend und nicht hinnehmbar, dass seit der im Jahr 2007 geschlossenen Verwaltungsvereinbarung zum Ausbau der Neckarschleusen für 135-m-Güterschiffe keine greifbaren Erfolge zu verzeichnen sind. Es wurde noch immer keine einzige Maßnahme zur Schleusenverlängerung begonnen. Die in dieser Zeit verantwortlichen Bundesverkehrsminister heißen Tiefensee (SPD), Raumsauer (CSU), Dobrindt (CSU), Schmidt (CSU) und Scheuer (CSU). Durch diese jahrzehntelange Untätigkeit ist ein enormer Sanierungsstau entstanden, der nun zu einer hohen Dringlichkeit und Priorisierung führt.
- Die Wasserstraßen haben noch erhebliche Wachstumspotenziale. Hier ist echte Verkehrsverlagerung möglich. Am Ausbauziel gemäß Bundesverkehrswegeplan und der geschlossenen Verwaltungsvereinbarung ist deshalb unbedingt festzuhalten.
- Der Ausbau liegt in erheblichem Landesinteresse. Deshalb sollen Land und Bund gemeinsam an einer ganzheitlichen Lösung arbeiten und diese tatkräftig umsetzen.
- Sämtliche Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung sind zu nutzen – bis hin zu einem neuerlichen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Es muss um Offenheit für Vereinfachungen und Beschleunigungen der Genehmigungsverfahren für die Schleusenverlängerung gehen. Jahrelange Verfahren sind vor dem Hintergrund der hohen Priorität und der Sicherstellung des Schleusenbetriebs nicht mehr hinnehmbar. Der gesellschaftliche Wert des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Wasserstraße muss stärker gewichtet werden. Wir sehen am geplanten LNG-Terminal in Brunsbüttel, dass schnelleres Bauen in greifbare Nähe gerückt ist.
- Bereits der Planansatz mit drei Milliarden Euro bezogen auf die Preise des Jahres 2016 waren für 200 km Wasserstraße zu keinem Zeitpunkt auskömmlich und realistisch, genauso wie sich das Fertigstellungsjahr 2025 als nicht realisierbar erwiesen hat. Es braucht eine Fortschreibung des Mittelvolumens. Sämtliche Möglichkeiten einer realistischen Finanzierung sind zu nutzen, bis hin zu einem Sondervermögen Wasserstraßeninfrastruktur oder ÖPP-Projekten.
- Die Betriebsfähigkeit auf dem Neckar ist in jedem Fall zu erhalten.
- Von Anfang an ist eine umfassende Digitalisierung mitzudenken.



- Die vier Häfen Plochingen, Stuttgart, Heilbronn und Neckarsteinach bis hin zum Zielhafen Mannheim brauchen Planungssicherheit. Es ist deshalb zeitnah ein belastbarer Sanierungs- und Ausbauplan vorzulegen. Ein stufenweiser Ausbau beispielsweise gegliedert in die Abschnitte rheinnah, bis Heilbronn sowie bis Plochingen erscheint sinnvoll. Ziel sollte es sein, bis zum Jahr 2040 den Ausbau vollendet zu haben.