



## **Eckpunkte zur Zukunft der Schifffahrt auf dem Neckar von BUND, Landesfischereiverband (LFV), Landesnaturschutzverband (LNV) und NABU**

**Stand 09.03.2007**

### **Inhaltsverzeichnis:**

1. Anlass.....	1
2. Ausgangspunkt: der Neckar als Bundeswasserstraße .....	2
3. Mindestforderungen der Naturschutzverbände an die geplante Verlängerung der Schleusen auf 135 m zwischen Mannheim und Plochingen.....	4
Anhang 1: Durchgängigkeit am schiffbaren Neckar – Bestand und Planung .....	8
Anhang 2: Drei alternative Zukunftsszenarien für den Neckar und ihre Beurteilung aus Sicht der Naturschutzverbände .....	12

### **1. Anlass**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Träger der Unterhaltlast für die Bundeswasserstraße Neckar beabsichtigt die Verlängerung der 27 Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen auf 135 m, um der gewachsenen Größe der insbesondere auf dem Rhein fahrenden Schiffe gerecht zu werden. Zu diesem Zweck wurden durch das BMVBS in den Investitionsrahmenplan des Bundes für die Jahre 2006 bis 2010 € 150 Mio. eingestellt.

Die Naturschutzverbände BUND, LFV, LNV und NABU begrüßen grundsätzlich den Gütertransport auf dem Wasser, weil er wesentlich umweltfreundlicher als der Transport auf der Straße ist. Allerdings ist der Neckar von seiner Größe her an der Grenze zur sinnvollen Wasserstraßennutzung.

---

**BUND Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Paulinenstr. 47  
D-70178 Stuttgart  
T 0711/620306-0, F -77  
[bund.bawue@bund.net](mailto:bund.bawue@bund.net)

**LFV  
Baden-Württemberg e.V.**  
Reitzensteinstr. 8  
D-70190 Stuttgart  
T 0711/870309-6, F -89  
[info@lnvbw.de](mailto:info@lnvbw.de)

**LNV  
Baden-Württemberg e.V.**  
Olgastr. 19  
D-70182 Stuttgart  
T 0711/248955-20, F-30  
[info@lnv-bw.de](mailto:info@lnv-bw.de)

**NABU Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Tübinger Str. 15  
D-70178 Stuttgart  
T 0711/96672-0, F -33  
[nabu@nabu-bw.de](mailto:nabu@nabu-bw.de)

Die Naturschutzverbände BUND, LFV, LNV und NABU legen daher ihre Eckpunkte vor, unter welchen Umständen sie den Ausbau des Neckars für Schiffe bis zu 135 m Länge befürworten.

## **2. Ausgangspunkt: der Neckar als Bundeswasserstraße**

Der Neckar ist zwischen Plochingen und Mannheim auf einer Länge von 203 km als Bundeswasserstraße ausgebaut. Der Ausbau im Verlaufe des 20. Jahrhunderts hatte tiefgreifende Folgen für die Morphologie des Flusses. Zwischen Deizisau und Mannheim-Feudenheim ist der Fluss heute auf einer zusammenhängenden Länge von 186 km aufgestaut, weil er in seinem natürlichen Zustand viel zu klein für eine Großschifffahrtsstraße wäre und zudem über einen zu stark schwankenden Wasserstand verfügen würde.

Zwischen Mannheim und Plochingen hat der Fluss weitgehend den Charakter eines Flusses verloren und stellt heute nur mehr eine Kette von langsam durchflossenen Stauseen dar. Darüber hinaus ist der Fluss entlang der Wasserstraße an 48 künstlichen Querbauwerken<sup>1</sup> in seiner Längsdurchwanderbarkeit unterbrochen, da – bis auf das neu errichtete Aufstiegsbauwerk am Wehr in Ladenburg – die Schleusen und Wehre über keine oder bestenfalls stark eingeschränkt funktionsfähige Fischeaufstiegsanlagen verfügen. Vorkehrungen für abwärts wandernde Fische fehlen vollkommen.

