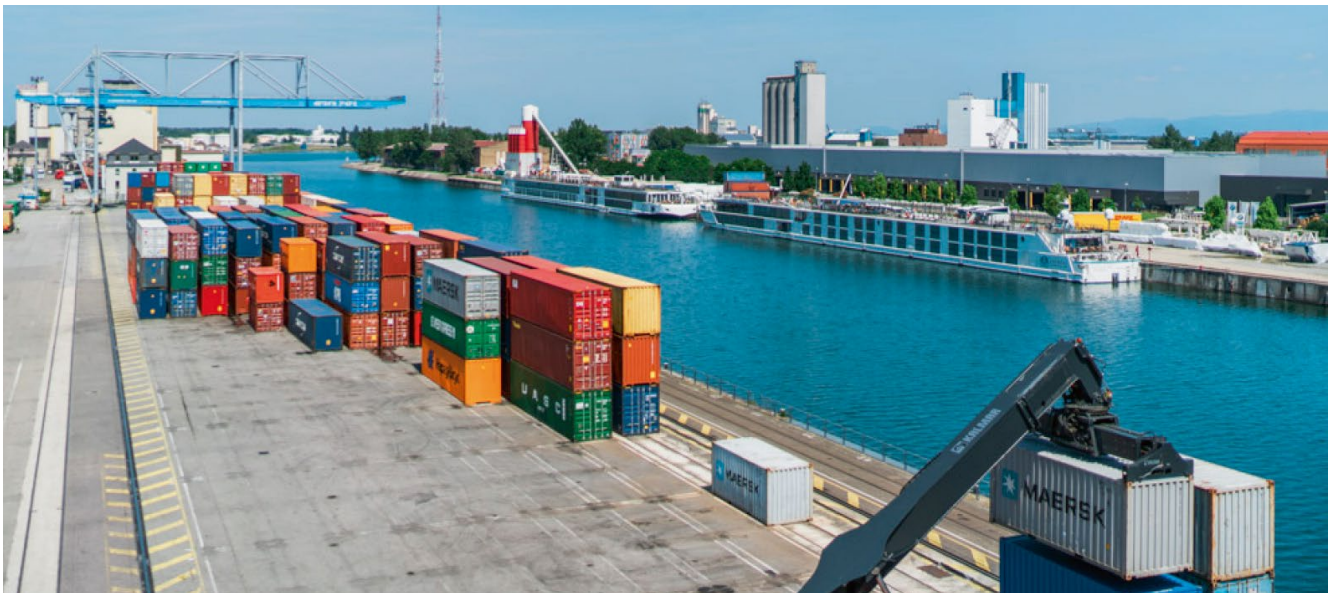




PAS

Im Hafen Straßburg erwartet man vor allem beim Containerverkehr ein signifikantes Wachstum.

Partner am Rhein

Der Landeshafen Kehl und der Port autonome de Strasbourg (PAS) liegen sich am Rhein direkt gegenüber. Die bestehende Zusammenarbeit soll in der Zukunft intensiviert werden. SUT sprach darüber mit Kehls Hafenchef Volker Molz und Frédérique Ryckelynck, Cheffe de cabinet bei PAS.

SUT: Haben die Baden-Württembergische Landesregierung und die Französische Regierung die Bedeutung der europäischen Binnenhäfen als essentielle Hinterland-Hubs verstanden und auch die Notwendigkeit über Landes- und Staatsgrenzen hinweg zu kooperieren?

Volker Molz: Das ist wohl so, allerdings finde ich den Begriff Hinterland-Hub etwas irreführend, denn dabei vernachlässigen wir den Export-Aspekt. Wir sind also nicht das Hinterland, sondern das Vorland vom Seehafen, denn ohne uns gibt es keine Wertschöpfung. Dazu kommt, dass die Betrachtung eines Binnenhafens für sich nicht ausreicht. Transportketten brauchen zunehmend Vernetzungen, um zuverlässig und resilient zu funktionieren. In einem besonderen Maß gilt das für den Hafen Kehl. Hier haben wir die besondere Situation, dass wir - historisch gewachsen - eine sehr enge, nicht nur geografische Nähe, sondern auch eine partnerschaftliche, vertragliche Nähe zu Straßburg haben.

Frédérique Ryckelynck: Die Häfen Kehl und Straßburg haben seit 1951 eine Kooperation für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. In einem Vertrag, unterzeichnet zwischen der Regierung der Französischen Republik und der Regierung des Landes Baden-Württemberg am 23. September 1992 in Straßburg, wurden wechselseitige Beziehungen zwischen den beiden Verwaltungsorganen des Port de Strasbourg und des Hafens

Kehl aufgenommen. So beteiligt sich der PAS am Verwaltungsrat des Hafens Kehl mit drei Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat des PAS ernannt wurden. Der Hafen Kehl nimmt im Gegenzug ebenfalls mit drei Mitgliedern an den Sitzungen des Verwaltungsrats des Port autonome de Strasbourg teil.

