

Der wasserseitige Umschlag war in den Häfen Mannheim und Ludwigshafen in 2023 rückläufig.



Martin Heying

Gut vorbereitet sein

Das Jahr 2023 war für die Häfen Ludwigshafen und Mannheim durchwachsen: Der wasserseitige Güterumschlag in den Mannheimer Häfen sank im Vergleich zum Vorjahr um 1.212.312 Tonnen, die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank um 82.470 Tonnen.

Insgesamt wurden 11.351.736 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen, davon fünf Millionen Tonnen Güter in Ludwigshafen und 6,3 Millionen Tonnen in Mannheim. Auf den wasserseitigen Containerumschlag entfielen insgesamt 1.425.271 Tonnen; davon 669.885 Tonnen in Ludwigshafen und 755.386 Tonnen in Mannheim. SUT sprach mit den Hafenchefs von Mannheim und Ludwigshafen Uwe Köhn und Franz Reindl.

SUT: Worin sehen Sie den Rückgang im wasserseitigen Umschlag begründet?

Franz Reindl: Die aktuellen Umschlagszahlen und deren Rückgang spiegeln die aktuelle Wirtschaftslage und die Entwicklung in der Energiepolitik wider. In welchen Gütergruppen der Umschlag am höchsten ist, hängt stark von den ansässigen Hafenunternehmen ab und ist daher in den Häfen sehr unterschiedlich. In Ludwigshafen machen die chemischen Erzeugnisse den größten Teil des Umschlags aus, gefolgt von Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnissen, Gasen. Die dritt-

größte Gütergruppe sind Steine und Erden. Der wasserseitige Güterumschlag im Ludwigshafener Hafen fiel insgesamt um 1.147.502 Tonnen von 5.716.665 Tonnen auf 5.037.946 Tonnen (-11,9 Prozent). Die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank um 82.470 Tonnen auf 669.885 Tonnen. Das sind 10,9 Prozent weniger als im Vorjahr.

Uwe Köhn: In Mannheim wird der höchste wasserseitige Umschlag im Bereich „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ erzielt, gefolgt von der Gütergruppe „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Chemische Erzeugnisse“. Die gesunkenen Zahlen in Mannheim sind maßgeblich geprägt von einem

starken Umschlagsrückgang der Steinkohle. Daher fiel der wasserseitige Güterumschlag in den Mannheimer Häfen im Vergleich zum Vorjahr um 1.212.312 Tonnen (- 16,11 Prozent) von 7.526.102 Tonnen auf 6.313.790 Tonnen. Diese Entwicklung war aber absehbar und wird sich spätestens mit der Umstellung von fossilen auf alternative Energiequellen etablieren. Die Verkehrszahlen im Hafen Mannheim sind ansonsten stabil. Der Contai-





nerumschlag stieg von 69.730 TEU (731.740 Tonnen) auf 74.314 TEU (755.386 Tonnen). Dies ist ein Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr um 6,57 Prozent.

Franz Reindl: Es ist im Interesse der Region, den Hafenumschlag stabil zu halten und sogar zu steigern, wobei wir sowohl die Wertschöpfung als auch die Tonnage sehen. Durch den Transport der Güter mit dem Binnenschiff tragen die Häfen zudem aktiv zur Vermeidung von Lkw-Verkehren und damit zur Reduzierung von Lärm und schädlichen Abgasen bei: Insgesamt haben die Häfen die Straßen und Brücken in den Stadtgebieten um etwa 3.250 Lastkraftwagen pro Tag, bei einer durchschnittlichen Ladung von rund 10 Tonnen pro Lkw, entlastet. Daher werden nicht nur von uns, sondern auch von unseren Anliegern Investitionen für die Zukunft getätigt, um für die zukünftigen Geschäftsfelder gerüstet zu sein. So haben wir beispielsweise im Kaiserwörthhafen eine neue Tankcontainerreinigungsanlage in Betrieb genommen, die das Angebot des Containerterminals sinnvoll erweitert. Die Anlage ist bereits gut ausgelastet und spart jede Menge Container-Umfahren. Beide Häfen blicken in die Zukunft und sind aktive Teilnehmer an einem europäischen Projekt, das sich mit der Klima-Resilienz unserer Infrastruktur auseinandersetzt.

SUT: Eine zukunftsfähige Entwicklung der Häfen schließt den von Ihnen angedeuteten Wandel im Energiesektor ein, spielt Wasserstoff dabei schon eine größere Rolle?

Uwe Köhn: Damit beschäftigen wir uns intensiv. Das Ergebnis einer Bedarfsanalyse, die wir mit der Rhein-Neckar-Metropolregion gemacht haben, führte zu dem Ergebnis, dass die Wasserstoffversorgung ab 2030 vorwiegend über Pipelines laufen wird. Das gilt vor allem für die Industrie und andere Abnehmer hoher Energiemengen. Bis dahin können sich die Häfen aber schon für Einzelversorgungen anbieten, und diese würden dann wohl auch beibehalten.

