

Rhein-Neckar-Hafen Mannheim

Einblick in die Entwicklung eines Binnenhafens



Rhein-Neckar-Hafen Mannheim

Einblick in die Entwicklung eines Binnenhafens

herausgegeben von der
Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft
Mannheim mbH-HGM

2. Auflage



© 1999 Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft
Mannheim mbH-HGM

Gestaltung
Fachhochschule Mannheim
Hochschule für Technik und Gestaltung
Jens Kleindienst, Anne Caroline Villiger
Titel: Jens Kleindienst, Anne Caroline Villiger

Filmbelichtung: typoPlus, Mannheim
Druck: Progressdruck GmbH, Speyer

Alle Rechte, einschließlich derjenigen der fotomechanischen
Wiedergabe und des auszugsweisen Nachdruckes vorbehalten
Printed in Germany

**Bild Vorderseite: Collage/Ansicht des Rheinkais unter Verwendung
einer Federzeichnung von Professor A. Eberwein
Bild Rückseite: Der 1997 fertiggestellte Kreisverkehr im Handelshafen**



URKUNDE

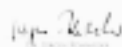
BINNENHAFEN DES JAHRES

DIE LESER
DER ZEITSCHRIFT „BINNENSCHIFFFAHRT“
HABEN DEN

HAFEN MANNHEIM

ZUM BINNENHAFEN
DES JAHRES 1998 GEWÄHLT.

Mannheim, 12. November 1998


Jürgen Reiche

Generalmann
Verkehrsverbund Rhein-
Neckar


Hans-Joachim

Generalmann
Verkehrsverbund Rhein-
Neckar


Jürgen

Generalmann
Verkehrsverbund Rhein-
Neckar

„ ...eine Anstalt...die den Wohlstand so wie das
Aufblühen der hiesigen Stadt dauernd begründet.“

Mannheimer Journal, 19. Oktober 1840



Vorwort

Die Globalisierung der Wirtschaft und die europäische Integration haben zu einem tiefgreifenden Wandel im Bereich des Verkehrs und damit auch bei den Binnenhäfen geführt. Die Herausforderung für den Hafen Mannheim besteht vor allem darin, die kontinuierlich wachsenden Güterströme im nationalen, europäischen und weltweiten Verkehr kundenorientiert, wirtschaftlich und umweltfreundlich zu bewältigen.

Dies wollen wir mit unserer Hafenschrift aufzeigen und gleichzeitig für „das Unternehmen Hafen“ werben.

Die erste Auflage ist nun vergriffen. Obwohl erst vor zwei Jahren erschienen, haben wir uns für eine Überarbeitung entschieden. Wir haben die Konzeption und den Inhalt im Wesentlichen beibehalten. Es sei uns jedoch der Hinweis gestattet, dass wir 1998 die erste ferngesteuerte Hafenschleuse am Rhein in Betrieb nehmen konnten.

Besonders gefreut hat uns die Wahl zum Binnenhafen des Jahres 1998. In der nun vorliegenden Neuauflage konnten außerdem die Entwicklungen der Verkehrsströme bis Dezember 1998 berücksichtigt werden.

Herzlich danken, möchte ich Frau Anne Caroline Villiger und Herrn Jens Kleindienst, die erneut in vorzüglicher Weise die Neuauflage bear-

beitet haben. Mein Dank gilt ebenfalls allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HGM, die sich für die Neuauflage engagiert und bei den Korrekturen wertvolle Hilfe geleistet haben.

Mannheim, im Mai 1999

Roland Hörner

Hafendirektor
Geschäftsführer der Staatlichen Rhein-Neckar-
Hafengesellschaft Mannheim mbH-HGM



Vorwort zur ersten Auflage

Anknüpfend an „150 Jahre Rheinhafen Mannheim“, erschienen 1978, wollen wir mit vorliegender Schrift dem Leser unseren Hafen vorstellen, wie er sich in den 80er und 90er Jahren weiterentwickelt hat und wie er heute ist.

Im Zustand dieser jahrhundertealten „Anstalt Hafen“ spiegeln sich Bemühungen und Erfahrungen von Generationen; Generationen, die im Hafen gearbeitet, von ihm gelebt und an ihm erfolgreich weitergebaut haben. Wir, mit den Erkenntnissen und Mitteln unserer Zeit, sind bestrebt, diesen Leistungen gerecht zu werden und damit unsererseits wiederum die Basis für ein Gedeihen in der Zukunft zu bieten. Wie wir diese Zukunft und wo wir Dollpunkte der Entwicklung sehen, haben wir dargelegt.

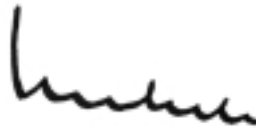
Konzeption und Inhalte dieser neuesten Hafenschrift sind Ergebnis der Zusammenarbeit mit den Herren Professoren Dr. Uwe Barwig und Dr. Karl J. Svoboda. Ihnen gilt dafür unser erster und ganz besonderer Dank.

Viel Freude hat es gemacht, zu erleben, mit welchem Einfühlungsvermögen und welchem Elan Frau Anne Caroline Villiger und Herr Jens Kleindienst, Studierende der Fachhochschule Mannheim, Hochschule für Technik und Gestaltung, mit behutsamer und kenntnisreicher Begleitung von Herrn Professor Günther Martin Slabon dem Inhalt dieses Büchleins und seiner Intention Form und Gestalt gegeben haben.

