

Wasserumschlag im Hafen Stuttgart nach Gütergruppen

Franz Biekert

Die deutschen Wasserstraßen, die für die Güter- und Personenschiffahrt zur Verfügung stehen, umfassen eine Länge von rund 7500 Kilometern. Sie gehören zum europäischen Wasserstraßennetz und schaffen Verbindungen zu den Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie zum Schwarzen Meer.

Der schiffbare Teil des Neckars beträgt 203 Kilometer von der Mündung in den Rhein bis Plochingen und bietet den Neckarhäfen Mannheim, Heilbronn, Stuttgart und Plochingen gute Voraussetzungen, ihre Waren über die großen Schifffahrtsstraßen zu vertreiben.

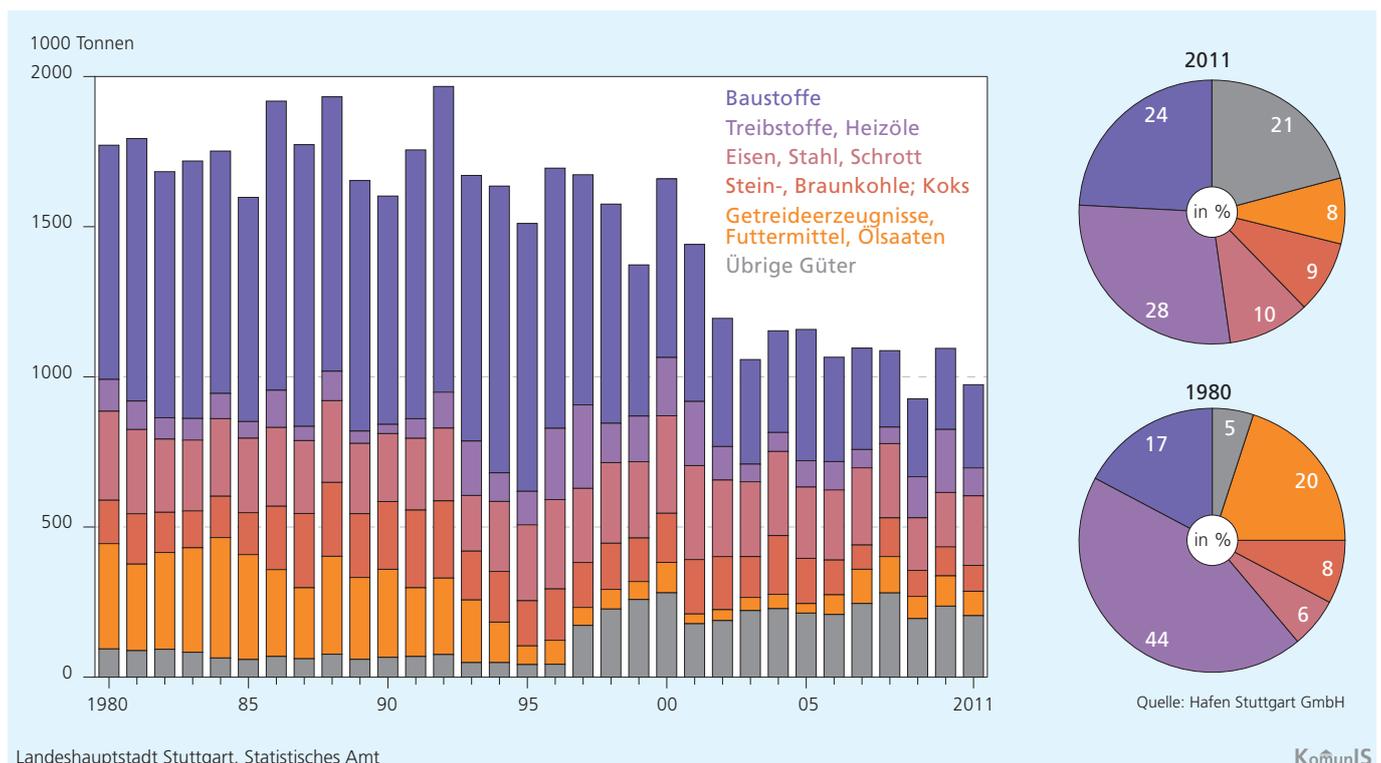
Der Hafen Stuttgart ist eines der größten Logistikzentren und wichtigster trimodaler Verkehrsknotenpunkt (Wasser, Schiene, Straße) in der Region Stuttgart, die zu den stärksten Wirtschaftsregionen in Europa gehört.

