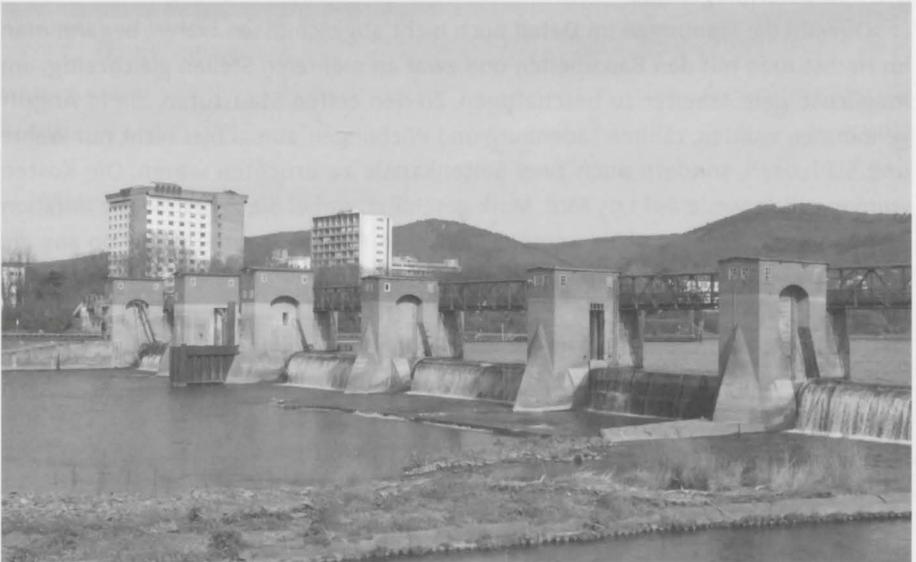


Das Neckarwehr Wieblingen ✓

Das Neckarwehr oberhalb von Wieblingen wird heute wohl in erster Linie als günstig gelegene Brücke für Radfahrer und Fußgänger wahrgenommen, denn anders als bei der Staustufe und Schleuse am Karlstor erschließt sich der Zweck des Bauwerks nicht auf den ersten Blick. Das zwischen 1921 und 1924 errichtete Wehr ist Teil der Staustufe Wieblingen und eine der ältesten Anlagen des sogenannten Neckarkanals. Die gesamte Staustufe besteht aus dem Wehr, dem rund 5,2 Kilometer langen Seitenkanal am rechten Neckarufer, der Schleuse beim Schwabenheimer Hof und zwei Wasserkraftanlagen, dem Hauptkraftwerk bei der Schleuse sowie einem kleineren Ergänzungskraftwerk beim Wehr am linken Ufer. Charakteristisch für die Anlage sind die sieben Wehrpfeiler aus Beton mit den aufgesetzten gemauerten Windenhäusern, in denen sich die Antriebe der Walzenwehre befinden, sowie der 250 Meter lange Steg, eine Fachwerkkonstruktion aus Schmiedeeisen. Entworfen wurde das Wehr von dem Architekten Adolf Abel (1882–1968).

Ziel der Kanalisierung des Neckars war die Verbesserung der Bedingungen für die Schifffahrt, die ab 1877 zwischen Mannheim und Heilbronn als Kettenschleppschifffahrt durchgeführt wurde. Die ersten Pläne zum Ausbau des Flusses mit Staustufen und Schleusen entstanden bereits im 19. Jahrhundert, wobei lange auch das Ziel verfolgt wurde, die Wasserstraße über die Schwäbische Alb zu führen und somit eine Verbindung zwischen Neckar und Donau herzustellen. Die treibenden Kräfte waren württembergische Wirtschaftskreise, namentlich in Heilbronn und Stuttgart, während man



Das Neckarwehr Wieblingen im März 2013 (Foto: Martin Krauß)

in Baden zunächst wenig Interesse an dem Projekt hatte, da Mannheim seinen Aufstieg zur Handels- und Industriemetropole ja nicht zuletzt dem Warenumsatz zwischen Rhein und Neckar verdankte. Im Jahr 1904 vereinbarten die Anrainerstaaten Württemberg, Baden und Hessen die Erstellung einer Entwurfsplanung für eine Wasserstraße zwischen Mannheim und Heilbronn. Man plante den Bau von 17 Staustufen und veranschlagte die dafür notwendigen Kosten mit 46 Mio. Mark. Doch erst während des Ersten Weltkriegs rückte eine Realisierung der Kanalpläne näher. Der zunehmende Energiemangel und Transportengpässe, vor allem aber die konkurrierenden bayerischen Pläne zum Bau eines Rhein-Main-Donau-Kanals verliehen dem Projekt neuen Schwung. 1916 wurde der „Südwestdeutsche Kanalverein für Rhein, Neckar und Donau“ gegründet, und ab 1917 ließen Baden und Württemberg die Entwürfe erneut bearbeiten. Vor dem Hintergrund des gravierenden Kohlemangels während des Krieges rückte nun auch die Elektrizitätserzeugung in den Fokus der Planungen, und an nahezu allen Staustufen wurden Wasserkraftwerke vorgesehen. Nach Kriegsende gewann auch der Aspekt der Arbeitsbeschaffung durch die Baumaßnahmen an Bedeutung.

