

Interviews Neckarschleusen: Zusammenfassung und Perspektiven

05. Dezember 2025

Inhalt

Der Neckar: Zentrale Infrastrukturachse	3
Bedeutung des Neckars für die Wirtschaftsregion Stuttgart – aktuell und zukünftig	3
Die Bundeswasserstraße Neckar als Teil des Mobilitätssystems	4
Die Neckarschleusen: 27 Bauwerke für die Schifffahrt	7
Sachstand zur Verlängerung der Neckarschleusen	7
Über die Neckarschleusenverlängerungen	10
Weitere Faktoren für die Neckarschiffahrt	12
Kernpunkte / Zentrale Forderungen aus den Interviews	14
Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit	14
Resiliente Transportalternative	15
Umsetzungswahrscheinlichkeit und zeitliche Perspektive	15
Zusätzliche Kernpunkte / Zentrale Forderungen aus dem Faktencheck	15
Optimierungen im Betrieb ersetzen keine notwendigen Sanierungen oder die Verlängerung der Neckarschleusen	15

Lesehilfe: Diese Ergebniszusammenfassung aus den acht Interviews, die im Rahmen des Faktenchecks geführt wurden, ist wie folgt aufgebaut:

- These/Sachstand

Informationen und Einschätzungen dazu von den Fachleuten aus den Gesprächen

Ergänzung aus dem Online-Faktencheck am 04.11.2025

Fazit aus Sachstand und Expertenmeinungen am Ende jedes Kapitels – ggf. mit Ergänzung aus dem Faktencheck in blauer Farbe

Logik der verwendeten Begriffe zu den Neckarschleusen:

- | Sanierung: Instandhaltung der Schleusen für 105-Meter-Schiffe
- | Optimierung: **bauliche oder betriebliche** Ertüchtigung der Schleusen für 110-Meter-Schiffe
- | Verlängerung: Verlängerung der Schleusen für 135-Meter-Schiffe

Hinweise:

- Sowohl eine Optimierung als auch eine Verlängerung der Neckarschleusen umfassen eine Sanierung. Nähere Information dazu siehe Seite 9 „Sachstand zur Verlängerung der Neckarschleusen“.
- Instandhaltung oder Ausbau der Schleusen beinhalten immer den Blick auf den Stand der Technik, d. h. auch deren Modernisierung (Digitaltechnik und Prozessoptimierung).
- Um den Neckar bestmöglich für den Binnenschifffahrtsverkehr nutzbar zu machen, gibt es außerdem betriebliche und verkehrliche Regelungen (Länge, Abladung, Ausrüstung, Fixpunktshöhe).

Der Neckar: Zentrale Infrastrukturachse

Der Neckar ist eine **zentrale Infrastrukturachse für die Region Stuttgart** – sowohl wirtschaftlich als auch verkehrlich.

Bedeutung des Neckars für die Wirtschaftsregion Stuttgart – aktuell und zukünftig

- Die Region Stuttgart ist eine der **wirtschaftsstärksten Regionen Europas** und trägt ca. **30 % zur Wirtschaftsleistung Baden-Württembergs** bei. Zur Veranschaulichung: Die drei baltischen Staaten, Estland, Lettland und Litauen, haben zusammengenommen eine etwas geringere Wirtschaftsleistung als die Region Stuttgart allein.

Mehrere Gesprächspartner machen deutlich, dass nicht zuletzt deswegen ein stabiles Mobilitäts- und Transportsystem in dieser Region von besonderer Bedeutung ist. Das Verkehrssystem der Region Stuttgart sei aktuell von chronischer Überlastung geprägt (neben der wirtschaftlichen Bedeutung wohnen auf 10% der Landesfläche auch 25% der Bevölkerung Baden-Württembergs)¹. Sollte dieses System z. B. durch eine mehrjährige Brückensperrung an zentraler Stelle weiter geschwächt werden, gäbe es keine Rückfallebene, keine Redundanz. Das System sei nicht resilient. Daher wird jede Verlagerungsoption von der Straße als sehr bedeutsam eingeschätzt, die strategische Bedeutung für die Region sei immens. In einem Gespräch wurde das Verhältnis aufgezeigt: Die Straße gilt als aktuell wichtigster Verkehrsträger, dicht gefolgt von der Schiene, weil dort wesentlich mehr Güter transportiert werden als auf dem Neckar, der auf dem dritten Platz landet.

Der Fluss Neckar und seine Häfen haben die öffentliche Wahrnehmung als Wirtschaftsmotor verloren – darin sind sich die Fachleute einig. Früher hätten Flüsse auch im Bewusstsein der Befürworter für Wohlstand gesorgt. Heute seien sie kein attraktives Thema mehr für die Politik. „Mit Schleusen wird kein Wahlkampf gemacht“, so mehrere Gesprächspartner.

- Die Neckarhäfen Stuttgart Plochingen Heilbronn und Mannheim sind **trimodale Logistikzentren**, deren Anschluss an Straße, Schiene und Wasser essentiell für die Versorgung der Region ist.

Eine bessere Erreichbarkeit senkt Transportkosten, steigert die Wettbewerbsfähigkeit und macht die Region als Wirtschaftsstandort noch attraktiver. Der klimaschonendere Transport über Schiene oder Wasser wird zunehmend zum relevanten Standortfaktor. Es kamen auch nachdenkliche Hinweise aus den Gesprächen: Region und Kommunen sind in dem Kontext gefragt, die landseitige Infrastruktur für Logistik und Transport zu verbessern oder auch neu zu schaffen. Das kann in Anbetracht der Flächenkonkurrenzen durchaus zu einer Herausforderung werden.

Die Experten unterstreichen, dass die Häfen trimodale Logistikzentren sind, und es werden keine freien Kapazitäten auf der Schiene gesehen. Die Binnenschifffahrt müsse gestärkt werden, um den Anforderungen zum Gütertransport in der Region Stuttgart gerecht zu werden, so die von vielen Beteiligten gestellte Forderung.

Zu den Transport- und Verlagerungspotenzialen siehe nächstes Kapitel.

- Was auf dem Neckar transportiert wird, kommt aus der Region oder soll in die Region (**regionale Ver- und Entsorgung**) – es gibt keinen Transitverkehr

Für die Region Stuttgart ist das produzierende Gewerbe von großer Bedeutung, machen einige Gesprächspartner deutlich. Zur Veranschaulichung wird genannt: Der Anteil des produzierenden Gewerbes in der Region

¹ Die hohe Auslastung der Straßen- und Schienenwege in der Region Stuttgart sind im Regionalverkehrsplan dargelegt.

