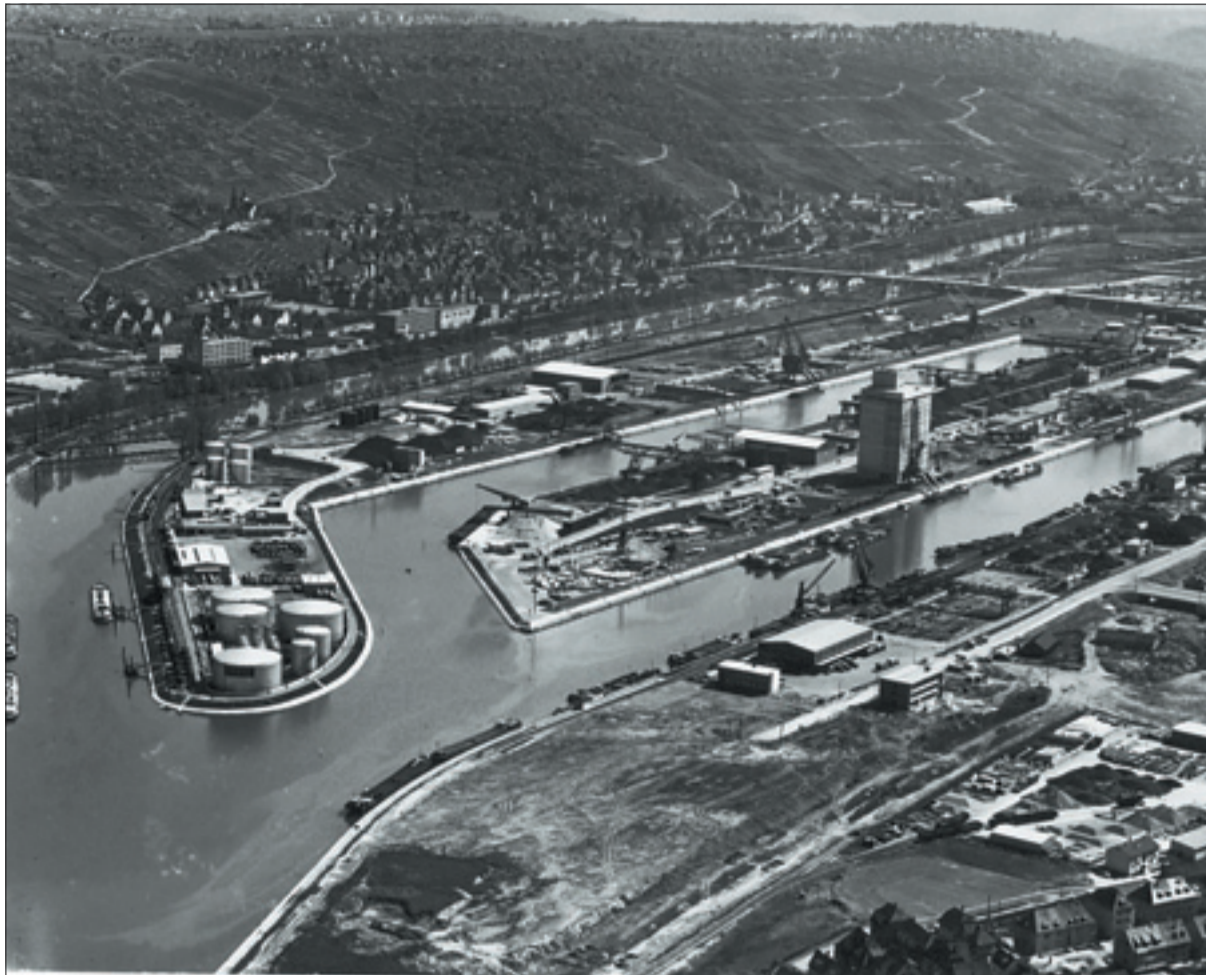


50 JAHRE HAFEN DER GEZÄHMTE NECKAR MACHT DIE STADT WELTLÄUFIG



In den Anfangsjahren floss der Neckar noch auf der Talseite von Obertürkheim

Foto: Archiv Inzwischen hat der Neckar die Talseite in Richtung Hedelfingen gewechselt

Foto: Manfred Storck

# Nicht nur mit Kohle wird im Hafen Kohle gemacht

## Der Umschlagplatz in Zahlen

Seit einem halben Jahrhundert liegt Stuttgart an einer Wasserstraße – Von Massengütern zu Containern

Tausende Menschen am Ufer jubeln, Sirenen heulen, im Wind flattern bunte Wimpel. An Bord der „Berta Epple“ greift Bundespräsident Theodor Heuss zur Schere und durchschneidet ein schwarzrotgoldenes Band, das über den Neckar gespannt ist. Genau vor 50 Jahren, am 31. März 1958, wurde der Stuttgarter Hafen eröffnet.

