

Uwe Köhn (Hafen Mannheim) links neben Alexander Voigt (Hafen Ludwigshafen).



Sarah Kuhn

Zuverlässige Partner

Mit insgesamt mehr als elf Millionen Tonnen wasserseitigem Güterumschlag stellte das Jahr 2024 für die Häfen Mannheim und Ludwigshafen ein durchwachsendes Geschäftsjahr dar. SUT war vor Ort und sprach mit den beiden Geschäftsführern Uwe Köhn und Alexander Voigt.

Im Hafen Ludwigshafen machen chemische Erzeugnisse den größten Teil des Umschlags aus. Darauf folgen Erdöl, Mineralöl und -erzeugnisse sowie Gase. Die drittgrößte Gütergruppe stellen Steine und Erden dar. In Mannheim entfiel der größte Anteil der wasserseitig umgeschlagenen Güter auf den Bereich Nahrungs- und Futtermittel. Auch die Gütergruppen „Feste mineralische Brennstoffe“ und „Chemische Erzeugnisse“ machten einen großen Anteil aus.

Mit insgesamt 5.473.675 Tonnen wuchs der wasserseitige Güterumschlag im ludwigshafener Hafen im Vergleich zum Vorjahr um 8,65 Prozent. Dabei stieg der Umschlag von chemischen Erzeugnissen mit einem Zuwachs von 6,75 Prozent am stärksten. Auch der Umschlag von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen nahm um 27,99 Prozent zu. Steine und Erden gingen währenddessen um 2,01 Prozent zurück.

In den Mannheimer Häfen sank der wasserseitige Güterumschlag auf 5.807.926 Tonnen und damit um 8,01 Prozent. Dennoch verzeichneten vier Gütergruppen einen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr. So konnte bei chemischen Erzeugnissen ein Plus von 18,17 Prozent erreicht werden. Auch land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse nahmen um 5,39 Prozent zu. Im Bereich Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse sowie Gase wurden zusätzliche 5,35 Prozent erzielt. Erze und Metallabfälle stiegen um 1,16 Prozent. Den stärksten Einbruch erlebten die Güter-



gruppen Steine und Erden, die im Vergleich zum Vorjahr um 23,49 Prozent abnahmen. Darauf folgte ein Rückgang bei festen mineralischen Brennstoffen mit 18,31 Prozent sowie bei anderen Nahrungs- und Futtermitteln mit 9,10 Prozent.

Die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank auf 735.269 Tonnen und fiel damit um 2,27 Prozent geringer aus als im Vorjahr. In den Mannheimer Häfen sank die Tonnage um 3,09 Prozent auf 732.012 Tonnen.

SUT: Herr Voigt, Sie tragen nun bereits seit Anfang Juli 2024 die Verantwortung als Geschäftsführer der Rheinland-Pfälzischen Häfen mit Sitz in Ludwigshafen. Haben Sie sich gut in Ihr neues Arbeitsumfeld eingelebt?

Alexander Voigt: Ja, das habe ich auf jeden Fall. Unter anderem auch deswegen, weil mich mein Vorgänger Franz Josef Reindl in den ersten Monaten in Ludwigshafen in die relevanten Themen gut eingeführt hat. Auch von den Kolleginnen und Kollegen, Kunden und Behördenvertretern, bin ich sehr unterstützend und freundlich empfangen worden.

SUT: Sowohl bei den Häfen Rheinland-Pfalz als auch bei der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim waren und sind für die Jahre 2024 und 2025 einige infrastrukturelle Maßnahmen angesetzt. Welche Projekte befinden sich



V.l.n.r. Franz Josef Reindl, Staatssekretär Andy Becht und Alexander Voigt, neuer Hafenchef in Ludwigshafen.

derzeit in der Planung und welche konnten bereits umgesetzt werden?

