

HEILBRONN-FRANKEN 2020
ARBEITSKREIS „VERKEHRSINFRASTRUKTUR“
PROJEKTGRUPPE LOGISTIK

- Empfehlungen -

Zukunft Neckarschifffahrt

Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die Region Heilbronn-Franken muss alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärken einbinden. Auch unter Berücksichtigung des dringenden und notwendigen dreistreifigen Ausbaus der A 6, stellen ständig wachsende Gütermengen die Region vor eine Herausforderung. Damit das zunehmende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann, müssen alle Verkehrsträger auf die Anforderungen der Zukunft vorbereitet werden. Dazu gehört auch die Binnenschifffahrt.

1. Leistungsfähigkeit

Die Binnenschifffahrt ist neben dem Lkw und der Bahn der dritte wichtige Verkehrsträger für den Güterverkehr. Die Region Heilbronn-Franken verfügt über Anschlüsse an Bundeswasserstraßen. Der Neckar stellt die bedeutendste Anbindung an das Wasserstraßennetz dar.

- Der Verkehrsträger Binnenschiff ist umweltfreundlich, energiesparend und kostengünstig. Auf deutschen Wasserstraßen erbringt die Binnenschifffahrt rund 90 % der Transportleistung der Eisenbahn. Dagegen gehen nur rund 5% der gesamten Verkehrswegeinvestitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur.
- Auf dem Neckar verkehren im Jahr über 10 000 Güterschiffe. Die durchschnittlich transportierte Gütermenge beträgt zwischen 9 und 10 Mio. Tonnen jährlich. Dafür müssten auf der Straße mindestens 450 000 LKWs zum Einsatz kommen. Trotz der politischen Forderung nach Entlastung der Straßen durch Verlagerung von Güterverkehr auf andere Verkehrsträger sind in den vergangenen Jahren für die Instandhaltung und Ausbau des Neckars nur unzureichende finanzielle Mittel aufgebracht worden. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind wiederum keine Mittel dafür vorgesehen.
- Neben dem Transport von konventionellen Massengütern verzeichnet die Binnenschifffahrt am Neckar einen starken Zuwachs beim Container- und Schwergutumschlag. Die drei Häfen Heilbronn, Stuttgart und Plochingen haben sich entsprechend den Anforderungen der Wirtschaft von reinen Umschlagbetrieben zu Logistikstandorten entwickelt.
- Der Hafen Heilbronn ist umschlagsstärkster Hafen am Neckar (Umschlagsmenge 2002: 4 966 Mio. t) und liegt damit an sechster Stelle aller öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland. Durch die Verlademöglichkeit von Schwergut bis 400 t Stückgewicht hat der Heilbronner Hafen für Süddeutschland eine überregionale Bedeutung.

2. Zukunftssicherung durch Ausbau und Modernisierung

Der Neckar als bedeutende Wasserstrasse in Baden-Württemberg ist in seinem derzeitigen Ausbauzustand nicht zukunftsfähig.

- Die Schleusen und Wehranlagen am Neckar sind größtenteils über 60 Jahre alt und entsprechen nicht dem heutigen technischen Standard. Um die Betriebssicherheit zu erhöhen und Ausfallzeiten zu mindern, ist eine grundlegende Sanierung dringend geboten.
- Die modernen und bis zu 135 m langen Frachtschiffe der neuen Generation können nicht in den Neckar einfahren, da die Schleusen zu kurz sind. Langfristig wird diese Schiffsgeneration in der Rheinschifffahrt vorherrschen. Wenn bis dahin die Schleusen nicht auf mindestens 135 m verlängert sind, können diese wirtschaftlichen Schiffe den Neckar nicht mehr befahren.
- Alternative Finanzierungsmodelle, wie von der Neckar AG vorgebracht, bieten die Möglichkeit, die Modernisierung der Schleusen am Neckar zügig zu realisieren.

3. Folgen unterlassener Infrastrukturinvestitionen

Schwerwiegende Folgen sind bei Ausbleiben der notwendigen Infrastrukturinvestitionen für die Industrie und Schifffahrt am Neckar zu erwarten.

- Arbeitsplätze in der Binnenschifffahrt, bei Speditionen, Reedereien und bei Industriebetrieben sind gefährdet.
- Belastung der Straßen mit jährlich ca. zusätzlichen 450 000 Lkw und die daraus folgende Umweltbelastung.
- Gefahr der Abkopplung ganzer Wirtschaftsregionen vom Bundeswasserstraßennetz.

Die Bundeswasserstraße Neckar bindet die stark exportorientierten Regionen Heilbronn-Franken und Stuttgart an den Rhein und damit auf dem Wasserweg an die Seehäfen an. Damit die Bundeswasserstraße Neckar den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt gerecht werden kann, besteht dringender Handlungsbedarf. Ein leistungsfähiger Verkehrsträger benötigt eine ebenso leistungsfähig ausgebaute Infrastruktur, damit Transportdienstleistungen für die verladende Wirtschaft zuverlässig und preisgünstig durchgeführt werden können.

August 2005