In Freiberg, Heilbronn-Horkheim, Neckarsulm, Heidelberg und Mannheim sind Abschnitte des „alten Neckars“ als Altneckarschleifen erhalten geblieben<sup>2</sup>. Sie stellen die aus Naturschutzsicht bedeutsamsten Relikte des ehemals frei fließenden Flusses dar. Alle Altneckarabschnitte leiden unter einer zu geringen Mindestwassermenge. In Horkheim und Freiberg liegt sie derzeit nur bei 1 m<sup>3</sup>/s. Mindestens die zehnfache Menge wäre für eine ökologische Funktionsfähigkeit notwendig (siehe Anhang 1).

---

<sup>1</sup> Laut WALD + CORBE & IUS 2005: Machbarkeitsstudie zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit am Neckar, Gutachten im Auftrag des Landes Baden-Württemberg

<sup>2</sup> Darüber hinaus gibt es in Altbach, Esslingen, Marbach und Heilbronn Altneckarabschnitte, die kürzer und deutlich weniger naturnah ausgebildet sind. Im lokalen Umfeld besitzen aber auch diese Strecken aufgrund von Morphologie und/oder Fließcharakteristik hohe ökologische Bedeutung.

Im Zuge der Arbeiten des Regierungspräsidiums Stuttgart zur Bestandsaufnahme nach der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wurde der Neckar daher auch zwischen Plochingen und Mannheim vorläufig als „erheblich verändert“ ausgewiesen.

Die WRRL sieht für erheblich veränderte Gewässer das Umweltziel „gutes ökologisches Potenzial“ vor, das den Zustand von Fauna und Flora beschreibt, wie er sich nach Durchführung aller Aufwertungsmaßnahmen einstellen kann, die mit der Fortführung von Gewässernutzungen wie Schifffahrt und Wasserkraftgewinnung vereinbar sind. Für den Neckar umfassen diese Maßnahmen vor allem die Herstellung der Längsdurchwanderbarkeit sowie die Schaffung von fließgewässertypischen Lebensräumen, welche in und an der strukturarmen Wasserstraße heute weitgehend fehlen (z.B. Laichgründe und Aufwuchslebensräume für Fische, Totholzburgen, Eisvogelsteilwände, Auwälder), darüber hinaus die Vernetzung mit und Verbindung von morphologisch intakteren Zuflüssen wie Kocher, Jagst oder Elsenz.

Die WRRL sieht darüber hinaus auch eine Prüfung vor, ob die Nutzungen eines Gewässers nicht durch andere, im Hinblick auf die allgemeine Umwelt<sup>3</sup> bessere Nutzungen ersetzt werden können, wenn ihre Aufgabe das Erreichen eines guten ökologischen Zustands am Gewässer möglich macht. Für den Neckar bedeutet dies konkret, dass zu prüfen ist, ob die Schifffahrt und die Wasserkraftnutzung nicht durch andere, ökologisch verträglichere und ggf. ökonomisch sinnvollere Technologien wie Eisenbahntransport oder Sonne bzw. Windkraft ersetzt werden können und ob die Stauhaltung aus Gründen der Sicherung des Grundwasserstandes oder des Hochwasserschutzes beibehalten werden muss.

Auch wenn unter konsequenter Anwendung der WRRL-Prüfkriterien für die Wirtschaftlichkeit der Wasserdienstleistungen am Neckar drei Zukunftsszenarien:

- die Fortführung der Nutzung als Wasserstraße und zur Energiegewinnung,
- die – langfristige – Aufgabe der Wasserstraße bei Beibehaltung der energetischen Nutzung und

---

<sup>3</sup> Hierunter versteht die WRRL nicht nur klassische Umweltfaktoren wie Boden, Wasser, Luft oder Fauna bzw. Flora, sondern auch soziale Gesichtspunkte, Denkmalschutz etc..

- die Zurückentwicklung zu einem frei fließenden, naturnah gestalteten Fluss denkbar erscheinen, stellen die beiden letzteren Szenarien aufgrund der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf absehbare Zeit keine realistischen Optionen dar<sup>4</sup>. Es sind also Wege zu suchen, wie unter der Bedingung einer stauregulierten Wasserstraße am Neckar zwischen Plochingen und Mannheim die maximal möglichen ökologischen Verbesserungen erzielt werden können.