Uwe Köhn: Im Hafen Mannheim konnten die Reparaturarbeiten an der unter Denkmalschutz stehenden Mühlauhubbrücke im Sommer 2024 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Sanierung der Spatzenbrücke, einer denkmalgeschützten Drehbrücke, ist aktuell noch in Planung. Derzeit sind wir dabei, gemeinsam mit der Denkmalschutzbehörde Lösungen zu erarbeiten, die einen weiteren Betrieb des Bauwerks ermöglichen und der sowohl den Anforderungen des Denkmalschutzes als auch denen eines modernen Logistikstandortes gerecht wird. Auch bei den Sanierungsarbeiten des Rheinkais – einer über zwei Kilometer langen Uferbefestigung – befinden wir uns aktuell in der Vorplanungsphase. Aufgrund seiner Komplexität handelt es sich bei diesem Projekt jedoch um eine über mehrere Jahre angesetzte Infrastrukturmaßnahme. Ansonsten gibt es viele kleinere Maßnahmen, die unsere Nachhaltigkeits-Performance weiterhin ver-

bessern sollen. So bauen wir beispielsweise nach wie vor Solaranlagen oder auch E-Ladetankstellen für die Pkw-Nutzung unserer Kunden im Hafen. Gemeinsam mit dem örtlichen Energieversorger arbeiten wir an der Realisierung einer E-Ladestelle für Lkw.

SUT: Wie sieht es derzeit in den Häfen Rheinland-Pfalz aus, Herr Voigt?

Alexander Voigt: Konkret haben wir Uferbausanierungen im Blick, mit denen wir in diesem Jahr anfangen werden. Dazu zählen insgesamt 400 Meter Spundwand, die wir erneuern werden. Hinzu kommen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen, die gemeinsam mit der Stadt Wörth und der Contargo im Hafen Wörth unternommen werden. Ziel ist unter anderem, die Werksquerungen zum Daimler Truck-Standort zu optimieren und damit Kapazitäten zu steigern. Aktuell befindet sich zudem eine neue Anlegestelle im Kaiserwörthhafen im Bau, die in diesem Jahr fertiggestellt wird. Im Rahmen von Ansiedlungen prüfen wir derzeit noch zwei weitere Anlegestellen in diesem Areal, die zukünftig für einen zusätzlichen Umschlag genutzt werden können. Wir projektieren auch den Erwerb weiterer Flächen.

SUT: Kommen wir zu den Umschlagergebnissen des vergangenen Jahres. Weiterhin sind die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in Deutschland schwierig. Würden Sie die aktuellen Ergebnisse in den Häfen Ludwigshafen und Mannheim für uns einordnen?

Alexander Voigt: Aufgrund der konjunkturbedingt rückläufigen Mengen im Gütertransport war die allgemeine Wahrnehmung eher etwas pessimistisch. Erfreulicherweise konnten wir am Standort der Rheinland-Pfälzischen Häfen, entgegen des aktuellen Trends, recht positive Entwicklungen verzeichnen – besonders bei den chemischen Erzeugnissen. Die BASF stellte dabei weiterhin den Hauptmengentreiber dar, aber auch im Bereich der Mineralölerzeugnisse haben wir im Hafen einen starken Zuwachs. Rückläufig waren die Umschlagsmengen im

Anzeige



Häfen  **Rheinland-Pfalz**
weltweit für die Region

Wussten Sie eigentlich, warum für das Land Rheinland-Pfalz die Binnenschifffahrt so wichtig ist? Als Tor zur Welt ist sie ein treibender Motor für Wirtschaft und Wachstum in der Region. Und sorgt als zentraler Dreh- und Angelpunkt dafür, dass wichtige Waren über gut vernetzte, nachhaltige Wasser- und Schienenwege schnell und sicher in die Region gelangen – und von hier aus in die Welt. Leinen los! www.haefen-rlp.de



Mit den angesiedelten Unternehmen setzt sich der Hafen Mannheim aktiv mit dem Thema Wasserstoff auseinander.

Baustoff-Bereich, was bei der aktuellen Baukonjunktur jedoch nachvollziehbar ist. Daher schauen wir derzeit verhalten optimistisch in die Zukunft. Dass wir in der aktuell so schwierigen Gesamtlage einen solchen Zuwachs im wasserseitigen Umschlag verzeichnen, unterstreicht die Wichtigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße.

