

Investitionsoffensive

Der Rheinhafen Koblenz investiert in moderne Umschlagtechnik und den Ausbau des Containerverkehrs. SUT sprach mit dem Bereichsleiter für Hafen und Bahn Niklas Walbröl über die strategische Entwicklung des Standorts und die Rolle trimodaler Logistik.



Sascha Ditscher

Die Landstromanlage im Rheinhafen Koblenz ermöglicht es Binnenschiffen, ihre Dieselgeneratoren während der Liegezeit abzuschalten und den Bordstrom emissionsärmer zu beziehen.

Rund 24 Millionen Euro will der trimodale Rheinhafen Koblenz bis zum Ende des Jahrzehnts investieren. Das Geld soll in moderne Umschlagtechnik, zusätzliche Kapazitäten für den Containerverkehr und die Erweiterung logistischer Dienstleistungen fließen. Mit diesen Investitionen reagiert der Hafen auf veränderte Güterströme und steigende Anforderungen im Güterverkehr. „Wir verstehen uns längst nicht mehr nur als reinen Umschlagplatz. Unser Ziel ist es, unseren Kunden die gesamte Logistikkette an einem Standort anbieten zu können“, sagt Niklas Walbröl, Bereichsleiter Hafen- und Bahn Rheinhafen Koblenz. Gemeinsam mit Terminalbetreiber Contargo, der regelmäßige Containerverbindungen zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam unterhält, will der Standort seine Rolle als Logistikkreuzung am Mittelrhein weiter ausbauen.

Resilienz am Mittelrhein

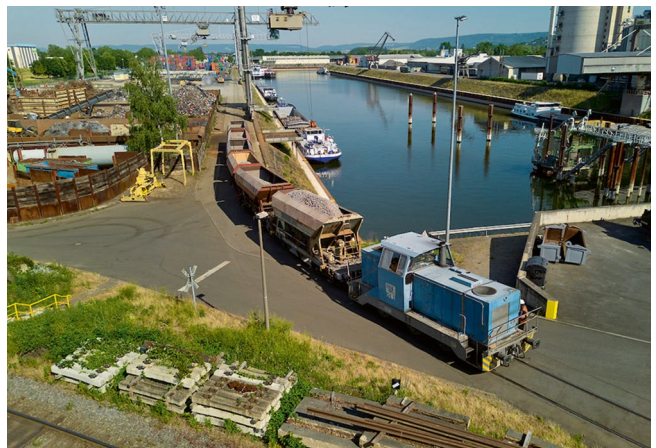
Pandemie, geopolitische Krisen und wiederkehrende Niedrigwasserphasen haben die Anfälligkeit internationaler Lieferketten deutlich vor Augen geführt. Für den Rheinhafen Koblenz liegt die Antwort darauf nicht allein im Ausbau der Umschlagkapazitäten, sondern vor allem in einer möglichst effizienten Verzahnung der Verkehrsträger. Eine wichtige Rolle spielt dabei die elf Kilometer lange Hafenbahn. Sie verbindet den Rhein-

hafen direkt mit dem europäischen Schienennetz und ermöglicht einen bedarfsgerechten Wechsel zwischen Wasserstraße und Schiene. „Unsere Hafenbahn gibt uns eine hohe Flexibilität. Wenn Niedrigwasser den Schiffsverkehr einschränkt, können wir Transporte vergleichsweise schnell auf die Schiene verlagern“, erklärt Walbröl.

Ein weiterer Vorteil ist die geografische Lage am Mittelrhein. Während Häfen am Oberrhein bei sinkenden Pegeln häufig früher an ihre Grenzen stoßen, bleibt Koblenz vielfach länger erreichbar. Unterstützt wird dies durch sogenannte Feederverkehre, bei denen Container auf mehrere Schiffe verteilt werden. Dadurch lassen sich Einschränkungen infolge geringer Abladetiefen teilweise ausgleichen und Lieferketten stabil halten. Für Walbröl steht deshalb weniger die Bewältigung einzelner Niedrigwasserereignisse im Mittelpunkt als vielmehr die langfristige Widerstandsfähigkeit logistischer Netzwerke. Resiliente Lieferketten und eine leistungsfähige Infrastruktur werden aus seiner Sicht zu wichtigen Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen.

Stabil durch Diversifizierung

Neben den Herausforderungen auf der Wasserstraße beschäftigen den Rheinhafen Koblenz auch die derzeit schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Viele Unternehmen verschieben Investitionen, internationale Lieferketten bleiben anfällig und die konjunkturelle Entwicklung verläuft verhalten. Die Umschlagmengen blieben dennoch vergleichsweise stabil. Mit rund einer Million Tonnen jährlich bewegt sich der Hafen weiterhin auf dem Niveau der vergangenen Jahre. Der Bereichs-



Thomas Frey

Die eigene Hafenbahn mit direktem Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn zählt zu den wichtigsten Standortvorteilen des Rheinhafens Koblenz.



leiter führt dies vor allem auf die breit aufgestellte Kundenstruktur zurück. Der Standort ist in zahlreichen Marktsegmenten aktiv. Sie reichen von Mineralölprodukten, Baustoffen und Recyclingmaterialien über Metalle bis hin zu Containern und Projektladungen. „Wir merken natürlich, dass viele Unternehmen derzeit vorsichtiger agieren. Gleichzeitig profitieren wir von unserem breit diversifizierten Kundenstamm. Dadurch können sich Schwankungen einzelner Branchen häufig gegenseitig ausgleichen“, sagt Walbröl.