Vor diesem Hintergrund stellt die geplante Verlängerung der Schleusen eine Chance dar, zugleich mit der beabsichtigten ökonomischen Aufwertung des Neckars auch eine nachhaltige Verbesserung seines ökologischen Zustands zu erreichen. Hierzu müssen aus Sicht der Naturschutzverbände die nachfolgend formulierten Mindestanforderungen erfüllt sein.

### **3. Mindestforderungen der Naturschutzverbände an die geplante Verlängerung der Schleusen auf 135 m zwischen Mannheim und Plochingen**

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands des Neckars müssen aus Sicht der Naturschutzverbände BUND, LFV, LNV und NABU mit einer einseitigen Verlängerung der 27 Neckarschleusenpaare am schiffbaren Neckar verbunden sein:

- 1) An allen Querbauwerken, an denen dies ökologisch notwendig ist<sup>5</sup>, werden Fischaufstiegsanlagen - wenn möglich Umgehungsgewässer - nach dem Stand der Technik errichtet und deren dauerhafte Wartung sichergestellt. Werden die Schleusen verlängert, hat der Bau der Fischaufstiegsanlage

---

<sup>4</sup> Näheres zu den Szenarien und ihren Folgen für den ökologischen Zustand des Neckars im Anhang 2

<sup>5</sup> Laut Wald + Corbe & IUS 2005: Machbarkeitsstudie zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit im Neckar zwischen der Mündung in den Rhein und Plochingen, genügt es, an 33 der 48 Querbauwerke Bauwerke zum Fischaufstieg zu errichten, um die aufwärts gerichtete Durchwanderbarkeit zu gewährleisten.

zeitgleich mit der Verlängerung der jeweiligen Schleuse zu erfolgen. Alternativ sind die in der Machbarkeitsstudie im Auftrag des Landes Baden-Württemberg als vorrangig bezeichneten Fischaufstiegshilfen zuerst zu errichten (nähere Informationen siehe Anhang 1).

- 2) Die Altneckarabschnitte werden mit einer ausreichenden Mindestwassermenge von mindestens 10 m<sup>3</sup>/s und deren wirksamer Kontrolle ausgestattet. Da für Aufstiegsbauwerke maximal 1 m<sup>3</sup>/s benötigt werden, können 9 m<sup>3</sup>/s über Restwasserkraftwerke fließen.
- 3) Vorkehrungen zu Fischschutz und Fischlenkung beim Abstieg müssen getroffen werden, sobald die Fischereibiologie hierzu belastbare Anforderungen formulieren kann.
- 4) Es wird verbindlich und langfristig auf weitere flussbauliche Maßnahmen verzichtet, die Eingriffe in Sohle oder Ufer des Neckars bedeuten, wie z. B. auf eine weitere Vertiefung der Fahrrinne (derzeit 2,80 m), auf Begradigungen, auf zusätzliche Spundwände zur Ufersicherung gegen Wellenschlag oder eine anders geartete Intensivierung der Unterhaltung von Ufer und Vorland.
- 5) Mit der Schleusenverlängerung darf keine ersatzlose Beeinträchtigung oder Zerstörung letzter naturschutzfachlich wertvoller Neckarbereiche verbunden sein.
- 6) Ferner wird rechtsverbindlich in einen noch einzurichtenden Sonderfonds „Neckareinzugsgebiet-Nord“ bei der Stiftung Naturschutzfonds ein fester Betrag von mindestens 0,01 Euro pro am Neckar erzeugter kWh Strom spätestens ab dem Tag einer Verlängerung oder Erneuerung der laufenden Konzession einbezahlt. Mit Mitteln aus diesem Sonderfonds sollen Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands des Neckars und seiner im Bereich der Bundeswasserstraße mündenden Nebengewässer finanziert werden, also vorrangig Maßnahmen zur Verbesserung der Durchwanderbarkeit des Gewässernetzes und zur Schaffung fehlender Habitate für die aquatische Fauna.