Ihnen und Frau Ruth Meyer, ihr gleichzeitig für alle, die HGM-intern ihr volles Engagement auf das Entstehen der Schrift verwandt haben, danken wir herzlich.

Wir freuen uns, wenn die Lektüre das Verständnis für den Rhein-Neckar-Hafen Mannheim fördert und wenn sie zum Bewußtsein bringt, wie viel Menschen und Wirtschaft, Stadt und Land von diesem lebendigen Hafen haben und haben können.

Mannheim, November 1997



Dr. Paul-Dieter Mehrle
Hafendirektor
Geschäftsführer der Staatlichen Rhein-Neckar-
Hafengesellschaft Mannheim mbH-HGM



Hafengeschichte

1247

Erste urkundliche Erwähnung von Wasserzöllen an der Rhein-Neckar-Mündung

1349

Rheinzollstation oberhalb des Fischerdorfs Mannheim

1607

Stadtgründung Mannheim; Ausbau zu einem Handels- und Stapelplatz

1825

Erstes Dampfschiff, Raddampfer „Friedrich Wilhelm“ erreicht Mannheim

1828

Eröffnung des Freihafens Mannheim

1840

Eröffnung des “Neuen Mannheimer Hafens”, bestehend aus Inlands- und Auslandshafen

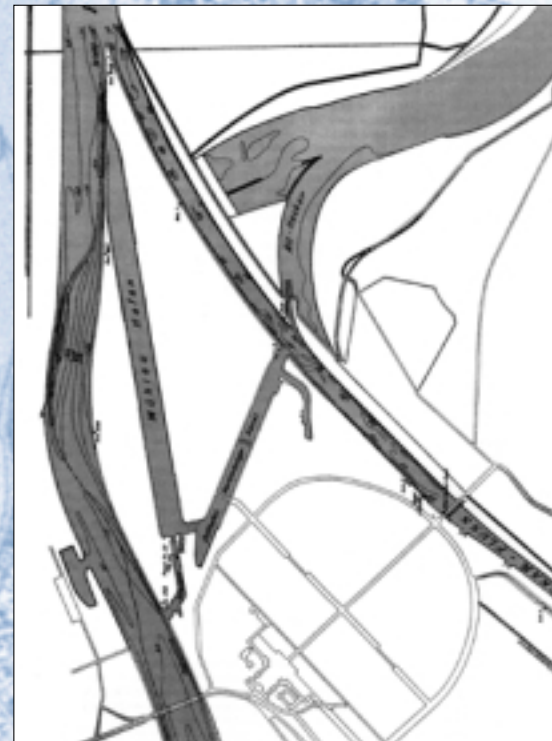
1854

Anschluß des Hafens an die Eisenbahn

Industriehafen, Westufer (Bild links)



Friesenheimer Rheindurchstich und Entwicklung Mühlauhafens
(Karte aus dem Jahr 1839)



Neckarvorverlegung und Ausbau des Mühlauhafens
(Karte aus dem Jahr 1879)

Entstehung und Aufbau der Mannheimer Häfen



Ausbau des Handelshafens mit zwei zusätzlichen Becken und
der neu angelegte Industriebahnhof (Karte aus dem Jahr 1914)

1870–1875

Mühlauhafen

1892–1895

Rheinkai

1896–1901

Rheinauhafen, Privatgesellschaft; 1903 vom Staat übernommen

1896–1907

Städtischer Industriebahnhof

1912–1913

Thyssenhafen, Privatgesellschaft; 1958 vom Land übernommen (Rheinauhafen, Becken 24)

1962–1964

Ölhafen (Friesenheimer Insel)

Auswirkungen der beiden Weltkriege

Die Zerstörungen durch den 1. Weltkrieg waren im Mannheimer Hafen relativ gering. Deutlich stärker jedoch zeigten sich die Folgen des verlorenen Krieges. Durch die Rheinland-Besetzung war der Rhein zur Zollgrenze geworden und Mannheim vom wirtschaftlich wichtigen linksrheinischen Gebiet abgeschnitten. Als von März 1923 bis Oktober 1924 französische Truppen den Hafen besetzten, ging der Umschlag auf etwas über eine Mio Tonnen zurück¹⁾. Bereits ein Jahr später wurde mit über 7 Mio Tonnen jedoch schon wieder der Umschlag von 1922 erreicht.

Im 2. Weltkrieg allerdings erlitt der Hafen durch Luftangriffe schwerste Schäden. Insbesondere der stadtnahe Handelshafen war fast völlig zerstört, der Rheinauhafen blieb so gut wie verschont.

Unter der Regie des 1946 geschaffenen Staatlichen Hafenneubauamtes wurde der Aufbau des Hafens vorangetrieben, sodaß bereits 1952 wieder 5 Mio Tonnen umgeschlagen werden konnten. Den Abschluß des Hafenwiederaufbaus bildete 1958 die Errichtung des Hauses „Oberrhein“ mit den Büros des Staatlichen Hafenamtes und bedeutender Schiffs- und Speditionsfirmen.