Stuttgart ist in etwa doppelt so hoch wie der im Ruhrgebiet. Auf dem Neckar werden dafür Rohstoffe an- und fertige Produkte abtransportiert. Zwar gibt es auch Verkehre innerhalb des Neckarsystems (beispielsweise Anlieferung von BASF über den Neckar oder Transporte von Kies), allerdings folgen die meisten Transporte der Destination Rhein, von wo aus sie entweder nach Süden oder Norden weitergeleitet werden. Umgekehrt gilt dasselbe: Güter, die aus dem Norden oder Süden Europas kommen, gelangen ebenfalls über den Rhein in den Neckar und dann an die Zieldestinationen. Auf dem Rhein werden für den wirtschaftlichen Gütertransport allerdings größere Schiffe eingesetzt als auf dem Neckar – mehr dazu in den folgenden Kapiteln.

Einige Gesprächspartner bringen Wasserstoff als Transportgut der Zukunft für den Neckar auf. So ist das EnBW-Kraftwerk in Stuttgart-Münster bereits jetzt wasserstofffähig. Und auch im Rahmen des bundesweiten Wasserstoffkernnetzes² könnte der Neckar eine wichtige Rolle spielen.

Zusätzlich werden **Großraum- und Schwerlasttransporte** als „Gewinnerthema für den Neckar“ genannt, weil keine Brücken durch die Lasten beschädigt werden können wie beim Transport auf der Straße (vgl. Verkehrsverlagerung im nächsten Kapitel).

Die Experten betonen die Wichtigkeit der Wasserstraße insbesondere für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST). GST sind/werden ein wichtiges Thema in Deutschland und der Region Stuttgart. Das zeigt sich auch darin, dass die Genehmigungsverfahren von GST-Transporten auf der Straße vereinfacht wurde. In der Umsetzung der Energiewende liegt hierbei viel Potenzial – beispielsweise zählen Rotorblätter von Windenergieanlagen zu GST. Auf die damit einhergehende steigende Wertschöpfung der transportierten Güter wird im nächsten Kapitel näher eingegangen.

Auch für die Branche der Kreislaufwirtschaft spielt der Neckar eine wichtige Rolle, da mit den Schiffen der hochwertige Schrott gut transportiert werden kann. Als Beispiel werden die Badischen Stahlwerke aufgeführt. Sie sind das einzige Stahlwerk in Baden-Württemberg und vollständig von der Binnenschifffahrt auf dem Neckar abhängig, um ihren (hochwertigen!) Schrott zu transportieren.

Fazit: Der Neckar ist eine zentrale Infrastrukturachse für den Güterverkehr in der Region Stuttgart. Trotz abnehmender öffentlicher Wahrnehmung als Güter-Transportweg bleibt der Fluss wichtig für die Logistik des produzierenden Gewerbes und bietet Potenzial für zukünftige Transportgüter. Großraum- und Schwerlasttransporte bieten eine besondere Chance für den Neckar.

Die Bundeswasserstraße Neckar als Teil des Mobilitätssystems

Der Neckar ist eine Bundeswasserstraße und damit muss die Schifffahrt auf dem Neckar sichergestellt werden³. In der Abwägung von Belangen (z. B. bei Genehmigungsverfahren) steht die Schifffahrt an erster Stelle.

- Die Verkehrsprognose 2040 des Bundes, die im Herbst 2024 veröffentlicht wurde, geht für den **bundesweiten** Binnenschiffsverkehr von einer **Abnahme** der Gütertransportleistung um **7 %** aus. [Hinweis: Der Wert von vormals 6% wurde im Zuge des Faktenchecks auf 7% korrigiert.] Jedoch weist die Prognose für den **Neckar einen Anstieg von 0,5%** (bezogen auf die Transportleistung in Tonnen) aus.

² [Bundesnetzagentur - Wasserstoff-Kernnetz](#)

³ Dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (UM) sind keine Vorgänge zu Wasserkraftwerken bekannt, die über die Neuvergabe der Nutzungsrechte 2035 hinausgehen. Es wird grundsätzlich aktuell kein Konfliktpotenzial zwischen Wasserkraftnutzung und der Schifffahrt oder den Schleusen und Wehren auf dem Neckar gesehen. Zwischen dem UM und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar (WSA) Neckar werde ein guter Dialog geführt, so die interviewte Fachperson.

Die Gesprächspartner zeigen ein differenziertes Bild zu der Frage auf, wie sich die Binnenschifffahrt auf dem Neckar entwickeln wird. Grundsätzlich gelte, dass die Binnenschifffahrt einer abgeleiteten Nachfrage (derivate Nachfrage) unterliegt. Das bedeutet, dass die Impulse von den großen ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) ausgehen, die wiederum von der globalen Versorgungskette (Supply-Chain) abhängig sind. Aktuell seien die Häfen in Rotterdam und Antwerpen die entscheidenden Treiber. Ein Gesprächspartner zeigt auf, dass die weltweiten Unsicherheiten so groß seien, dass die ZARA-Häfen aktuell keine Prognose über das Jahr 2030 hinaus wagen. Als ehemaliger „Kohlefluss“ seien die Transportmengen in der Vergangenheit schon so stark eingebrochen, dass es nur noch nach oben gehen könnte, so ein Experte. Der Neckar habe „nichts zu verlieren“ – was sich im leichten Wieder-Anstieg der Transportleistung zeigen könnte.

Angaben zum aktuellen Transportvolumen auf dem Neckar:

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Neckar gibt an, dass seit Januar 2025 3,5 Mio. Tonnen auf dem Neckar transportiert wurden. Schätzungsweise können es bis zum Jahresende 4 bis 5 Mio. Tonnen werden. Ein Experte schätzt, dass einige Schiffe nicht voll ausgelastet gefahren sind und sogar ein Gesamttransportvolumen von 7,7 Mio. Tonnen möglich (gewesen) wäre.

Schwankungen im globalisierten Handel, z. B. Zollpolitik, Suez-Kanal-Probleme oder Störungen im Betriebsablauf der ZARA-Häfen, können auch auf dem Neckar deutlich spürbar werden, weil die Transportzahlen dann einbrechen.

Kritik an Szenarien und Maßeinheit der Prognose sowie steigender Wertschöpfung

Die Expertenrunde erläuterte die Szenarien und Annahmen der Bundesverkehrsprognose 2040. Dabei wurde erklärt, dass der Prognose unter anderem die Annahme zugrunde liegt, Deutschland werde seine Klimaziele fristgerecht erreichen und ab 2040 keine fossilen Rohstoffe mehr transportieren. Die Realitätsnähe dieser Annahme wurde kritisch hinterfragt. Zudem wurde diskutiert, ob die Prognose als Steuerungsinstrument für einen klimafreundlichen Gütertransport geeignet ist oder ob sie hierfür nur eingeschränkt herangezogen werden sollte.

Die Prognose wird zudem als zu wenig ambitioniert kritisiert, insbesondere hinsichtlich der Faktoren, die die Wahl zwischen Verkehrsträgern beeinflussen. Es gebe sowohl Push- als auch Pull-Faktoren zugunsten der Binnenschifffahrt. Ein Experte hob hervor, dass der deutlich geringere Personaleinsatz gegenüber dem LKW ein wesentlicher Vorteil sei: „Sechs zu fünfzig Menschen – ob Schiff oder Lkw!“, so sein Verweis, verbunden mit dem Hinweis auf die gleichzeitig hohe Auslastung der Schiene.

