

Zwei Häfen, ein Kurs

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen verzeichneten die Häfen Mannheim und Ludwigshafen 2025 ein Wachstum – doch strukturelle Probleme bleiben. Die Hafendirektoren Uwe Köhn und Alexander Voigt sprechen über Perspektiven, politische Versäumnisse und neue Geschäftsmodelle.



Annika Beyer

Uwe Köhn (l.), Direktor des Hafens Mannheim, und Alexander Voigt, Direktor des Hafens Ludwigshafen.

SUT: Lassen Sie uns mit einem kurzen Rückblick auf das vergangene Jahr starten. Sind Sie mit dem Geschäftsverlauf zufrieden?

Uwe Köhn: Angesichts der angespannten wirtschaftlichen Situation, der Unsicherheit in den Märkten und der Investitionszurückhaltung können wir zufrieden sein mit dem vergangenen Jahr. Insgesamt konnten wir beim wasserseitigen Umschlag ein Wachstum von knapp sechs Prozent verzeichnen. Der Containerumschlag stagniert mit ungefähr 74.000 TEU. Hier wollen wir künftig die Potenziale des Mannheimer Hafens weiter stärken. Beim Massengut hatten wir im Bereich feste fossile Brennstoffe durch das Großkraftwerk Mannheim in der Vergangenheit immer viel Umschlag, der durch den Kohleausstieg stark rückläufig ist. Diese Transporte werden künftig wegfallen, weshalb wir neue Geschäftsmodelle suchen müssen, die das kompensieren.

SUT: Herr Voigt, wie sieht es im Hafen Ludwigshafen aus?

Alexander Voigt: Bei uns gibt es natürlich Parallelen, nicht nur aufgrund der räumlichen Nähe, sondern auch von der Struktur her. Ein Unterschied ist, dass bei uns die Gütergruppe feste mineralische Brennstoffe nicht vertreten ist. Insofern sind wir von dieser Entwicklung nicht betroffen. Glücklicherweise läuft der Tanklagerstandort bei uns nach wie vor positiv, auch wenn der Verbrauch von Mineralöl sicherlich perspektivisch runtergehen wird. Bei den chemischen Produkten sind wir wie viele

andere Standorte von der wirtschaftlichen Lage und vom weltweiten Wettbewerb betroffen. Unter dem Strich konnten wir wasserseitig aber ein deutliches Wachstum verzeichnen, das 2024 losging und sich 2025 fortgesetzt hat.

SUT: Wird das System Wasserstraße aus Ihrer Sicht politisch ausreichend berücksichtigt?

Köhn: Die Zweifel daran lassen sich kaum verbergen. Die Bundeswasserstraßen sind in den vorliegenden Haushalten aus unserer Sicht strukturell erheblich unterfinanziert. Und die Personaleinsparungen im Bereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung schwächen die Umsetzung bereits geplanter Vorhaben noch weiter. Bei der Hafenfinanzierung stellen wir ebenfalls ein Auseinanderklaffen zwischen den politischen Bekenntnissen, etwa im Koalitionsvertrag und in der nationalen Hafenstrategie und der folgenden Realisierung im Haushalt fest. Der Bund verweist beim Thema Binnenhäfen schnell auf die Verantwortung der Länder, obwohl er sich in der Nationalen Hafenstrategie zu seiner Verantwortung bekennt und ein gemeinsames Förderprogramm von Bund und Ländern für die Ertüchtigung der Hafeninfrastrukturen im Raum stand. Wir brauchen Unterstützung, um unseren Beitrag zu Wohlstand und Arbeitsplätzen, Verkehrswende und Transformation leisten zu können.

SUT: Was stünde denn konkret auf Ihrer „Wunschliste“?