Im Jahr 2011 wurden im Hafen Stuttgart 53 450 Eisenbahnwagen und 1056 Schiffe beladen. Gegenüber dem Jahr 2010 wurden 7,9 Prozent mehr Eisenbahnwagen und 4,3 Prozent weniger Schiffe versorgt. Der gesamte Schiffs- und Bahngüterverkehr im Jahr 2011 betrug 3 140 962 Tonnen. Davon wurden 2 167 181 Tonnen Güter per Bahn befördert und 973 181 Tonnen Güter per Schiff. Der Bahngüterumschlag stieg gegenüber dem Vorjahr um 11,2 Prozent, während der Schiffsgüterumschlag um 11,1 Prozent zurückging. Leichte Verluste musste auch der Containerumschlag per Schiff und Bahn im Hafen Stuttgart hinnehmen. Mit 83 641 TEU (ein TEU, Twenty feet Equivalent Unit, entspricht einem 20-Fuß-Standardcontainer) wurden drei Prozent weniger Container verladen als noch ein Jahr zuvor.

Die Entwicklung des wasserseitigen Güterumschlages seit 1980 ist in

Abbildung 1 dargestellt. Während gegenüber dem Jahr 1980 ein Gesamtrückgang von 42,1 Prozent stattfand, zeigen sich auch bei den einzelnen Gütergruppen deutliche Verschiebungen. Der Anteil der Baustoffe, darunter fallen in erster Linie Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse sowie Torf am gesamten Wasserumschlag betrug im Jahr 1980 noch 44,0 Prozent, im Jahr 2011 dagegen nur noch 28,4 Prozent. Der Anteil am Schiffsumschlag von Getreide, Futtermitteln, Ölsaaten und Holz hat sich seit dem Jahr 1980 um mehr als die Hälfte von 20 Prozent auf 8 Prozent im Jahr 2011 verringert. Dagegen hat sich der Wasserumschlag von den übrigen Gütern, das sind hauptsächlich Nahrungs- und Genussmittel, Textilien, Papier, Pappe und Maschinen, innerhalb der letzten 30 Jahre von 5 auf 21 Prozent mehr als vervierfacht.

Abbildung 1: Wasserumschlag im Hafen Stuttgart seit 1980 nach Gütergruppen



Die Baustoffe stellten im Jahr 2011 aber nach wie vor mit über 270 Tausend Tonnen beförderten Gütern und einem Plus von 2,6 Prozent gegenüber einem Jahr zuvor die mengenmäßig wichtigste Gütergruppe. Die größte prozentuale Zunahme gegenüber dem Vorjahr verzeichnete die Gütergruppe Eisen, Stahl und Schrott. Gegenüber dem Jahr 2010 erhöhte sich der Wasserumschlag dieser Waren im Jahr 2011 um 28 Prozent und erreichte einen Anteil am gesamten wasserseitigen Warenumschlag von 23,8 Prozent. Das größte Minus von fast 56 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 ist bei den Treibstoffen und Heizölen festzuhalten, das hauptsächlich daraus resultiert, dass Benzin und andere leicht explosive Flüssigkeiten vermehrt über die Bahn abgewickelt wurden. Nur Dieselkraftstoffe und Heizöl werden weiterhin per Schiff verladen.

Abbildung 2: Anteile und Veränderungen des Wasserumschlages im Stuttgarter Hafen 2011 gegenüber 2010 nach Gütergruppen

