



Mannheim und Ludwigshafen liegen einander – vom Rhein getrennt – gegenüber. Die beiden Landeshäfen arbeiten traditionell zusammen.



Martin Heying

# Relevant, aber ungeliebt?

Die Häfen Ludwigshafen und Mannheim liegen zwar in verschiedenen Bundesländern, aber eben auch einander gegenüber. Traditionell arbeiten sie daher zusammen. SUT sprach mit den Hafenchefs Franz Reindl und Uwe Köhn.

**SUT:** Herr Köhn, Herr Reindl, was treibt Sie aktuell am stärksten um?

**Uwe Köhn:** Die Abladeoptimierung am Mittelrhein muss schneller vorankommen, um die Vorteile der Binnenschifffahrt dauerhaft für unsere Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz zu sichern. Ebenso wichtig ist natürlich der Erhalt der Funktionalität unserer Häfen selbst, die wir auch gegen nutzungsändernde Vorstellungen von kommunaler Seite behaupten müssen. In Mannheim stehen wir unmittelbar vor Gesprächen mit der Stadt, die im Hafen Entwicklungspotenzial für ihre Ziele sieht. Vor Jahren gab es schon einmal solche Gespräche, die mit einer Studie unter dem Titel „Hafen.Stadt.Mannheim 2035+“ endete. Damals konnte man sich auf kein gemeinsames Szenario einigen.

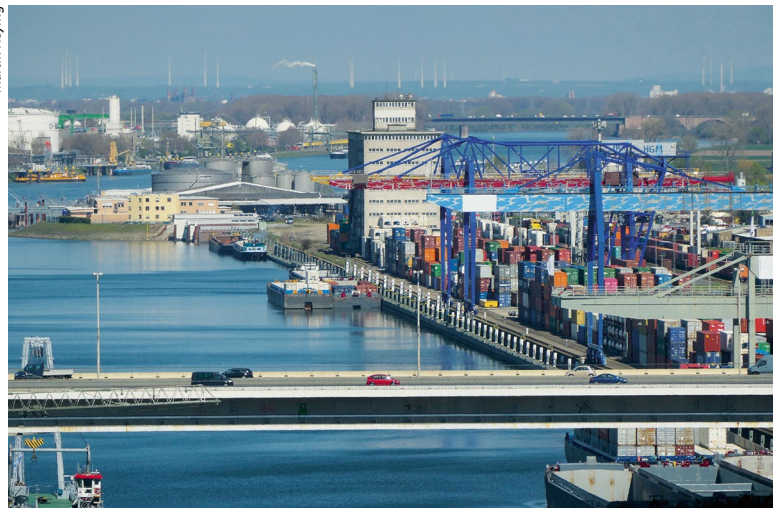
Die Stadt hat das Thema jetzt wieder auf die Tagesordnung gesetzt und zielt dabei insbesondere auf die stadtnahen Hafenbereiche.

**SUT:** Glauben Sie, dass der Handelshafen gefährdet ist?

**Uwe Köhn:** Ich will es nicht hoffen, denn der Handelshafen ist natürlich ein zentraler Umschlagbereich, allein die Containerterminals garantieren eine klimafreundliche Transportverlagerung großer Warenmengen vom Lkw auf Schiff und Bahn. Viele Unternehmen, die in und um Mannheim für Arbeitsplätze und Wertschöpfung sorgen, brauchen leistungsfähige multimodale Logistikketten, die der Hafen ermöglicht. Und da reden wir von Schwergewichten der Wirtschaft, wie BASF, Daimler, Roche Diagnostics, John Deere, ABB, Evobus und vielen mehr. Der Hafen



Martin Heying



Häfen RLP

**Die Containerterminals in Ludwigshafen (links) und Mannheim (rechts) sind die schlagenden Herzen der Landeshäfen. Auch wenn die Mengen durch gestörte Transportketten und Produktionsstopps leicht zurückgingen, rechnen beide Häfen wieder mit deutlich steigenden Zahlen für die Zukunft.**

spielt hier eine wichtige Rolle, denn er bietet alle Verkehrsträger und sorgt somit für eine hohe Resilienz: Schwächelt die Wasserstraße, steht die Schiene zur Verfügung, und umgekehrt. Und was gestörte Lieferketten bedeuten, haben Wirtschaft und Verbraucher in den vergangenen Jahren schmerzhaft gespürt.

