



Blick auf den Sitz der Hafenleitung im Hafen Stuttgart.



Martin Heying

Wirtschaftszentrum sichern

Die Wirtschaftsregion Stuttgart ist mit ihrem Anteil an industrieller Wertschöpfung eine der stärksten in Europa. Der Hafen Stuttgart hat darin eine zentrale Funktion. Die angesiedelten Betriebe vernetzen Zulieferunternehmen mit produzierender Industrie.

Somit kommt der Bundeswasserstraße Neckar eine wichtige Bedeutung zu: 201 Kilometer, die Strecke von Mannheim nach Plochingen, ist als Großschiffahrtsstraße ausgebaut. Um den Höhenunterschied von 161 Metern zwischen Mannheim und Plochingen zu überwinden, wurden 27, inzwischen sanierungsbedürftige, Schleusen gebaut.

Nun ist die Größe der auf dem Neckar fahrenden Binnenschiffe durch die Abmessungen der Schleusen mit maximal 105 Meter Länge und 11,45 Meter Breite festgelegt. Um diese Abmessungen zu erhöhen, wäre die eigentlich schon beschlossene, aber vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) kürzlich revidierte, Verlängerung der Neckarschleusen nötig. Gerade im Containerbereich würde ein 135-Meter-Schiff eine um 40 Prozent höhere Kapazität haben. Also ausgerechnet der Bereich, der massiv zur Verkehrsverlagerung beitragen könnte, wird hier ausgebremst.

Stuttgarts Hafenchef Carsten Strähle kann das nicht verstehen: „Die Überlegung, die Schleusen nicht zu verlängern, ist nicht nachzuvollziehen, erst recht nicht, wenn hier Kosten als Grund angeführt werden“, moniert er. „Bei der zugesagten Sanierung fasse ich die Schleusenhäupter ja sowieso an, und dann ist es in beiden Fällen, sowohl beim Oberhaupt als auch beim Unterhaupt, völlig egal, ob ich da jeweils 30 Meter früher anfangen, zumal ich bei der Sanierung ohnehin ein Stück weiter vor dem alten Bauwerk ansetzen muss. Also brauche ich für die Verlängerung nur etwas mehr Beton“, erläutert er. „Es kursieren aber Aussagen, nach denen durch die Verlängerung gegenüber einer Sanierung Mehrkosten von über 50 Prozent zu erwarten seien. Das ist meiner Ansicht nach blanker Unsinn.“

Nach Strähles Einschätzung hat man hier den sogenannten Ohnefall nie richtig berechnet. Zur Erklärung: Die standardisierte Bewertung von Verkehrswege-Investitionen beruht auf dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip. Einer hypothetischen Zukunft ohne Realisierung einer Maßnahme (Ohnefall) wird die zukünftige Situation mit Realisierung der Maßnahme gegenübergestellt (Mitfall). „Am Ende haben wir, wie gesagt, allenfalls eine 30 Meter längere Betonwand und vielleicht noch eine Vorhafenanpassung, wobei dieser Bau auch nur der demnächst fälligen Spundwandsanierung zuvorkäme“, ist sich Carsten Strähle sicher. Leider würden die der Berechnung zugrunde liegenden Zahlen vom Wasser- und Schifffahrtsamt (WSV) geradezu geheim gehalten. Den eigentlichen Skandal sieht Carsten Strähle aber darin, dass nach dem Beschluss zum Ausbau der Neckarschleusen im Jahr 2007 nicht ein Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung einer Schleuse rechtskräftig abgeschlossen wurde: „Das grenzt an Arbeitsverweigerung“, ärgert er sich.