Neben der Verfügbarkeit sei der Preis ausschlaggebend für die Wahl des Transportmittels. „Der Preis pro Einheit zählt – die preiswerteste Option setzt sich durch“, erläuterte ein weiterer Experte. Je größer die transportierte Gesamtmenge pro Fahrzeugeinheit, desto niedriger seien die Kosten. Dieser Zusammenhang werde in der Prognose unzureichend berücksichtigt. Zudem wurde bezweifelt, dass für den Neckar tatsächlich 135-Meter-Schiffe als Grundlage der Modellannahmen dienten.

Es wurde bekräftigt, dass sich das Anforderungsprofil des Neckars grundlegend verändert habe: Kohle macht nur noch rund 8 % der täglichen Tonnage aus, während etwa 16 % auf Futtermittel entfallen. Damit hat der Neckar die Transformation seiner Güterstruktur bereits weitgehend vollzogen. GST können neue Marktpotenziale eröffnen, auch wenn sie den Rückgang der Tonnage teilweise weiter befördern – etwa durch besonders leichte Komponenten wie Rotorblätter für Windenergieanlagen. Zugleich wurde betont, dass ein Rückgang der Tonnage nicht zwangsläufig mit einer Abnahme des Verkehrs einhergeht.

Die Expertenrunde äußerte erhebliche Zweifel daran, dass dieser Güterstruktureffekt in der Prognose angemessen berücksichtigt wird. Insgesamt wird die „Tonne“ nicht als durchweg geeignete oder aussagekräftige Maßeinheit für den Transport auf dem Neckar angesehen⁴.

Für die Experten steht außer Frage, dass die mögliche Wertsteigerung bei der prognostizierten Zunahme von 0,5% enorm sei.

- Zuwächse sind laut einer Sonderauswertung der IHK Nord zur aktuellen Seeverkehrsprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums⁵ in den kommenden 15 Jahren beim **Transport von Containern** zu erwarten, die in großer Stückzahl über die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen nach Deutschland kommen.

Es ist laut einiger Gesprächspartner zu erwarten, dass auch die Neckarschifffahrt davon profitieren kann, dass bei den Transportgütern eine Veränderung von Massengütern hin zu höherwertigem Container-Transport stattfindet (Güterstruktureffekt). Die Wertigkeit der transportierten Güter verändert auch logistische Prozesse und bietet das Potenzial z.B. für neue Kunden.

Die Containerisierung der Verkehre wird als wichtiger Faktor für die Neckarschifffahrt gesehen. Die wichtigste Frage bleibe, laut einem Experten, die nach dem Preis pro Einheit. Hier müssten der Logistik attraktive Angebote gemacht werden. „Je größer die Einheiten sind, desto größer das Interesse der Nutzer, das zu nutzen.“, führt er, mit Blick auf die 135-Meter-Schiffe und dafür notwendigen Schleusenverlängerung, aus.

- Die Verkehrswege Straße und Schiene in der Region Stuttgart sind **an der Kapazitätsgrenze angelangt**. Nur die Wasserstraße Neckar bietet **nennenswerte Reserven**, um den weiter wachsenden Güterverkehr zu bewältigen. Auch auf EU-Ebene gibt es daher große Bemühungen die Binnenschifffahrt zu stärken⁶. Zum Vergleich: Ein typisches Neckar-Binnenschiff kann, je nach Ladung, etwa **90 bis 100 LKWs ersetzen**.

Die Gesprächspartner sind sich einig: Die Binnenschifffahrt auf dem Neckar hat das Potenzial für einen zuverlässigen, sicheren Transportweg und im Unterschied zu den anderen Verkehrsweegen sind Ausbaukapazitäten vorhanden. Der Neckar ermöglicht somit eine Verkehrs-Verlagerung vor allem vom LKW auf das Binnenschiff⁷. Folgende Effekte werden von den Gesprächspartnern aufgeführt:

- Ökonomische Aspekte: Da die anderen Verkehrswege chronisch überlastet sind, kommt es häufig zu Staus. Insbesondere der Transport von Schwerlastware ist am ökonomischsten über die Wasserstraße zu erledigen, weil Schäden an Straßen und v.a. Brücken umgangen werden (volkswirtschaftliche Perspektive).
- Verlässlichkeit: Der Neckar ist aufgrund der vielen Wehre nahezu ganzjährig gut schiffbar („Normalstau“), was die Verlässlichkeit erhöht – ein wichtiges Gut bei der logistischen Planung. Die Betriebssicherheit gibt ein Experte mit über 90% an, was ein beeindruckender Wert sei.

⁴ Verdeutlicht wird dies durch das folgende Rechenbeispiel: Eine Tonne Sand kostet 4 €, also entsprechen 25 Tonnen 100 € Wert – dem gegenüberstehe der durchschnittliche Wert eines Containers von 60.000€.

⁵ Einsehbar unter: Sonderauswertung zur Seeverkehrsprognose 2040: Leistungsfähige Hafeninfrastruktur ist nationale Aufgabe - IHK Schleswig-Holstein (letzter Zugriff am 08.08.2025)

⁶ Vgl. Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) und [Aktionsplan NAIADES III: Kommission will europäische Binnenschifffahrt stärken - Europäische Kommission](#)

⁷ Hintergrundverständnis: Grundsätzlich ist aus den Gesprächen festzuhalten, dass das Schiff nicht in direkter Konkurrenz zum LKW steht – sondern zum schienengebundenen Transport (Zug). Hier sind die Transportzeiten vergleichbar. Was per Schiff verschickt wird, ist nicht zeitkritisch, aber muss dennoch pünktlich ankommen. Auf der Schiene wird keine freie Kapazität mehr gesehen, was zur – unnötigen – Verlagerung auf die Straße führe.

- Ökologische Aspekte: Die Verlagerung von LKW-Verkehr auf das Binnenschiff würde zur weiteren Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen. Dieser Aspekt ist zum einen für die bundesweite CO₂-Reduktion von Bedeutung. Gesprächspartner aus der Wirtschaft bringen zudem vor, dass dies eine notwendige Grundlage wäre, um ihre Bemühungen für Nachhaltigkeitskonzepte und CSR-Berichterstattung (Corporate Social Responsibility) umzusetzen. Sie sehen sich Forderungen zur CO₂-Reduktion aus der Politik gegenüber gestellt, kritisieren aber, dass keine Rahmenbedingungen geschaffen werden, um aktiv zu werden und sie umzusetzen.
Mit Blick auf die Treibhausgasemissionen gibt ein anderer Gesprächspartner zu bedenken, dass der Bund davon ausgeht, dass auch die LKW Flotten dekarbonisiert werden und CO₂-Einspar-Effekte durch Verlagerung damit immer kleiner würden.
Außer den Treibhausgasemissionen würden außerdem auch die Lärmemissionen durch Straßenverkehr sinken – gibt ein Gesprächspartner als zusätzlichen Gewinn für Anwohnende an.
- Resilienz: Die Modernisierung der Neckarschleusen kann entscheidend zur Resilienz des Mobilitätssystems der Wirtschaftsregion Stuttgart beitragen. Angesichts maroder Brücken und überlasteter Straßen schafft eine leistungsfähige Binnenschifffahrt eine wichtige Ausweichmöglichkeit für den Gütertransport. Sie entlastet das Straßennetz, reduziert die Abhängigkeit von störanfälligen Verkehrsträgern und erhöht so die Widerstandsfähigkeit des gesamten Logistiksystems gegenüber Infrastrukturengpässen und Krisensituatien.

