

Der Schiffumschlag im Hafen Plochingen ging im Jahr 2022 um dreizehn Prozent zurück.



Martin Heying

Zukunftsstrategien

Mit dem Hafen Plochingen endet neckaraufwärts die Strecke für die gewerbliche Binnenschifffahrt. Traditionell spielen hier Schütt- und Massengüter eine große Rolle. Niedrigwasser und anderweitig gestörte Transportketten hinterließen auch im Neckarhafen Plochingen ihre Spuren

Die Schifffahrt im Jahr 2022 war geprägt von hohen Kohleumschlägen auf Grund des Ukraine-Krieges“, resümiert Plochingens Hafenchef Gerhard Straub, „doch, wie erwartet, sind die Kohlemengen inzwischen wieder stark rückläufig.“ Die überproportionalen Kohletransporte haben vor allem den Schiffsraum für die anderen Branchen blockiert, einige Transporte konnten auf die Bahn verlagert und einiges konnte gar nicht transportiert werden.

So gab es im Bereich Schrott und Baustoffe signifikante Mengenrückgänge in Plochingen, die Gerhard Straub im Wesentlichen auf den fehlenden, zu teuren Schiffsraum und ein lange Niedrigwasserphase auf dem Rhein zurückführt. Teile dieser Mengen konnte die Bahn kompensieren. Bei Baustoffen kommt Gerhard Straubs Meinung nach der abflauende Bauboom dazu. Auch der Bereich Düngemittel war rückläufig, hier spielte wohl zum einen ein starker Preisanstieg in den letzten Jahren eine Rolle, zum anderen scheint sich die Entwicklung zu verstärken, dass immer weniger Düngemittel gekauft und eingesetzt werden. Dafür spricht, dass die Preise für Düngemittel inzwischen wieder gesunken sind, die Nachfrage sich aber nicht wieder erhöht hat.

Die jahrelange, konsequente Flächenkonsolidierung hat dazu geführt, dass inzwischen nur noch Hafen und Schifffahrt affine Unternehmen im Hafen Plochingen ansässig sind. „Das war uns sehr wichtig, dass Unternehmen mit Wasseranschluss diesen auch tatsächlich nutzen“, erläutert Gerhard Straub. In Bezug auf die Verlängerung der Neckarschleusen, ist Gerhard Straub ebenso enttäuscht und fassungslos wie seine Kollegen in den anderen Neckarhäfen: „In über 15 Jahren haben rund 30 Ingenieure, teils vom Land Baden-Württemberg an den Bund bzw. die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) abgestellt und finanziert, nichts Sehenswertes umgesetzt. Keine Schleusenkommer wurde seither verlängert. Es gibt nur ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren für die Schleuse Kochendorf, die aktuell beklagt wird. Und jetzt soll das Gesamtprojekt nochmals in Frage gestellt werden, das ist nicht nachzuvollziehen, zumal die Mehrkosten einer Verlängerung im Vergleich zu einer reinen Sanierung nur bei etwa zehn Prozent liegen dürften“, ärgert er sich, „das WSA Neckar sorgt mit hohem Einsatz für die Unterhaltung der maroden Schleusen und damit für einen reibungslosen Schiffsverkehr auf dem Neckar. Das darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die



Martin Heying

Kreislaufwirtschaft spielt im Neckarhafen Plochingen eine wesentliche Rolle. Den Löwenanteil hat dabei der Stahl-Umschlag.

Sanierung und gleichzeitige Verlängerung der Neckarschleusen dringend und ohne weitere Verzögerungen intensiviert und vorangetrieben werden muss.“

Im Hafen wird jedenfalls weiter investiert: „Die Infrastruktur unserer Hafenbahn muss weiter ertüchtigt werden“, berichtet Gerhard Straub, „dazu gehört auch die laufende Sanierung der Eisenbahnbrücke, die wir demnächst abschließen werden.“ Die Eisenbahnbrücke über den Neckar verbindet die Hafengebiete am linken Neckarufer mit dem Schienennetz. Die Brückensanierung steht kurz vor dem Abschluss, doch Gerhard Straub rechnet bei der Sanierung seiner gesamten Gleisanlagen noch mit einigen Jahren bis zum Abschluss, bei den Kosten rechnet er mit rund einer halben Million Euro.

