

Kapazitäten nutzen

Der Hafen Stuttgart ist tief in die lokale Region eingebunden. Geht es der Region gut, geht es dem Hafen gut. Kämpft die lokale Industrie, bemüht sich der Hafen, auszuhelfen. Wie es derzeit aussieht, hat Geschäftsführer Carsten Strähle der SUT verraten.



Hafen Stuttgart

Im Hafen Stuttgart tut sich einiges: So kommt nun innerhalb von 68 Jahren schon der vierte Energieträger hier an.

Als die SUT im vergangenen Jahr im Stuttgarter Hafen war, gab sich Hafendirektor Carsten Strähle optimistisch, was das damals angekündigte Sondervermögen Infrastruktur verheiß. Nun ist er besorgt, dass die Binnenwasserstraßen dabei insgesamt vergessen worden sind: „Wir haben weniger Mittel zur Verfügung als die, die langfristig für den Erhalt der Infrastruktur als notwendig erachtet worden sind.“ Er fordert eine kontinuierliche Finanzierung, da die nötigen Kapazitäten im Infrastrukturbau begrenzt sind: „Wir haben inzwischen einen riesigen Instandhaltungsstau, weil wir die Probleme seit Jahrzehnten aufschieben. Dabei müssen wir die Kapazitäten langfristig auslasten. Wenn etwa Unternehmen im Wasserbau unausgelastet sind, reduzieren sie langsam ihr Leistungsvermögen. Und wenn man dann merkt, dass alles zusammenbricht und man wieder das doppelte Geld reinstecken und kurzfristig alles aufholen will, sind die Kapazitäten der Baufirmen nicht mehr da.“

Es sei ein Schuss ins eigene Knie, auch in Hinsicht auf die Attraktivität des Standorts Deutschland. Da der Bund quasi Monopolist bei der Auslastung im Wasserstraßenbau und der dort ansässigen Unternehmen ist, sieht Strähle dort eine Fondfinanzierung als Lösung, um mit kontinuierlichen Mitteln die Infrastruktur am Laufen zu halten. Im Hafen Stuttgart selbst gebe es zudem ein „gewisses Klumpenrisiko, weil alle Kaimauern gleich alt sind.“ Alle Mauern müssen folglich zeitgleich saniert werden, was gewisse Kapazitäten erfordert. Auch eine vergleichbare Förderung für Wasseranlagen wie das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) im Eisen-

bahnbereich sei da sinnvoll, also eine Übernahme von 50 Prozent der Kosten durch den Bund. „Dann könnten wir mit diesem Klumpenrisiko besser umgehen. Die anderen Häfen können das sonst gar nicht stemmen“, meint Strähle.

Gemeinsam auftreten

Es ist Strähle wichtig, sich mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gegenüber der Politik für die Unternehmen der Binnenschifffahrt einzusetzen, es zumindest zu versuchen. Positiv sieht er da die neue Kooperation zwischen dem BÖB, dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) zur „Initiative System Wasserstraße“ (ISW), die eine Bündelung der Interessen und damit ein geschlossenes Auftreten der Wasserstraße ermöglicht, sagt Strähle: „Wenn die Politik eine Anforderung hat, können wir so ein abgestimmtes Ergebnis liefern. Es bringt nichts, wenn dann die Häfen auf die Binnenschiffe einschlagen und die wiederum auf die Wasserstraßenverwaltung – wir müssen gemeinsam auftreten und gemeinsam für den Verkehrsträger werben.“ In dem Zusam-

Stagnierende Entwicklung?