Während der Corona-Pandemie blieb die Binnenschifffahrt als einzige Mobilitätsform uneingeschränkt funktionsfähig. Das sei ein Zeichen ihrer Resilienz, führt ein Experte an. Als Beispiel für ein Umdenken führt er an, dass Unternehmen wie die Schwarz-Gruppe jetzt in Schiffsflotten investieren würden. Entwicklungen und nicht-monetäre Faktoren wie Versorgungssicherheit blieben in den bisherigen Prognosen quasi unberücksichtigt.

Fazit: Der Neckar ist das letzte große Rückgrat für klimaschonenden Güterverkehr in der Region mit freien Kapazitäten und Ausbaupotenzial und wird von Akteuren in der Region klar als strategisch bedeutend eingestuft. Die Verkehrsprognose wird vielschichtig kritisiert – die vorhergesagte 0,5% Zunahme wird als vielversprechend (Güterstruktureffekt) gewertet.

Die Neckarschleusen: 27 Bauwerke für die Schifffahrt

Zwischen Mannheim und Plochingen wurde der Neckar zwischen 1920 und 1968 an 27 Stufen gestaut und über Schleusen schiffbar gemacht. Durch die lange Bauzeit gleicht kein Bauwerk dem anderen. Derzeit ist auf dem Neckar eine Befahrbarkeit durch Schiffe mit 105 Metern Länge und 2,80 m Abladetiefe möglich. Die Standardlänge von Schiffen auf Rhein oder Donau sind 90, 110 und 135 Meter.

Sachstand zur Verlängerung der Neckarschleusen

- Die standardisierte Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030 ergibt für die Maßnahme „W29 Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen“ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,8. Aufgrund der Einstufung des Neckars in Netzkategorie A („Vorrangiges Wasserstraßennetz“) und C („Ergänzungsnetz“) wurde die Verlängerung der Neckarschleusen mit vordringlichem Bedarf eingeordnet. Die Netzkategorien geben Auskunft über die verkehrliche Bedeutung einer Wasserstraße im Gesamtnetz. Sie sind zentral für die Priorisierung und Finanzierung von Aus- oder Neubaumaßnahmen.

Die standardisierte Bewertung bzw. die Berechnung des NKV wird von mehreren Gesprächspartnern hinterfragt bzw. kritisiert. Gleichzeitig wird akzeptiert, dass es zum aktuellen Zeitpunkt nicht zielführend ist, diese methodische Diskussion zu vertiefen.

- Die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen steht im Abschnitt 2 "Neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs" des Wasserstraßenausbaugesetzes (im Abschnitt 1 stehen laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs). Damit ist die rechtliche Grundlage für den Ausbau grundsätzlich gegeben. Es ergibt sich aber daraus kein Zwang zur Umsetzung, da alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans unter Haushaltsvorbehalt stehen. Aufgabenträger ist das Bundesverkehrsministerium.
- Die im Jahr 2007 zwischen Bund und Land vereinbarte Schleusenverlängerung wurde 2023 vom Bundesverkehrsministerium zurückgestellt – unter Hinweis auf zu hohe Kosten, lange Umsetzungsdauer und zu geringer Nachfrage. Stattdessen priorisiere man lediglich die Sanierung. Aktuell ist nur für eine Schleuse eine Verlängerung auf 135 Meter in Planung: Für die rechte Schleusenkammer Kochendorf liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor, der aktuell beklagt wird. Die Schleuse Feudenheim ist bereits für den Einsatz von 135-Meter-Schiffen ausgebaut. Somit sind von den 27 Schleusen noch 26 Schleusen im nicht erneuerten oder verlängerten Zustand.

Festzuhalten ist, es gab kaum ein Interview, in dem nicht das Unverständnis zum Ausdruck gebracht wird, dass seit 2007 „nichts Greifbares passiert“ sei. Viele Gesprächspartner machten deutlich, dass bei den langen Zeithorizonten ernsthafte politische Diskussionen und Entscheidungsprozesse für die Neckarschleusenverlängerung nur noch schwer zu führen seien. Noch gravierender werden von den Gesprächspartnern die Nachteile der langen Zeiträume für die Wirtschaft eingeschätzt: Unternehmen bräuchten Planungssicherheit und Perspektiven – sowohl bei den erforderlichen Investitionen in Schiffe als auch bei der Standortentscheidung. Ein Gesprächspartner zieht den Vergleich: Die Anschaffungskosten für einen LKW liegen zwischen 200.000 und 300.000 Euro. Im Vergleich dazu belaufen sich die Investitionskosten für ein Binnenschiff auf etwa 10 bis 20 Millionen Euro, wobei das Schiff in der Regel für einen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren genutzt wird.

Als zu beachtender Aspekt für die Zeitschiene nannten einige Gesprächspartner den Unterschied bei der Umsetzungsdauer von Sanierungen (mit betrieblichen Optimierungen) im Vergleich zu Neubauten. Jede Verlängerung einer Schleuse würde ein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich machen. Dadurch sei mit einer sehr langen Planungsdauer zu rechnen. Bei Sanierungen (mit betrieblichen Optimierungen) seien in der Regel keine Planfeststellungsverfahren erforderlich, damit wäre der Zeitraum bis zur Umsetzung deutlich kürzer.⁸

In vielen Interviews wird grundsätzliche Aktivität zu den Neckarschleusen gefordert – „und zwar jetzt“. Als Voraussetzung dafür äußern Gesprächspartner die Haltung, dass in zukünftigen Diskussionen von allen Seiten Kompromissbereitschaft gezeigt wird.

Planfeststellungsverfahren

Auf Rückfrage gibt ein Experte die Dauer für ein Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung einer Neckarschleuse mit 2-3 Jahren an (Verfahrenszeit zur Erstellung der notw. Unterlagen). Er ergänzt, dass es bundesweit einen massiven Mangel an geeigneten Planungsbüros gebe. Grob geschätzt geht er bei den 27 Schleusen von Gesamtplanungsdauer von 20-30 Jahren aus. Ein anderer Experte ordnet die Zahl ein und relativiert sie: Die genannten Zeiträume seien normal für große Infrastrukturvorhaben. Aus der Runde der Experten wird noch ergänzt, dass zu solchen Verfahren auch der Wille dazu gehöre. Es wird kritisiert, dass die Bundesregierung schon

⁸ In einem Gespräch wurde darauf hingewiesen, dass bei besonders schweren Sanierungsfällen, die eigentlich planfeststellungsbedürftig sind (z.B. Cannstatter Schleuse), die Aussage aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung zum Tragen kommen sollte: „Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden.“

viel Zeit hat verstreichen lassen. Klar ist, dass die verbleibenden 26 Schleusen verlängert werden müssen, um eine Schiffbarkeit für 135-Meter-Schiffe von Feudenheim bis Plochingen zu erreichen. Aber aus der Expertenrunde kam das Votum, dass die Reihenfolge nicht entscheidend ist.

