



Im Heilbronner Hafen ist man offen gegenüber der Künstlichen Intelligenz eingestellt.

Das trimodale Rückgrat

Der Hafen Heilbronn bleibt ein zentraler Wirtschaftsstandort der Region: Trotz gesamtwirtschaftlicher Unsicherheiten verzeichnet er steigende Umschlagszahlen, treibt Digitalisierungsprojekte voran und setzt auf stabile Infrastruktur sowie enge Vernetzung mit Forschung und Industrie.

Der Heilbronner Hafen ist einer der 20 größten deutschen Binnenhäfen und als größter Hafen am Neckar weit mehr als nur ein Ort für Schüttgut und Schiffe. Das zeigt das Gespräch der SUT mit Hafenchef und Amtsleiter für Liegenschaften und Stadterneuerung Jan Fries sowie Simone Biermann, die das Sachgebiet Hafen leitet.

Austausch am Neckar

Die Einbindung in regionale Verbände und Netzwerke spielt für den Hafen Heilbronn eine große Rolle. „Es gibt einen sehr guten Austausch unter den Hafenstädten und mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung am Neckar und drüber hinaus“, erklärt Fries. Innerhalb der Stadt ist der Hafen ebenfalls fest verankert: „Wir verstehen das, was wir tun, generell auch als Wirtschafts-

förderung“, führt er weiter aus. Die wirtschaftliche Bedeutung ist klar: In Heilbronn hängen viele Logistikunternehmen und Arbeitsplätze an der Automobilindustrie. Autoteile werden in Heilbronn produziert, im Hafen gelagert und von dort weitertransportiert, etwa nach Zuffenhausen, dem Standort von Porsche. Der Hafen sei daher mehr als nur der Umschlag auf Schiene, Schiff und Straße, „es ist auch die Wertschöpfung, die in produzierenden Unternehmen im Hafengebiet stattfindet“, betont Fries. „Wirtschaft funktioniert aus unserem Blick nicht ohne funktionierende Lieferketten“, fasst er zusammen.

Mit rund 1,7 Millionen Tonnen Umschlag im Jahr 2025 liegt der Hafen knappe 100.000 Tonnen über dem Vorjahr. „Die Tonnage sagt nichts über den Wert des Produktes, was umgeschlagen wird“, betont Fries jedoch. Ein 300-Tonnen-Trafo könne



Millionen kosten, tauche aber in der Statistik kaum auf. Deshalb werde derzeit auf Landesebene diskutiert, wie Wertschöpfung künftig besser gemessen werden könne.

Ein Hauptumschlaggut ist Salz, aber auch Sand, Futtermittel und Düngemittel werden im Hafen Heilbronn viel umgeschlagen. „Es geht langsam wieder aufwärts“, sagt Biermann. Auch beim Schwerlastumschlag gebe es eine Steigerung, bejaht sie: „Da haben wir einen generellen Anstieg, die Anfragen sind im letzten Jahr sehr hochgegangen.“ Dabei sind der Schwergutkai und die trimodalen Containerterminals im Hafen essenziell. Die Lagerflächen dort sind derzeit ebenfalls gut ausgebucht, bestätigt Biermann.

Heilbronn wagt KI

Während viele Häfen KI skeptisch betrachten, ist man im Hafen Heilbronn der Entwicklung aufgeschlossen. Schließlich ist am Hafen ein Bildungscampus gelegen mit namhaften Instituten, Universitäten und Hochschulen. Viele Projekte werden vom Land oder durch verschiedene Initiativen der Dieter-Schwarz-Stiftung gefördert. Das Ziel des Hafens sei, so Fries, diese miteinander zu vernetzen und als Hafen das Reallabor dafür zu sein. Gleichzeitig profitiere dieser auch selbst: Immer wieder gibt es Forschungsprojekte an der Hochschule Heilbronn etwa zum Thema Digitalisierung der Verkehrsträger.

Es läuft bereits ein gefördertes KI-Projekt zur automatisierten Umschlagsmeldung aufgrund von Lagerflächenerfassung an, wie Biermann berichtet: „Wir streben gerade ein KI-Forschungsprojekt an, in dem eine Kamera abmisst, wie viel Fläche jemand in Anspruch nimmt und anschließend automatisiert eine Rechnungsstellung gemacht wird. Oder sie ermisst, wie hoch die Schiffe sind und die dann abgeladene Tonnage, um zu berechnen, was wir vereinnahmen können.“ Zudem kann das die Arbeit für die Mitarbeiter im Hafen erleichtern, betont Fries: „Es könnte ein Verlader am Schwergutkai einfach seine Fracht entladen und dann muss kein Mensch rausfahren, denn die Technik sagt uns: Für zwei Tage standen da 50 Quadratmeter.“ Das Projekt werde sich noch bis 2027 hinziehen, so Biermann. Trotz der aktuellen langen Prüfung vieler Datenschutzerfordernisse sind sie begeistert von der möglichen Erleichterung später, die auch über den Hafen hinausgehen kann.



Simone Biermann

Simone Biermann, Leiterin des Sachgebiets Hafen.



Jan Fries

Jan Fries, Hafenchef in Heilbronn.

„Der Hafen ist das trimodale Rückgrat der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken.“

Jan Fries

Zustand der Infrastruktur

Auf die Frage nach dem Zustand der Hafeninfrastruktur antwortet Fries selbstbewusst: „Wir stehen ganz gut da bei dem, was wir in der Hand haben.“ Neben der regelmäßigen Ausbaggerung im Neckar stehen auch Neuerungen an der Industrie- und Hafenbahn, speziell der Gleise im Bereich des Schwergutkais an. Die Stadt arbeitet zudem intensiv an Klimaanpassungskonzepten – Heilbronn ist Europäische Grüne Hauptstadt 2027. Im Hafen betrifft das vor allem Planungs- und Bauprojekte sowie Hochwasserschutzmaßnahmen.

Die wirklichen Sorgen zum Thema Infrastruktur liegen jedoch auf Bundesebene: „Die Unternehmen haben Sorge darum, dass die Schleusen sehr alt sind. Die gehören modernisiert, damit sie keine Ausfallzeiten produzieren.“ Dass die Binnenschifffahrt im Sondervermögen Infrastruktur des Bundes praktisch ignoriert wurde, bedauert Fries: „Das System Wasserstraße hat ein großes ein Potenzial, auch wenn man die Energiewende betrachtet.“ So werden im Hafen Heilbronn nicht nur Trafos, Windkraftanlagen-Komponenten, Kabel von Suedlink oder perspektivisch Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak umgeschlagen – gerade wird dort auch ein altes Kohlekraftwerk von der EnBW Energie Baden-Württemberg auf Gas umgebaut.

Trotz Rezession, Transformationsdruck und Bundespolitik blickt Heilbronn deshalb zuversichtlich nach vorne. Was bleibt, ist ein Hafen, der nicht auf Tonnage schießt, sondern auf Zukunftsfähigkeit setzt – oder wie Fries es ausdrückt: „Der Hafen ist das trimodale Rückgrat der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken.“

Deborah Baran