Volker Molz: Wir gestalten die Kooperation der beiden Häfen schon seit über drei Jahren sehr intensiv. Die Anfangsphase unserer gemeinsamen Bemühungen gestaltete sich durch die Corona-Einschränkungen noch schwierig, aber wir haben ein paar Themen erarbeitet, die nun unserer Zusammenarbeit zugrunde liegen. Und diese Themen liegen aus meiner Sicht auch auf der Hand, denn wir haben eine gemeinsame Wasserstraße, die unsere Häfen verbindet und nicht trennt. Wir haben eigentlich auch ein Schienennetz, denn viele Güterwaggons gehen über den Kehler Grenzbahnhof nach Straßburg.

Frédérique Ryckelynck: Der Fluss ist also zumindest für die beiden Häfen Straßburg und Kehl weniger eine Grenze, sondern eher ein „Bindestrich“. Wir sehen uns nicht als Konkurrenten, sondern als Partner. Wenn Sie ein gemeinsames Luftbild der Häfen Straßburg und Kehl anschauen, wird schnell klar, dass wir eigentlich von einem großen Hafen sprechen sollten. Wenn wir die reinen wasserseitigen Umschläge als Maß nehmen, ist Straßburg der zweitgrößte Binnenhafen Frankreichs und Kehl





ist der siebtgrößte Hafen in Deutschland. Zusammengenommen sind wir wahrscheinlich der drittgrößte Binnenhafen Europas.

SUT: Ändert sich das, wenn die Kohletransporte endgültig wegfallen?

Volker Molz: Nein. Die Kohletransporte enden ziemlich genau jetzt zur Jahresmitte. Da sie schon lange keine große Rolle mehr in unserem Umschlag spielen, weil es zuletzt ohnehin nur noch rund siebzigtausend Tonnen im Jahr waren, tut uns die Transformation nicht so weh. Wir waren ja früher nur Handelshafen, der sich zum Industriehafen entwickelt hat. Vor sechzig Jahren haben sich die Badischen Stahlwerke (BSW) hier angesiedelt, dann kam die Papierfabrik Koehler, und dann haben wir noch Herrenknecht, Spezialist für Tunnelbohrmaschinen, hier ansiedeln können.

Frédérique Ryckelynck: Der Hafen Kehl umfasst 320 Hektar, wir haben 1000 Hektar, zusammen sind das dreizehnhundert Hektar Hafenfläche. Wir haben zusammen über 500 Firmen hier angesiedelt und bieten so die Grundlage für knapp 15.000 Arbeitsplätze zusammen, das ist eine wichtige wirtschaftliche Größe.

Volker Molz: Und die Transportketten sind komplex und nachhaltig. Ich gebe mal ein Beispiel aus Kehl: Aus dem Hafen Kehl gehen Holzhackschnitzel per Ganzzug nach Stendal zur Produktion von Zellulose, die dann wieder per Ganzzug nach Kehl geliefert wird. Das heißt, wir haben hier komplexe Wertschöpfungs- und Lieferketten. Diese Vernetzung gilt auch für den Bereich Kies oder Stahl. Wenn Sie das erste Quartal im letzten Jahr betrachten und mit dem ersten Quartal in diesem Jahr vergleichen, haben wir ein Zuwachs von fast fünfzig Prozent der umgeschlagenen Mengen. Wir haben letztes Jahr im Quartal sechshunderttausend Tonnen umgeschlagen und haben jetzt Ende des Quartals über eine Million Tonnen umgeschlagen. Viel kommt aus dem Neckar-Raum und auch hier laufen die ganzen großen Mengen über das Binnenschiff.

SUT: Die Sanierung der Neckarschleusen und die Frage, ob diese verlängert werden, betrifft Sie also auch in Kehl?

Volker Molz: Wenn man sich die Komplexität der Transportwege



Das Luftbild über den Hafen Straßburg zum Hafen Kehl zeigt die Nähe der beiden Häfen zueinander.

anguckt ist ganz klar: Die Schleusen müssen verlängert werden am Neckar. Für uns ist es wichtig, dass die Neckarschleusen ausgebaut werden. Die Fertigprodukte gehen in den Neckarraum und die Rohstoffe kommen aus dem Neckarraum. Dies bedeutet Paarigkeit der Verkehre. Ein Beispiel: Ein Schiff mit oberrheinischem Kies geht nach Heilbronn oder Stuttgart und kehrt mit Schrott zu den Badischen Stahlwerken zurück. Nachhaltiger in jeder Hinsicht geht es kaum. Um diese Transporte weiterhin wirtschaftlich darstellen zu können, brauchen wir die längeren Schleusen.