Bald nach dem 2. Weltkrieg zeichnete sich in den Binnenhäfen ein Strukturwandel vom Umschlaghafen zum Industriehafen ab. Mit der Folge, daß die Nachfrage nach am Wasser gelegenen Industriegrundstücken ständig stieg. Schon vor dem Krieg war geplant gewesen, Hafenbecken auf der Friesenheimer Insel zu bauen und das Gelände für die Ansiedlung von Industriebetrieben zu erschließen. Diese Pläne mußten seinerzeit zurückgestellt werden.

Das 1958 errichtete Haus Oberrhein – Sitz der HGM und von Firmen der Hafenwirtschaft – bildete den Abschluß des Hafenwiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg. (Bild rechts)







*Ansicht des Ölhafens im Hafenbecken 33 auf der Friesenheimer Insel.
(Altrheinhafen).*

Um der wachsenden Bedeutung des Erdöls für die Energieversorgung und für die chemische Industrie Rechnung zu tragen, wurde daher 1962 im Nordteil der Friesenheimer Insel von Stadt und Land ein modernes Hafenbecken als Ölhafen angelegt.

Erstes Containerterminal in einem Binnenhafen

Bild rechts:

*Heutige Ansicht des 1968 begonnenen
Containerterminals.
(Handelshafen/Mühlauhafenbecken 12)*

Bereits 1968 errichtete das Staatliche Hafenamt am Südenende des Mühlauhafens ein Containerterminal mit dem Portalkran „Titan“, der eine automatische, auf alle Containergrößen einstellbare Spezialtraverse mit 32 Tonnen Tragkraft besaß. Diese erste Containerumschlaganlage in einem Binnenhafen konnte alle drei Verkehrsträger, nämlich Schiff, Schiene und Straße, bedienen und wurde von der Fachwelt damals größtenteils belächelt. Für die Einweihung der Umschlaganlage mußten Demonstrationscontainer ausgeliehen werden und kaum jemand glaubte an eine Zukunft des Containerverkehrs mit Binnenschiffen. Auch wenn in den Anfangsjahren diese neue Verkehrsart nur sehr zäh anlief, was insbesondere an der zögerlichen Haltung der Seereedereien lag, so sollte sich durch die geradezu explosionsartige Entwicklung in den 80er und 90er Jahren zeigen, daß die Markteinschätzung völlig richtig war und der Pioniergeist des Mannheimer Hafens belohnt wurde.



Erhaltung und Modernisierung der Hafenanlagen

Wenig spektakulär, aber notwendig und teuer, waren und sind die Anpassungen der Hafenbecken an die vertiefte Rheinsohle sowie Sanierungsarbeiten an den Kaimauern. So verschlang allein die Sanierung des 2165 Meter langen Rheinkais in den Jahren 1965 bis 1977 die Summe von

13 Mio DM. Die Dimensionen dieser Erhaltungs- und Modernisierungsaufwendungen werden noch deutlicher, wenn man sich die Größe des Mannheimer Hafens mit seinen drei Stromhäfen und zehn Hafenbecken mit einer Uferlänge von fast 55 km vor Augen hält. Allein für die Anpassung der Hafenbecken an die tiefere Rheinsohle wurden bis Ende 1997 vom Hafen 51,7 Mio DM aufgewandt.



Blick auf die Lagerhallen des 2165 Meter langen Rheinkais.

Bei den 1885 bis 1887 erbauten Binnenhafenbecken im Handelshafen ergaben die Wirtschaftlichkeitsbedingungen Ende der 60er Jahre, daß sich eine Anpassung an die größeren Schiffseinheiten nicht lohnen würde. Daher wurden die Becken in den Jahren 1969 bis 1974 zugeschüttet. Die dadurch gewonnenen Flächen von 110 000 m² wurden für die Ansiedlung von Unternehmen verwendet bzw. vorgehalten, die nicht auf wassergebundenen Umschlag angewiesen sind.

Zu den großen neuen Projekten, die im Hafen vom Land Baden-Württemberg nach dem 2. Weltkrieg in Angriff genommen wurden, gehörte auch der Bau der Hafenentwässerung im Handelshafen, eine Investition in Höhe von 23,7 Mio DM. Alle Grundflächen sind heute entwässerungstechnisch

voll erschlossene Gewerbegrundstücke, ein wichtiger Faktor für die wettbewerbsfähige Ansiedlungspolitik des Hafens. Ständig unterhalten und modernisiert wird das gesamte Netz einschließlich der drei Hebewerke von der HGM.

Der Strukturwandel in den 70er und 80er Jahren

Im Jahre 1973 erreichte der Hafen mit über 11 Mio Tonnen seinen wasserseitigen Umschlagrekord.

Exakt zu diesem Zeitpunkt wurde dem Hafen und seiner Entwicklung in einem Flächennutzungsplan, der eine städtebauliche Entwicklungskonzeption der nächsten 10 Jahre für die Stadt Mannheim darstellen sollte, nur geringe Bedeutung beigemessen. Die Möglichkeit einer zukünftigen Hafenerweiterung wurde nicht berücksichtigt.

Möglicherweise war dies auf die damals mangelnde Kenntnis der Stadtplaner von den Bedürfnissen und Perspektiven der Binnenschifffahrt und durch eine unklare Positionierung der Politik auf die Häfen und ihren Stellenwert für die Stadt und die Wirtschaft²⁾ zurückzuführen.