VON KLAUS EICHMÜLLER

Lang, sehr lang hat Stuttgart auf einen eigenen Hafen warten müssen. Während es schon zur Römerzeit in Marbach eine Anlegestelle und eine Schiffergilde gab, während Cannstatt bis zum 15. Jahrhundert und dann zwischen 1714 und 1865 von Flussschiffen angesteuert wurde, lag Stuttgart im Abseits. Bis weit ins 20. Jahrhundert gab es entlang des Neckars statt eines Hafens nur hochwassergefährdete Kleingärten. Im Oktober 1928 schreibt die Stadt Stuttgart einen städtebaulichen Wettbewerb für einen kanalisierten Neckar und einen Hafen aus. Der Siegerentwurf von Paul Bonatz, der ursprünglich bis 1944 realisiert werden sollte, bleibt aber zunächst nur ein Traum. Nach dem Krieg, als in der zerstörten Stadt viel gebaut wird und das beginnende Wirtschaftswunder jede Menge Massengüter wie Stahl, Kohle und Baustoffe braucht, wird

der Bau eines Hafens für Stuttgart immer dringlicher. Zumal entlang der Wasserstraße Neckar bis Mannheim die Schleusen ausgebaut werden. Vier Jahre nach dem Spatenstich 1954 kommt am 31. März 1958 der große Tag. Vor 3000 Ehrengästen, darunter die Stadtpräsidenten von Antwerpen und Rotterdam, wird Stuttgart Hafenstadt. Kostenpunkt: 80 Millionen Mark. Oberbürgermeister Arnulf Klett sieht endlich die „Rohstoff-Ferne“, speziell die „Kohle-Ferne“ überwunden, die bisher die wirtschaftliche Struktur der Stadt geprägt und belastet hatte. In einem zweiten Bauabschnitt wird von 1966 bis 1968 der Wasserweg bis Plochingen ausgebaut. Gleichzeitig verlegt man im Bereich des Stuttgarter Hafens den Neckar von einer Talseite auf die andere. Floss der einst so wilde Fluss nahe Obertürkheim vorbei, findet er sich nun auf Hedelfinger Seite in einem Kanalbett gebändigt wieder. Die gewonnene Gewerbefläche wird rasch bebaut. In den Anfangsjahren des Stuttgarter Hafens ist die Gier der Stadt nach Massengütern gewaltig. Sand und Kies für die Baufirmen, Eisen und Stahl für die Autoindustrie, Kohle für die Kraftwerke und den Hausbrand. An den Anlegestellen liegt Schiff an Schiff, die Kräne arbeiten rund um die Uhr. Einst für zwei Millionen Tonnen Güter geplant, werden im Spitzenjahr 1969 sogar sechs Millionen Tonnen umgeschlagen.

„Seither hat sich die Menge halbiert“, sagt Bernd Schopf, Geschäftsführer der Hafen Stuttgart GmbH. Als Gründe nennt er den Rückgang bei den Massengütern. Atomkraft ersetzt die Kohle, die Haushalte heizen mit Öl oder Gas, der große Bauboom nach dem Krieg schwächt sich ab. In den Folgejahren erlebt der Transport hochwertiger Güter einen Aufschwung. 1996 werden 10 000 Container umgeschlagen, inzwischen sind es sechsmal so viele.

„Wir leben nicht von der Verpachtung des Fischgewässers“

Bernd Schopf, Geschäftsführer Hafen Stuttgart

Eine Rundfahrt im Hafen bestätigt diese Entwicklung. Ganze drei Frachtschiffe sind festgemacht. Die „Öhringen“ verlädt Container, die „Bernadete“ hat Sand gebracht und die „Boreas“ bringt Stahlrohlinge. In umgekehrter Richtung ist Schrott unterwegs – nach Kehl ins Stahlwerk. Schrotttig ist das Geschäft nicht. Im Gegenteil. Einige der Halden auf den Schrottplätzen sind, so sagen die Experten, ein Vermögen wert. Ein Berg aus Edelstahlblechen steht mit über fünf Millionen Euro in den Büchern.

