

Das sich verjüngende Ende des Hafenbeckens 2, hier im oberen Bereich eines älteren Luftbildes zu erkennen, wird einer Flächenerweiterung weichen.



Hafen Kehl

Bald kleiner Grenzverkehr?

Lang anhaltendes Niedrigwasser, eine stark verknappte Verfügbarkeit von Schiffsraum, und stark gestiegene Produktionskosten bei den energieintensiven Industriebetrieben haben beim wasserseitigen Umschlag im Rheinhafen Kehl im Jahr 2022 deutliche Spuren hinterlassen.

Wirtschaftlich kann ich als Vertreter der Hafengesellschaft nicht klagen. Und auch der mittel- bis langfristige Ausblick auf den Umschlag des Hafens Kehl bleibt weiter positiv“, betonte Hafendirektor Volker Molz gleich zu Beginn des Gesprächs mit SUT.

Dennoch hatte er im vergangenen Jahr mit wenig oder gar nicht beeinflussbaren Faktoren zu kämpfen, die für ein deutliches Minus beim wasserseitigen Umschlag im Kehler Rheinhafen sorgten. „Die Gründe dafür waren die auch in 2022 immer noch spürbaren Auswirkungen der Schiffshavarien vom Oktober 2021 auf dem Rhein, die schwierigen Fahrwasserverhältnisse, unter anderem aufgrund von Niedrigwasser, und die deutliche Verknappung des Schiffsraums für den Oberrhein, die sich negativ auf das Umschlagsgeschehen ausgewirkt haben“, erklärt er die gesunkenen Umschläge. Auch die fast schon vergessene Corona-Pandemie mit ihren Beeinträchtigungen für die Beschaffungs- und Versorgungswege sowie erhöhte Transportkosten hätten zu diesem rückläufigen Ergebnis beigetragen.

Der Ukrainekrieg habe zusätzlich mit seinen großen Unsicherheiten in der Energieversorgung zu extrem steigenden Kosten

beigetragen. So seien die dadurch erfolgten Einbußen beim wasserseitigen Umschlag in fast allen Bereichen des Umschlaggeschäfts zu spüren gewesen. „Das letzte Jahr hat uns erneut sehr deutlich vor Augen geführt, dass das System Wasserstraße und somit auch der Rheinhafen Kehl nur mit allen drei Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße funktionieren kann. Das erfreulich gute, bahnseitige Ergebnis kann über das schlechte wasserseitige Ergebnis nur bedingt hinwegtrösten.“

Es verdeutlicht aber die strategische und somit auch existenzielle Bedeutung der Bahnverkehre: Verkehrsträger Schiene und Grenzbahnhof Kehl müssen betriebsbereit bleiben und noch leistungsfähiger werden. Einen besonderen Fokus werden wir daher in enger Zusammenarbeit mit den Hafenanrainern, den Kunden, der Stadt Kehl, aber auch mit den französischen Kolleginnen und Kollegen vom Hafen Straßburg auf die Weiterentwicklung und den Ausbau der vorgelagerten Schieneninfrastruktur im Kehler Bahnhof legen“, führt Volker Molz aus, „um es ganz deutlich zu sagen, wenn die Bahn auf beiden Seiten, deutsch wie französisch, besser performen würde, wäre der Rückgang in beiden Häfen nicht so stark gewesen.“



Zusammenarbeit mit Straßburg

Umso wichtiger ist Volker Molz die Zusammenarbeit der beiden Häfen: „Wir liegen so nah beieinander, da ist es nur folgerichtig, enger zusammenzuarbeiten“, erläutert er, „so versuchen wir zum Beispiel gemeinsam den grenznahen Bahnverkehr zu vereinfachen und Lösungen wie die Sprachbarriere für Lokführer zu senken und multioperable Lokomotiven einzusetzen.“ Das würde die Abläufe in beiden Häfen vereinfachen und im Tagesgeschäft Zeit und Geld sparen. Das Fernziel sei tatsächlich eine gemeinsame Hafenbahn von Straßburg und Kehl: „Am Ende gäbe es aus unserer Sicht und aus Sicht der französischen Kollegen nur Gewinner. Der Hafen Kehl hat bei der Technischen Universität (TU) Dresden eine eisenbahn-wissenschaftliche Untersuchung beauftragt, die klären soll, wie der Grenzbahnhof Kehl funktioniert. Das ist deshalb wichtig, weil die Deutsche Bahn (DB) nur bis zur „Grenze Rhein“ denkt, wir aber das ganze Potenzial der grenzüberschreitenden Möglichkeiten ausloten wollen, und dazu ist es unabdingbar, als europäische Gemeinschaft über den Rhein zu denken. Unser Bestreben, einen kleinen Grenzverkehr aufzubauen, haben wir auf beiden Seiten in der Politik platziert und kommuniziert“, resümiert Volker Molz. Es gibt aktuelle Entwicklungen im internationalen Bahnverkehr, die Volker Molz in der Planung haben muss: Das Bauprojekt Hochgeschwindigkeits-Trasse „Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (Süd)“ betrifft auch die Häfen. Es ist in fünf Planfeststellungsabschnitte unterteilt, die sich in verschiedenen Phasen befinden. Der Neubau der Rheinbrücke und der Westseite des Bahnhofs Kehl sind erledigt. Derzeit läuft die Planung für den zweiten Planfeststellungsabschnitt, der die Ostseite des Bahnhofs in Kehl bis nach Neumühl umfasst. Schon jetzt baut Volker Molz gemeinsam mit den Hafenanrainern Kompensationen auf: „Jeder muss mal zurückstecken, entscheidend ist, dass wir es schaffen, alle Transporte durchzuführen, dazu gehört auch ein Drei-Schicht-Betrieb mit der DB Cargo“, plant er. Auf der Kehler Seite will Volker Molz zudem den Zustand der Bahnsituation aus den 80er-Jahren, vor der Bahnreform, wieder