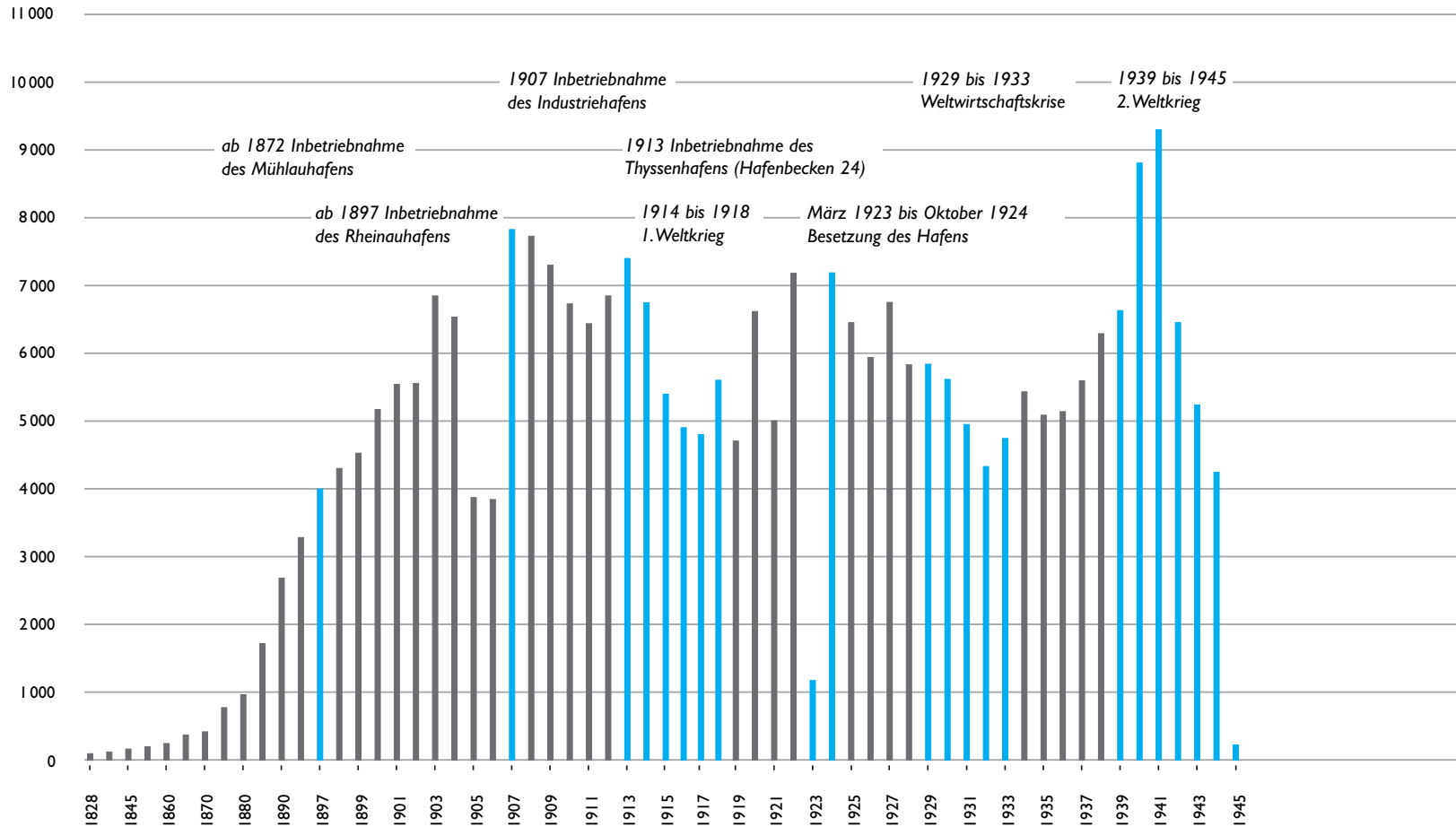


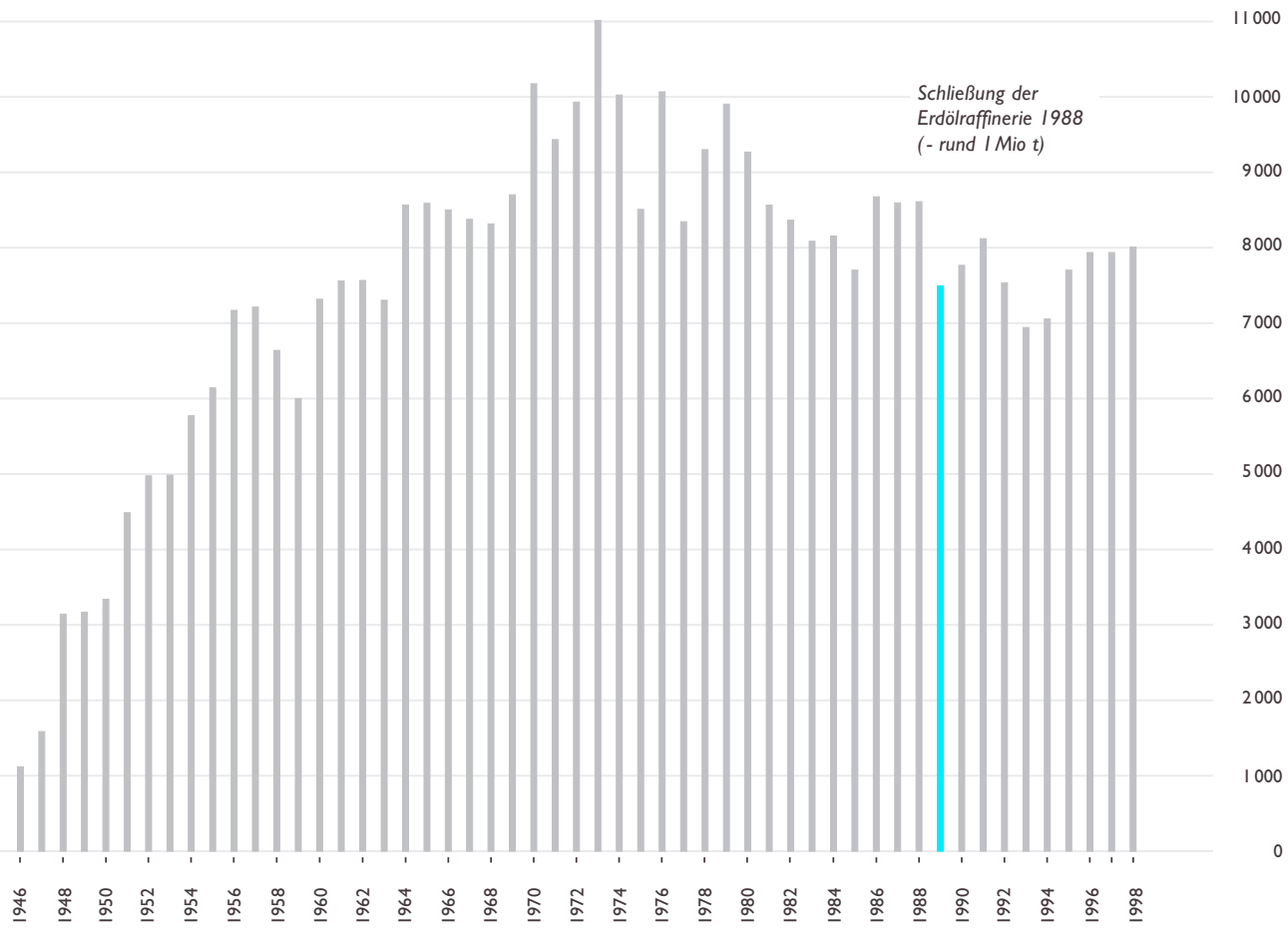
übrigens...

jährlich werden im bisherigen Schnitt 43 000 m³ von Rhein und Neckar angeschwemmtes Material (das entspricht 69 000 Tonnen) aus den Hafenbecken gebaggert.

Demgegenüber steht heute bei den verantwortlich und weit Denkenden die wachsende Einsicht in die ökonomische und ökologische Bedeutung der Binnenhäfen. Ihre natürlichen Standortvorteile mit Anschluß an die Wasser-, Straßen- und Schienennetze machen sie zu „geborenen Güterverkehrszentren“.

Wasserseitiger Güterumschlag in den Mannheimer Häfen von 1828 bis 1996 in 1000 t







Multiplikatorfunktion der Binnenhäfen



Noch bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts prägte die Zunft der Sackträger das Erscheinungsbild des Hafens und seiner angrenzenden Stadtteile. Die Plastik „Sackträger“ wurde von dem Mannheimer Bildhauer Gerd Dehof (geb. 1924 in Zweibrücken, gest. 1989 in Mannheim) geschaffen und steht im Stadtteil Jungbusch.

