

## 30.1 Der Neckar als Schifffahrtsweg

### M1 Kettenschiff auf dem Neckar bei Heilbronn 1885



Quelle: Schmolz, H. / Weckbach, H. (1967): Heilbronn mit Böckingen, Neckargartach, Sontheim. Konrad Verlag. Weissenhorn.

### M2 Der Neckar als Schifffahrtsweg

Wie an einer Perlenkette sind die Siedlungen entlang des Neckars aufgereiht. Seit jeher hat sich der Mensch an günstige Gegebenheiten des Naturraums angepasst. So auch im Neckartal: Heute sind auf engstem Raum Eisenbahn, Bundesstraße und Schifffahrtsweg benachbart.

Bereits die Römer haben den Neckar mit Schiffen befahren, allerdings vermutlich nur talwärts mit Transportkähnen.

Ab dem 12. Jahrhundert setzte eine verstärkte Nutzung als Transportweg ein: *Treidelkähne* und *Flöße* befuhren den Neckar. Erste Hafenanlagen und Wehre im Bereich der größeren Städte wurden angelegt. Beispielsweise ist der Hafen Heilbronn erstmals im Jahre 1146 erwähnt.

Zahlreiche Stromschnellen, gefährliche Untiefen und regelmäßig wiederkehrende Hochwasser machten es in der Folgezeit unmöglich, den Neckar oberhalb Heilbronn's schiffbar zu machen. 1553 wurde der Neckar flussabwärts von Heilbronn dank des Herzog von Württemberg schiffbar; allerdings mussten wegen des *Heilbronner Stapelrechts* auch weiterhin alle Güter im Heilbronner Hafen umgeschlagen werden.

Im 19. Jahrhundert setzte dann eine rasante Entwicklung ein: Mit dem *Bau des Wilhelmskanals* in Heilbronn im Jahre 1821 war der Neckar auch über Heilbronn hinaus schiffbar. Auf die Konkurrenz der Eisenbahn reagierte man mit der Erfindung der sogenannten *Kettenschiffahrt*. Ein Kettendampfer, der sich an einer im Fluss versenkten Antriebskette entlang zog, konnte mehrere mit Transportgut beladene Kähne nach sich ziehen. Auf diese Weise konnten bei günstigen Bedingungen erhebliche Mengen transportiert werden. So wurden im Jahr 1892 142.000 Tonnen Ladung bewegt.

Letzte wichtige Etappe war der Ausbau des Neckars zur *Großschifffahrtsstraße*. Zahlreiche Baumaßnahmen wie Schleusenanlagen, teils erhebliche Eingriffe in die Natur, waren dazu nötig. Bereits in den 1920er Jahren begonnen, war der Abschnitt oberhalb Heilbronn's bis Stuttgart 1958 vollendet, zehn Jahre später war das Ziel Plochingen erreicht. Somit ist der Neckar auf 203 Kilometern ununterbrochen für die Binnenschifffahrt passierbar.

### M3 Schleuse in Heilbronn-Horkheim



### M4 Schleusenausbau

Der in M2 beschriebene Ausbau zur Großschifffahrtsstraße ist nicht der letzte Schritt der Entwicklung. Bis spätestens 2026 sollen alle Schleusen von der Neckarmündung bis Heilbronn ausgebaut werden.

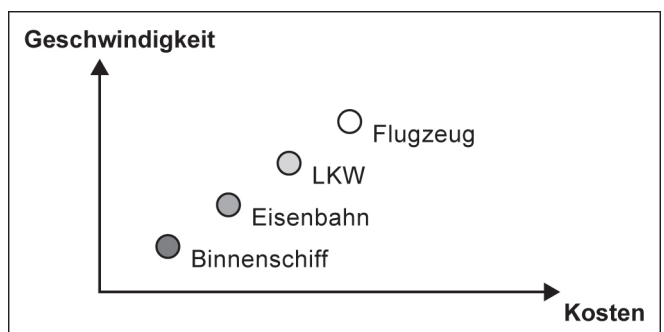
Im Landkreis Heilbronn sind dies die Schleusenanlagen in Gundelsheim und Kochendorf: An beiden Staufufen sollen die Arbeiten im Jahr 2016 beginnen und spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen sein.

Die derzeitige Größe der Schleusen beträgt 110 Meter, folglich können diese von maximal 105 Meter langen Schiffen passiert werden. Der Ausbau sieht vor, die Schleusen auf eine Länge von 140 Metern zu verlängern. Grund für den Ausbau ist das stetig steigende Güteraufkommen auf der Wasserstraße. 2012 sind circa 7,5 Millionen Tonnen auf dem Neckar transportiert worden, im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um acht Prozent.

Vergleicht man einen 135m-Frachter mit dem kleineren 105m-Schiff wird der Zugewinn schnell deutlich: Bei 40 % größerem Ladevolumen werden gerade einmal 10 % mehr Kraftstoffkosten fällig.

Quelle: nach Rhein-Neckar-Zeitung vom 8.2.2013.

### M5 Gütertransportmittel im Vergleich



### AUFGABEN

1. Vollziehe die Entwicklung der Neckarschifffahrt nach. Fertige dazu einen Zeitstrahl an (M1 bis M4).
2. Begründe, warum es sinnvoll ist, die Neckarschleusen auszubauen (M4 u. M5).
3. Nimm zu folgender Aussage Stellung: „Das Binnenschiff ist ein Verkehrsmittel im Trend der Zeit.“ (Informiere dich zusätzlich im Internet über die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Transportmittel.)