Angesichts der schwächelnden Wirtschaftslage ist es nicht überraschend, dass auch der Hafen Stuttgart keinen Aufschwung beim Umschlag im Jahr 2025 verzeichnen konnte. Während in den Vorjahren die Eisenbahn immer den Wegfall beim Binnenschiff kompensieren konnte, verzeichnete man in der Summe im vergangenen Jahr ein leichtes Minus, berichtet Hafenchef Carsten Strähle: „Wir sind verhalten optimistisch, wenn die Konjunktur jetzt wieder ein bisschen anzieht, dass wir da dann auch zumindest im laufenden Jahr das Ergebnis halten können.“

Insgesamt verzeichnete der Hafen im vergangenen Jahr einen Güterumschlag von 2,515 Millionen Tonnen (2024: 2,561 Millionen Tonnen), wobei 566.009 Tonnen (2024: 559.465 Tonnen) wasserseitig umgeschlagen wurden und 1,949 Millionen Tonnen (2024: 2,002 Millionen Tonnen) bahnseitig. Im Containerumschlag waren davon 72.598 TEU, wobei 8.756 TEU wasserseitig und 63.842 TEU bahnseitig umgeschlagen wurden. Gerade bei der Containerisierung merkt Leiter der Öffentlichkeitsarbeit Johannes Zeller an: „Die Gütermenge geht nach unten, aber die Wertigkeit der Güter geht nach oben. Deshalb kann man nicht einfach sagen, dass die Tonnage auf dem Neckar sinkt.“

db

menhang sei ihm auch wichtig, die Eisenbahn immer gleich mit einzubeziehen: „Wir können nicht alles auf den einen oder anderen Verkehrsträger verladen, wir brauchen beide. Deswegen macht es Sinn, dass wir hier gemeinsam kommen und gemeinsam dafür werben, dass Mittel für die Infrastruktur beider Verkehrsträger kontinuierlich da sind.“

Im multimodalen Wettbewerb müsse so viel wie möglich auf das Binnenschiff verlagert werden, weil es gerade dort immense Kapazitätsreserven gebe, betont Strähle: „Dort wo man Verkehre auf das Binnenschiff verlagern kann, muss man das auch tun, um Kapazität auf Schiene und Straße wieder frei zu kriegen.“ Viele Verloader verwechseln jedoch Just-in-time- mit Über-Nacht-Transporten, führt er weiter aus: „Binnenschiff und Schiene haben den großen Vorteil gegenüber der Straße, dass sie eine große Menge gleichartiger Güter preiswert transportieren können. Und das ist auch ihr großer Nachteil, da sich bei kleineren Mengen der Lkw besser anpreist. Hier bieten Container eine tolle Lösungsmöglichkeit an: Mit dem Container kann man die Transportkette verlängern und hat einen Zeitpuffer eingebaut, um die Güter zur Not beschleunigt mit dem Lkw holen zu können.“

Energieträger Nummer vier

Mit dem Wasserstoff-Hub, den die Stadtwerke Stuttgart derzeit im Hafen bauen und anschließend betreiben werden, geht es gut voran, meint Johannes Zeller, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit des Hafens: „Die Baustelle läuft und ob sie jetzt Ende 2026 oder Anfang 2027 eröffnet wird, können wir noch nicht ganz genau sagen, aber wir schauen voller Zuversicht da drauf.“ Häfen waren schon immer zuständig für die Energieträger, erzählt er: „Bei uns ist von der Kohle über Mineralölprodukte und Gas innerhalb von 68 Jahren nun der Energieträger Nummer vier gelandet.“ Der Hafen Stuttgart sei für die Wasserstoffelektrolyse als Standort sinnvoll, da die zugehörigen Derivate wie Ammoniak in großen Mengen angeliefert und der Wasserstoff später in kleineren Einheiten weitertransportiert werden könne.