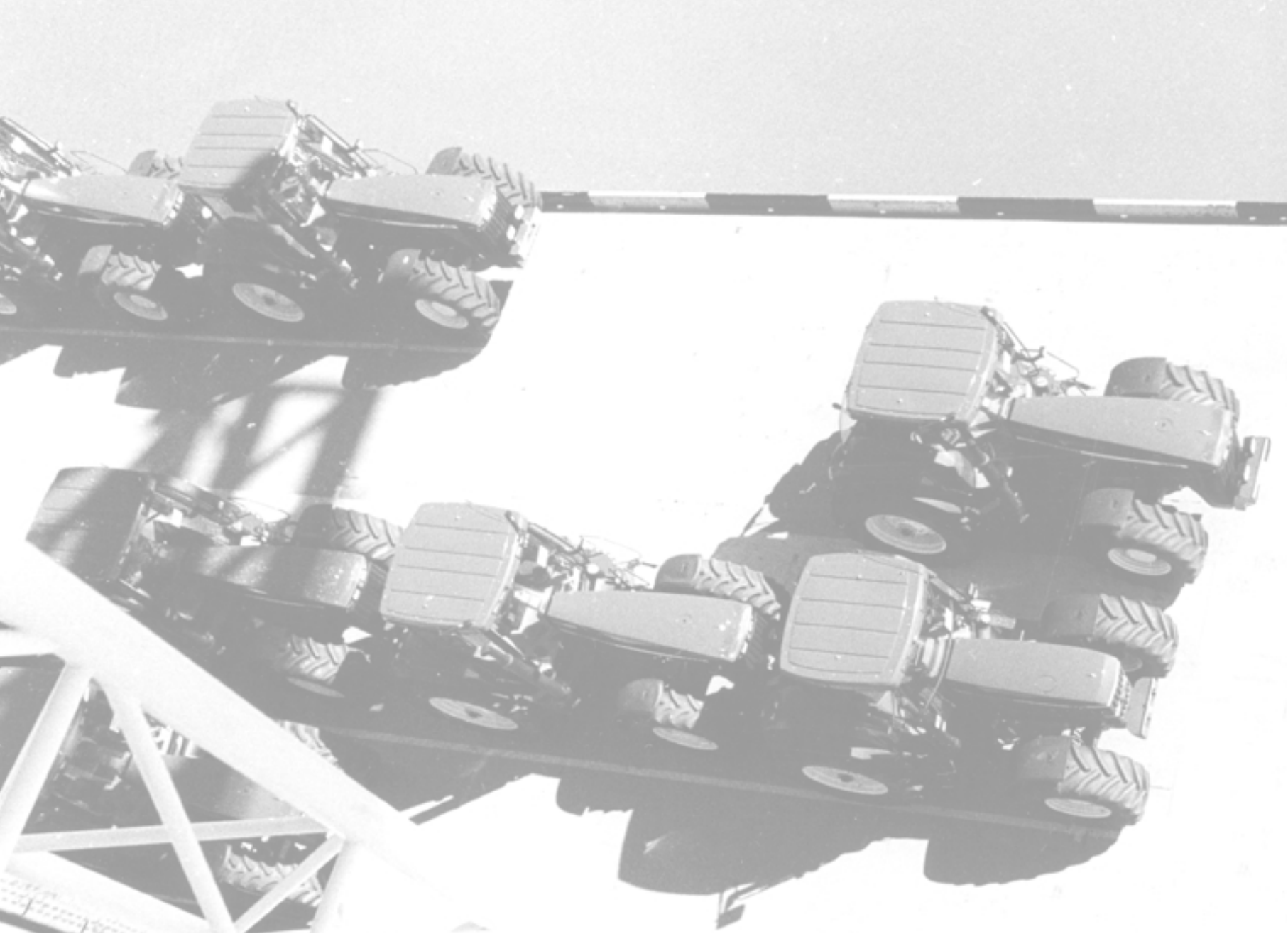
Mühlauhafenbecken im Handelshafen. Im Hintergrund links Haus Oberrhein. (Bild links)

Die ausschließliche Betrachtung der direkten betriebswirtschaftlichen Wertschöpfung z.B. in Form einer erzielbaren Verzinsung des Quadratmeterpreises führt zu einem völlig unzutreffenden Bild. Dabei wird nämlich der Nettonutzen für die öffentliche Hand (Steuern, Gebühren) und der Verkehrsnutzen für das Umland nicht berücksichtigt. Ebenfalls wird die Multiplikatorfunktion des Binnenhafens nicht gesehen: Auf einen Arbeitsplatz im Hafen kommen 3 bis 5 Arbeitsplätze in der Stadt und im Umland.

In diesem Zusammenhang fällt den Häfen auch eine wichtige beschäftigungspolitische Verantwortung in Bezug auf die Erhaltung und Neuschaffung von sekundären, sogenannten „Blaumann-Arbeitsplätzen“ zu.

Schließlich ist der Binnenhafen der Knotenpunkt der umweltfreundlichen und am wenigsten Energie verbrauchenden Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff und gewinnt schon von dieser Seite in einer immer stärker umweltsensibilisierten Gesellschaft an Gewicht.

Da diese nüchternen Überlegungen letztlich in ihrer Realitätsnähe und Logik überzeugen, konnten sich die Häfen im zweiten sich abzeichnenden Strukturwandel – weg vom bloßen Umschlag- und Produktionsplatz, hin zum Distributions-, Logistik- oder Güterverteilzentrum – mit Elan entwickeln.



Innovation durch die „Schwimmende Landstraße“

Mit der Fertigstellung der Roll-on/Roll-off-Anlage im Rheinauhafen im Jahre 1983 setzte der Mannheimer Hafen erneut Akzente beim Erkennen neuer, zukunftssträchtiger Verkehrsarten.

Mit dieser Umschlaganlage für rollende Güter wurde die „schwimmende Landstraße“ zwischen Mannheim und den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam eröffnet. Bei den rollenden Einheiten handelt es sich hauptsächlich um Landmaschinen, Sattelaufleger, Baumaschinen und Neufahrzeuge aller Art, Schwerkräne und Militärfahrzeuge. Bereits 1986 wurden 12 500 Einheiten umgeschlagen, 1992 waren es bereits 27 000.



Entladung eines RoRo-Schiffes mit Traktoren im Rheinauhafen.

Obwohl mit einer Errichtung des RoRo-Terminals im räumlichen Verbund zum Container-Terminal erhebliche betriebswirtschaftliche Synergieeffekte realisiert worden wären, wurde darauf aus raumordnungspolitischen und Umweltgründen verzichtet und in den südlichsten Bereich des Rheinauhafens ausgewichen. Da insbesondere unter mittel- bis langfristigen Perspektiven der „schwimmenden Landstraße“ sehr gute Zukunftschancen eingeräumt werden konnten und der Einzugsbereich des



Bild links:

Kammerschleuse zwischen Neckar und
Industriehafen. Durch Schleusenarbeit werden
durchschnittlich innerhalb von 10 Minuten
40 cm Wasserhöhenunterschied überwunden.