Die Naturschutzverbände sehen – entsprechend dem in der WRRL verankerten Verursacherprinzip – die Bundeswasserstraßenverwaltung sowie die Betreiber der Wasserkraftanlagen zwischen Plochingen und Mannheim, in den meisten Fällen die Neckar AG, als bei weitem wichtigste Nutzer des Neckars zwischen Plochingen und

Mannheim in gemeinsamer Verantwortung für die notwendige Verbesserung des ökologischen Zustands. Zwischen den Nutzern und dem Land Baden-Württemberg in seiner Zuständigkeit für die Umsetzung der WRRL sind daher die unter 1) bis 6) genannten Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands des Neckars vertraglich abzusichern.

- I. Die Realisierung der unter 1) sowie 3) bis 5) genannten Maßnahmen wird **vor Planfeststellung oder Genehmigung der Schleusenverlängerung** in einem Rahmenvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem BMVBS vereinbart. Darüber hinaus verpflichtet sich das BMVBS dazu, Zahlungen in Höhe von eingesparten Mitteln für ökologische Maßnahmen in den Sonderfonds nach Forderung 6 einzuzahlen, falls Maßnahmen aus den Forderungen 1 sowie 3 bis 5 durch eine vorzeitige Verlängerung der Konzession zur Erzeugung der Wasserkraft durch den Nutznießer derselben oder durch andere Geldgeber finanziert werden.
- II. Das Land Baden-Württemberg nimmt umgehend Gespräche mit den Betreibern der Wasserkraftanlagen auf, die mit Altneckarabschnitten in Zusammenhang stehen, um möglichst bald, spätestens aber im Jahr 2015<sup>6</sup> eine ökologisch begründete Mindestwasserregelung gemäß Forderung 2 für die Altneckarabschnitte zu erreichen.
- III. Die Realisierung der unter Forderung 6 genannten Zahlungen wird **vor einer Verlängerung der laufenden Konzession** in einem Vertrag zwischen Land Baden-Württemberg und zukünftigem Konzessionär vereinbart. Es ist eine Klausel aufzunehmen, dass die Neukonzessionierung unwirksam wird, falls die vereinbarten Zahlungen nicht spätestens mit dem Inkrafttreten der neuen Konzession beginnen.

Gelingt die beschriebene Verbindung von ökonomisch motivierter Schleusenverlängerung ohne weiteren Ausbau am Neckar mit Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung, kann sie beispielhaft für die Entwicklung und Bewirtschaftung sehr stark durch den Menschen veränderter Gewässer sein, die auf

---

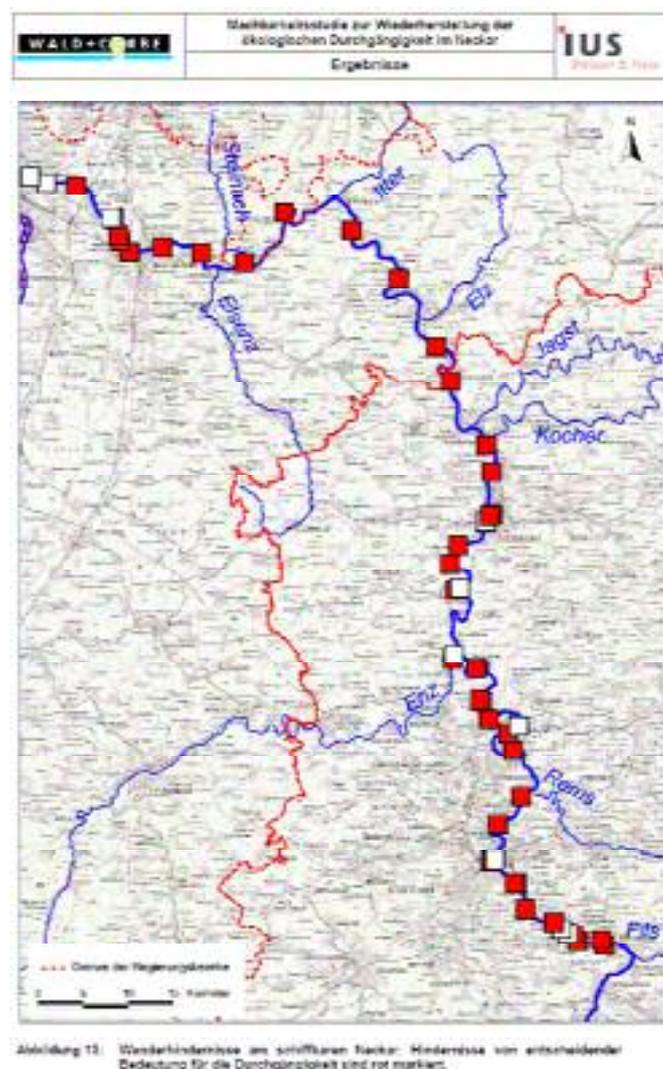
<sup>6</sup> Zeitpunkt, bis zu dem laut Wasserrahmenrichtlinie das gute ökologische Potential erreicht sein muss.

