



Hafen Stuttgart

Der Hafen Stuttgart verfügt über drei Hafenbecken für Umschlagszwecke und ein Gleisnetz mit 32 Kilometern Länge.

H₂ als neuer Antrieb

Während der Güterumschlag im Jahr 2024 rückläufig war, gibt es im Hafen Stuttgart vielversprechende Entwicklungen – insbesondere beim Wasserstoffprojekt GH2S. SUT war vor Ort und sprach mit Hafenchef Carsten Strähle unter anderem über den aktuellen Stand des Projekts.

Das Jahr 2024 zeigt „gewisse Brems Spuren, was den Umschlag betrifft“, sagte Carsten Strähle, Geschäftsführer des Hafens Stuttgart beim Redaktionsbesuch der SUT. In Zahlen bedeutet das: Der Güterumschlag gesamt lag 2024 bei 2,561 Millionen Tonnen, davon wasserseitig 559.465 Tonnen (2023: 638.311 Tonnen) und bahnseitig 2.002 Millionen Tonnen (2023: 1,962 Millionen Tonnen). 2023 belief sich der Güterumschlag auf 2,600 Millionen Tonnen. Die Güter sind mit 610 Schiffen und 56.797 Eisenbahnwagen gekommen, 2023 waren es 699 Schiffe und 59.580 Eisenbahnwagen.

Der Containerumschlag lag bei 32.521 Stück beziehungsweise 62.630 TEU (2023: 66.621 TEU), davon wasserseitig 7.043 Stück beziehungsweise 13.434 TEU und bahnseitig 25.478 Stück beziehungsweise 49.196 TEU. Die umschlagsstärksten Gütergruppen beim wasserseitigen Güterumschlag waren die Sekundärrohstoffe (Schrott und Bauschutt) mit 133.713 Tonnen, gefolgt von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen) mit 130.615 Tonnen und Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren mit 106.760 Tonnen. „Insgesamt sind konjunktursensible Güter wie Baustoffe und Mineralöle weniger geworden. Wir gehen aber davon aus, dass im laufenden Jahr die Umschläge insgesamt wieder steigen werden“, prognostiziert Hafenchef Strähle.

Spatenstich für Wasserstoffprojekt

Wichtig für den Erfolg des Neckar-Hafens sind die Umsetzung zukunftsweisender Infrastrukturprojekte wie der Aufbau

eines Wasserstoffnetzwerks im Rahmen des Projekts „Green Hydrogen Hub Stuttgart (GH2S)“. Ziel von GH2S ist es, die verschiedenen Verkehrsträger Lkw, Binnenschiff und Eisenbahn sowie Unternehmen mit Wasserstoff zu versorgen und damit die Vorteile dieses Energieträgers auf wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Ebene unter Beweis zu stellen. Für die Versorgung soll ein Pipelinennetz Stuttgart-Gaisburg mit Esslingen verbinden. Darüber hinaus kann Wasserstoff, der per Schiff nach Deutschland importiert wird, von hier aus ins Netz eingespeist werden. Zudem können die im Hafen ansässigen Unternehmen den Energieträger als Prozesswärme einsetzen.

Neben der Pipeline sollen auf dem Hafengelände vier Elektrolyseure mit einer Leistung von bis zu zehn Megawatt entstehen, die von der Hafen-Schwester, den Stadtwerken Stuttgart, betrieben werden. Spatenstich ist am 28. April 2025. Ab Ende 2026 soll die Anlage dann jährlich 1.000 Tonnen hochreinen Wasserstoff produzieren können. Der Wasserstoff soll unter anderem an einer neuen H₂-Tankstelle von Pkw, Lkw und Bussen getankt werden können, die ebenfalls auf dem Areal des Stuttgarter Hafens gebaut wird. Zu den ersten Kunden werden voraussichtlich die Stuttgarter Straßenbahnen gehören, die in ihrer Flotte mit aktuell 270 Bussen immer wieder neue Antriebsformen im Realeinsatz erproben – so auch H₂.

Doch Investitionen in die Energiewende sind nicht die einzigen Maßnahmen, die an Hafenstandorten wie in Stuttgart

notwendig sind. „Wir haben Jahrzehnte bei der Infrastruktur auf Substanz gelebt. Mit dem nun beschlossenen Sondervermögen Infrastruktur sind endlich die Mittel da, die Infrastruktur zu ertüchtigen. Das ist aus meiner Sicht ein bedeutendes Signal“, sagt Strähle. Wichtig sei dabei aber, eine Dauerlösung über viele Jahre zu schaffen, um der Baubranche Investitionssicherheit etwa bei der Anschaffung von Maschinen zu bieten und Fachkräfte aufzubauen.

Grundsätzlich sieht Strähle an den deutschen Häfen Investitionsbedarf bei der Erneuerung der Kaimauern und der Sanierung beziehungsweise Erweiterung der Schleusenanlagen. Zudem sollten die Wasserstraßen klimaresilienter gestaltet werden, damit sie auch in Trockenphasen sicher befahrbar sind. Konkret auf den Hafen Stuttgart bezogen hat Strähle vor allem einen Punkt auf der Wunschliste: „Bei uns ist es aktuell wichtig, dass die vorgelagerte Infrastruktur funktionieren muss. Wir würden gerne unsere Bahnanlagen zum Containerterminal elektrifizieren, da wir derzeit für die letzte Meile von E-Loks auf die Diesellok wechseln müssen. Das ist natürlich nicht nur kostspielig, sondern auch umständlich und erhöht den Personalbedarf unnötig.“ Ansonsten sei der Hafen seit vielen Jahren bemüht, notwendige Instandhaltungsmaßnahmen kontinuierlich und in eigener Verantwortung durchzuführen, damit insbesondere das Potenzial des Umweltverbunds Schiff und Schiene weiterhin bestmöglich ausgeschöpft werden könne.

Annika Beyer



Hafenchef Carsten Strähle (l.) und Johannes Zeller (r.), Leiter Öffentlichkeitsarbeit, mit Blick auf den Neckar.

HAFEN STUTTGART



Foto: Gottfried Stoppel

Schwere und sperrige Last auf dem Wasser: genehmigungsfrei & günstiger

Ob überlange Teile einer Windenergieanlage, schwere Produktionsstraßen oder sperrige Baumaschinen: Ihr Transport auf dem Wasser ist in der Regel weniger aufwendig, kostengünstiger und umweltfreundlicher als auf anderen Verkehrsträgern. Und zudem genehmigungsfrei. Wie man auf dem Wasser von A nach B kommt, zeigen öffentliche Datenbanken im Handumdrehen wie zum Beispiel ELWIS; der Elektronische Wasserstraßen-Informationsdienst: <https://www.elwis.de/DE/Karte/>

Sprechen Sie mit unseren Logistikern – es lohnt sich: www.hafenstuttgart.de/anrainer

www.hafenstuttgart.de