Bild rechts:

Industriehafen Westufer (Hafenbecken 41)
Getreidemöhlen



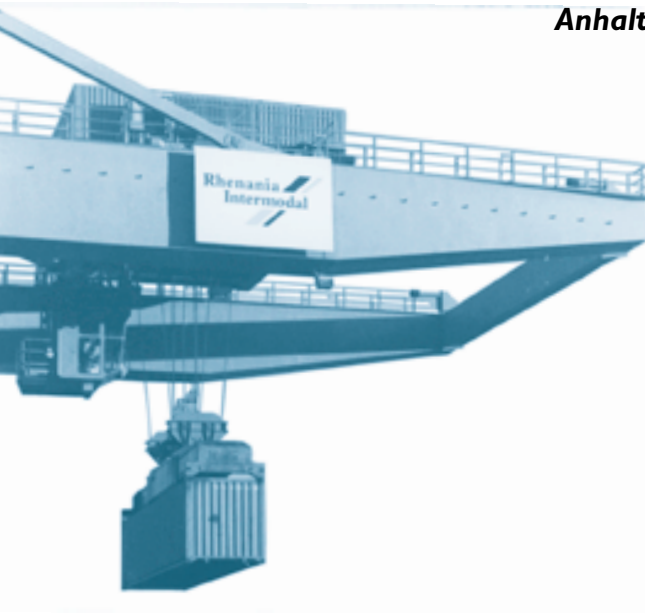
übrigens...

jährlich passieren zw. 4 500 und 5 300 Schiffe
die Kammerschleuse zwischen Neckar und
Industriehafen. Von 1986 bis 1996 insgesamt
58 952 Schiffe.

RoRo-Terminals weit in den süddeutschen Raum, ja bis nach Österreich und die Schweiz strahlt, wurde dieser Standort auch unter dem Gesichtspunkt eines optimalen Anschlusses an das überregionale Straßennetz gewählt. Gleichzeitig werden zusätzliche Belastungen des innerstädtischen Straßennetzes vermieden.

Wie sich nur kurze Zeit später herausstellte, war diese Entscheidung auch aus Gründen der sich bereits damals abzeichnenden Platz- und Kapazitätsengpässe im Mühlauhafen richtig, da dort alle Platzreserven für Erweiterungen des Containerterminals vorgehalten werden müssen.

Nur ein Jahr später, also 1984, wurde die neue Kammerschleuse als direkte Verbindung zwischen Neckar und Industrie- sowie Altrheinhafen dem Verkehr übergeben. Sie war – ebenfalls als Folge der Rheinsohlenvertiefung und der Erosion der Flußbette von Rhein und Neckar – für 28,76 Mio DM komplett neu gebaut und gleichzeitig den größeren Maßen moderner Schiffe angepaßt worden.



Anhaltender Boom in der Container-Binnenschifffahrt

Schließlich erfolgte 1987 die Erweiterung des Containerterminals mit 40 % zusätzlicher Fläche. Dies war nur möglich, indem eine weitere Lagerhalle ersatzlos abgebrochen wurde. Auf der neuen Fläche nördlich der Kurt-Schumacher-Brücke war zuvor ein zweiter Container-Portalkran errichtet worden, der die Container 5 Lagen hoch stapeln kann, sodaß eine intensive Ausnutzung der knappen Stellflächen erzielt wird. Allerdings führten die nach wie vor engen Platzverhältnisse zu einem betriebswirtschaftlichen Mehraufwand, da die fünffache Stapelung der Container übereinander mehrfache Kranbewegungen für den Zugriff auf einen bestimmten Container notwendig macht (zum Vergleich: in Seehäfen werden Container maximal zweifach gestapelt).

Der nach wie vor anhaltende Boom in der Container-Binnenschifffahrt verlangte bereits 9 Jahre später, nämlich 1996, die dritte Ausbaustufe des Containerterminals. Weitere 7 000 m² kamen hinzu, sodaß jetzt 32 500 m² Containerstell- und Verkehrsflächen zur Verfügung standen. Eine separate Sicherheitsfläche für den Umschlag von Containern mit Gefahrgütern wurde eingerichtet. Zur Bedienung der 650 m Kailänge des Containerterminal kam ein weiterer, dritter Containerkran dazu.

Das Containerterminal verfügt mittlerweile über drei Container-Portalkräne.

Durch die im Februar 1996 in Dienst gestellte dritte Brücke sowie die Erweiterungsfläche konnte allein der schiffsseitige Umschlag im Jahr 1996 gegenüber 1995 von 36 936 auf 45 420 Container (+ 23 %), die Tonnage von 531 635 t auf 646 736 t (+ 21,7 %) gesteigert werden.

Auch für diese Erweiterung des Containerterminals fiel eine Lagerhalle der Spitzhacke zum Opfer.