Carsten Strähle, der auch Vorstandsvorsitzender der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) ist, zeigt auf, wie es in anderen Berei-



Martin Heying

Der Umschlag im Hafen Stuttgart sank in 2022 wasserseitig um 14 Prozent, während er bahnseitig um 14 Prozent stieg.

chen vorangehen kann, in denen Planung und Ausführungen auch nicht einfach sind: „Wir betreiben rund 50 Kilometer im Schwäbischen und noch einmal 17 Kilometer im Badischen. Zehn Kilometer der schwäbischen Strecke haben wir jetzt elektrifiziert. Damit verbunden war ein Projekt eines anderen EVU (Eisenbahnverkehrs-Unternehmen), somit waren mit der Elektrifizierung weitere 20 Kilometer betroffen, diverse Umbaumaßnahmen im DB-Bereich gehörten ebenfalls dazu. Für die Umsetzung der Maßnahmen wurden sechs Planfeststellungsabschnitte eingerichtet, die teilweise im DB-Bereich lagen und an denen zwei Regierungspräsidien beteiligt waren. Hinzu kamen natürlich noch zahlreiche Betroffenheiten. Trotzdem hatten wir einen überschaubaren Verlauf, wir haben 2013 mit dem Projekt begonnen, 2016 die Planfeststellung eingeleitet, und 2018 hatten wir die Beschlüsse. Die meisten Maßnahmen waren 2022 so weit, dass wir in Betrieb gehen konnten. Im DB-Bereich dauert es leider noch länger, aber das Ganze zeigt trotzdem, dass man Planrecht in einer überschaubaren Zeit beherrschen kann“, macht er klar.

Kritisch schaut Carsten Strähle auf die Situation des Verkehrsträgers, dem er zugleich ein hohes Potenzial bei der Verkehrsverlagerung zuschreibt: „Jeder Verkehrsträger entwickelt sich weiter, die Binnenschifffahrt aber stagniert und rührt sich zu wenig“, moniert er, „der Hafen ist ein trimodaler Standort, dem Bahnverkehr und Schifffahrt gleich wichtig sind, denn der Auftrag ist der umweltfreundliche Transport. Während aber nun bei der Bahn Blockabschnitte und Gleise für 740-Meter-Züge standardisiert werden sollen, um die Kapazitäten zu erhöhen, zieht man bei der Binnenschifffahrt ebensolche Maßnahmen zurück. Dabei hätte die Binnenschifffahrt noch mehr Kapazität, hier müssten nur ebenfalls die Rahmenbedingungen optimiert werden, wie etwa die angesprochene Verlängerung von Schleusen, die ja ohnehin saniert werden müssen“, konstatiert er abschließend.

Der Hafen in Zahlen

Das gesamte Hafengebiet umfasst einhundert Hektar und verfügt über drei Hafenbecken und über eine für Umschlagzwecke ausgebaute Uferlänge von 4,9 Kilometern. Die Wasserfläche ist 11,4 Hektar groß, das Gleisnetz der Hafenbahn hat eine Länge von rund 32,0 Kilometern auf einer Fläche von 22,3 Hektar.

Der Umschlag im Hafen Stuttgart im Jahr 2022 war im Bereich Binnenschifffahrt um 14 Prozent rückläufig, der Umschlag bei der Bahn ist um 14 Prozent gestiegen. Insgesamt betrug der Umschlag im Hafen 3,7 Millionen Tonnen, davon schiffseitig 723.000 Tonnen und bahnseitig etwas mehr als drei Millionen Tonnen. Der Containerumschlag belief sich auf fast 70.000 TEU, fast 14.000 TEU liefen dabei über das Schiff und etwa 55.500 TEU über die Bahn. Der Huckepackverkehr im Umschlagbahnhof teilt sich wie folgt auf: 17.278 Wechselbrücken und 14.193 Sattelaufleger wurden dort umgeschlagen.

Die drei stärksten Gütergruppen beim wasserseitigen Umschlag waren Mineralölerzeugnisse mit 187.326 Tonnen, Sekundärrohstoffe (Schrott, Bauschutt) mit 178.232 und Erzeugnisse von und für die Land- und Forstwirtschaft mit 173.921 Tonnen. Die umschlagstärksten Gütergruppen beim Bahnumschlag waren containerisierte Güter mit fast 1,6 Millionen Tonnen, Mineralölerzeugnisse mit fast einer Million Tonnen und Erzeugnisse von und für die Land- und Forstwirtschaft mit 667.724 Tonnen.

Martin Heying



REIN & RAUS

Trimodaler Güterumschlag: Rein in die kaufkraftstarke Wirtschaftsregion Stuttgart. Raus aus dem ExportweltmeisterLänd. Unsere Logistiker finden Sie hier:
www.hafenstuttgart.de/anrainer



www.hafenstuttgart.de