

Das Kraftwerk Altbach/Deizisau wird auf Gasbetrieb umgestellt, daher fallen die Kohletransporte nach und nach weg



Martin Heying

Plus vs. Minus

Wirtschaftlich lief es gut im vergangenen Jahr im Neckarhafen Plochingen, das Umschlagvolumen war dagegen rückläufig. Hauptverantwortlich für den Rückgang war der Wegfall der Kohletransporte für das EnBW-Kraftwerk Altbach/Deizisau, flankiert von der Krise in der Baubranche.

Wirtschaftlich verzeichnete der Neckarhafen Plochingen in 2023 eines seiner besten Jahre. Der Gesamtumschlag hingegen ist in 2023 leicht zurückgegangen, der wasserseitige Umschlag deutlich: „Der Rückgang und die Güterstruktur beim wasserseitigen Umschlag zeigen deutlich einmal mehr, dass wir in der Beurteilung der Binnenhäfen die Wertigkeit der Güter und die Wertschöpfung über die bewegte Tonnage stellen müssen“, sagt Hafenchef Gerhard Straub, „umschlagseitig hat vor allem der Wegfall der Kohle zu einem Minus von 74.000 Tonnen geführt“, so Gerhard Straub weiter. Hauptverantwortlich für den Rückgang des fossilen Energieträgers ist der Umbau des benachbarten EnBW-Kraftwerks Altbach/Deizisau. Mit dem Neubau einer Gas- und Dampfturbinenanlage (GuD) will die EnBW hier über einen sogenannten Fuel Switch den Brennstoff Kohle zunächst durch das klimafreundlichere Erdgas ersetzen. Dieser Wechsel zu Erdgas soll eine Brücke auf dem Weg zu grünen Gasen wie regenerativ erzeugtem Wasserstoff sein. Allein in Altbach/Deizisau investiert die EnBW rund 600 Millionen Euro. Zusammen mit dem vergleichbaren Umbau der Kraftwerke Stuttgart-Münster und Heilbronn, investiert die EnBW 1,6 Milliarden Euro, um die Strom- und Wärmeerzeugung im mittleren Neckarraum bis 2026 kohlefrei zu gestalten. Der konjunkturell bedingte Rückgang von Baustoffen schlägt mit einem Minus von etwa fünf Prozent beim Umschlag im Hafen zu Buche. Zusammen mit dem Wegfall der Kohle liegt der Rückgang des Hafen-Umschlags bei etwa fünf Prozent.



Martin Heying

Derzeit kommen nur zehn Prozent des Kerosins für den Flughafen Stuttgart per Binnenschiff nach Plochingen.

„Es wird in diesem Jahr zwar noch einmal ein Schwung Kohle für das Kraftwerk kommen. Das bringt noch einmal 70 bis 80.000 Tonnen Kohle in den Hafen, aber das ist ja kein nachhaltiger Umschlag“, erläutert Gerhard Straub. Doch auch ohne die zu erwartende Kohleversorgung, entwickeln sich die Transporte im Hafen wieder positiv. So stieg der diesjährige Schiffumschlag bis Ende März um fünfunddreißig Prozent im Vergleich zum Vorjahr.



In 2023 stellte Gerhard Straub eine deutliche Verlagerung zugunsten der Schienentransporte fest. „Allein der Kerosintransport für die Tanklager, die den Treibstoff für den Flughafen Stuttgart bevorraten, sorgte in 2023 für ein stolzes Plus bei der Bahn“, berichtet er, „ich vermute, dass dies auch so bleiben wird“, bedauert er. Weil diese Transporte auch mit dem Schiff durchgeführt werden könnten, hofft er hier wieder auf eine zumindest teilweise Verlagerung zugunsten des Binnenschiffes. Im Modal Split gehen aktuell 90 Prozent der Tank-Transporte über die Schiene.

