

Pressemitteilung

Stopp des Neckarschleusenausbaus ist falsch und ein fatales Signal für die zukünftige Entwicklung und Finanzierung der Bundeswasserstraßen

Berlin, 29 April 2022: Die Binnenhäfen kritisieren die Ankündigung des Bundesverkehrsministeriums, den Ausbau der Neckarschleusen für 135 Meter lange Schiffe auf unbestimmte Zeit zu verschieben und lediglich eine Grundinstandsetzung vorzunehmen. Nach dem Aus für den Elbe-Lübeck-Kanal sind die Neckarschleusen bereits das zweite Projekt aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, das per ministerieller Verfügung gestoppt wird. Angesichts einer drohenden Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßen von mindestens 500 Mio. Euro befürchten die Binnenhäfen, dass dies nur der Auftakt für weitere Einschnitte sein könnte, und kritisieren das Vorgehen.

Marcel Lohbeck, BÖB-Geschäftsführer: „Angesichts der drohenden enormen Unterfinanzierung des Wasserstraßenhaushalts in Höhe von mindestens 500 Mio. Euro ist der Stopp des Neckarausbaus ebenso wie eine Verschiebung der Schleusenverlängerung auf einen unbestimmten Zeitpunkt in der Zukunft ein fatales Signal.“

Die Verlängerung der Neckarschleusen auf 135 Meter ist ein für das Land Baden-Württemberg zentrales Vorhaben, um mehr Verkehre auf die umweltfreundliche Wasserstraße zu verlagern. Binnenhäfen wie Mannheim, Stuttgart, Plochingen oder Heilbronn können ohne die Realisierung dieser Vorhaben ihre Potenziale nicht voll ausschöpfen. Die Verlängerung der Bauwerke wurde als vordringlicher Bedarf aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 in das Wasserstraßenausbaugesetz übernommen. Sie sollte ursprünglich gemeinsam mit überfälligen Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. In den vergangenen Tagen waren der Presse verschiedene Aussagen zur Zukunft der Schleusenverlängerung zu entnehmen. Zunächst war vom Stopp dieses Vorhabens die Rede, zuletzt informierte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dass die Sanierungs- und Instandhaltungsaufgaben zeitnah durchgeführt, die Schleusenverlängerungen aber erst mittelfristig folgen sollen. Einen Zeitplan dafür gibt es bisher nicht.

Diese Lösung ist für die Binnenhäfen nicht zufriedenstellend. Schließlich ist der Bund verpflichtet, seine Schleusen und Wehre im ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Es ist weder eine überraschende noch eine positive Botschaft, dass das Bundesverkehrsministerium daran festhält.

Schwer nachvollziehbar ist hingegen, dass der Bund ein für die Verkehrsverlagerung und die Erreichung der Klimaziele so wichtiges Projekt wie die Verlängerung der Neckarschleusen auf die lange Bank schiebt. Die mittelfristige Umsetzung dürfte angesichts der drohenden enormen Unterfinanzierung des Wasserstraßenhaushalts gleichbedeutend mit einer Absage sein.

Die Trennung beider Bauabläufe ist auch praktisch nicht sinnvoll: Statt in einem Verfahren Planung, Genehmigung und Realisierung zu bündeln, müsste nun mit mehreren Jahren Abstand ein zweites Verfahren samt Planung und Genehmigung, Umweltmaßnahmen, Einschränkungen für die Schifffahrt, nachträglichen Änderungen an den dann erst vor wenigen Jahren sanierten Bauwerken und mit in Summe deutlich höheren Kosten erfolgen. Das macht weder ökonomisch noch ökologisch Sinn. Der Bund hat für das bisher verbundene Vorhaben Verlängerung und Instandsetzung der Schleusen schon mehr als 150 Millionen Euro verausgabt. Wir plädieren daher klar dafür, die Instandhaltungs- und Sanierungsaufgaben weiterhin gemeinsam mit der Verlängerung der Schleusen durchzuführen.

Mit Blick auf den Stopp der Ausbaumaßnahmen am Elbe-Lübeck-Kanal und den Zwischenruf von GDWS-Präsident Prof. Dr. Witte, dass auch Projekte am Nord-Ostsee-Kanal dem Haushaltsdefizit zum Opfer fallen könnten, befürchten wir, dass noch weitere Projekte in anderen Teilen Deutschlands auf der Streichliste stehen könnten.

Das Bundesverkehrsministerium sollte sich darauf fokussieren, die befürchtete Deckungslücke im Wasserstraßenetat im regierungsinternen Haushaltsaufstellungsverfahren zu schließen, anstatt im vorausgehenden Gehorsam Projekte zu stoppen.

Die Bauwerke an den Bundeswasserstraßen sind jahrzehntelang auf Verschleiß gefahren worden. Käme es zur befürchteten Unterdeckung, müssten zwingend notwendige Instandhaltungs-, Ausbau- und Ersatzmaßnahmen gestreckt oder gestoppt werden. Kurz- bis mittelfristig wären Bauwerksausfälle die Folge, was die Verlässlichkeit der Wasserstraßen als Versorgungsadern für Industrie-, Handel und Bevölkerung massiv einschränken würde.“

Ihr Ansprechpartner für Rückfragen:

Marcel Lohbeck
Geschäftsführer

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Hauptgeschäftsstelle
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Tel.: 030 / 398 858 74

Fax: 030 / 3984 0080

Web: www.binnenhafen.de

Zweigstelle
Haus Rhein
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Wohlstand der Menschen. Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich beeinflusst durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Wesentliche Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsträgern sind die Binnenhäfen. Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. Rund 90 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Institutionen, Mitgliedsunternehmen.