Die Schätzungen zur Zeitdauer beziehen sich nur auf die Schleusen. Dass es auch landseitig Planfeststellungsverfahren geben müsse, führt ein weiterer Experte ins Feld.

- Als Maßnahmen, die eine gesamte Schleusenkammer betreffen, sind vom Wasserstraßenbauamt Heidelberg jeweils die linke Schleusenkammer in Aldingen, Lauffen, Hessigheim und Hirschhorn im Zuge der **Grundinstandsetzung** mit neuen Toren, einer Sicherung der Kammerwände und neuen Steuerungen ausgerüstet worden und nun mit Schiffen bis **110 Meter** Länge befahrbar.

Die Notwendigkeit der Sanierung wird von niemandem in Zweifel gezogen. Für wenige Gesprächspartner ist klar, dass die Optimierung der Schleusennutzlänge für 110-Meter-Schiffe mit der Sanierung automatisch kommen würde – andere fordern dies explizit. Siehe dazu auch die Expertenaussagen im nächsten Kapitel.

Laufende Optimierung für 110-Meter Schiffe auf dem Neckar

Die Sanierung der Schleusen ist eine laufende Hoheitsaufgabe des Bundes. Das zuständige WSA Neckar berichtet, dass jährlich vier Schleusenkammern am Neckar instand gesetzt würden. Dank neuer Planungs- und Simulationsmethoden könnte inzwischen davon ausgegangen werden, dass sanierte Neckarschleusen künftig auch für den Betrieb mit 110-Meter-Schiffen geeignet sind, ohne das Grundbauwerk verändern zu müssen. Ein Experte erläutert, dass erst im Dezember 2024 ein Ingenieurbüro gefunden wurde, das mit den aktuellen (27 verschiedenen) Schleusen zuverlässig rechnen kann – erst dadurch wurde diese Option überhaupt möglich.

Für die weitere Optimierung ist die Unterscheidung zwischen Bau und Betrieb zentral. Es sind zwei Fälle zu differenzieren:

- a) betriebliche Lösung möglich
- b) bauliche Lösung nötig

Die zentrale Botschaft ist somit: Mit Ausnahme der Schleuse in Bad Cannstatt⁹ (die Mineralquellen limitieren den Handlungsspielraum), kann der Betrieb der Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von 110 Metern im Zuge von Sanierungen ermöglicht werden. Der optimierte Betrieb wäre dann nicht simpel, aber dennoch sicher möglich.

Somit sei dafür kein Umbau des Grundbauwerks erforderlich. Im Umkehrschluss heißt das aber auch, dass die Bausubstanz viele Jahrzehnte alt bleibt, merkte ein Experte an.

Fazit: Trotz der rechtlichen Grundlage für den Ausbau gibt es keine Verpflichtung zur Umsetzung. Der Prozess stagniert – es sind keine weiteren Verlängerungen für 135-Meter-Schiffe in Planung. Das WSA Neckar strebt die Optimierung im Betrieb für 110-Meter-Schiffe an. Da es für die Verlängerung einer Schleuse ein Planfeststellungsverfahren braucht, muss hier mit deutlich längeren Zeiträumen gerechnet werden, als es im Vergleich bei Sanierungen (mit betrieblichen) Optimierungen von Schleusen der Fall wäre.

⁹ Eine Möglichkeit dafür wäre das Schleusentor von 1956 (Sonderanfertigung) auszutauschen. Denkbar wäre es die Schleuse in diesem Zuge auch direkt zu verlängern. Es könnten Konflikte mit der Fahrradschnellbrücke bestehen.

Über die Neckarschleusenverlängerungen

Die Verlängerung der Schleusen für 135-Meter-Schiffe oder die Optimierung der Schleusen für 110-Meter-Schiffe sind aus mehreren Gründen von großer Bedeutung für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar.

- **Kapazität** wird erhöht: 135-Meter-Schiffe haben je nach Fracht eine **25–33 % höhere Transportkapazität** – bei gleichem Personal- und Energieeinsatz.

Das 135-Meter-Schiff verfügt über erheblich mehr Kapazität, was zu einem günstigeren Transport führt, wird in den Interviews deutlich. Ein 105-Meter-Schiff (Sonderanfertigungen nur für den Neckar) sei in der Regel deutlich weniger wirtschaftlich, da es im Vergleich zu einem 135-Meter-Schiff deutlich weniger Laderaum bietet: Der Nettoladeraum vergrößert sich von 70 auf 100 Meter – das ist die relevante Vergrößerung, so ein Experte [das wäre sogar ein Kapazitätszuwachs von über 40%]. Der Preis pro Tonne sinkt bei 135 Meter Schifflänge deutlich.

- **Anschlussfähigkeit an die Rhein-Schifffahrt** wird hergestellt, da die großen Schiffe auf dem Rhein als Einzelfahrer eine Länge von 135 Metern haben.

Laut Aussagen aus der Logistik würden sie sofort 135 Meter lange Schiffe auf dem Neckar einsetzen, wenn das möglich wäre. Derzeit laden sie ihre Ware von den „speziellen 105-Meter-Neckarschiffen“ in Mannheim auf 135-Meter-Schiffe für den Rhein um, was zu einem Zeitverlust führt. Dieser zusätzliche Aufwand verursacht auch höhere Kosten. Das Umladen sei laut den Experten jedoch immer noch günstiger, als mit den kleinen Schiffen weiterzufahren. Wäre der Neckar mit den 135-Meter-Schiffen befahrbar, würde die Logistik in Mannheim Ware zuladen – was einen geringeren Zeitverlust (bessere Effizienz) bedeuten würde.

Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wurden im Zeitraum 2017 bis 2023 insgesamt 164 Neubauten (Kasko-Neubauten) im Rheineinzugsgebiet registriert. Darunter befanden sich neun Trocken-gutschiffe mit einer Länge von über 110 Metern, von denen fünf zugleich eine Breite von mehr als 12 Metern aufwiesen und damit als reine Flachwasserschiffe für den Rhein (siehe auch weitere Faktoren „Niedrigwasser auf dem Rhein“) einzustufen sind. Die weiteren Zahlen: es entfielen 74 Neubauten auf die 110-Meter-Klasse, 42 auf 86-Meter-Schiffe, 19 auf Schiffe zwischen 55 und 70 Metern Länge sowie 20 auf Schiffe unter 55 Metern.

- **Klimaschutz:** Die Maßnahme trägt zur **Verlagerung von Verkehr von der Straße aufs Wasser** und damit zur CO₂-Reduktion bei.