Franz Reindl: Und da gibt es auch noch viel zu tun. Wenn man zum Beispiel die Schiffsbebunkerung nimmt, oder vielmehr das Auswechseln der Tanks, so wie es momentan geplant ist, haben wir das Problem, dass die Lieferanten, die die entsprechenden Gas-Container über die Straße anliefern würden, dafür eventuell entsprechende Sondergenehmigungen bräuchten. Und auch der Lagerbereich bedarf der Klärung: Benötige ich für die Lagerung von ca. drei Tonnen ein Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) oder eine Planfeststellung? Auch neben der reinen H₂-Verfügbarkeit gibt es also noch sehr viel Unwägbarkeiten, die uns als Häfen in der Planung beschäftigen. Auch bei den Pipelines bleibt es spannend: Wir haben hier in der Region wichtige Player, die uns den Vorteil verschaffen, dass ein erheblicher Teil der vorhandenen Gaspipelines zukünftig für Wasserstoff nutzbar sein wird. Die Friesenheimer Insel auf der Mannheimer Seite wird sicherlich ein wichtiger Hub werden.

Uwe Köhn: Zur Erklärung für die Ortsunkundigen: Die Friesenheimer Insel entstand seinerzeit im Rahmen der Rheinbegradigung im Nordwesten Mannheims im Stadtteil Neckarstadt-West. Sie liegt direkt gegenüber den Industrieanlagen der BASF. Das Mannheimer BASF-Werk auf der Insel ist schon jetzt per Düker respektive Pipeline mit dem Hauptwerk in Ludwigshafen verbunden. Folgerichtig ergibt sich für uns als Hafen Mannheim die Frage: Können wir uns an diese



Uwe Köhn (Hafenchef Mannheim) und Franz Reindl (Hafenchef Ludwigshafen).

Pipeline anschließen? Wenn es möglich ist, werden wir das auch tun. Aber wir planen auch dezentrale Lösungen und sichern dafür entsprechende Flächen, und sprechen auch mit potenziellen Betreibern. Dann haben wir allerdings immer noch das Thema mit den von Herrn Reindl angesprochenen Genehmigungen, aber auch mit der Belastbarkeit der Strom-Netze und den Anschlüssen an das Netz. Baden-Württemberg verfolgt das Ziel, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Von daher sollten diese Unsicherheiten zeitnah angegangen werden.

SUT: Wir hatten in früheren Gesprächen auch immer wieder das Thema City-Logistik in Verbindung mit Verkehrsentlastungen und Energieeinsparungen angesprochen. Ist das noch ein Thema?

Anzeige



Schiffswerft Bolle

Schiffswerft Bolle GmbH
Schiffswerft 5
39317 Neuderben

Ihr Schiff - Unsere Verantwortung

Neubau, Umbau, Restauration und Sanierung












info@schiffswerft-bolle.de
schiffswerft-bolle.de
039349 94590



Der wasserseitige Umschlag in Ludwigshafen war 2023 leicht rückläufig: „Chemische Erzeugnisse“ sanken um 9.459 Tonnen, „Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse, Gase“ sanken um 28,93 Prozent und „Steine und Erden“ gingen um 26.648 Tonnen zurück.

Uwe Köhn: Ja sicher. Bei der klassischen City-Logistik, haben wir im Hafen weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten und bieten uns der Kommune als Hub an. So könnte man vom Hafen aus, wo stadtnah Güter angeliefert werden, diese gezielt per Elektro-Lastenrad ohne lokale Emissionen zu den Punkten in der Stadt bringen, wo man sie benötigt. Es gibt spannende Konzepte, die entsprechend modifiziert auch in unserer Region denkbar wären. So hat man in Brüssel zentral eine Art Baustoffkonsolidierungszentrum eingerichtet, das per Schiff versorgt wird. Dort werden dann die benötigten Baustoffe konfektioniert und mit möglichst wenigen, elektrischen Transporten zu den betreffenden Baustellen gebracht.

Franz Reindl: Wir hier, zwei Großstädte in unmittelbarer Nachbarschaft, und man könnte das Konzept auf alle Städte in der Region mit Anschluss an eine Wasserstraße ausweiten. Sicher muss man da erst einmal die Wirtschaftlichkeit prüfen, aber ich könnte mir das schon vorstellen. Neben der Baustellen-Versorgung wären vergleichbare Konzepte auch mit der Müllabfuhr denkbar, wie es Paris vormacht.

SUT: Kommen wir zur Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur und der Liegenschaften. Bei der Verwaltung der hafen-eigenen Gebäude haben Sie es doch wahrscheinlich auch immer wieder mit der Hürde besonderer oder sehr alter Gebäude zu tun...