Ob mit Schrott oder Sand, mit Containern oder Kohle, die Hafen Stuttgart GmbH als Betreiber hat in einem halben Jahrhundert immer glänzende Geschäfte gemacht. Sie vermietet die Grundstücke, die mit 70 Hektar etwa so groß sind wie 100 Fußballfelder, erhebt für jede umgeschlagene Tonne und für jeden auf den hafeneigenen Gleisen gefahrenen Kilometer Gebühren. „Wir hatten von Anfang an immer schwarze Zahlen“, sagt Geschäftsführer Schopf. Jedes Jahr führt die GmbH drei bis vier Millionen Euro an die Stadt ab, die damit die städtischen Verkehrsbetriebe subventioniert. „Wir hatten noch nie in unserer Geschichte ein Grundstück, das nicht vermietet war“, sagt Schopf. So werde es auch bleiben. In den nächsten 15 Jahren dürften die in Deutschland transportierten Mengen um 50 Prozent wachsen. „Weil die Straßen voll sind, wächst die Bedeutung der Häfen“, sagt Schopf und freut sich darauf, dass von 2011 bis 2020 alle Neckarschleusen von 110 auf 135 Meter verlängert werden. Den Graureiher, der über den Hafen zieht und seinen gewohnten Fressplatz ansteuert, kümmert die Wirtschaftsbilanz des Hafens wenig. Er scheint zufrieden, dass der Fischbesatz hoch ist. Ähnlich sieht es auch Schopf. Er hat alle drei Hafenbecken als Fischgewässer verpachtet. „Aber ganz ehrlich, von dieser Pacht leben wir nicht“, sagt der Geschäftsführer schmunzelnd.

Die Einfahrt zum Stuttgarter Hafen liegt von Mannheim her gezählt bei Flusskilometer 186,7. Mittels 23 Schleusen werden 150 Höhenmeter überwunden. Befahrbar ist die Wasserstraße von Schiffen bis 110 Meter Länge. Großmotorschiffe mit einem Tiefgang von 2,60 Meter und einer Tragfähigkeit bis zu 2200 Tonnen können einlaufen. Der Hafen umfasst eine Fläche von 100 Hektar, davon entfallen 30 Hektar auf die drei Hafenbecken. Die für Umschlagzwecke ausgebaute Uferlänge beträgt 5,6 Kilometer, dort gibt es 39 Kräne und Verladebrücken. Das Gleisnetz im Hafenkern- und Hafenaußenbereich ist 37 Kilometer lang. Der Güterumschlag betrug 2007 auf Wasser und Schiene 2,557 Millionen Tonnen, wobei 1,096 Millionen Tonnen auf die Wasserstraße entfielen. Knapp 30 000 unterschiedlich große Container wurden umgeschlagen, die etwa 56 000 Zwanzig-Fuß-Containern entsprechen. 2007 sind 1186 Schiffe und 37 628 Eisenbahnwaggons angekommen oder von dort abgegangen. Umschlagstärkste Gütergruppe auf dem Wasser waren 2007 Baustoffe mit 338 000 Tonnen – vor Eisen, Stahl und Schrott (257 000 Tonnen). 1,011 Millionen Tonnen Mineralölzeugnisse wurden auf den Schienen umgeschlagen. Bei Eisen, Stahl und Schrott waren es 187 000 Tonnen. Auf dem Hafengelände sind etwa 50 Firmen angesiedelt, die meisten mit langfristigen Mietverträgen. Sie beschäftigen über 2500 Mitarbeiter. *eim*



Ein Schiff wird kommen. Von wegen! In den ersten Jahren kamen Hunderte. Fotos: Susanne Kern/Archiv

Ehre für den Kapitän: Bundespräsident Theodor Heuss bei der Hafeneröffnung.



Wie von Geisterhand bewegt: Fast 60 000 Container werden jedes Jahr verladen.



Trinkwasserqualität hat der Neckar nicht, aber dursten muss niemand.



Auf einer Seite werden Sand und Kies verladen, auf der anderen Container.



## Hafenfest am 19. und 20. Juli

Was haben der Stuttgarter Hafen und die Queen gemeinsam? Beide feiern, in der Hoffnung auf besseres Wetter, ihren Geburtstag offiziell erst ein paar Monate nach dem Termin. So lädt die Hafen Stuttgart GmbH anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Hafens nicht für 31. März, sondern für 19. und 20. Juli zum Hafenfest 2008 ein. „Wir erwarten 40 000 Besucher“, sagt Organisator Johannes Zeller. Bei dieser Gelegenheit können die Besucher nicht nur hinter die Kulissen eines modernen Hafens blicken, geboten wird auch ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm. Hafensrundfahrten mit Schlepper, Rettungsbooten und Fahrgastschiffen an verschiedenen Anlegestellen, ermöglichen es, das gesamte Hafengebiet zu entdecken. Ortsbesichtigungen der Schleuse Obertürkheim mit Wasserkraftwerk, des Containerterminals, des Tanklagers Stuttgart und des Mercedes-Benz-Überseeversands stehen ebenfalls auf dem Programm.

Am Kai B im Hafenbecken 1 wird eine Flaniermeile mit Gastronomie eingerichtet. Von einer dort errichteten Tribüne können die Zuschauer Aktionen und Vorführungen auf dem Wasser verfolgen. *eim*



Fahne zum Fest