absehbare Zeit nicht mehr in einen naturnahen Zustand zurückentwickelt werden können.

IV. Schließlich erwarten die Naturschutzverbände vom Land, dass es sich zu einem integrierten Güterverkehrskonzept verpflichtet, das den Gütertransport aktiv weg von der Straße hin auf die Neckarschiffe und auf die Bahn verlagert und insgesamt reduziert. D. h. dass in der Summe auf jegliche direkte und indirekte Anreizpolitik für mehr Gütertransport verzichtet wird (kein Straßenneu- und –ausbau oder sonstige Förderung) und die auf der Straße frei werdenden Kapazitäten zurückgebaut werden (Entschleunigung, echter Rückbau u.a.). Diese Ziele und die zugehörigen Maßnahmen sind in der anstehenden Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg festzuschreiben.

## Anhang 1: Durchgängigkeit am schiffbaren Neckar – Bestand und Planung

2005 wurde das Gutachten „Machbarkeitsstudie zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit im Neckar zwischen der Mündung in den Rhein und Plochingen“ im Auftrag des Landes Baden-Württemberg fertiggestellt<sup>7</sup>. Es stellt fehlende Durchgängigkeit des schiffbaren Neckars für Fische und andere Bewohner des Wasser fest und formuliert Vorschläge wie die Durchgängigkeit zwischen Plochingen und Mannheim wieder hergestellt werden kann.



<sup>7</sup> Das vollständige Dokument kann auf den Internetseiten des Regierungspräsidiums Stuttgart als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Der Karte ist die Lage der künstlichen Wanderungshindernisse am schiffbaren Neckar sowie die Tatsache zu entnehmen, dass für die Gewährleistung der Durchwanderbarkeit nicht alle Querbauwerke mit Fischaufstiegshilfen ausgerüstet werden müssen.

Bislang verfügt nur das Neckarwehr in Ladenburg über eine Fischaufstiegshilfe nach dem aktuellen Stand der Technik.



Moderner Vertical-Slot-Pass am Neckarwehr in Ladenburg zwischen Heidelberg und Mannheim. Aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse an den bestehenden Schleusen und Kraftwerken werden in Zukunft überwiegend derartige technische Bauwerke die Durchgängigkeit gewährleisten müssen.

In der Machbarkeitsstudie im Auftrag des Landes wird vorgeschlagen, die Herstellung der Durchgängigkeit am schiffbaren Neckar in drei Stufen zu priorisieren, die in der folgenden Karte dargestellt sind:

