

Schleusenverlängerungen für den Neckar

Gemeinsame Resolution von Verbänden und Unternehmen

Das Verkehrssystem Wasserstraße/Binnenschiff ist mit einem Anteil von rund 25 Prozent am gesamten Güterverkehrsaufkommen in Baden-Württemberg der zweitwichtigste Verkehrsträger für den Gütertransport. Auf dem Neckar werden jährlich circa acht Millionen Tonnen Güter transportiert, das entspricht etwa 400.000 schweren Lkw-Transporten.

Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft. Die wirtschafts- und exportstarken Regionen Baden-Württembergs sind zur Sicherung der logistischen Versorgung auf alle Verkehrsträger angewiesen. Die Verkehrsanbindung ist ein wesentlicher Standortfaktor. In einer globalisierten Wirtschaft wird er immer wichtiger für die Zukunft der Regionen und der dort ansässigen Unternehmen.

Der Gütertransport auf dem Neckar bietet gegenüber Schiene und Straße zusätzliche Vorteile und Chancen, die derzeit noch nicht ausreichend erschlossen wurden. Dabei ist die Binnenschifffahrt ein Verkehrsträger, der mit gut ausgebildeten Mitarbeitern und modernen Schiffen vor allem auf langen Strecken ein leistungsfähiger und kostengünstiger Partner von Industrie und Spedition sein kann. Die Bedeutung der Wasserstraße für den Transport großer Gütermengen zeigt sich gerade dadurch, dass das Binnenschiff seine Leistung systembedingt nur auf wenigen Relationen erbringen kann und dennoch ein gewaltiges Transportaufkommen bewältigt.

Der Neckar ist eine Bundeswasserstraße. Für ihre Erhaltung und für ihren Ausbau ist der Bund genauso verantwortlich, wie beispielsweise für Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen. Während niemand bezweifelt, dass bei den Bundesfernstraßen eine technische Anpassung an die jeweils zulässigen Maße und Gewichte der Fahrzeuge einheitlich und bundesweit zu erfolgen hat, gelten bei den Wasserstraßen andere Regeln. Selbst wenn auf Rhein und Mosel die Entwicklung schon seit geraumer Zeit zu Koppelverbänden und 135-Meter-Schiffen geht, besitzt der Neckar noch immer Schleusen, die nur Schiffe mit einer Sondergröße von maximal 105 Metern zulassen. Das wäre, wie wenn auf manchen Autobahnen nur Fahrzeuge bis zur Länge eines Smart einsetzbar wären. Alles, was bislang in die Wasserstraße Neckar investiert wird, dient lediglich der Erhaltung dieses überkommenen status quo. Wer hätte es akzeptiert, wenn nach der Wende die Autobahnen in den Neuen Bundesländern nicht mit Teerdecken ausgestattet worden wären, sondern lediglich eine Ausbesserung des Kopfsteinpflasters stattgefunden hätte?

Auch wenn auf dem Neckar generell Kapazitätsreserven in einer Größenordnung von rund 50 Prozent bestehen, wird damit eine durchgehende Transportkette auf dem Wasser bis zu den Neckarhäfen zunehmend schwieriger und in der Folge das Binnenschiff weniger wirtschaftlich.

Die Infrastruktur für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar muss deshalb umgehend zukunftsorientiert ausgebaut werden.

Die unterzeichnenden Verbände und Unternehmen fordern daher, die Schleusen des Neckars zu sanieren und dabei gleichzeitig bei 26 der 27 Schleusen zumindest eine der Schleusenammern für 135-Meter lange Schiffe zu verlängern. Nur so ist für die

Zukunft sichergestellt, dass heutige moderne Binnenschiffe den Neckar befahren können. Nur wenn moderne, längere Rheinschiffe ohne Umladevorgänge den Neckar nutzen können, können Kostenvorteile beim Schiffstransport entstehen.