**SUT:** Dennoch greifen die Kommunen nach Hafengebieten, können Sie denen nicht entgegenkommen?

**Uwe Köhn:** Zunächst einmal: Ich verstehe, dass die Städte auch Druck haben und Antworten finden müssen auf die Wünsche der Bevölkerung wie bezahlbaren Wohnraum, Aufenthaltsqualität und Ähnliches. Aber das darf nicht zum Nachteil für einen landesbedeutsamen Hafen gelöst werden, dessen wirtschaftlicher Wirkungsgrad weit über die Stadtgrenzen hinausreicht. Auch der Landesentwicklungsplan oder das Güterverkehrskonzept des Ver-

kehrsministeriums Baden-Württemberg formulieren klar die Unterstützung beim Schutz der Hafenflächen.

Schließlich brauchen die zahlreichen Unternehmen im Hafen Mannheim eine verlässliche Perspektive für Investitionen und andere Standortentscheidungen, gerade jetzt in Zeiten von Energie- und Verkehrswende. Und die Lage am Rhein ist nun einmal einzigartig und die Grundvoraussetzung für den Hafen. Die rote Linie ist daher aus unserer Sicht die uneingeschränkte Funktionalität des Handelshafens als trimodales Güterverkehrszentrum.

**SUT:** Ich vermute, diese Probleme sind Ihnen in Ludwigshafen auch nicht ganz unbekannt?

**Franz Reindl:** Die Probleme der Mannheimer betreffen den gesamten Wirtschaftsraum, also auch uns in Ludwigshafen, wie die unseren nach Mannheim wirken. Auch wir müssen viele

Anzeige

# Stauvermeider ...

→ ... mit ca. 25 Millionen Tonnen Schiffsumschlag pro Jahr, das sind umgerechnet rund 1,5 Millionen nicht gefahrene Lkw! Neben der Entlastung des Straßenverkehrs leisten wir einen erheblichen Beitrag zum Umweltschutz.

**Häfen Rheinland-Pfalz:**

- ca. 55.000 Arbeitsplätze
- 65% Exportquote
- Produzent von Wertschöpfung

## Häfen Rheinland-Pfalz

weltweit für die Region

Zollhofstraße 4 · 67061 Ludwigshafen am Rhein · Tel: 0621 5984-0 · Fax: 0621 5984-135 · [www.haefen-rlp.de](http://www.haefen-rlp.de)



## 2022 zufriedenstellend

Insgesamt wurden 13.244.767 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen, davon 5,7 Millionen Tonnen Güter in Ludwigshafen und 7,5 Millionen Tonnen in Mannheim.

Die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank um 130.796 Tonnen auf 752.355 Tonnen. Das sind 14,8 Prozent weniger als im Vorjahr. In den Mannheimer Häfen sank die Tonnage von 853.740 Tonnen auf 731.740 Tonnen. Dies ist ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um 14,24 Prozent. Ursache war u. a. die Komplettsanierung einer Hafenbrücke, die als wichtige Zufahrt dient.

Der wasserseitige Güterumschlag im Ludwigshafener Hafen fiel um 1.147.502 Tonnen von 6.866.167 Tonnen auf 5.718.665 Tonnen Güter (-16,71 Prozent). Die Gütergruppe „Chemische Erzeugnisse“ verzeichnete einen Rückgang von 455.929 Tonnen auf 2.552.080 Tonnen (-15,16 Prozent). Die Gütergruppe „Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse, Gase“ sank ebenfalls von 1.824.768 Tonnen auf 1.552.035 Tonnen (-14,95 Prozent). Die drittstärkste Gütergruppe, „Steine und Erden“ sank um 121.122 Tonnen auf 800.423 Tonnen (-13,14 Prozent).