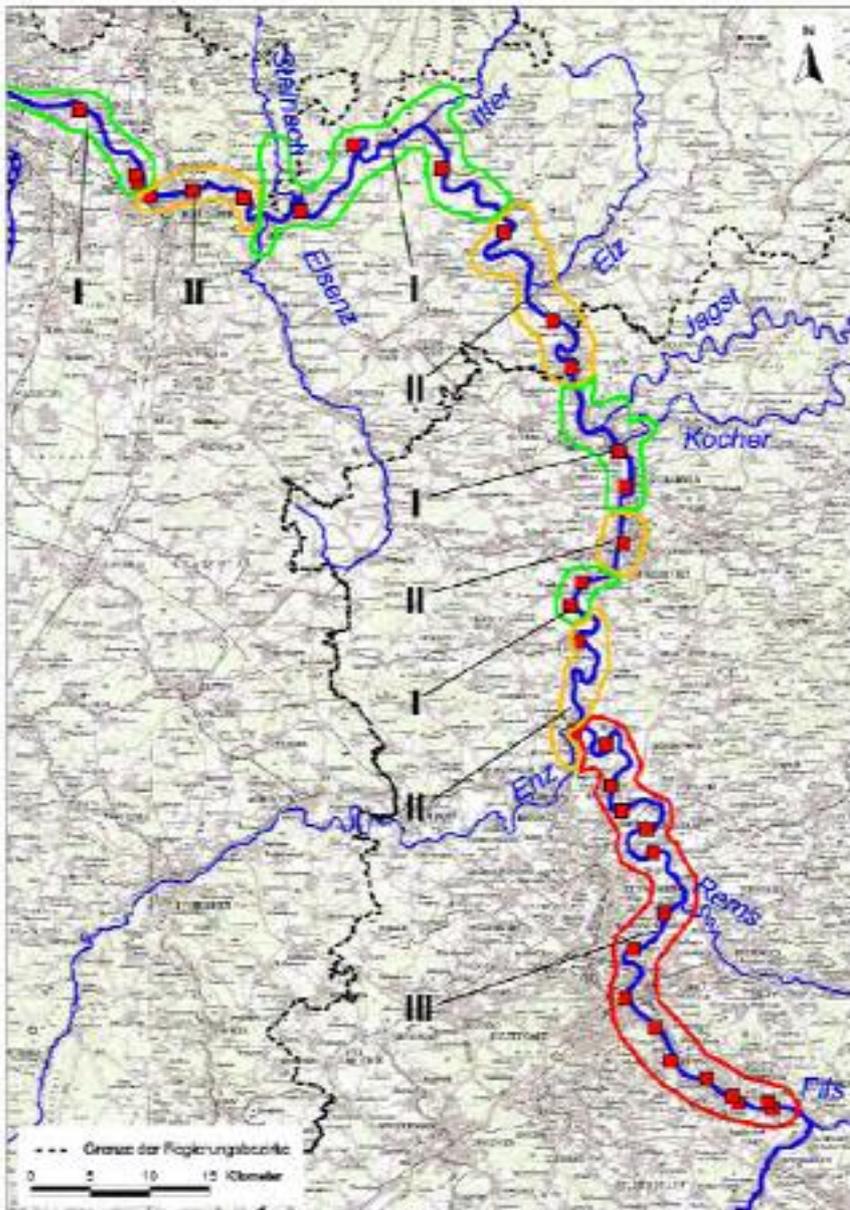
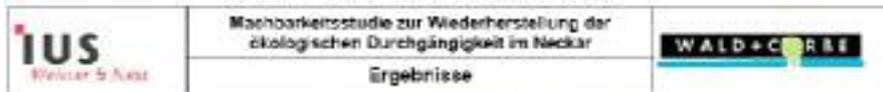


Abbildung 16: Einteilung der vorgeschlagenen Maßnahmen in drei Prioritäten.  
Grün = Priorität I, orange = Priorität II, rot = Priorität III.

Demnach sind sind zunächst folgende funktionelle Räume zu vernetzen:

- der Rhein mit dem Altneckar bei Heidelberg-Wieblingen
- die Odenwaldzuflüsse des Neckars, vor allem Steinach, Elsenz und Itter
- Kocher und Jagst mit dem Altneckar bei Neckarsulm
- Der Altneckar von Horkheim mit den benachbarten Neckarabschnitten

Die vollständige Herstellung der Durchgängigkeit am schiffbaren Neckar zwischen Mündung der Enz und Mannheim kann demnach in zwei weiteren Schritten erfolgen. Dem Neckarabschnitt oberhalb von Besigheim wird aufgrund der dort sehr hohen Baukosten nur eine dritte Priorität zugemessen wird. Die Gewährleistung der gesamten Durchgängigkeit zwischen Plochingen und Mannheim muss aber nach Auffassung der Naturschutzverbände spätestens mit der Fertigstellung der letzten verlängerten Schleusen gewährleistet sein.

Von höchster ökologischer Bedeutung sind die Altneckarabschnitte in Deizisau, Freiberg, Heilbronn-Horkheim, Neckarsulm, Heidelberg-Wieblingen und Ilvesheim. Als Relikte des Neckars vor dem Bau der Wasserstraße verfügen sie noch über Strukturen von Ufer und Gewässerbett, die ansonsten vollkommen zerstört worden sind. Ihr überregional bedeutendes Potenzial aus Sicht der Fischfauna wird heute vor allem durch die aktuell viel zu geringen Mindestwassermengen eingeschränkt.