Martin Heying

Die Stahlwerke sind ein wesentlicher Faktor im Hafen Kehl. Sie waren und sind von der Energiepreissteigerung besonders betroffen.

herstellen: „Auf den dringend benötigten Abstell- und Rangierflächen werden oft von der Bahn Auto- oder Getreidezüge abgestellt. Sie haben mit dem eigentlichen Hafengeschäft nichts zu tun und blockieren das abfließende Verkehrsaufkommen bzw. das tägliche Hafengeschäft. Hier sollte die Bahn sensibler bei der Belegung von Abstell- und Rangierflächen agieren, da der Hafen auch aufgrund des immer höher werdenden Verkehrsaufkommens auf der Schiene, die Abstell- und Rangiermöglichkeiten dringend braucht. Eine gute Lösung um die Engpässe zu beseitigen, wäre der Bau von zwei weiteren Gleisen. Die Elektrifizierung im Hafen Kehl ist ein weiterer Punkt: Durch eine für den Hafen ungünstige Bahnreform einhergehend mit dem Abbau der Elektrifizierung sind unnötige Zugbewegungen notwendig, die zusätzlich noch zu zeitlichen Verzögerungen führen.“, fordert er.

Anzeige



Dienstleistung aus einer Hand

Mit diesem Konzept ist die Hafenverwaltung Kehl in allen wichtigen Bereichen für über 100 Unter-



nehmen im 320 Hektar großen Industriegebiet Rheinhafen Kehl tätig. Kompetent, kundennah und erfolgreich. Wann legen Sie bei uns an?

Umschlag und Lagerei
Bündelung der
Verkehrsträger
Schiff/Bahn/Lkw

**Vermietung und
Verpachtung**
Gewerbe- und
Industrieflächen

Versorgung
Trinkwasser,
Vorhalten
der Kanalisation

Beratung
Organisation
Behördenclearing
kundennah, kompetent

Hafenverwaltung Kehl · Hafenstraße 19 · 77694 Kehl · Telefon: +49 (0)7851 897-0 · E-Mail: info@hafen-kehl.de · www.hafen-kehl.de



Martin Heying

Auf dem Gelände von Klumpp & Müller steht eine neuer Künz-Portal-Kran, um das Containeraufkommen besser bewältigen zu können.

In Bezug auf Shuttle-Verkehre zwischen Straßburg und Kehl sieht er wasserseitig schon zeitiger eine Chance auf Erfolg: „Die Idee ist da und auch ein Schubboot gibt es, das diese Aufgaben übernehmen könnte: Es fährt unter der Ägide von Haeger + Schmidt für die Badischen Stahlwerke (BSW) und ist für die Werksversorgung der BSW im Einsatz. Dazu fährt das Schiff schon jetzt immer wieder zum französischen Nachbarn, um das Recycling-Material abzuholen“, berichtet er. Dieser Option, mit Schuten und dem Schubschiff einen Pendelverkehr aufzubauen, möchten Volker Molz und seine französischen Kollegen gerne weiter nachgehen. Die Hafenanrainer und nicht zuletzt auch die Hafenverwaltung selbst unterstreichen nach Ansicht von Hafendirektor Molz mit hohen Investitionen in ihre Produktions- und Umschlagsanlagen,

in Lagerhallen und viel auch in den Bereich erneuerbare Energie und Umwelt die Bedeutung des Hafens und seine Zukunftsfähigkeit. So haben die Badischen Drahtwerke und Klumpp & Müller im Rahmen einer Terminalerweiterung jeweils einen neuen Kran in Betrieb genommen. Der Hafen investiert weiter in den Ausbau des Containerbereichs beim Euro Terminal Kehl (ETK), wo die Hafengesellschaft für den Betrieb zuständig ist. Den Vertrieb macht ETK selbst. Die Hafengesellschaft sanierte überdies über ein Kilometer Gleise und hat eine hafeneigene Halle mit Photovoltaik belegt. Flächengewinnungsprojekte bei den BSW und bei Zürcher führt das Unternehmen OHF Wasserbau derzeit durch (lesen Sie dazu auch den Artikel in der Rubrik Wasserbau). Auch der ehemalige Holzhafen könnte einmal einer solchen Flächengewinnung weichen, wenngleich das eine Idee für die fernere Zukunft ist.