Der wasserseitige Güterumschlag in den Mannheimer Häfen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 254.551 Tonnen (+3,50 Prozent) von 7.271.551 Tonnen auf 7.526.102 Tonnen Güter. Die Gütergruppe „Feste mineralische Brennstoffe“ stieg um 32,77 Prozent von 2.099.514 Tonnen auf 2.787.450 Tonnen. Die Gütergruppe „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ stieg um 2,59 Prozent von 1.581.345 Tonnen auf 1.622.376 Tonnen. Einen minimalen Rückgang um 2,33 Prozent verzeichnet die Gütergruppe „Steine und Erden“ von 661.987 Tonnen auf 648.579 Tonnen.

Martin Heying

Begehrlichkeiten abwehren. Zugeständnisse an Bereichen, die man nicht mehr so stark in der Nutzung hat, helfen allerdings in der Diskussion auch nicht, sie dienen meiner Erfahrung nach eher dazu, noch mehr von uns zu verlangen. Wohnen am Wasser beziehungsweise in der Nähe von hafenaffinen Betrieben ist mittelfristig eine Gefährdung der Umschlagbetriebe und anderer Hafenunternehmen. Diese Gefährdung der zentralen Ver- und Entsorgung kann auch schnell zu einer Standortfrage werden – übrigens genauso wie die schon angesprochene Abladeoptimierung Mittelrhein. Aber das sehen leider viel zu wenige.

Wir waren schon bis vor das Bundesverwaltungsgericht gezogen, um solchen Entwicklungen den Riegel vorzuschieben. Leider gibt es diese Interessenkonflikte auch in unseren anderen Häfen wie Lahnstein, Wörth und Trier. Ich freue mich deshalb sehr, dass sich nun auch die IHK des Themas annehmen und am 26. Juni zu einem Hafenforum laden. Die Verlader, die Unternehmen aus Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz können und werden sich hier im Beisein der Minister positionieren und auf die Bedeutung der Häfen für ihre Unternehmen aufmerksam zu machen.

**SUT:** Haben die Häfen eine Position, die stark genug ist, um sich auf Dauer zu schützen?

**Uwe Köhn:** Die Kommunen haben das Planungsrecht in ihrer Gemarkung und sie sind Baugenehmigungsbehörden. Sie haben

also eine sehr starke Position bei der Nutzung der Hafenflächen, auch wenn sie nicht deren Eigentümer sind. Für eine planbare Perspektive zur Standortentwicklung brauchen die Häfen daher eine verlässliche Partnerschaft, um ihre gesamtgesellschaftlichen Aufgaben auch im Hinblick auf die Energieversorgung und eine klimafreundliche Logistik erfüllen zu können.

Außerdem müssen wir künftig die Vorteile stärker herausstreichen, die eine Stadt von ihrem Hafen hat: Ver- und Entsorgung, Arbeitsplätze, Wertschöpfung, und zwar nicht nur im Hafen selbst, sondern bei allen Unternehmen, die den Hafen nutzen. Zudem gibt es Bereiche, die eine Win-win-Situation bringen wie beispielsweise City-Logistik: mit E-Lastenrädern ohne lokale Emissionen aus dem Hafen in die Innenstadt. Oder die Kreislaufwirtschaft, die die Versorgung mit recyceltem Baumaterial sicherstellt. Dafür braucht es Flächen und Transportvolumen.

**Franz Reindl:** Bei der Energiewende werden die Binnenhäfen allgemein und unsere Landeshäfen in Ludwigshafen und Mannheim im Besonderen noch einmal eine besonders wichtige Rolle spielen. Vor allem beim Wasserstoff wird es darum gehen, sinnvoll Hubs aufbauen zu können. Wir haben uns daher vorgenommen, gemeinsam die Themen City-Logistik, Kreislaufwirtschaft und den möglichen Einsatz von Wasserstoff weiter zu forcieren. Unsere stadtnahen Logistikflächen werden hier eine wichtige Rolle spielen können. Für unsere beiden Häfen gilt: Ansiedlungen fördern, Infrastruktur schaffen und das Nachhaltigkeitsprofil schärfen.