Altneckar bei Freiberg im Landkreis Ludwigsburg; wie auch die anderen Altneckarschleifen stellt er ein ökologisch hochwertvolles Relikt des Neckars vor dem Bau der Bundeswasserstraße dar und leidet heute vor allem unter einer zu geringen Wasserführung.

## **Anhang 2: Drei alternative Zukunftsszenarien für den Neckar und ihre Beurteilung aus Sicht der Naturschutzverbände**

In der Vorbereitung der Formulierung ihrer Anforderungen an ökologische Begleitmaßnahmen zur Verlängerung der Schleusen am Neckar haben die Naturschutzverbände die in den kommenden Jahrzehnten möglichen Entwicklungen am Neckar verglichen. Demnach bestehen für den Neckar zwischen Plochingen und Mannheim drei langfristige Entwicklungsmöglichkeiten:

1. Fortsetzung der Nutzung als Bundeswasserstraße und der Wasserkraft
  - a) ohne Schleusenverlängerung
  - b) mit Schleusenverlängerung
2. Aufgabe der Bundeswasserstraße und Beibehaltung der Stauwehre
3. Rückbau der Schleusen und Wehre und Entwicklung eines freifließenden Flusses (ganz oder in Teilen)

### **zu 1 a Fortsetzung der Nutzung als Bundeswasserstraße und der Wasserkraft ohne Schleusenverlängerung**

Bei diesem Szenario bleibt der erheblich veränderte Charakter des Neckars in seiner heutigen Form erhalten. Zur Verbesserung der Gewässerökologie können nur Maßnahmen zur Herstellung der Durchgängigkeit sowie zur Schaffung begrenzter (Trittstein-) Biotope entlang des Neckars ergriffen werden. Werden diese Maßnahmen (siehe unten) konsequent durchgeführt, kann dennoch eine Verbesserung des ökologischen Zustands gegenüber dem sehr schlechten Ist-Zustand erreicht werden.

Derzeit ist nicht entschieden (siehe unten), wer gegebenenfalls für die Finanzierung solcher Maßnahmen, insbesondere des Baus von Fischaufstiegsanlagen an den Querbauwerken aufkommen müsste. Deren Kosten beziffern sich nach der Machbarkeitsstudie im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart auf ca. € 50 Mio. Beurteilung durch die Naturschutzverbände:

Diese Entwicklung bedingt langfristig eine Ertüchtigung der Schleusen. Die aus Sicht der Gewässerökologie wünschenswerte Rückgewinnung eines frei fließenden Flusses bleibt auf Jahrzehnte hinaus ausgeschlossen.

Wenn es allerdings gelänge, als Gegenleistung für die vorgezogene Verlängerung der Rechte der Wasserkraftnutzung einen privaten Investor zu gewinnen, der die Umsetzung ökologischer Maßnahmen (Durchgängigkeit, Mindestwasserführung usw.) zeitlich vorzieht, und dies juristisch bindend zu vereinbaren, würden die Naturschutzverbände dies begrüßen.

### **zu 1 b Fortsetzung der Nutzung als Bundeswasserstraße und der Wasserkraft mit Schleusenverlängerung**

Grundsätzlich gilt das gleiche wie unter 1 a. Die zusätzliche Schleusenverlängerung bedeutet allerdings neue Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die Naturschutzverbände bezweifeln, dass die Schleusenverlängerung volkswirtschaftlich rentabel ist.

Beurteilung durch die Naturschutzverbände: Für diese Variante gilt das unter 1 a Gesagte. Allerdings ist das wirtschaftliche Interesse an einer Wasserstraße mit verlängerten Schleusen deutlich größer als ohne solche. Aus Sicht des Naturschutzes stellt die Verlängerung der Schleusen eine wesentliche Änderung der Nutzung des Neckars dar. Sie bietet damit einen Anlass, ökologische Mindeststandards am Neckar zu erreichen, darunter vor allem die Herstellung der Durchgängigkeit. Darüber hinaus sind Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Bau und Betrieb der verlängerten Schleusen verursacht werden, im Sinne des Naturschutzrechts auszugleichen.