Wie weiter oben erwähnt sind für die lokale Wirtschaft, hier insbesondere den Logistiksektor, gesetzliche Anforderungen zu Klimaneutralität geschäftsentscheidend. Für die Unternehmen ist es daher essenziell, dass sie vor Ort auch die Rahmenbedingungen vorfinden, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht werden zu können. Dazu gehört eine zukunfts-fähige Neckarschifffahrt – so die Aussage vieler Gesprächspartner. Die letzten Meter würden weiterhin mit dem LKW gefahren werden, aber es gehe um die langen Strecken – hier sei das Schiff, neben der überfüllten Schiene, der ideale Transportweg. Ein Gesprächspartner zieht den Vergleich: Eine Tonne einen Kilometer zu bewegen, erfordert per Schiff nur ein Viertel der Energie wie auf der Straße. Zur Veranschaulichung wurde in einem Gespräch genannt, dass es ohne die Neckar-Häfen über die Jahre eine Million mehr LKW-Fahrten in der Region gäbe. Die Wasserstraße sei enorm wichtig, so die Schlussfolgerung.¹⁰

¹⁰ Das durchschnittliche Neckarschiff hat aktuell eine Tragfähigkeit von über 1.600 Tonnen. Das entspricht der Nutzlast von 65 schweren 40-Tonnen-LKWs, die statt eines Binnenschiffs auf dem Neckar über die Straßen der Region und des Landes fahren müssten.

Die Expertenrunde ist sich einig, dass der Gütertransport auf Binnengewässern eine zentrale Rolle für die Reduktion von Treibhausgasemissionen spielt und dies deutlich hervorgehoben werden sollte.

- **Bessere Anschlussfähigkeit an das europäische Wasserstraßenennet (z. B. ZARA-Häfen)** wird gegeben

Es gab in keinem Interview die eindeutige Aussage, dass Schiffe, die kürzer als 135 Meter sind, langfristig das sichere Ende der Neckarschifffahrt bedeuten würden. Doch in vielen Gesprächen wurde darauf eingegangen, wie wichtig die Schiffbarkeit durch 110 Meter lange Schiffe wäre. Auf dem Neckar sind zum Teil Spezialbauten mit 105 Metern Länge unterwegs. Diese Schiffe sind aktuell auf keinem anderen Fluss wirtschaftlich sinnvoll einsetzbar. Andersherum wäre es möglich, ein 110-Meter-Schiff von der Donau auf dem Neckar einzusetzen (auch der Kauf eines gebrauchten Models wäre dann möglich), wenn die Schleusenlängen dies zulassen würden. Wie bereits erwähnt, wurde in fast allen Gesprächen die Optimierung der Schleusennutzlänge für 110-Meter-Schiffe explizit gefordert – auch, um aus der aktuellen Tatenlosigkeit auszubrechen.

- **Planungslogik:** Eine Sanierung ohne jegliche Verlängerung wird als **ineffizient** und langfristig **konstreibend** angesehen.

Zur Verdeutlichung: Das WSA Neckar ist für die Instandhaltung der Schleusen zuständig. Die Optimierung im Betrieb für 110-Meter-Schiffe ist ein zusätzliches Bestreben.

Es wird im Zuge der Diskussion zur Realisierungswahrscheinlichkeit von einem Experten der Vorschlag gemacht, den Kammerbereich abschnittsweise zu sanieren und gleichzeitig im Betrieb zu optimieren, während die andere Kammer verlängert wird.

Die meisten Gesprächspartner sind sich einig in der Forderung, dass die Diskussion um die Neckarschleusen raus aus der Stagnation hin zur Umsetzung gebracht werden muss: „Hauptsache es passiert mal irgendwas!“. Es wird jedoch zu bedenken gegeben, dass, was jetzt gebaut wird, für die darauffolgenden 80 bis 100 Jahre im wahrsten Sinne des Wortes zementiert wird.

Unterschiedlich sind die Aussagen zum Verhältnis der Kosten für Sanierung und Verlängerung. Während die einen davon ausgehen, dass die Kosten sich um circa 10% unterscheiden, gehen andere davon aus, dass die Verlängerung im Vergleich sogar doppelt so teuer wäre wie nur die Sanierung.

Kostenfrage

Die Kosten für eine Verlängerung einer Neckarschleuse sind laut Expertenaussage für jedes Bauwerk spezifisch. So erfordere eine Verlängerung in Fließrichtung deutlich weniger Aushub als eine Verlängerung gegen die Fließrichtung, bei der die gesamte Fallhöhe ausgehoben werden müsste, was ein wesentlich kostenintensiveres Vorgehen bedeuten würde.

Die Mehrkosten für eine Schleusenverlängerung im Zuge einer Sanierung schätzt ein Experte auf etwa 10-20 %. Auf Nachfrage erläutert er, dass für Maßnahmen zur ökologischen Durchgängigkeit, insbesondere Fischaufstiegsanlagen, rund 20-30 Mio. Euro anfallen könnten, während für die eigentliche Schleusenverlängerung etwa 50–60 Mio. Euro zu veranschlagen wären.

Ein Experte erläutert, dass es früher die Idee gab, auf dem gesamten Neckar standardisierte Schleusentore – ähnlich wie an der Mosel – einzubauen. Von diesem Ansatz ist man inzwischen jedoch abgerückt. Stattdessen bleibe es bei den „27-Neckar-eigenen-Toren“ und das mache die möglichen Bauvorhaben wieder günstiger. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bleiben von diesen Kostenbetrachtungen unberührt.

Daher wird von einigen Gesprächspartnern eine (zeitliche) Staffelung vorgeschlagen:
Schritt 1: Ertüchtigung des Neckars für das 110-Meter-Schiff. Bei den notwendigen

Instandhaltungsmaßnahmen der Neckarschleusen ist zusätzlich die offizielle Eignung für 110-Meter-Schiffe zu erreichen – die Optimierung der Schleusen.

Schritt 2: Beibehaltung der Verlängerungsoption für das 135-Meter-Schiff im Sinne einer No-Regret-Strategie. Das bedeutet, dass die Verlängerung auch bei Schritt 1 immer mitgedacht und als Option nicht unmöglich gemacht („verbaut“) werden soll.

Einige Gesprächspartner weisen darauf hin, dass der Begriff der „Sanierung“ zu schärfen sei. Würden die einen darin ausschließlich die Sanierung der Schleusentore sehen, verstehen andere darunter die umfassende Grundinstandsetzung der Schleusen, was mit einer Standardisierung einher gehen sollte. Einheitlichen Standards an den Schleusen böten das Potenzial für günstigere Baukosten und einfacheres Beschaffen von Ersatzteilen. Zusätzlich kam in einigen Gesprächen die Forderung auf, im Zuge der Sanierung überall wo möglich die Schleusen auch für 135-Meter-Schiffe zu verlängern. Sie argumentieren, dass vor allem die beweglichen Teile (Schleusentore) Kostentreiber seien und nicht etwa die Schleusenkammern. Wenn jedoch „der Beton angefasst wird, dann sollte direkt die ganze Kammer verlängert werden“, so die Forderung. Wenn eine Verlängerung kompliziert und langwierig wäre, sei die Sanierung bzw. Optimierung (für 110-Meter-Schiffe) vorzuziehen und aktiv, zeitnah voranzutreiben.