SUT: Ein Problem für die Bewertung derartiger Bauprojekte könnte sein, dass das Statistische Landesamt nur umgeschlagene Mengen anschaut, aber nicht die Verkehrsströme ermittelt.

Volker Molz: Das stimmt, meines Erachtens werden die Zahlen nicht vollständig ermittelt und auch nicht richtig interpretiert. Das führt zu falschen Schlussfolgerungen.

SUT: Zu einem anderen Thema: Die Zukunft der Häfen Straßburg und Kehl im Zusammenhang mit dem neuen Energieträger Wasserstoff.

Volker Molz: Aber man muss auch sehen, dass der Wasserstoff, der hierherkommt, nicht Strom substituieren wird, sondern Gas. Also wir haben das Strom-Problem noch nicht gelöst. Deswegen arbeiten wir daran, dass wir hier Windenergie als Eigenstrom aufbauen. Das müsste auf dem Hafengelände geschehen, oder im Umkreis von fünf Kilometern. Unsere Anrainer erkunden bereits die Möglichkeiten mithilfe eines Instituts.

SUT: Apropos Lkw-Verkehr im Hafen, gibt es Neuigkeiten zur 44-Tonnen-Regelung?

Volker Molz: Die gibt es. Seit drei Monaten haben wir im Hafengebiet die Genehmigung grundsätzlich im teilbaren Verkehr 44 Tonnen Gesamtgewicht zu fahren. Alle Güter, die hier im Hafen ankommen und im Hafengebiet zu den Produzenten gehen, dürfen nach Erteilung der Sondergenehmigung jetzt mit 44 Tonnen gefahren werden. Darüber hinaus arbeiten wir auch an einer Sondergenehmigung für E-Lkw. Wir wollen erreichen,



Auch im Hafen Kehl rechnen die ansässigen Unternehmen mit steigenden Gütermengen in den nächsten Jahren.



dass das zusätzliche Gewicht der Batterien aus der Gesamttonnageberechnung herausgenommen wird. Aber wir haben immer noch das Problem, dass wir mit 44 Tonnen nicht über den Rhein nach Frankreich kommen, quasi im Hafenverkehr Kehl-Straßburg. Dort sind seit 2013 die 44 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen. Das ist ein Wettbewerbsnachteil.

SUT: Ist ein Weiterkommen in dieser grenzüberschreitenden Sache realistisch?

Frédérique Ryckelynck: Zurzeit gibt es in der EU Bestrebungen dieses Thema EU-weit zu harmonisieren, da die Mehrzahl der Mitgliedstaaten in ihren Ländern bereits höhere Gesamttonnagen von über 40 Tonnen transportieren können. Wann es eine abschließende Regelung gibt, ist noch offen.

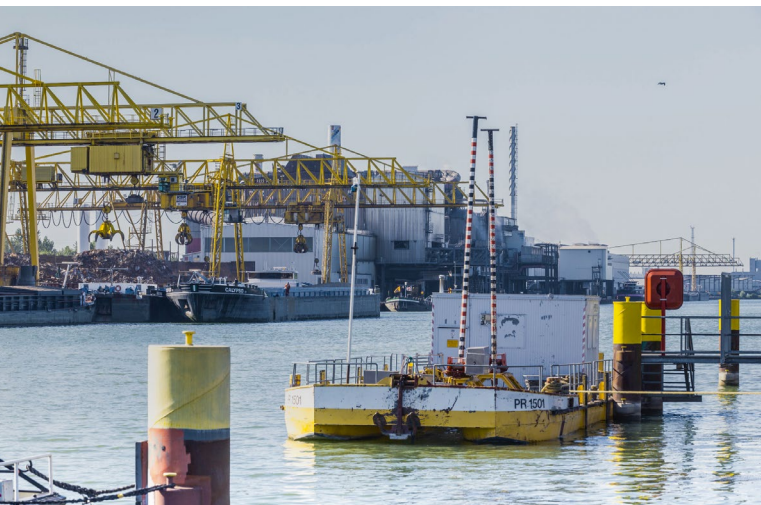
SUT: Haben Sie eigentlich auch mit rückläufigen Umschlagzahlen zu kämpfen?

Volker Molz: Wir sind letztes Jahr beim wasserseitigen Umschlag unter drei Millionen Tonnen auf 2,7 Millionen Tonnen gerutscht. Aber das pendelt sich aktuell wieder ein. Im Waggonbereich sind wir nach einem überdurchschnittlichen Jahr 2023 wieder auf einem normalen Niveau. Bei den Containern haben wir nur zwei Prozent verloren. Insgesamt sind wir also trotz einer schwierigen Marktsituation ziemlich stabil.