Gerhard Straub ist sicher, dass die Binnenschifffahrt einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten kann und muss: „Im Zuge der Umstellung auf neue Energieträger, wird sicherlich auch synthetisches Kerosin eine Rolle spielen. Hier sollten wir das Binnenschiff als klimafreundliches Transportmittel wieder stärker nutzen, damit wiederum auf der Schiene Platz für Güter von der Straße ist“, gibt er zu bedenken. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der Region verweist er noch einmal auf die aus seiner Sicht dringend nötige Verlängerung der Neckarschleusen: „Die Schifffahrtsflotte wird zudem zunehmend standardisiert, deshalb sollten auch die Schleusenlängen des Neckars an diejenigen der sonstigen Wasserstraßen wie Rhein, Mosel, Main usw. angepasst werden. Die Schleusen müssen ohnehin saniert werden, die Verlängerung würde die Baukosten nicht signifikant erhöhen, aber die Schifffahrt und die Region nachhaltig stärken“, verdeutlicht er, „es kommt hinzu, dass das Bundesverkehrsministerium (BMDV) selbst von einer Steigerung der Transportleistung bis 2051 von 46 Prozent ausgeht. Die Binnenschifffahrt ist aber der einzige Verkehrsträger, der noch Kapazitätsreserven in einem bedeutenden Umfang hat“, führt Gerhard Straub weiter aus.

In puncto Nachhaltigkeit geht man in Plochingen auch neue Wege, zum Beispiel, um recyclebare Stoffe regional wiederzuverwenden. So wird aktuell untersucht, ob aus dem Hafenbecken ausgebaggertes Material zukünftig nicht mehr über lange Strecken abtransportiert, sondern von Partnern des Hafens gleich vor Ort sortiert, aufbereitet und wiederverwendet werden kann. „Für die Zukunft werden dann Themen, wie Wasserstoff-Versorgung und Klima-Resilienz, immer wichtiger. Wir haben uns zudem in Plochingen das Ziel gesetzt, den Hafen mit einem ökologisch verträglichen Verkehrs- und Infrastrukturangebot langfristig zu betreiben und zu entwickeln“, beschreibt Gerhard Straub die angestrebte Entwicklung im Hafen Plochingen.

„Stetige Investitionen sind ein unabdingbares Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern“, sagt der Hafenchef. Bei diesen sollen Aspekte wie die bereits erwähnte Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an den Klimawandel und die allgemeine Verbesserung der Resilienz zukünftig noch stärker berücksichtigt werden. Um für die Logistikanforderungen der Zukunft gerüstet zu sein, will sich der Hafen die Option auf alle Verkehrsträger erhalten. Dazu gehören beispielsweise Infrastruktureinrichtungen für Elektroantriebe ebenso wie für Antriebe mit Hilfe von Wasserstoff oder Dieselsatzstoffen. Konkret denkt man im ersten Schritt über die Einrichtung von Elektroladestellen für Lkw nach, die mit hierfür durch die Hafenanrainer eigens produzierter Energie betrieben werden könnten. Themen wie die Errichtung von



Martin Heying

Plochingens Hafenchef Gerhard Straub will den Neckarhafen weiter modernisieren und zukunftssicher machen.

Photovoltaik sollen künftig in einem „Netzwerk Hafen Plochingen“ direkt mit den Hafenanlegern abgestimmt werden. Mit Blick auf den Verkehrsträger Schiene gelte es im Bereich „Last Mile Logistics“ gegebenenfalls auf die Flexibilität privater Eisenbahnverkehrsunternehmen stärker zurückzugreifen und im Hinblick auf die Binnenschifffahrt stehe die Bereitstellung moderner Uferanlagen im Vordergrund, so Gerhard Straub. Schon jetzt sei der Hafen für Groß- und Schwertransporte (GST) aufgrund seiner verkehrlichen Lage prädestiniert. Nicht zuletzt will man die Versorgung und den Ausbau mit der für die genannten Pläne erforderlichen IT und Netzinfrastruktur vorantreiben respektive abschließen. Insbesondere Glasfaser und 5G sind hier wesentliche Bausteine.

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