Köhn: Da wäre der Abbau von Regulatorik und Bürokratie. Massive Berichtspflichten und überzogene Kontrolle binden Personal, hemmen Kreativität und führen letztlich zu einem Trend des Verwaltens statt Gestaltens. Selbstverständlich müssen Rahmenbedingungen gesetzt und auch eingefordert werden. Aber wir sollten wieder mehr Vertrauen in die Eigenverantwortung haben. Dann gehört eine zügige Umsetzung der Mittelrheinvertiefung um weitere 20 Zentimeter dazu, die uns schon über viele Jahre hinweg beschäftigt. Hier muss dringend etwas passieren, weil es ein wichtiges Signal nicht nur an die Binnenschifffahrt, sondern auch an die Wirtschaft hier am Oberrhein ist. Ansonsten arbeiten wir im Hafen mit einer Infrastruktur, die in die Jahre gekommen ist.

SUT: Haben Sie ein konkretes Beispiel?

Köhn: Wir müssen beispielsweise aus statischen Gründen unsere Kaimauer auf einer Länge von ungefähr 2,1 Kilometern sanieren. Das sind Investitionen im höheren zweistelligen Millionenbereich. Hier haben wir – wie bei vielen Investitionen in die Infrastruktur – das Problem, dass sich daraus kaum unmittelbarer betriebswirtschaftlicher Nutzen ergibt. Solche Sanierungen für die Instandhaltung der Infrastruktur gehören



jedoch zu unseren Aufgaben als Hafenbetreiber, die sich auch gesamtgesellschaftlich und volkswirtschaftlich definieren und eben nicht nur betriebswirtschaftlich. Wenn wir die Kaimauer nicht ertüchtigen, gerät das Ufer in Gefahr und damit droht eine Beeinträchtigung der gesamten Wasserstraße. Außerdem darf man nicht vergessen, dass sich viele Unternehmen im Hafen selbst und in der Region auf uns verlassen und wir damit zur Wertschöpfung beitragen.

SUT: Herr Voigt, und was stünde auf Ihrer „Wunschliste“?

Voigt: Ich kann die Aussagen von Herrn Köhn nur unterstreichen. Von der volkswirtschaftlichen Betrachtung her macht die Binnenwasserstraße entscheidende Angebote, um die Straße und die Schiene zu entlasten und nachhaltige Transporte zu ermöglichen. Dementsprechend brauchen wir eine intakte Infrastruktur. Zudem ist die Wasserstraße als Verbindung zu den Seehäfen ein Schlüsselement des Produktionsstandorts Deutschland. Beides müssen wir gegenüber der Politik und den Entscheidern deutlich stärker betonen. Umso kritischer sehe ich die Schlussfolgerungen, die aus der „Verkehrsprognose 2040“ gezogen wurden. Tatsächlich müssen wir marode und überfüllte Straßen und Schienen entlasten, CO₂ im Güterverkehr einsparen und im Zeichen des globalen Wettbewerbs den Zugang zu den Seehäfen so leicht wie möglich machen. Deswegen wächst die Bedeutung der Wasserstraße. Diese Feststellung ändert sich nicht wegen des prognostizierten Rückgangs fossiler Massengüter. Die haushalterische Entscheidung, der Wasserstraße weniger Mittel zukommen zu lassen, halte ich für grundlegend falsch, sie beschränkt unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Köhn: Am Ende des Tages muss man das nüchtern sehen: Für den Verloader ist entscheidend, wie die Tonne am günstigsten transportiert werden kann. Daran wird auch die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gemessen, obwohl Straße und Schiene eigentlich an ihrer Kapazitätsgrenze sind. Deswegen ist eine Verkehrsprognose, die von einem Plus von 30 Prozent

auf der Schiene und 70 Prozent auf der Straße ausgeht, aktuell schlicht nicht plausibel.

SUT: Kommen wir zu einem anderen Thema: Wie sehr beschäftigt Sie das Thema militärische Logistik?

Köhn: Die Binnenhäfen stehen selbstverständlich jederzeit für Gespräche bereit, um einen Beitrag zur Sicherheit und damit zu einer Verteidigungsfähigkeit und Resilienz des Landes zu leisten. Wir haben die Infrastruktur, um schwere Güter zuverlässig und je nach Pegelstand mit einem vorhersehbaren zeitlichen Aufwand zu transportieren.