SUT: Wie ist das in Straßburg?

Frédérique Ryckelynck: Also 2023 war auch für den Hafen Straßburg schwierig. Das erste Quartal 2024 war noch ein wenig schwach, aber auch in Straßburg werden die Zahlen wieder steigen, vor allem beim wasserseitigen Umschlag und beim Container-Verkehr. In den kommenden Jahren erwarten wir zusammen mit dem Hafen Kehl genau in diesen Bereichen einen deutlichen Zuwachs, bis zu vierzig Prozent. Der Kombinierte Verkehr wird enorm an Bedeutung gewinnen.

SUT: Bei den Zugverkehren haben wir ja nach wie vor ein Nadelöhr, und auch der Grenzverkehr ist immer noch zu komplex, um die beiden Häfen zusammenwachsen zu lassen. Gibt es da Bewegung?



Im Zuge der Transformation vom Handels- zum Industriehafen siedelten sich u.a. die Badischen Stahlwerke in Kehl an.

Martin Heying



Von Kehl fahren Schiffe vice versa nach Straßburg, an den Neckar und Richtung Basel, ebenso wie zu den Seehäfen.

Volker Molz: Das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Kinzigbrücke ist noch nicht abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurde eine eisenbahntechnische Studie durch die TU-Dresden erstellt. In Zusammenarbeit mit DB-InfraGO planen wir die Wiederherstellung von insgesamt fünf Rangier- und Abstellgleisen, damit der Hafen Kehl eine zukunftsfähige Anbindung an das Eisenbahnnetz erhält. Hierzu müssen noch Grundstücks- und Finanzierungsfragen geklärt werden. Unsere Anrainer sind auf einen gut funktionierenden Güterrangierbahnhof angewiesen. Unter anderem auch, weil sie in den nächsten zehn Jahren mit einem Wachstum von 50% Güterverkehr auf der Schiene planen.

SUT: Wie würden die beiden Häfen von diesem Ausbau, aber auch den anderen gemeinsamen Projekten profitieren?

Frédérique Ryckelynck: Es wird eine Beschleunigung des Verkehrs geben, denn das Problem ist, dass viele Züge nach Straßburg gehen. Durch den Rangierbahnhof hätten wir eine Pufferzone, die auf beiden Seiten Kapazitäten frei machen würde. Wir versuchen eine grenzübergreifende Lösung für die Grenzbahnhöfe Kehl und Straßburg hinzubekommen, damit wir zwischen den Häfen ohne Komplikationen rangieren können. Wir wollen eine eisenbahntechnische Sonderzone. Zurzeit rangieren wir mit einem Zug einen halben Tag von Hafen zu Hafen. Für einen Lkw beträgt der Aufwand nur fünf bis zehn Minuten. Und wir müssen unsere gemeinsame Kapazität erhöhen, um uns auf die steigenden Anforderungen vorzubereiten, das geht nur gemeinsam.

Volker Molz: Wir überlegen auch Synergie-Effekte bei den Container-Terminals zu erzielen. Wir haben hier zwei Container-Terminals, Straßburg hat auch zwei und plant den Ausbau der Süd-Terminals. Gemeinsam wollen wir unsere Ganzzug-Kapazität verdoppeln. Wir haben zurzeit 21 Ganzzüge pro Woche, 17 in Straßburg und vier in Kehl. Wir überlegen zum Beispiel die Leercontainer in einem gemeinsamen Leercontainer-Depot umzuschlagen. Wir könnten dadurch unsere Flächen und Equipment optimieren.

Hafen Kehl



Hafen Kehl

Ziel der Häfen Kehl und PAS ist es unter anderem, Synergien bei den Container-Terminals zu erzielen.

Frédérique Ryckelynck: Im Grunde genommen wollen wir analog zu den Häfen Mannheim und Ludwigshafen eine weitergehende Partnerschaft. Selbstverständlich haben wir wegen der



Martin Heying

Die Kreislaufwirtschaft hatte schon immer eine hohe Bedeutung im Hafen Kehl.

Staatsgrenze unterschiedliche Bedingungen, aber wir wollen die Kooperationsvereinbarung noch in diesem Jahr unterschreiben.
Martin Heying

Anzeige

EXPERIENCE. INNOVATION. PARTNERSHIP.

- ▶ Port Logistics
- ▶ Inland Navigation
- ▶ Projects
- ▶ Intermodal
- ▶ Short Sea
- ▶ Shipping & Forwarding
- ▶ iCargo Solutions

haeagerundschmidt.com



**HAEGER & SCHMIDT
LOGISTICS**