Für die Schleusenverlängerung wären zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 80 Millionen Euro (100 Millionen Euro abzüglich 20 Millionen Euro für dadurch entbehrliche Erhaltungsinvestitionen in die Altanlagen) erforderlich. Im Rahmen des Ausbaus ist auf ökologische Verträglichkeit – insbesondere durch den Bau von Fischtreppen – Wert zu legen.

Stuttgart, im Juli 2005

Argumente für den Ausbau des Neckars:

- **Der Neckarausbau soll im Rahmen der ohnehin erforderlichen Sanierung der Schleusen und Wehre erfolgen**

Der Neckar ist den zukünftigen Anforderungen der Schifffahrt nicht gewachsen. Diese Feststellung wurde von der Union Europäischer Handelskammern Rhein, Rhône, Donau, Alpen (UECC) in einer Resolution von 2001 getroffen. Die Experten der UECC begründen ihre Besorgnis vor allem mit dem Alter und dem Zustand der Wehr- und Schleusenanlagen. Das Alter der Schleusen liegt zwischen rund 50 und über 90 Jahren. Bereits in seinem Bericht 2000 räumte das Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Infrastruktur ein, dass auf die "Gutmütigkeit" der überalterten Anlagen vertraut werden müsse. Dennoch wurden die Finanzmittel nur unzureichend aufgestockt. Selbst mit den zusätzlichen Mitteln aus dem Investitionsprogramm des Bundes für Straße, Schiene und Wasserwege in Höhe von insgesamt zwei Milliarden Euro bis zum Jahr 2008 stehen für den Neckar in diesem Jahr insgesamt lediglich 12,5 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat einen Notstandsbericht erstellt. Danach sind allein für Maßnahmen zur Substanzerhaltung rund 30 Millionen Euro pro Jahr in den kommenden 20 Jahren erforderlich. Ein Ausbau zur Zukunftssicherung ist darin nicht enthalten. Im Zuge der somit ohnehin notwendigen Sanierungsmaßnahmen sollte jeweils eine Schleusenkammer verlängert werden.

- **Der Neckarausbau stärkt Stuttgarts Anspruch als Metropolregion und garantiert die Seehafenhinterlandanbindung an die Nordseehäfen in Belgien und den Niederlanden**

Der Verdichtungsraum Stuttgart ist zusammen mit den angrenzenden Räumen um Heilbronn und Reutlingen/Tübingen eine von sieben in Deutschland ausgewiesenen Metropolregionen. Sie sollen als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten. Um dieses raumordnerische Ziel zu erreichen, bedarf es auch einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit und Erschließung auf hohem Niveau. Über den Neckar ist dieser Wirtschaftsraum an den Rhein und damit auf dem Wasserweg an die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) angebunden. In Anbetracht steigender Zuwachsraten im Güterverkehr auf der Straße ist es notwendig, dieser großen europäischen Industrieregion eine ökologisch verträgliche und auch in Zukunft noch leistungsfähige Verbindung zu den großen Universalhäfen zur Verfügung zu stellen.

- **Der Neckarausbau garantiert, dass diese Wasserstraße nicht von der Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein abgehängt wird**

Auf dem Rhein verkehren zunehmend mehr Schubverbände und Schiffe mit 135 Metern Länge. Mit diesen Einheiten können Transporte wesentlich wirtschaftlicher durchgeführt werden als bei kleineren Schiffsgrößen. Eine hohe Wirtschaftlichkeit ist für die Binnenschifffahrt ein entscheidender Aspekt im Wettbewerb zu Straße und Schiene. Die aktuelle Länge der Neckarschleusen beträgt 110 Meter und lässt damit nur eine Schiffsondergröße von maximal 105 Metern Länge und rund 2.700 Tonnen Tragfähigkeit zu. Der Ausbau des Neckars für größere Schiffseinheiten würde garantieren, dass die künftige Generation großer Rheinschiffe mit 135 Metern Länge auf dem Fluss verkehren könnte. Dann könnten Massengutschiffe 23 Prozent und Containerschiffe sogar 33 Prozent mehr Ladung je Fahrt transportieren.