Sanierungsbedarf

Einige Experten heben hervor, dass die Neckarschleusen an die 80 Jahre alt sind. Investitionen in die Infrastruktur müssten erfolgen – so ihre klare Forderung. Ein Experte verdeutlichte, dass alle Schleusen, die vor 1975 erbaut wurden, im Verdacht stehen ein Standproblem zu haben (was auf alle Schleusen in der Bundesrepublik zutreffe). Nur ein Neubau würde die Altersfragen lösen, aber dafür braucht es Geld.

Fazit: Mit 105 Metern Nutzlänge limitieren die Neckarschleusen die Binnenschifffahrt massiv und langfristig. Das widerspricht klima- und verkehrspolitischen Zielen sowie wirtschaftlicher Logik. Die Gefahr besteht, dass mit einer Sanierung ohne mitgedachte Verlängerungsoption das Ausbaupotenzial für Jahrzehnte blockiert wird. Fortschritte werden dringend angemahnt und könnten durch ein gestaffeltes Vorgehen (erst Sanierung und betriebliche Optimierung, dann Verlängerung) am ehesten erreicht werden.

Weitere Faktoren für die Neckarschifffahrt

Neben der Veränderung der Schleusenlänge lässt sich die (Kapazität der) Neckarschifffahrt durch folgende Faktoren verbessern:

- **Flussgeometrie:** Es wird diskutiert, ob Engstellen im Neckarverlauf bei Heidelberg, Neckarzimmern und Lauffen am Neckar ein Hindernis für 135-Meter-Schiffe wären und baulich angepasst werden müssten.

Diese Sorge konnten mehrere Gesprächspartner entkräften. Es hat einen Praxistest mit einem selbstgebauten 135-Meter-Schiff auf dem Neckar gegeben. Das Ergebnis: Die Engstellen sind in der Praxis passierbar – obwohl Computermodellberechnungen zu einem anderen Ergebnis kommen. In der Realität müsste Rücksicht aufeinander genommen werden.

Aus der Expertenrunde wird bekräftigt: Ein 135-Meter-Schiff könne den Neckar inklusive der engen Kurven am Max-Eyth-See (Aubogen) und in Bad Cannstatt passieren, allerdings sind Begegnungen dort nicht möglich. Doch selbst zwei 105-Meter-Schiffe würden an diesen Stellen nicht aneinander vorbei passen. Auf dem Neckar gebe es keine Regelung des WSA und die gegenseitige Rücksichtnahme liege auch heute schon eigenverantwortliche

bei den Kapitäninnen und Kapitänen. Das ist Dank AIS (Automatic Identification System) möglich: Jedes Schiff kann bestimmen, wo es sich selbst befindet und andere Schiffe sich befinden.

- **Brückenhöhe:** Eine Steigerung der Transportkapazität wäre neben dem Einsatz längerer Schiffe auch durch einen 3-lagigen Container-Transport (anstatt 2-lagig) zu erreichen. Diskussionspunkt sind jedoch gewisse Brücken auf dem Neckar (z. B. Eisenbahnbrücke in Ladenburg oder Alte Brücke in Heidelberg) die – je nach Wasserstand - nicht hoch genug dafür sein könnten.

Aus den Gesprächen wird klar, dass aktuell wenig Ware auf dem Neckar in Containern transportiert wird. Wenn tatsächlich eine, wie oben beschriebene, Verlagerung von Massengütern hin zu höherwertigem Container-Transport stattfinden würde, könnte über einen 3-lagigen Transport nachgedacht werden. Ein Gesprächspartner gibt zu bedenken, dass insbesondere bei Hochwasserereignissen die Ladenburger Brücke nicht mehr passierbar wäre – das würde jedoch „nur dreimal im Jahr“ vorkommen und sollte deshalb nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Aktuell werden nach Aussagen in den Interviews hauptsächlich Baustoffe, Schrott, Futtermittel transportiert. Der Container wurde als „Nischenprodukt“ bezeichnet.

Weitere Optimierungen im Betrieb

In der Diskussion um „Höher statt länger“ betont ein Experte, dass es dabei nicht nur um das Stapeln von drei Containern gehe, sondern generell um den Transport leichterer Güter. Während die Wasserstraße für größere Tiefgänge ausgelegt ist, scheitern Container- und Kreislaufwirtschaftsgüter vor allem an unzureichenden Durchfahrtshöhen. Sein Vorschlag ist daher, den Wasserspiegel punktuell abzusenken, um zusätzlichen Höhenraum zu schaffen. Das Hauptproblem sieht er weniger an der Alten Brücke in Heidelberg als vielmehr an der Eisenbahnbrücke in Ladenburg; eine angepasste Wehrsteuerung müsse zwingend berücksichtigt werden. Zwar würde dies die Leistung der Wasserkraft verringern, doch sollte dieser Aspekt in der Neuvergabe der Wasserrechte im Jahr 2035 einbezogen werden, so sein Lösungsansatz.

Auch mehrere weitere Experten befürworten solche „Out-Of-The-Box“-Lösungen. Es wird jedoch wieder betont, dass diese nicht alternativ zu einer Schleusenverlängerung zu sehen seien, sondern zusätzlich.

- **Automatisierung und Digitalisierung:** Weitere Schlüsselaktivitäten für optimierten Schleusenbetrieb

Auf die Nachfrage, was zur Steigerung der Transportkapazitäten auf dem Neckar noch beitragen würde, wurde in beinahe allen Gesprächen der 24/7-Betrieb der Schleusen durch eine Fernsteuerung oder Automatisierung angeführt. Damit ließe sich der Betrieb optimieren. Auch hinsichtlich des Fachkräftemangels könne die Automatisierung eine Entlastung mit sich bringen, da zum Beispiel das Risiko von Ausfallzeiten durch Personalmangel reduziert würde.

Außerdem würde eine Digitalisierung den Überblick zu allen Schiffen auf dem Neckar bzw. dem relevanten Flussabschnitt ermöglichen. Mit entsprechenden Algorithmen könnte die Geschwindigkeit der Schiffe dahingehend optimiert werden, dass der Kraftstoffverbrauch reduziert würde. Beispiel: „Wenn klar ist, dass die kommende Schleuse gerade durch ein anderes Schiff belegt wurde, muss mein Schiff nicht mit Vollgas auf die Schleuse zufahren, sondern kann die Ankunftszeit entsprechend anpassen.“ Dafür müssten die fahrenden Unternehmen ihre Daten zu Standorten, Geschwindigkeit etc. der Schiffe transparent teilen, was nicht selbstverständlich sei, merkt ein anderer Gesprächspartner kritisch an. Würden diese Daten und weitere Details jedoch geteilt werden, könnten die zu transportierende Güter optimal auf die zur Verfügung stehenden Schiffe aufgeteilt werden – das schiffsübergreifende Laderraummanagement zeichnete ein Gesprächspartner als Bild der Zukunft auf.

