

Entsetzen über Schleusen-Pläne des Bundes

REGION/BERLIN Ausbau des Neckars für lange Frachter hat keine Priorität mehr – Branche sieht Binnenschifffahrt in Gefahr

Von Alexander Hettich
und Joachim Friedl

Mit Kritik und Unverständnis haben Politiker aus der Region und Branchenvertreter auf die *Stimme*-Exklusivmeldung reagiert, dass der Bund auf Distanz zum Ausbau der Neckarschleusen geht. Sollte das Projekt wirklich scheitern, so die Sorge, könnte das langfristig das Aus für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar bedeuten. Derweil bekräftigt ein aktuelles Schreiben aus dem Bundesverkehrsministerium die Ausstiegsszenarien.

Empörung „Für Heilbronn und die Region wäre das eine Katastrophe“, sagt der Heilbronner CDU-Bundestagsabgeordnete Alexander Throm. Sein SPD-Kollege Josip Juratovic aus Gundelsheim sieht noch Chancen: „Das Vorhaben ist nicht erledigt.“ Der Ausbau der Neckarschleusen für 135-Meter-Schiffe sei dringend notwendig. Das 2012 eröffnete Containerterminal am Heilbronner Hafen ergebe nur mit längeren Schleusen Sinn. „Der Ausbau ist Jahr für Jahr verschleppt worden.“

„Das Ideenloseste, was ich mir vorstellen kann.“

Klaus Mandel

Das wirft auch Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) dem Bund vor. In einem Schreiben vom Mittwoch, aus dem unsere Zeitung exklusiv zitierte, fordert Hermann den Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) auf, den seit vielen Jahren geplanten Umbau der 27 Schleusen „zügig“ voranzutreiben.

Wissings Antwort kam postwendend am Donnerstag und bestätigte *Stimme*-Recherchen. „Die jüngsten Erkenntnisse aus der Maßnahmenplanung am Neckar geben Anlass, die Infrastrukturziele neu zu justieren“, schreibt Wissing. Der Maßnahmenumfang sei „deutlich unterschätzt worden“. Ressourcen seien begrenzt. Deshalb legt der Bund den Fokus auf die Instandsetzung. Er setzt auf „Verlässlichkeit des Schleusenbetriebs“, das sei schneller und nachhaltiger als eine „auf



Die Schleuse bei Bad Friedrichshall-Kochendorf hat 2020 neue Tore bekommen. Für 135-Meter-Schiffe ist sie zu kurz – wie andere Hebewerke am Neckar. Foto: Archiv/Seidel

Jahrzehnte unvollendete Schleusenverlängerung“.

Valentin Abel, FDP-Bundestagsabgeordneter aus Hohenlohe und Mitglied im Verkehrsausschuss, konkretisiert: Nach bisherigen Plänen könnte sich die Realisierung bis 2080 ziehen. Trotzdem hat Abel die Verlängerung der Schleusenkammern nicht abgeschrieben, zur Finanzierung bringt er Kooperationen mit der Privatwirtschaft ins Spiel.

Großprojekt Die Kosten für Ausbau und Instandsetzung wurden zuletzt auf 1,2 Milliarden Euro geschätzt. Priorität sollte der Ausbau zwischen Mannheim und Heilbronn bis 2040 haben. Bisher ist der Fluss mit den Neckar-typischen 105 Meter langen Frachtern befahrbar. Auf dem Rhein sind 135 Meter lange Schiffe üblich, die effizienter und rentabler sind. Mache man den

Strom nicht für 135-Meter-Frachter schiffbar, „können wir uns von der Binnenschifffahrt auf dem Neckar verabschieden“, sagt Jens Schwann, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt. Diese gilt, trotz zum Teil veralteter Antriebssysteme, als klimaschonendere Alternative zum Lkw-Transport. Gleichwohl hat ihre Bedeutung kontinuierlich abgenommen. So wurden in Deutschland 2020 drei Viertel des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, rund 18 Prozent mit der Bahn und nur sieben Prozent auf den Flüssen.

Scharfe Kritik an der jüngsten Entwicklung kommt aus der regionalen Wirtschaft. Die Industrie- und Handelskammer Heilbronn (IHK) fordert, dass der Neckar mit „oberster Priorität“ behandelt wird. „Sollte der Bund tatsächlich auf Distanz zum Schleusenausbau gehen, wäre

dies ein eklatanter Widerspruch zu dem bundespolitischen Ziel, möglichst schnell bei der Energieversorgung autark zu werden“, erklärt Elke Döring, Hauptgeschäftsführerin der IHK Heilbronn-Franken. Der Neckar sei der ideale Transportweg für Kohle und Wasserstoff und spiele für die Wirtschaft in Heilbronn-Franken und in ganz Süddeutschland eine entscheidende Rolle.

Für Klaus Mandel, Direktor des Regionalverbands Heilbronn-Franken, muss der Ausbau der Schleusen „nicht beendet, sondern beschleunigt werden“. Nur dann könne sich die Wirtschaft und die Logistik auf die Systemvorteile eines funktionierenden Neckars einstellen. Nach Jahrzehnten der Planung heute zu sagen, es fehle das Geld, ist für Mandel das „Ideenloseste, was ich mir vorstellen kann“. Seite 13 **Meinung „Trauerspiel“**

Heilbronn mit Plus

Die Binnenschifffahrt im Land hat nach starken Corona-Einbrüchen von 2020 im Vorjahr abermals an Bedeutung verloren. An Häfen sowie an Lösch- und Ladeplätzen in Baden-Württemberg wurden 2021 insgesamt 27,9 Millionen Tonnen Güter im **Binnenschiffsverkehr** umgeschlagen. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes sank der Güterumschlag damit gegenüber dem Vorjahreswert um 0,8 Prozent.

Entgegen dem Trend legte der Heilbronner Hafen zu. Hier wurden 2,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen – mehr als doppelt soviel wie in Stuttgart und ein Zuwachs um 17 Prozent. Dieser ist vor allem auf ein Plus bei Kohle- und Salzlieferungen zurückzuführen, wie die Stadt Heilbronn erläutert. ah