**SUT:** Stichwort „Entwicklung der Häfen“. Wie ist das letzte Jahr gelaufen und was soll in der nahen Zukunft in den Häfen passieren?

**Uwe Köhn:** Wir sind ja im Wesentlichen Vermieter, von daher haben die Geschäftszahlen im letzten Jahr für uns gestimmt. Angesichts der Umstände war unser Umschlag im letzten Jahr recht ordentlich. Wir müssen aber auch sehen, dass die Kohletransporte die Statistik noch nach oben treiben. Das ist natürlich Tonnage, die in absehbarer Zeit wegfallen wird. Hier arbeiten wir an Strategien zur Kompensation und haben auch schon sehr spannende Anfragen für hafenaffine Ansiedlungen. Die Anfragen

„Wir müssen die Vorteile stärker herausheben, die eine Stadt von ihrem Hafen hat. Bei der Energiewende werden unsere Landeshäfen noch einmal eine besonders wichtige Rolle spielen. Wir haben uns vorgenommen, gemeinsam die Themen City-Logistik und Wasserstoff weiter zu forcieren. Für beide Häfen gilt: Ansiedlungen fördern, Infrastruktur schaffen und das Nachhaltigkeitsprofil schärfen.“



**Uwe Köhn (Hafenchef Mannheim) und Franz Reindl (Hafenchef Ludwigshafen) wollen ihre Häfen fit für die Zukunft machen.**

kommen von Unternehmen, die im dreistelligen Millionenbereich investieren wollen. Das zeigt auch noch einmal die Bedeutung des Hafens für die Wirtschaft.

**Franz Reindl:** Betriebswirtschaftlich sind auch wir zufrieden, auf

Umschlagmengen wollen wir uns ohnehin nicht so sehr fixieren, da interessiert uns der qualitative Umschlag mehr als der quantitative. Dies umso mehr, als davon auszugehen ist, dass die ein oder andere wegen der Energiekrise verlagerte Produktion nicht mehr zurückkehren wird. Auf dem Wege gehen nach unserer Einschätzung dauerhaft Umschlagmengen verloren. Rückwirkend zum Jahresbeginn werden wir die Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH fusionieren, um unsere Belange effizienter vertreten und durchsetzen zu können. Hierfür haben wir zum Jahresanfang die Gesellschaftsanteile der Stadt Ludwigshafen übernommen.

Unsere Infrastrukturen verbessern wir derzeit durch Straßenbaumaßnahmen in Ludwigshafen und Wörth, aber auch im digitalen Bereich. Daneben arbeiten wir zusammen mit Mannheim und anderen Oberrheinhäfen an einem Konzept zur Klima-Resilienz, um die Häfen für die kommenden klimatischen Herausforderungen zu wappnen.

**Uwe Köhn:** In Mannheim steht die Sanierung des Rheinkais an, die wasserrechtliche Genehmigung ist beantragt und der vorzeitige Beginn genehmigt. Diese Maßnahme wird uns abschnittsweise viele Jahre begleiten. Aktuell wird die Mühlauhübrücke saniert. Danach folgt die Spatenbrücke, eine alte Drehbrücke. Beide Brücken sind für Zugang zum Hafen und Logistik im Hafen unerlässlich. Ihre Sanierung nimmt einen großen Teil unserer gesamten Infrastruktur-Investitionen in Anspruch.

Martin Heying

Anzeige



## Mannheim – Quadrate und mehr

Unser Hafen bringt bunte Vielfalt  
in die Region und in die Welt.



Staatliche Rhein-Neckar-  
Hafengesellschaft Mannheim mbH  
[www.hafen-mannheim.de](http://www.hafen-mannheim.de)

**Hafen Mannheim**  
weltweit für die Region