Ein Experte verweist auf Forschung der Universität Stuttgart und das Projekt „argronics“ zur automatischen Bahnführung von Binnenschiffen. Er ordnet die Erkenntnisse jedoch so ein, dass etwa die Erkennung von Hindernissen noch Herausforderungen darstellt und die autonome Schifffahrt insgesamt in der näheren Zukunft eher noch keine Rolle spielen werde.

- **Abhängigkeit von der Rhein-Schifffahrt:** Niedrigwasser bleibt ein Risiko auf dem Rhein

Die Abhängigkeit vom Rhein ist immens – so das Fazit der meisten Interviews. Auf dem Rhein sind aufgrund von Niedrigwasserereignissen Maßnahmen zur Wasserstandsicherung (wie etwa die Mittelrheinvertiefung) notwendig. Die Länge der Schiffe sei dabei jedoch nicht ausschlaggebend – eher der Tiefgang, das Bugdesign, die Konstruktion der Schrauben u.a.m.¹¹ Also sei weiterhin von 135 Meter-Schiffen auf dem Rhein auszugehen. Auf dem Neckar ist der Wasserstand dank der Staustufen vergleichsweise stabil.

Der Pegel Kaub ist einer der wichtigsten Wasserstandsmesspunkte (Pegel) auf dem Mittelrhein. Er befindet sich bei Kaub zwischen Wiesbaden und Koblenz und gilt als Referenzpegel für die Schifffahrt auf diesem Rheinabschnitt. Das ist insbesondere für die Meldung von Niedrigwasser die relevante Größe für die Binnenschifffahrt. Flachwasserschiffe seien eine direkte Reaktion auf die zunehmenden Niedrigwasserereignisse im Rhein, ordnet ein Experte ein. Sie verfügen über einen deutlich geringeren Tiefgang, was vor allem durch wesentlich breitere Schiffskörper erreicht wird. Diese größere Breite führt jedoch dazu, dass solche Schiffe praktisch nur auf dem Rhein eingesetzt werden können. Für andere Flüsse wie die Mosel oder den Neckar seien sie zu breit.

Auf Nachfrage zu den Auswirkungen von Hochwasser erklärt ein Experte: Wenn auf dem Rhein die „Hochwassermerke II“ überschritten ist, wird die Schifffahrt eingestellt und es kämen dann auch keine Schiffe mehr in den Neckar hinein. Andersherum habe ein Hochwasser auf dem Neckar keine Auswirkungen auf den Rhein.

Fazit: Neben der Schleusenverlängerung braucht es für eine zukunftsähige Neckarschifffahrt ein Gesamtpaket aus passender Infrastruktur und Digitalisierung, was zu einer langfristigen Nutzung des Neckars als dritten Verkehrsträger führt. Die Neckarschleusen bleiben alt und Sanierungen sind notwendig – Optimierungen im Betrieb können immer zusätzlich erfolgen.

Kernpunkte / Zentrale Forderungen aus den Interviews

Wettbewerbs- und Zukunftsähigkeit

Die Anschlussfähigkeit des Neckars an den Rhein und dessen Seehäfen ist von großer Bedeutung. Es besteht Konsens darüber, dass die Bundeswasserstraße Neckar für die Zukunft gesichert und ertüchtigt werden soll. Um die Wettbewerbs- und Zukunftsähigkeit des Neckars zu gewährleisten, muss der Zugang für moderne und gängige Schiffstypen ermöglicht werden. Bei der Sanierung der Neckarschleusen müssen die Schleusenkammern so angepasst werden, dass sie auch für andere zukunftsähige Schiffstypen befahrbar sind. Dies ist entscheidend, um dauerhaft mehr Schiffsraum und eine höhere Tonnage auf dem Neckar zu ermöglichen. Die oben skizzierten Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung der Schleusen sind ebenfalls dringend erforderlich und stärken die Wettbewerbs- und Zukunftsähigkeit des Neckars.

¹¹ Siehe u.a.: „Act now!“ zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt

Resiliente Transportalternative

Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsträger mit freien Kapazitäten in der Wirtschaftsregion Stuttgart. Straße und Schiene sind nahezu oder völlig ausgelastet. Die Modernisierung der Neckarschleusen stärkt die Resilienz der Wirtschaftsregion Stuttgart, indem sie die Binnenschifffahrt als zuverlässige und umwelt-freundliche Transportalternative sichert und ausbaut. Dadurch können Unternehmen ihre Lieferketten diversifizieren und sich unabhängiger von Störungen im Straßen- oder Schienenverkehr machen. Gleichzeitig wird die regionale Infrastruktur an die Herausforderungen steigender Transportbedarfe angepasst, was langfristig die wirtschaftliche Stabilität fördert.

Umsetzungswahrscheinlichkeit und zeitliche Perspektive

Als Kompromiss zeichnet sich aus den Gesprächen ab: Als Zwischenschritt könnte zunächst die Optimierung der Neckarschleusen für 110-Meter-Schiffe vorgesehen werden. Die Option der Verlängerung für das 135-Meter-Schiff als „Goldstandard“ darf gleichzeitig nicht verbaut werden.

Dieses gestufte Vorgehen kann die politische Umsetzungswahrscheinlichkeit erhöhen und damit eine zeitlich greifbare Perspektive eröffnen, unter anderem weil für die Sanierung bzw. Optimierung (für 110-Meter-Schiffe) der Schleusen in der Regel kein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.

Zusätzliche Kernpunkte / Zentrale Forderungen aus dem Faktencheck

Optimierungen im Betrieb ersetzen keine notwendigen Sanierungen oder die Verlängerung der Neckarschleusen

Zwischen Bau und Betrieb besteht ein Unterschied: Die Schleusen sind veraltet und haben im vergangenen Jahrzehnt weiteren, erheblichen Sanierungsbedarf angesammelt, weshalb die Sanierungen der Neckarschleusen unumgänglich sind. Der Betrieb für 110-Meter-Schiffe könnte für fast alle Schleusen nach einer Sanierung erfolgen. Nur in Bad Cannstatt wäre ein Neubau erforderlich. Die bauliche und betriebliche Optimierung für 110-Meter-Schiffe bleibt eine pragmatische und realistische Option für den Neckar.

Darüber hinaus bleibt die Forderung nach der Verlängerung für 135-Meter-Schiffen stehen. Sowie die Forderung auch unkonventionelle Lösungen im Betrieb der Schleusen zu prüfen und umzusetzen – nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung zu einer Schleusenverlängerung.

Entscheidend sei, jetzt erste Schritte zu gehen und sich nicht ausbremsen zu lassen. Die laufenden Sanierungsmaßnahmen sollten dringend fortgeführt und zugleich das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Schleuse in Bad Cannstatt vorbereitet und eingeleitet werden.