Das Umschlagniveau aus der Zeit vor der Corona-Pandemie sei zwar noch nicht wieder erreicht. Allerdings habe der Hafen keine Kunden verloren. Vielmehr hätten sich Pandemie, Energiekrise, gestiegene Rohstoffpreise und die schwache Konjunktur gegenseitig verstärkt. Um sich unter diesen Rahmenbedingungen noch breiter aufzustellen, erweitert der Hafen sein Leistungsangebot. Zusätzliche Lager- und Umschlagflächen sollen Lagerung, Umschlag und Weitertransport stärker an einem Standort zusammenführen. Damit übernimmt der Hafen zunehmend weitere Funktionen entlang der Transportkette und trägt dem Wunsch vieler Unternehmen nach möglichst kurzen und flexiblen Logistikabläufen Rechnung.

Darüber hinaus sieht Walbröl bei Projektladungen weiteres Entwicklungspotenzial. Seine Leistungsfähigkeit bei anspruchsvollen Schwerlastprojekten stellte der Rheinhafen bereits beim Neubau der Pfaffendorfer Brücke unter Beweis. Der rund 500 Tonnen schwere Schwimmkran wurde im Hafen montiert und von dort aus zum Einsatz gebracht. Künftig könnten auch Bauteile für Windkraftanlagen oder andere Großprojekte verstärkt über Koblenz abgewickelt werden.

Schrittweise modernisieren

Neben dem Ausbau der Hafenanlagen treibt der Rheinhafen Koblenz gemeinsam mit Terminalbetreiber Contargo die Digitalisierung seiner Prozesse voran. Ziel ist es, Umschlag, Lagerung und Transport effizienter miteinander zu verzahnen. Auch beim Thema Nachhaltigkeit setzt der Hafen auf bewährte Maßnahmen. Neben der Verlagerung von Gütern auf Wasser



Annika Beyer

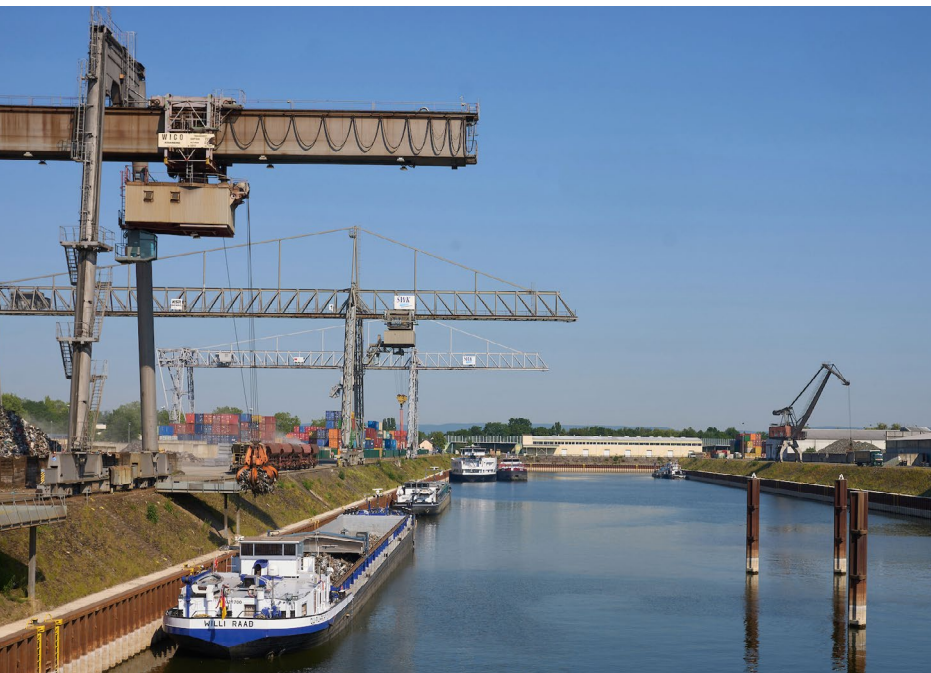
Das Deutsche Eck – der ikonische Zusammenfluss von Rhein und Mosel in Koblenz.

und Schiene erzeugen Photovoltaikanlagen auf den Gebäuden Strom, während Landstromanlagen es Binnenschiffen ermöglichen, während der Liegezeit auf Dieselgeneratoren zu verzichten. Alternative Antriebe für Umschlaggeräte beobachtet der Hafen zwar aufmerksam, bewertet ihren Einsatz derzeit allerdings noch als wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Für Walbröl sind diese Maßnahmen jedoch nur Bausteine einer übergeordneten Strategie. Entscheidend für die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt sei ein gut ausgebautes Gesamtsystem aus Wasserstraße, Schiene und Hafeninfrastruktur. Er betont: „Die Binnenschifffahrt gehört zu den nachhaltigsten Verkehrsträgern. Wenn wir mehr Güter auf Wasser und Schiene bringen wollen, brauchen wir dafür eine leistungsfähige Infrastruktur. Wenn diese weiter gestärkt wird, können wir einen wichtigen Beitrag zu stabilen und nachhaltigen Lieferketten leisten.“

Jacqueline Engler

Anzeige



SWK
STADTWERKE KOBLENZ.

SMART WIRKUNGSVOLL KOMPETENT

- ◆ Trimodaler Güterumschlag
- ◆ Eigene Rheinanschlussbahn
- ◆ 24 Stunden/365 Tage
- ◆ Vermietung von Geländeflächen und Gebäuden

www.stadtwerke-koblenz.de