### **zu 2. Aufgabe der Bundeswasserstraße und Intensivierung der Wasserkraftnutzung**

Ohne einen Ausbau der Schleusen am Neckar wird in den kommenden Jahren mit einem Rückgang des Frachtaufkommens gerechnet. Nicht zuletzt aufgrund der knappen finanziellen Ressourcen kann dies dazu beitragen, dass der Bund als Unterhaltungspflichtiger der Wasserstraße sich dazu entschließt, diese aufzugeben. Die Nutzung der 25 Laufwasserkraftwerke zwischen Plochingen und Mannheim würde hiervon nicht tangiert. Stauregulierte aber nicht schiffbare große Flüsse wie der Inn beweisen die Attraktivität solcher Nutzung.

In diesem Szenario wäre der Kraftwerksbetreiber für die Erfüllung der Anforderungen der WRRL verantwortlich. Allerdings laufen die Konzessionen für die Kraftwerke an der Wasserstraße noch bis zum Jahr 2034. Ob der Kraftwerksbetreiber bereits zum jetzigen Zeitpunkt verpflichtet werden kann, in Fischaufstiegsanlagen zu investieren, ist derzeit rechtlich unklar und muss geprüft werden

Andererseits ist derzeit ebenso wenig abzusehen, wie die öffentliche Hand den Bau der notwendigen Fischaufstiegsanlagen bis 2015 finanzieren sollte.

Bei diesem Szenario würde sich am erheblich veränderten Charakter des Neckars voraussichtlich in den nächsten 30 Jahren nichts ändern. Ohne Schifffahrt wäre aber die starke Sicherung der Neckarufer nicht mehr notwendig, eine partielle Aufwertung und naturnahe Gestaltung der Ufer würde möglich.

Beurteilung durch die Naturschutzverbände: Diese Entwicklung ist aus Sicht des Jahres 2006 unwahrscheinlich. Nach Entwidmung des Neckars als Wasserstraße ginge die Unterhaltungspflicht an Wehren und Schleusen entweder auf die Wasserkraftnutzer über, für die sich die Wasserkraftnutzung unter diesen Umständen wohl nicht mehr lohnen würde, oder auf das Land (Grundwasser-/Hochwasserschutz). Es ist zu bezweifeln, dass bei diesem Szenario die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Durchwanderbarkeit und zur Schaffung von Trittsteinbiotopen bis 2015 (zeitliche Vorgabe der WRRL) realisiert werden.

### **zu 3: Rückbau der Schleusen und Wehre und Entwicklung eines freifließenden Flusses (ganz oder in Teilen)**

In diesem Szenario kommt es zu einer vollkommenen Abkehr von der bisherigen Nutzung des Neckars unterhalb von Plochingen. Die aus ökologischer Sicht beste Lösung bedeutete den Rückbau der Schleusen, Wehre und Uferbefestigungen und die Rückgewinnung des Neckars als frei fließender Fluss.

Eine ernsthafte Machbarkeitsbetrachtung für diese „Naturfluss“-Variante wurde bislang von keiner Seite vorgelegt. Daher fehlen auch Betrachtungen, ob ein teilweiser Rückbau von Wasserstraße und Stauregulierung, etwa oberhalb des Hafens Heilbronn, denkbar wäre.

Beurteilung durch die Naturschutzverbände:

Diese Entwicklung stellt aus Sicht des Naturschutzes und der Gewässerökologie die wünschenswerte Variante dar. Zudem können die in der WRRL vorgesehenen Prüfungsschritte insbesondere zur Wirtschaftlichkeit der Wassernutzungen durchaus zu dem Ergebnis kommen, dass zumindest die Großschifffahrt auf dem Neckar ökonomisch nicht sinnvoll ist.

Vor allem aus Gründen der politischen Durchsetzbarkeit und Finanzierbarkeit (Rückbau der Wehre, Entschädigung der Kraftwerksbetreiber usw.) erscheint das Szenario in absehbarer Zukunft allerdings sehr unwahrscheinlich.