Voigt: Für die Umsetzung von militärischen Logistikdienstleistungen sind natürlich die Unternehmen bei uns zuständig, aber wir können als Hafen gute Bedingungen schaffen, etwa indem wir RoRo-Anlagen bereitstellen.

SUT: Der zweite Aspekt von Sicherheit ist die Aufgabe, den Hafen sicher zu machen ...

Köhn: Mit Themen wie IT-Sicherheit beschäftigen wir uns natürlich schon seit vielen Jahren. Grundsätzlich sind wir als Landlord-Hafen aber nur Vermieter unserer Grundstücke, das heißt, unsere Mieter müssen auch in ihren eigenen Unternehmen Sicherheit gewährleisten. Und sollte es tatsächlich mal zu Drohnenausspähungen oder Ähnlichem kommen, sind am Ende die Sicherheits- und Ordnungsbehörden zuständig, mit denen wir selbstverständlich eng zusammenarbeiten.

Voigt: Bei aller Besorgnis in Richtung hybrider Krieg gehe ich davon aus, dass die Binnenhäfen nicht im Hauptfokus stehen. Da gibt es in der Bundesrepublik sensiblere Nutzungen, die wahrscheinlich gefährdeter sind.

SUT: Deutlich konkreter dürfte Sie das Thema Nachhaltigkeit beschäftigen. Was ist beispielsweise aktuell im Hafen Mannheim geplant?

Köhn: Wir realisieren gemeinsam mit der MVV Energie einen E-Lkw-Ladepark im Handelshafen, der Ende 2026 ans Netz

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

ANKERPUNKT ZUKUNFT.

Bilanz 2025

2025 wurden an den Häfen Ludwigshafen und Mannheim wasserseitig insgesamt 11.828.997 Tonnen Güter umgeschlagen. Dabei stieg der wasserseitige Güterumschlag im Ludwigshafener Hafen um 249.765 Tonnen auf 5.723.440 Tonnen Güter (+ 4,56 Prozent). Die Mannheimer Häfen melden ein Wachstum um 297.631 Tonnen auf 6.105.557 Tonnen Güter im Vergleich zum Vorjahr (+ 5,12 Prozent). Die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank um 25.158 Tonnen auf 710.111 Tonnen (- 3,42 Prozent). In den Mannheimer Häfen ging die Tonnage von 732.012 Tonnen auf 700.497 Tonnen zurück (- 4,31 Prozent).

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, Mineralölerzeugnisse, Gase. Die drittgrößte Gütergruppe sind Steine und Erden. In Mannheim wird der höchste wasserseitige Umschlag im Bereich anderer Nahrungs- und Futtermittel erzielt, gefolgt von der Gütergruppe feste, mineralische Brennstoffe sowie chemische Erzeugnisse.

In den Gütergruppen entwickelte sich der wasserseitige Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahr im Hafen Ludwigshafen wie folgt: Die Gütergruppe chemische Erzeugnisse verzeichnete einen Zuwachs von 17.200 Tonnen auf 2.731.386 Tonnen (+ 0,63 Prozent). Die Gütergruppe Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase stieg von 1.411.898 Tonnen auf 1.551.421 Tonnen (+ 9,88 Prozent). Die drittstärkste Gütergruppe Steine und Erden stieg um 76.026 Tonnen auf 834.251 Tonnen (+ 10,03 Prozent).