Uwe Köhn: Sie spielen auf den Denkmalschutz an. Da habe ich ein aktuelles Beispiel: Wir haben in der direkten Nachbarschaft ein historisches Bürogebäude aus dem Jahr 1905. Mit erheblichem finanziellen Aufwand haben wir es in Zusammenarbeit mit der Denkmalschutzbehörde energetisch saniert. Mit wasserrechtlicher Genehmigung haben wir dort auch eine Wärmepumpe installiert. Die geht 28 Meter tief ins Grundwasser, das heißt das System kann im Winter heizen und im Sommer kühlen. Denkmalschutz kann aber auch behindern, so hatten wir

mal die Option einen alten Getreidespeicher umzunutzen und das Gebäude dabei weitgehend zu erhalten. Durch die behördlichen Auflagen wurde das Projekt aber wegen Unwirtschaftlichkeit fallengelassen. Der Dauer-Leerstand tut weder dem Gebäude noch dem Hafen gut, aber das ist vorerst nicht zu ändern.

SUT: Wie sieht es mit weiteren Plänen oder Investitionen im Bereich Infrastruktur oder Immobilien aus?

Franz Reindl: Die Funknetzversorgung ist ein großes Thema. Wir errichten am Oberrhein derzeit mehrere 5G-Testfelder. Karlsruhe ist da sicherlich am weitesten, hier ist das ganze Stadtgebiet miteinbezogen, Mannheim bereitet sich auch schon vor und wir auf rheinlandpfälzischer Seite sind schon in Würth und Trier mit Testfeldern gestartet.

Uwe Köhn: Unsere Verkehrsinfrastruktur bedarf aktuell viel Aufmerksamkeit. Zur Zeit ist noch die Mühlaubrücke, eine Hubbrücke, in Arbeit. Hier errichten wir einen Teilersatzneubau, den wir in diesem Jahr fertigstellen. Dann kommt die Sanierung der Spatenbrücke auf uns zu. Das ist eine Drehbrücke aus dem Jahr 1873, und sie ist nicht für den Begegnungsverkehr von 40-Tonnen-Fahrzeugen ausgelegt. Ich schätze mal, dass wir da mit sieben bis neun Millionen Euro rechnen müssen. Und damit hört es nicht auf. Wir müssen uns in absehbarer Zeit auch um unsere Schleuse zum Neckar aus den 1980er Jahren kümmern. Hier führt der technische Fortschritt dazu, dass Bauteile für die Tormechanik kaum noch zu bekommen sind. Ganz aktuell müssen wir auch den Rheinkai anfassen. Der Hintergrund ist die Auffassung der Genehmigungsbehörde, für diese seit vielen Jahrzehnten betriebene Anlage liege keine wasserrechtliche Genehmigung vor, trotz eines vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses für den Rheinausbau Anfang der 1970er Jahre. Hier wollen wir austesten, mit welchem Aufwand die Behörden die Genehmigung erteilen. Das wird ein Mehrjah-



„Beide Häfen blicken in die Zukunft und sind aktive Teilnehmer an einem europäischen Projekt, das sich mit der Klima-Resilienz unserer Infrastruktur auseinandersetzt.“

resprojekt werden. Erschwerend kommt für uns hinzu, dass die Baukosten drastisch gestiegen sind. Wahrscheinlich müssen wir unter anderem auch die Poller erneuern, und irgendwann muss ich dann die wirtschaftliche Frage noch einmal stellen.

SUT: Es gab doch Bestrebungen, die Hafenbetriebe in Rheinland-Pfalz zusammenzulegen?

Franz Reindl: Das ist auch geschehen. Rückwirkend zum ersten Januar werden die Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und die Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz verschmolzen. Damit verbunden ist ein Bürowechsel in 2026. Wir ziehen dann in eines unserer Gebäude, das zwischen Rheinallee und Rheinpromenade liegt. Mit der neuen Hafengesellschaft wird dort auch ein Bereich der Hochschule Ludwigshafen und das Ostasieninstitut verbleiben. Das ist ganz sinnvoll, denn wir sind eng mit der Hochschule verbunden, gerade was Ausbildung, vor



Martin Heying

In den Mannheimer Häfen wurden im März 2024 insgesamt 562.179 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen.

allem auch duale Logistik-Studiengänge angeht. Wir bauen derzeit ein altes Stockwerkslagergebäude in Stadtarchiv und Stadtmuseum um, womit wir eine vernünftige Schnittstelle zwischen unseren Aktivitäten und der Stadtentwicklung schaffen. „Nebenbei“ entsteht hiermit ein neuer, hochattraktiver Stadtplatz. Ein guter Schritt, wie ich finde.

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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region