

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6261-00

Stuttgart, 18.04.2013

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktionen CDU-Gemeinderatsfraktion
Datum 22.03.2013
Betreff Bedeutung moderner Neckarschleusen für den Wirtschaftsstandort Stuttgart

Anlagen
Text der Anfragen/ der Anträge

Die ursprüngliche Planung des Bundes sah vor, an jeder Schleusenanlage zuerst eine Kammer zu sanieren und dann die zweite im Zuge deren Sanierung zu verlängern. Der Bund sieht nun vor, die Sanierung und Verlängerung der zweiten Kammer zwischen Heilbronn und Plochingen zurückzustellen.

Der vom Land, den Städten Stuttgart und Heilbronn sowie dem Landkreis Esslingen getragene Vorschlag sieht hingegen vor, auf der gesamten Länge die Sanierung der ‚kurzen Kammer‘ zurückzustellen und stattdessen auf der gesamten Strecke jeweils die andere Kammer gleichzeitig mit der Sanierung zu verlängern. Damit kann mit geringerem Mitteleinsatz früher der volle Nutzen langer Schiffe erzielt werden.

Gegen diesen Vorschlag wird vom Bund angeführt, dass die Sanierung einer Schleusenkammer nur zwei Jahre, bei gleichzeitiger Verlängerung aber drei Jahre beträgt. Damit wäre das Risiko eines Totalausfalls einer Schleusenanlage durch einen Schaden während der Sanierung der ersten Kammer um ein Jahr verlängert.

Dieses Argument trägt jedoch auch nach Einschätzung von Wasserbauingenieuren nicht. Wenn beim Rückbau der einen Kammer deren speziellen Teile als Ersatzteile gewonnen werden, können diese bei einem ungeplanten Ausfall der anderen Kammer eingesetzt werden. Damit ist das potentielle Risiko der verlängerten Bauzeit überkompensiert.

Zu Frage 1

Die Einschätzung der Chance gestaltet sich schwierig, da dies – wie bekannt –

ausschließlich in die Kompetenz des Bundes fällt. Der von wirtschaftlichen und politischen Institutionen getragenen Forderung nach Realisierung der durchgängigen Schleusenverlängerung kommt deshalb nach wie vor die zentrale Bedeutung zu.

Eine gewisse positive Veränderung in der Meinungsfindung innerhalb des BMVBS konnte verzeichnet werden, indem Überlegungen, das Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart aufzulösen und die Aufgaben in andere Bereiche der Bundeswasserstraßenverwaltung zu integrieren, nochmals auf den Prüfstand gestellt werden soll. Durch einen solchen Schritt würde den baulichen Besonderheiten der Neckarschleusen Rechnung getragen und die herausragenden Kenntnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stuttgarter Schifffahrtsverwaltung weiterhin unmittelbar vor Ort zur Verfügung stehen.

Zu Frage 2

Der Hafen Stuttgart bietet als trimodale Umschlagplattform Zugang zu den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene. Um attraktive Verbindungen auch zu Zielen zu ermöglichen, für welche der Wassertransport keine Vorteile bietet, werden die Bahnanlagen der Hafen Stuttgart GmbH ständig optimiert.

Für die Wahl des Verkehrsweges sind im Güterverkehr der Preis und die Qualität entscheidend. Ohne die Verlängerung der Schleusen wird das Binnenschiff nicht die notwendigen Kostenvorteile erzielen, die eine verstärkte Verlagerung von Güterverkehr auf das Wasser ermöglichen. Damit werden mehr Güter auf die Straße bzw. die Bahn drängen und dort für noch mehr Engpässe sorgen. Um die künftig erwarteten Verkehrszuwächse aufzunehmen hat nur das Binnenschiff staufreie Kapazitätsreserven.

Der durch die Hafen Stuttgart GmbH verbesserte Zugang zur Schiene kann einen Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene bieten. Allerdings weist auch heute schon die Schiene deutliche Kapazitätsengpässe auf.

Zu Frage 3

Der Vorschlag des Landes sowie der Städte Stuttgart und Heilbronn und des Landkreises Esslingen ermöglicht eine deutlich frühere Befahrbarkeit des gesamten Neckars für 135-Meter-Schiffe als die derzeitigen Planungen des Bundes.

Die Durchgängigkeit auf der gesamten Länge ist für den wirtschaftlichen Einsatz der längeren Schiffe erforderlich. Nur so kann beispielsweise ein in Heilbronn entladenes Schiff eine Rückladung aus Stuttgart aufnehmen.

Staus sind auf dem Neckar nicht zu erwarten, da bereits heute häufig nur eine Kammer zur Verfügung steht. Geringfügig verlängerte Wartezeiten an Schleusen sind möglich, werden durch die deutlich größere Kapazität aber mehr als nur kompensiert.

Fritz Kuhn