In Mannheim gab es in den Gütergruppen feste mineralische Brennstoffe (+ 37,40 Prozent, + 433.824 Tonnen), andere Nahrungs- und Futtermittel (+ 1,20 Prozent, 19.799 Tonnen) sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle (+ 0,93 Prozent, + 2.074 Tonnen) im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs. Rückläufig entwickelte sich der Umschlag insbesondere in den Gütergruppen land-, forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse, (- 11,96 Prozent, - 15.787 Tonnen), chemische Erzeugnisse (- 8,26 Prozent, - 60.378 Tonnen) sowie Erze und Metallabfälle (- 6,89 Prozent, - 33.108 Tonnen).

ab

gehen soll. Dabei vermieten wir das Grundstück und MVV Energie kümmert sich um den Betrieb. Der Ladepark ist die schlüssige Fortsetzung unseres nachhaltigen Liegenschaftsmanagementsystems, wonach wir die Vergabe von Grundstücken an Kriterien knüpfen, die an der Nachhaltigkeit orientiert sind. Dazu müssen auch wir einen Beitrag leisten. Wenn ich von einem Kunden erwarte, dass er künftig die letzte Meile elektrisch fahren soll, dann muss ich ihm auch ein entsprechendes Angebot machen.

SUT: Herr Voigt, der Hafen Ludwigshafen ist 2025 Ecoport813 Förderverein Wasserstoff & nachhaltige Energie beigetreten. Sie setzen also mehr auf Wasserstoff?

Voigt: Der Transport von Energieträgern ist ein Geschäftsfeld, mit dem sich viele Akteure in der Branche beschäftigen, natürlich auch wir als Häfen. Der Ausstieg aus den fossilen Energieträgern wirft dabei zahllose wirtschaftliche und technische Fragen auf, bei denen von der Quelle bis zum Ziel alle Beteiligten Antworten liefern müssen. Hierbei ist unsere Mitgliedschaft bei Ecoport813 ein idealer Weg, weil Ecoport alle Beteiligten der Kette vom Transport bis zur Lagerung und Nutzung von erneuerbaren Energieträgern an einen Tisch bringt und diese vernetzt. Dabei reden wir nicht nur über Wasserstoff, sondern über alle wirtschaftlich und technisch in Betracht kommenden Energieträger. So bleiben wir am Ball und können die Machbarkeiten besser einschätzen. Unsere primäre Aufgabe als Hafen sehen wir darin, Standortangebote zu machen und Flächen bereitzuhalten, die den spezifischen Anforderungen des Umschlags neuer Energieträger gerecht werden.

SUT: Als Betreiber in öffentlicher Hand haben Sie wahrscheinlich mehr Spielräume, aber auch einen höheren Druck, nachhaltig zu agieren als die freie Wirtschaft. Hier scheint es so, dass Nachhaltigkeit angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Herausforderungen nur noch eine nachrangige Rolle spielt ...

Köhn: Im Mannheimer Hafen wurden in den letzten Jahren bereits etliche Projekte zum Thema Nachhaltigkeit umgesetzt und die Bemühungen um einen möglichst klimaneutralen Hafen betreiben wir weiter. Allerdings muss man das realistisch sehen und letztlich auch die Wirtschaftlichkeit im Auge behalten. Als Unternehmen der öffentlichen Hand haben wir zumindest den Vorteil, dass wir beim Preis mehr Spielraum haben als ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Deshalb können wir beispielsweise auch in unseren Schiffen das etwas teurere HVO einsetzen.

Voigt: Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit sind aber nicht immer ein Widerspruch. Wir investieren gemeinsam mit unseren Kunden in Projekte, die zur CO₂-Einsparung beitragen. Ziel ist es dabei, unseren Kunden für die Anschaffung oder Modernisierung geeigneter Anlagen Angebote zu machen, die zwar erst mal mehr Geld kosten, deren Einsparungen bei Energie- und CO₂-Kosten aber in Summe zu einem Mehrwert führen. Somit wollen wir jeweils eine klassische Win-win-Situation erreichen.

SUT: Finden Sie, dass Ihr Job als Hafendirektor in den vergangenen Jahren schwieriger geworden ist?