- **Der Neckarausbau unterstützt die Erfolgsgeschichte des Containerverkehrs auf dem Neckar**

Ende 1996 wurde mit nachhaltiger Unterstützung der Landesregierung und der IHK Region Stuttgart die Containerschifffahrt auf dem Neckar eingerichtet. Inzwischen hat sich diese Betriebsform auf dem Neckar ihren Anteil erkämpft und sich am Markt fest etabliert. Derzeit werden wöchentlich jeweils zwei An- und Abfahrten von Containerschiffen im Linienverkehr mit den Seehäfen Rotterdam beziehungsweise Antwerpen angeboten. Zum Einsatz kommen Schiffe, die bis zu 108 Containereinheiten (TEU) mitnehmen können. Das Institut PLANCO hat im Rahmen einer früheren Untersuchung im Beobachtungszeitraum von 1999 bis 2015 eine Verdoppelung der Containertransporte auf dem Neckar prognostiziert. Damit wachsen die Containertransporte auf dem Neckar im Vergleich zu den Transporten der übrigen Verkehrsträger überdurchschnittlich. Zum Zeitpunkt der Untersuchung im Jahr 2002 war noch nicht bekannt, in welchem Umfang allein die Inbetriebnahme des neuen Versandzentrums für Überseeumfänge des Werkes Untertürkheim der DaimlerChrysler AG im Hafen Stuttgart im Jahr 2004 zu einem Wachstumsschub führen würde. Ein Ausbau der Schleusen für den Einsatz größerer Schiffe käme auch und besonders dem Containerverkehr zu Gute.

- **Der Neckarausbau dient der Sicherung der trimodalen Hafenstandorte Heilbronn, Stuttgart und Plochingen**

Die öffentlichen Häfen Stuttgart, Heilbronn und Plochingen sind für die Regionen Stuttgart und Heilbronn-Franken wichtige Güterverkehrszentren. Sie bilden trimodale Schnittstellen zwischen Straße und Schiene, Güternah- und Güterfernverkehr. Damit ermöglichen sie es, multimodale Transportketten zu bilden und Güterströme zu bündeln. Damit tragen die Häfen seit langer Zeit maßgeblich zur Ver- und Entsorgung der genannten Regionen bei und erfüllen ihre im Generalverkehrsplan des Landes für wirtschaftsstarke Regionen vorgesehene Funktion. Ursprünglich als reine Umschlagsplätze von Massengütern wie Kohle, Kies, Sand oder Bims konzipiert, haben sich die Häfen den Veränderungen im wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bereich kontinuierlich angepasst und die Funktion von Logistikzentren übernommen. Eine leistungsfähige Anbindung durch die Wasserstraße ist Bedingung, wenn diese Standorte auch in Zukunft ihre Aufgabe als trimodale Terminals erfüllen sollen.

- **Der Neckarausbau bietet die Chance, ökologischen Forderungen gerecht zu werden**

Die konstruktive Umgestaltung der Schleusen bietet die Möglichkeit, die Staustufen über Fischtreppe zu verbinden. Diese Bauwerke ermöglichen es Fischen, die Stauanlagen zu überwinden, um ihre lebenswichtigen Wanderungen im Gewässer durchführen zu können. Des Weiteren wandern auch viele Wirbellose (zum Beispiel Kleinkrebse) für ihr Überleben kilometerweit und brauchen somit ebenfalls ein durchgängiges Gewässer. Fischtreppe garantieren die Möglichkeit von Ausweichwanderungen, die bei ungünstigen Bedingungen, beispielsweise bei Hoch- & Niedrigwasser, notwendig sind. Die stromauf gerichtete Rückwanderung dient der Wiederbesiedlung vorübergehend unbesiedelbarer Bereiche. Weitere Wanderungen erfolgen zum Erreichen der Vermehrungsregionen, zum Populationsausgleich und zum Aufsuchen der Nahrungsgründe.