Im Jahr 1919 lagen schließlich die Pläne für den Bau einer Wasserstraße mit 34 Staustufen zwischen Mannheim und Plochingen vor. Baden und Württemberg fassten den Beschluss, das Projekt zu realisieren, wobei die Frage der Finanzierung offen blieb. Als neuer Akteur kam nun die Reichsregierung ins Spiel, da gemäß Artikel 97 der Weimarer Verfassung die deutschen Wasserstraßen in die Verantwortung des Reichs übergingen und der Bau des Neckarkanals als nationale Aufgabe angesehen wurde, von der man sich einen erheblichen Modernisierungsschub erwartete. Am 27. April 1920 stimmte der Reichstag dem Projekt zu und bewilligte die Bereitstellung von 10 Mio. Mark als Sofortprogramm.

Obwohl die Planungen im Detail noch nicht abgeschlossen waren, begann man im Herbst 1920 mit den Bauarbeiten und zwar an mehreren Stellen gleichzeitig, um möglichst viele Arbeiter zu beschäftigen. Zu den ersten Staustufen, die in Angriff genommen wurden, zählten Ladenburg und Wieblingen, zumal hier nicht nur Wehre und Schleusen, sondern auch zwei Seitenkanäle zu errichten waren. Die Kosten wurden mittlerweile auf 1,95 Mrd. Mark geschätzt, wobei die zunehmende Inflation eine genaue Berechnung bald unmöglich machte. Man ging zunächst davon aus, die Baumaßnahmen durch den Verkauf der in den Wasserkraftwerken gewonnenen elektrischen Energie finanzieren zu können, was sich jedoch bald als Illusion erwies. Im Dezember 1922 mussten die Bauarbeiten vorübergehend eingestellt werden, lediglich an den bereits weit fortgeschrittenen Staustufen in Wieblingen und Neckarsulm wurde weitergearbeitet. Das gesamte Projekt drohte an der Kostenfrage zu scheitern, letztlich blieb nur eine Finanzierung aus öffentlichen Mitteln, die schließlich vom Reich und von Württemberg übernommen wurde.

Ungeachtet der teils heftig geführten öffentlichen Debatte über den prinzipiellen Nutzen der Neckarkanalisation und die Finanzierung des Projekts gingen die Arbeiten an der Staustufe Wieblingen planmäßig voran, im November 1923 waren sie zur Hälfte abgeschlossen, rund 1 500 Arbeiter waren zu diesem Zeitpunkt auf der Baustelle tätig.

Im Sommer 1925 konnten die beiden Wasserkraftwerke in Betrieb genommen werden, und zwei Jahre später war nach Abschluss der Arbeiten an der Staustufe Ladenburg der erste Abschnitt des Neckarkanals fertiggestellt.

Rund 90 Jahre nach dem Bau des Wieblinger Neckarwehrs gehört die ruhige Wasserfläche des gestauten Neckars längst zum vertrauten Heidelberger Stadtbild, und unterhalb des Wehrs ist im Altneckar ein wertvolles Naturschutzgebiet entstanden. Seit 2006 ist eine grundlegende Sanierung und Modernisierung des Wehrs im Gang, dabei werden u.a. die Windenhäuser erhöht, bei drei von sieben Pfeilern ist diese Maßnahme abgeschlossen. Aufgrund einer unerwarteten Auskolkung, d.h. einer erheblichen Vertiefung des Flussbetts im Unterwasser des Wehrs, ziehen sich die Sanierungsarbeiten jedoch in die Länge und werden voraussichtlich erst im Jahr 2024 abgeschlossen sein.

Literatur

Bernhard Stier: Auf der Wasserstraße in die Moderne. Der Bau des Neckarkanals im Spannungsfeld von Technik, Ästhetik und Politik 1920–1935, in ZGO 143, 1995, S. 287–351