Uwe Köhn: An den Ergebnissen des in diesem Jahr rückläufigen wasserseitigen Umschlags im Hafen Mannheim lassen sich unter anderem die Auswirkungen des Güterstruktureffekts erkennen. So geht Kohle als Massengut deutlich zurück. Das Großkraftwerk in unserer Region stellte für uns immer einen Großkunden dar, an dessen Umschlagaktivitäten wir partizipiert haben. Perspektivisch werden diese Mengen auch in den kommenden Jahren weiter abnehmen. Auf der einen Seite liegen wir derzeit – auch aufgrund dieser Entwicklungen – unter dem langjährigen Niveau. Auf der anderen Seite muss man sich jedoch auch fragen, woran die Bedeutung eines Hafens gemessen wird. Dabei geht es beispielsweise um den Wertschöpfungsfaktor eines Hafens in der Region, der oftmals aussagekräftiger ist als die gängige Leistungsbemessung durch die umgeschlagene Tonnage.

SUT: Sehen Sie schon einen neuen Wachstumsmarkt als Alternative zur Kohle?

Uwe Köhn: Was die Tonnage angeht, ist eine Prognose momentan noch schwierig. Wir setzen uns bereits seit Längerem aktiv mit dem Thema Wasserstoff und dem Aufbau einer H2-Infrastruktur auseinander. Hierfür befinden wir uns mit der Metropolregion Rhein-Neckar und den Unternehmen im Hafen im engen Austausch. Im Rahmen des Projekts HYConnect2mrn haben wir beispielsweise im vergangenen Jahr einen Workshop veranstaltet, um verschiedene Interessen der Hafenkunden zu sondieren und einen Austausch zu ermöglichen. Die Zusammenkunft im Workshop hat gezeigt, dass auch in der Hafencommunity die Bereitschaft für das weitere Voranbringen eines Wasserstoffnetzwerks vorhanden ist. Da das Thema Wasserstoff ein sehr komplexes und auch immer noch relativ abstraktes Thema ist, geht es uns derzeit in erster Linie darum, unsere 420 Kundenunternehmen im Hafen zusammenzubringen, Bedarfe abzufragen und diese zu konkretisieren. Ob Wasserstoff und seine Derivate einen Mengenersatz für den Kohleumschlag darstellen werden, lässt sich heute zwar noch nicht sagen, H2-Transporte werden in Zukunft aber sicherlich eine

größere Rolle spielen und somit zumindest einen gewissen Teil der Tonnage ausmachen.

SUT: Wie steht es in diesem Kontext um Recyclingmaterial, wie Schrott oder Baustoffe?

Uwe Köhn: Im Hafen Mannheim haben wir mit TSR Recycling, Remondis, Schrott Wetzlar und weiteren Akteuren ein großes Recyclingcluster und möchten diesen Unternehmen attraktive Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft bieten. So zum Beispiel durch Investitionssicherheiten bei Neuanlagen, indem wir langfristige Verträge vergeben. Gerade im Bereich Transformation und Recycling sind Häfen dafür prädestiniert, große Mengen über das Wasser umzuschlagen für die weitere Bearbeitung zur Wiederverwendung.

Alexander Voigt: Positiv ist zudem, dass durch die neue Ersatzbaustoffverordnung und hinzugekommene Klimaschutzgesetze das Bestreben, bereits verwendete Baustoffe wieder in den Umlauf zu bringen, gestiegen ist. Da massenhafte Transporte sowie Standorte mit Industriegebietsausweisung hierbei eine große Rolle spielen, rücken die Häfen damit in den Fokus. Gleichzeitig gilt es, CO₂-Emissionen auf den Transportwegen einzusparen. Hierfür stehen die Verkehrsträger Binnenschiff und Schiene. Schon heute entlasten Binnenschiffe allein in den Häfen Mannheim und Ludwigshafen den Straßenverkehr um etwas mehr als 3.000 Lkw am Tag. Wir nehmen wahr, dass es entsprechende Anfragen in den Bereichen Transformation und Verkehrswende gibt. Daher setzen wir Anreize dahin gehend, diese Warenströme verstärkt auf der Schiene und den Wasserwegen zu fördern.