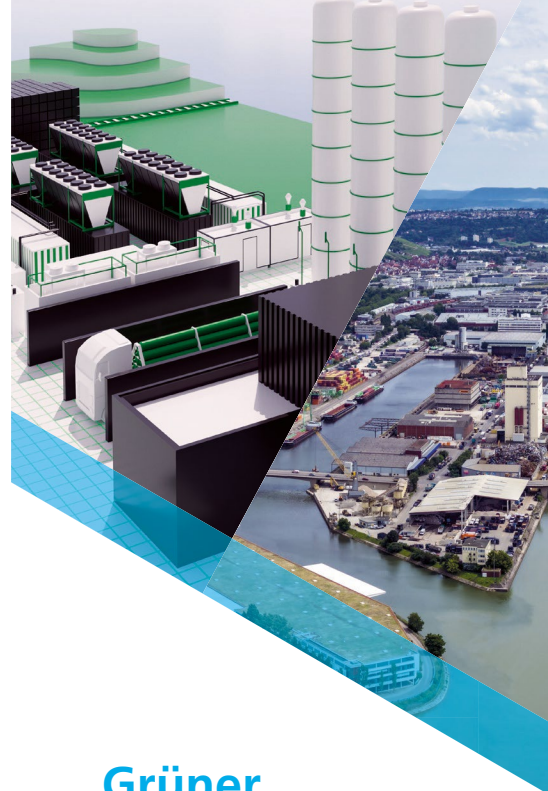
Strähle freut sich, dass mit dem Hub am Standort Hafen Stuttgart Wasserstoff vor Ort produziert werden kann: „Neben der Pipeline Stuttgart-Gaisburg nach Esslingen, in die der Elektrolyseur Wasserstoff einspeisen kann, haben wir hier dann zusätzlich die Möglichkeit, die Verkehrsträger Straße, Binnenschiff und Schiene mit Wasserstoff als Energieträger zu versorgen.“ Wie das genau aussehen wird, kann er nicht vorhersagen: „Wir sind in der Energieträgerwende und wir wissen zwar noch nicht, wo es genau hinläuft. Aber Wasserstoff wird in irgendeiner Form sicher eine relevante Rolle spielen und für die Zukunft haben wir damit einen guten Baustein“, findet er. Es sei Teil seines Jobs, in die Glaskugel zu gucken und einzuschätzen, welchen Entwicklungen man mit möglichst wenig Risiken nachgehen kann: „Leider ist es in vielen Bereichen so, dass nur auf die Risiken geblickt wird und man die Chancen dabei vollkommen vergisst. Und da ist es toll, dass die Stadtwerke als kommunales Unternehmen gesagt haben: ‚Es macht Sinn, das auszuprobieren.‘“

Zudem haben sie derzeit im Hafen für den Containerterminal eine weitere Fläche zur Verfügung gestellt, berichtet Strähle: „Es dauert noch eine Weile, bis das fertig gebaut wird, weil das quasi unter dem schwebenden Container geschieht.“

Nie endender Weg

Als Mitorganisator der Informationsveranstaltung zu schwerer und sperriger Last auf den Bundeswasserstraßen vergangenen Herbst in Heilbronn, freut sich Zeller über „den ein oder anderen Schwertransport mehr“, der im Hafen ankommt. In dem Zusammenhang merkt er auch das Thema Digitalisierung an: „Es gibt schon digitale Frachtraumbörsen, aber die muss man weiter vorantreiben. Wir propagieren da viel: Schaut es euch an und nutzt diese Werkzeuge, die da sind.“ Stähle fügt hinzu: „Die Digitalisierung ist eine Entwicklung, ein Weg, der nie endet. Wir haben an vielen Stellen schon Zwischenschritte erreicht und wir werden wahrscheinlich in drei, vier Jahren noch irgendwelche Punkte weiterentwickeln. Aber ich glaube, wir sind auf einem ganz guten Weg.“ Prinzipiell ist er dennoch hoffnungsvoll, dass sich die verschiedenen Themen zum Guten wenden, sagt er: „Sonst würde ich wahrscheinlich nicht weiterarbeiten.“

Deborah Baran



Grüner Wasserstoff

aus dem Hafen Stuttgart für die Region Stuttgart

Das Wasserstoffprojekt der Stadtwerke Stuttgart im Stuttgarter Hafen ist ein Schlüssel für das Gelingen der Energiewende. Dort erzeugen wir aus grünem überschüssigem Strom wertvollen Wasserstoff, transportieren ihn via Pipeline und Trailer zu Kundinnen und Kunden und erproben zukunftsweisende Anwendungen für Industrie und Mobilität.



Mehr Informationen zum Projekt

STADTWERKE
STUTTGART

HAFEN STUTTGART