Mitte Mai veranstaltet der Hafen Plochingen einen Workshop, um eine Zukunftsstrategie für den Hafen zu entwickeln: „Nachdem wir, als Hafengesellschaft, alles mit einer Flächenpolitik gut vorbereitet haben, wollen wir nun alle Unternehmen, Hafenanrainer, Transportunternehmen und alle sonst, die mit dem Hafen zu tun haben, an einen Tisch bringen und ausloten, was aus deren Sicht in der Zukunft im Hafen geschehen soll und muss“, erklärt der Hafenchef das Konzept, „dazu gehört der Infrastrukturausbau inklusive der Digitalisierung und vieles mehr. Damit soll auch die schon begonnene Vernetzung der Unternehmen untereinander weiter vorangetrieben und ausgebaut werden.“ Bereits in den Jahren 2011 – 2014 hatte der Hafen eine langfristige Hafenentwicklungsstrategie erstellt und die Inhalte soweit möglich sukzessive umgesetzt. Der Bahnumschlag werde an Bedeutung gewinnen, also müsse man sich hier rechtzeitig positionieren und vorbereiten. Wasserseitig sei man mit allen nötigen Arbeiten durch und gut aufgestellt, hier rechnet er sobald nicht mit nötigen Maßnahmen.

Die Sanierung der Otto-Konz-Brücke, also der Straßenbrücke über die auch der Hafenverkehr läuft, ist abgeschlossen. Die Brücke steht somit nun auch wieder für Schwerlasttransporte zur Verfügung. Gerhard Straub freut das: „Groß- und Schwertransporte werden immer wichtiger für die Binnenschifffahrt, da ist es natürlich sehr gut, dass die Brücke gleichzeitig auch aufgelastet wurde.“

Der Hafen in Zahlen

Das Jahr 2022 war im Vergleich mit 2021 für den Hafen Plochingen



Martin Heying

Hafenchef Gerhard Straub kann nicht verstehen, dass die Verlängerungen der Neckarschleusen ggf. nicht durchgeführt werden sollen.

gen nahezu ausgeglichen, insgesamt verzeichnete man ein leichtes Minus von zwei Prozent. Dem Rückgang von dreizehn Prozent im Schiff-Umschlag steht ein Wachstum von etwas mehr als zwölf Prozent im Bahn-Umschlag gegenüber. Im Verhältnis ist die Tonnage der wasserseitigen Umschläge in Plochingen höher als die der Bahn-Umschläge. Der Güterumschlag im Jahr 2022 betrug insgesamt 1.233.313 Tonnen gegenüber 1.260.533 Tonnen im Vorjahr, davon wasserseitig mit deutlichem Rückgang 397.772 Tonnen (459.306 Tonnen in 2021) und bahnseitig ansteigend mit 387.789 Tonnen (345.130 Tonnen in 2021). 380 Schiffe liefen in 2022 den Hafen Plochingen zum Be- und Entladen an. Umschlagsstärkste Gütergruppen beim wasserseitigen Umschlag waren Schrott rückläufig mit 144.439 t (170.503 Tonnen in 2021), die Gruppe „Sand/Kies/Erde“ stark rückläufig mit 34.786 Tonnen (78.671 Tonnen in 2021) und Düngemittel, leicht rückläufig mit 49.789 Tonnen (54.169 Tonnen in 2021).

Martin Heying

Anzeige

NECKARHAFFEN PLOCHINGEN
Verkehrsdrehscheibe und das Tor zum Rhein und den Seehäfen

Neckarhafen Plochingen GmbH
 Am Nordseekai 35 | 73207 Plochingen
 Tel. 0 71 53 - 6 13 15-0
 Fax 0 71 53 - 6 13 15-22
 E-Mail info@neckarhafen-plochingen.de
 Internet www.neckarhafen-plochingen.de