SUT: Welche Rahmenbedingungen sind für eine solche Transformation von besonderer Bedeutung?

Netzwerkgedanken fördern

Klimaresilienz und erneuerbare Energien sind Themen, die weit über die Schifffahrtsbranche hinaus an Wichtigkeit gewinnen. So beteiligen sich viele Häfen entlang des Neckars und Oberrheins an Projekten rund um die Schaffung von Wasserstoffnetzwerken und zukünftigen Prämissen für die Versorgungssicherheit in Deutschland. Neben dem Rhine Hydrogen Network (Rhyn Interco) und weiteren Vorhaben engagieren sich die Häfen Mannheim und Ludwigshafen, gemeinsam mit weiteren Partnern am Oberrhein, unter anderem auch in dem ländergrenzenübergreifenden Projekt Climate Resilience and Adaption for upper rhine ports (Crane). Dieses befasst sich seit Juli 2023 mit den Auswirkungen des Klimawandels und Anpassungsmaßnahmen an die eingetretenen Veränderungen. In den vergangenen Monaten wurden die bereits präsenten und noch anstehenden Herausforderungen durch die Akteure aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz analysiert und bewertet. In einem nächsten Schritt geht es nun darum, praktische Maßnahmen in Form eines Maßnahmenkatalogs zu erarbeiten, die einen uneingeschränkten Hafenbetrieb auch unter veränderten klimatischen Bedingungen gewährleisten soll. Das Projekt Crane soll Mitte 2026 abgeschlossen werden.



Upper Rhine Ports – Ludwigshafen am Rhein



In rheinland-pfälzischen Häfen hatte man, entgegen des aktuellen Trends, positive Ergebnisse im Umschlag erzielt.

Uwe Köhn: Eine zunehmende Unterstützung der Wirtschaft. Dass Deutschland als Produktionsstandort wettbewerbsfähig bleibt, betrifft uns als Häfen massiv. Um dies weiterhin gewährleisten zu können, braucht es ein klares Signal für Wirtschaftswachstum sowie Entwicklungs- und Innovationsmöglichkeiten. Die Vorteile, die wir als Standort schon immer bieten konnten – nämlich verlässliche Rahmenbedingungen – können wir so optimieren, dass eine Produktion in Deutschland als lohnender Gegenwert für die Unternehmen gesehen wird. Daher hoffe ich, dass wir als Land den Mut aufbringen, diese Entscheidungen

zu treffen um die Wirtschaft, im Schulterschluss mit dem Klimaschutz, mehr zu fördern. Dies geschieht schon durch kleine Schritte, wenn wir Projekte im Hafen partnerschaftlich angehen. So unterstützen wir die im Hafen angesiedelten Unternehmen beispielsweise darin, bei Bedarf die letzte Meile mit dem Lkw elektrisch darzustellen, indem wir die Einrichtung von E-Ladetankstellen vorantreiben.

Alexander Voigt: Anknüpfend an das, was Herr Köhn sagte: Das Bewusstsein, dass sich nicht nur die Unternehmen in einem globalen Wettbewerb befinden, sondern ganz Deutschland und damit alle, die für Standortfaktoren verantwortlich sind, ist noch nicht hinreichend ausgeprägt. Auch wir als Hafen sind Standortfaktor für die Unternehmen und müssen zusehen, dass wir für eben diese Akteure möglichst gute Angebote bereithalten. Ein entscheidender Faktor für uns ist dabei ein gutes Miteinander mit der öffentlichen Verwaltung und die Schnelligkeit von Genehmigungsprozessen. Aus meiner Sicht geht es weniger darum, neue Gesetze zur Entbürokratisierung zu schaffen, sondern um eine sehr gute personelle Ausstattung der Genehmigungsbehörden und die Schaffung eines Klimas der Lösungsorientierung und Entscheidungsfreude. Ebenso wichtig ist die positive Wahrnehmung der Häfen als Motor für Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in der jeweiligen Kommunalpolitik. Denn die Stadträte sind es, die über das Baurecht an den Standorten entscheiden, über Wohnen am Wasser oder gute Standorte für unsere Wirtschaft.

Sarah Kuhn

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