Köhn: Ich bin jetzt seit fünf Jahren Hafendirektor in Mannheim, vorher war ich in Kehl. Es war und ist immer spannend. Man kann gestalten, aber man muss natürlich auch viele Rahmenbedingungen einhalten und beachten. Das merke ich besonders bei der starken Zunahme von Regulatorik und den umfangreichen Anforderungen an die Berichterstattung. Wir kommen damit klar, aber es ist für mein Team und mich eine zunehmende Herausforderung. Hinzu kommt, dass sich unter anderem aufgrund der Energiewende Geschäftsmodelle in hoher Geschwindigkeit stark verändern. Auch damit müssen wir uns beschäftigen.

Voigt: Ich bin zwar erst seit anderthalb Jahren in Ludwigshafen, aber 20 Jahre in der Branche. Uwe Köhn kann ich mich nur anschließen. Eines der Beispiele ist etwa die Festsetzung von Hafenflächen als Überschwemmungsgebiete. Hier werden bun-



desweit gesetzliche Bauverbote in Häfen verhängt, ohne die damit verbundenen, teils gravierenden Nachteile abzuwägen. Hier sollten wir in der Branche stärker dafür kämpfen, dass es für Hafenstandorte Ausnahmeregelungen gibt, weil unsere hochintensiv genutzten Häfen nicht mit sonstigen Flächen, zum Beispiel Agrar- oder Naturflächen, überall gleichbehandelt werden dürfen. Solche Beispiele zeigen, dass Bürokratieabbau zwar propagiert wird, real aber nicht stattfindet. Allgemein führt die Komplexität von Genehmigungsverfahren dazu, dass eine sehr hohe personelle Expertise bei den Häfen sowie Planern und Gutachtern erforderlich wird, die zunehmend schwer zu finden sind. Und auf der anderen Seite fehlt in den Behörden oftmals eine ausreichende Zahl an Mitarbeitern, die die teils sehr umfangreich gewordenen Anträge schnell abarbeiten können. Hier müssten aus meiner Sicht die Personalschlüssel in den Verwaltungen in den Blick genommen werden, aber auch die Frage einer Philosophie der Lösungs-, nicht der Problemorientierung. Hier könnten wir deutlich mehr Effizienz und Schlagkraft für den Standort Deutschland entwickeln.

SUT: Was würden Sie als Highlight in Ihrem Job nennen?

Köhn: Für mich war die Vereinbarung zur Zukunft des Hafens im Rahmen des Zukunftsdialogs zwischen Stadt, Land und dem Hafen ein Highlight in jüngerer Zeit. Sie eröffnet uns die Perspektive, langfristige verlässliche Investitionsbedingungen für unseren Standort zu schaffen. Es ist ein dynamischer Prozess,

um die Interessen zwischen Stadt und Hafen auf Dauer auszugleichen. Aber wir sind da dran und wir haben eine Offenheit hergestellt, die mich positiv in die Zukunft blicken lässt. Zudem wurde verstanden, dass die Trimodalität, die wir anbieten können, ein ganz entscheidender Standortvorteil bei der Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung ist. Jetzt ist es unsere gemeinsame Aufgabe, den Hafen weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu halten.

SUT: Und für Sie, Herr Voigt?

Voigt: Ein Highlight ist das Projekt der Abladevertiefung am Mittelrhein. Hier scheinen wir zuletzt ein großes Stück weitergekommen zu sein. Ich möchte an dieser Stelle aber noch einen weiteren Punkt nennen: Wir haben in den vergangenen Jahren viele negative globale Entwicklungen erlebt, die Selbstverständlichkeiten, die wir jahrzehntlang als solche betrachtet haben, infrage gestellt haben. Auch die Selbstverständlichkeit, dass bestimmte Unternehmen ihre Standorte in Deutschland haben, ist nicht mehr gegeben. Das ist natürlich erst mal per se etwas Negatives, aber ich sehe auch ein gewisses Wachwerden, einen kämpferischen Geist und den Mut zur Veränderung und Vereinfachung, nachdem wir alles jahrelang immer komplizierter gemacht haben. Das ist vielleicht noch ein zartes Pflänzchen, aber ich hoffe, dass wir daraus etwas für unseren Wirtschaftsstandort und auch für die Gesellschaft gewinnen können.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

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