

Potenziale trotz Rückgang

Die „Potenzialstudie Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim“ sieht trotz rückläufiger Umschläge langfristig gute Perspektiven für beide Rheinhäfen. Entscheidend sind jedoch bessere Rahmenbedingungen und die Stärkung der trimodalen Anbindung.



Jürgen Vogel (IHK Pfalz, l.) und Axel Nitschke (IHK Rhein-Neckar, r.) begrüßten die Teilnehmer.

IHK Rhein-Neckar/Thomas Tröster

Welche Potenziale haben die Häfen Mannheim und Ludwigshafen angesichts des Güterstrukturwandels, der Vernachlässigung der Wasserstraße auf Bundesebene und dem zunehmenden Druck auf regionaler Ebene, wassernahe Flächen für andere Zwecke wie den Wohnungsbau zu nutzen? Dieser Frage widmet sich eine aktuelle Potenzialstudie, die Planco Consulting im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar und der Industrie- und Handelskammer für die Pfalz erstellt hat. Die Studie wurde Ende April auf dem Hafenforum 2026 im Mannheimer Rosengarten der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Basis der Potenzialstudie sind Daten des Statistischen Bundesamts und die „Verkehrsprognose 2040“, die das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Oktober 2024 vorgestellt hat.

Optimistischer Blick in die Zukunft

Die gute Nachricht vorweg: Laut Studienautoren haben beide Häfen bis 2040 „gute Zukunftsperspektiven“ – obwohl sich die Umschlagszahlen aktuell nach unten bewegen. Demnach verzeichnete der Hafen Mannheim zwischen 2015 und 2024 beim wasserseitigen Güterumschlag einen Rückgang um 26 Prozent von 8,2 auf 6,1 Millionen Tonnen. Beim Hafen Ludwigshafen ist es ein Minus von 19 Prozent von 7,0 auf 5,7 Millionen Tonnen. Während der Rückgang in Mannheim vor allem auf sinkende Kohletransporte zurückzuführen ist, ist er in Ludwigshafen insbesondere durch geringere Umschläge chemischer Erzeugnisse bedingt. Noch deutlicher ist der Rückgang zwischen 2015 und 2024 beim wasserseitigen Containerumschlag: Dieser ging in Mannheim von 134.000 TEU um 47 Prozent auf 71.000 TEU und in Ludwigshafen von 97.000 TEU um 33 Prozent auf 65.000 TEU zurück.

Allerdings geht die „Verkehrsprognose 2040“ davon aus, dass die Kurve in den kommenden Jahren wieder nach oben gehen wird: Für Ludwigshafen prognostiziert das BMV bei den Güterverkehren bis zum Jahr 2040 rund 40,1 Millionen Tonnen (plus 21 Prozent im Vergleich zu 2019) und für Mannheim 47,0 Millionen Tonnen (plus 16 Prozent). Für den wasserseitigen Umschlag wird in Ludwigshafen – insbesondere getragen durch Zuwächse bei chemischen Erzeugnissen – ein Anstieg auf 7,1 Millionen Tonnen erwartet. In Mannheim hingegen bleibt das Niveau trotz wegfallender Kohleverkehre mit 6,1 Millionen Tonnen stabil. Trotz eines relativen Rückgangs im Modal Split bleibt die Binnenschifffahrt ein zentraler Verkehrsträger: An beiden Binnenhafenstandorten soll weiterhin rund ein Viertel der Güterverkehrsleistung über den Wasserweg abgewickelt werden, was ein klarer Beleg für ihre anhaltende Bedeutung ist.

Drei mögliche Szenarien

Die Studienautoren weisen jedoch darauf hin, dass die mehr als eineinhalb Jahre alte „Verkehrsprognose 2040“ aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen, etwa in der chemischen Industrie, nicht einbezieht und die Prognosen dieses ersten Szenarios daher in Teilen kritisch zu bewerten sind. Dies bestätigen auch die im Rahmen der Potenzialstudie geführten Gespräche mit ortsansässigen Unternehmen und Akteuren, die eher auf eine Seitwärtsbewegung bis 2030 hindeuten. Um diesen Marktausblick Rechnung zu tragen, hat Planco Consulting zwei ergänzende Szenarien berechnet. Im Konstanzszenario korrigiert die Studie die Aussichten hin zu einem leichten Rückgang des wasserseitigen Umschlags, sollten sich die Rahmenbedingungen bis 2040 nicht verbessern. Dagegen geht das Erholungsszenario davon aus, dass die chemische Industrie ab 2030 wieder auf einem Wachstumspfad zurückkehrt, ohne jedoch die bis dahin ausgebliebenen Zuwächse zu kompensieren. Hierzu heißt es in der Studie wört-