Der Hafen in Zahlen

Schiffseitig wurden im vergangenen Jahr 3.254.211 Tonnen umgeschlagen, was einen Rückgang von 26,5 Prozent bedeutet. Bei den Bahntransporten wurden 2.728.029 Tonnen registriert, hier konnte man ein Plus von 12,5 Prozent verzeichnen. In der Summe liegt das Kehler Transportvolumen bei Schiff und Bahn somit bei 5.982.240 Tonnen, also 12,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 6.852.999 Tonnen. Auch bei Kehls Nachbarhafen Straßburg ging der wasserseitige Güterumschlag um 8,9 Prozent auf 6.371.663 Tonnen zurück.

Im Gesamtjahr wurden in Kehl 3028 Schiffe registriert. Das waren 19,6 Prozent weniger als im Vorjahr. Die durchschnittliche Lademenge pro Güterschiff verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Prozent von 1175 Tonnen auf 1075 Tonnen. Der Anteil der Schiffe im Hafen Kehl, die unter niederländischer Flagge fahren, liegt bei 75 Prozent, gefolgt von deutschen Schiffen mit 18 Prozent, Belgien mit 3 Prozent, Schweiz und Frankreich mit je 2 Prozent.



Martin Heying

Das Schubschiff „Njord“ wird in der Werksversorgung der Stahlwerke eingesetzt. Es könnte auch als Shuttle zwischen Kehl und Straßburg fungieren.



Die im Rheinhafen Kehl ansässige Stahlindustrie bekam die Folgen der in den letzten Monaten stark gestiegenen Energie- und Rohstoffkosten deutlich zu spüren, denn die Schmelzöfen in Kehl werden überwiegend mit Strom betrieben, zu einem geringeren Anteil auch mit Erdgas. Der wasserseitige Umschlag in der Gütergruppe »Eisen- und Stahlwaren« ging im Berichtsjahr um 865.064 Tonnen oder 26,9 Prozent deutlich zurück. Registriert wurden 2.354.055 Tonnen. Der Anteil von Eisen- und Stahlwaren am Gesamtumschlag ermäßigte sich leicht auf 72 Prozent. Die Gütergruppe bleibt weiter dominant für das Geschehen im Rheinhafen Kehl. Die Zahl der per Schiff umgeschlagenen Containereinheiten ermäßigte sich um 18,1 Prozent auf 27.714 TEU. Die Tonnage der in Schiffscontainern umgeschlagenen Güter verminderte sich sogar um 29 Prozent auf 167.956 Tonnen. Zählt man die über Lkw und Bahn abgewickelten Container hinzu, kommt das Terminal Kehl auf eine Verkehrsleistung von 129.421 TEU, ein Abschlag von 13,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund des Kohlekraftwerkes in Oberkirch komplettiert der Kohle-Umschlag weiterhin die Palette der Umschlaggüter. Mit 64.239 Tonnen lag das Ergebnis vier Prozent über dem Vorjahresniveau. Der wasserseitige Umschlag von Getreide hingegen ging von 38.877 Tonnen auf das historische Tief von 30.161 Tonnen zurück. Hauptumschlaggut bleibt weiterhin Mais. Die Umschlagsmenge fiel bei diesem Produkt um 19 Prozent auf 29.152 Tonnen. Die Verlagerung von der Wasserstraße auf die Schiene schlug sich wie folgt auf das Ergebnis nieder: Mit einer Tonnage von 2.728.029 Tonnen



Martin Heying

Der Wasserbauer OHF führt derzeit mehrere Maßnahmen im Hafen Kehl durch. Zwei dienen der Landgewinnung.

lag das Umschlags-Volumen 12,5 Prozent über dem Vorjahresniveau. Die Anzahl der rangierten Waggons konnte von 49.926 auf 52.355 (plus 4,9 Prozent) gesteigert werden. Knapp 90 Prozent des Güteraufkommens entfallen auf die Eisen- und Stahlindustrie.

Martin Heying

Anzeige





Learn more about our
new steel warehouse now!

For more info visit: steel-warehouse.com

**EXPERIENCE.
INNOVATION.
PARTNERSHIP.**



- + Inland Navigation
- + Projects
- + Port Logistics
- + Intermodal
- + Short Sea
- + Shipping & Forwarding

Haeger & Schmidt Logistics GmbH • Vinckeweg 22 • 47119 Duisburg
 T +49 203 8003-0 • info@haegerundschmidt.com • www.haegerundschmidt.com