Zahlen, Daten, Fakten zu den Häfen Mannheim und Ludwigshafen

- » 11,3 Millionen Tonnen wasserseitiger Güterumschlag (MA: 5,8; LU: 5,5)
- » 1,4 Millionen Tonnen wasserseitiger Containerumschlag
- » 330 umgeschlagene Container pro Tag
- » 1.280 Hektar Hafengebiet (MA: 1.130; LU: 150)
- » 395 Kilometer Bahngleise auf Hafengebiet (MA: 150; LU + BASF: 245)
- » 33.500 hafenabhängig Beschäftigte



IHK Rhein-Neckar/Thomas Tröster

Volles Haus bei der Vorstellung der Potenzialstudie im Rahmen des Hafenforums 2026.

lich: „Für Ludwigshafen ergeben die Szenarien einen wasserseitigen Umschlag von 4,8 beziehungsweise 5,4 Millionen Tonnen; für Mannheim liegen die Werte bei 5,9 beziehungsweise 6,0 Millionen Tonnen. Insgesamt bewegt sich der wasserseitige Umschlag damit über alle drei Szenarien hinweg zwischen 4,8 und 7,1 Millionen Tonnen in Ludwigshafen und 5,9 und 6,1 Millionen Tonnen in Mannheim. Die deutlich geringere Spannweite in Mannheim spiegelt die vergleichsweise niedrigere Abhängigkeit vom Transport chemischer Erzeugnisse wider.“

Aus Sicht der Studienautoren und IHK Vertreter erscheint das Erholungsszenario am wahrscheinlichsten. Marktpotenziale liegen dabei unter anderem bei den Containerverkehren, der Energiewende und alternativen Energieträgern wie Wasserstoff, Ammoniak und CO₂, der Kreislaufwirtschaft sowie bei den Großraum- und Schwertransporten. Die Realisierung dieser Potenziale setze allerdings eine Stärkung der trimodalen Anbindung und leistungsfähige Rahmenbedingungen voraus. Eine Herausforderung bleiben infrastrukturelle Probleme wie die unzureichenden Fahrrinntiefen am Mittelrhein, das überlastete Straßen- und Schienennetz sowie sanierungsbedürftige Brücken. Insbesondere in Mannheim verschärfen sich zudem Nutzungskonflikte um innenstadtnahe Hafenflächen.

Handlungsempfehlungen laut Studie:

- » Hafenflächen konsequent sichern und hafenauffin entwickeln
- » Abladeoptimierung am Mittelrhein prioritär umsetzen
- » abgestimmtes Straßenverkehrskonzept erarbeiten und umsetzen
- » Schienenprojekte Knoten Mannheim und Korridor Mittelrhein realisieren
- » Trimodalität stärken
- » in Wachstumssegmente investieren
- » gesellschaftliche Akzeptanz stärken

Gesellschaftliche Akzeptanz stärken

Ein weiterer wichtiger Punkt der Studie ist es, das Bewusstsein dafür zu stärken, dass Häfen unverzichtbar sind. Sie sichern nicht nur die Versorgung von Industrie, Wirtschaft und Bevölkerung, sondern schaffen auch Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Wohlstand. Rund 33.500 Arbeitsplätze hängen direkt von den Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim ab, bis 2040 sollen es 39.000 sein.

„Die Feststellungen und Schlussfolgerungen der Potenzialstudie sind der dringend nötige Rückenwind für eine zukunftsweisende Hafenentwicklung in Mannheim. Die Häfen werden auch zukünftig zur Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in der Region gebraucht. Als Logistikpartner der Unternehmen gehören sie zu den Standortvoraussetzungen für Wertschöpfung und Arbeitsplätze weit über die Hafengebiete hinaus“, kommentiert Mannheims Hafendirektor Uwe Köhn die Studie und ergänzt: „Wir alle spüren zur Zeit, welche Bedeutung eine erfolgreiche und auch nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung auf unser ganz persönliches Leben hat. Die Häfen tragen ganz entscheidend dazu bei. Dafür brauchen sie Raum zur Entwicklung und die Unterstützung aus Politik und Bevölkerung.“

Annika Beyer

Anzeige

D8 / D13

ABGASSTUFE V

bis 300 kW



IWA/IWP MOTOREN

- ERPROBT
- ZERTIFIZIERT
- Förderfähig nach NRMM 2016/1628
- Betriebszyklen E2, E3, C1, D2
- Haupt- und Generatorantrieb
- HVO Kraftstoffe (GTL) freigegeben

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com