Rhenania
Intermodal





Rhenania
Intermodal

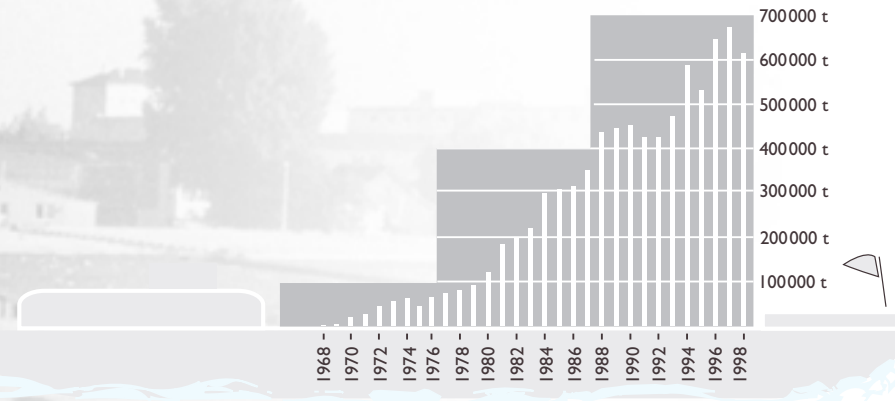


BELL
BELL BULK

Im November 1997 zeigt sich das Container-Terminal nun nochmals erweitert: Es geht jetzt ein zusätzliches für Container-Staplerbetrieb ausgerüstetes 7 544 m² großes Gelände neben dem Container-Terminal in Betrieb. Außerdem ist ein neuer Gleisanschluß geschaffen, der die Bedienung des Container-Terminals vom danebenliegenden KLV (Kombinierte Ladungs-Verkehre)-Terminal auch durch Ganzzüge erlaubt.

Das Container-Terminal im Handelshafen Mannheim verfügt also Ende 1997 über eine Fläche von 40 044 m², eine Kailänge von 650 m, wird von drei Containerkränen bedient und ist auch für große Wagengruppen mit einer Nutzlänge von 700 m optimal über die Schiene erschlossen. Der Hafen Mannheim ist für den weiteren Wettbewerb im zukunftssträchtigen Containermarkt gerüstet.

Wasserseitiger Containerumschlag



Moderne Logistik erfordert moderne Lagerhallen



*Moderne Lageranlage am Rheinkai für hochwertige Stückgüter
(Handelshafen)*

Der spektakulärste Neubau des Jahres 1995 entstand zweifellos am Rheinkai auf dem Gelände des ehemaligen „Hirschspeichers“, der 1991 durch einen Großbrand zerstört worden war.

Dort wurde auf einer Fläche von 2 800 m² eine der modernsten Lageranlagen des Rhein-Neckar-Raumes erbaut: Kräne und Laufkatzen können nicht nur die ganze Halle bedienen sondern ermöglichen auch die wetterunabhängige Bedienung von Schiff, Bahn und Lkw. Ein weiterer Vorteil des Objekts besteht in der Möglichkeit der Lagerung wassergefährdender Stoffe, da der Keller als Löschwasser-Rückhaltebecken ausgelegt ist. Außerdem ist die Hälfte des Neubaus speziell isoliert zur Lagerung wärmeempfindlicher Güter.

Bereits Ende der achtziger Jahre wurden die wichtigsten Straßen im Handelshafen aus- bzw. neu gebaut. Der strategischen Bedeutung des RoRo-Verkehrs trug der Hafen zusammen mit der Stadt Mannheim durch den Neubau der Dortmunder Straße/Antwerpener Straße Rechnung. In 1991 hat das RoRo-Terminal noch zusätzlich einen neuen, eigenen Gleisanschluß erhalten, der allein mit 1,9 Mio DM zu Buche schlug. Außerdem ist das Terminal in den Jahren 1990–1994 flächenmäßig erweitert und ausgebaut worden.

Der Weg in den neunziger Jahren ist jedoch nicht nur von spektakulären Neuinvestitionen in die modernen Verkehrsarten Container und RoRo gekennzeichnet. Mindestens ebenso große Bedeutung mißt die Hafengesellschaft Maßnahmen der Sanierung und Modernisierung zu.

Zukunftsinvestitionen in Sicherheit und Umweltschutz



übrigens...

die Hafenmeisterei – in erster Linie zuständig für die Ordnung und Sicherheit im Rhein-Neckar-Hafen – hat seit 1986 bei 926 Einsätzen z.B. im Rahmen von Regattaüberwachungen aber auch bei Unfällen, Bränden oder anderen außergewöhnlichen Vorkommnissen Präsenz gezeigt.

So sieht das bereits im Jahre 1986 begonnene und bis 2000 gehende Programm der HGM die Renovierung und Modernisierung der nach dem 2. Weltkrieg wieder aufgebauten, parallel zum Rhein und zum Mühlauhafen stehenden Lagerhallen und Silos vor.

Die wichtigsten Einzelmaßnahmen bestehen aus der Sanierung der Dächer, Ersatz der Fenster und Tore, Modernisierung der Aufzugsanlagen, der Erneuerung der elektrischen Einrichtungen sowie dem Einbau von Brandmeldeanlagen mit on-line-Verbindung zur Feuerwehr. Gerade der letzte Punkt erhöht die Vorteile der Stockwerksläger unter dem Gesichtspunkt des Brandschutzes beträchtlich. Mit zusätzlichen Türen und Notleitsystemen mit eigener, netzunabhängiger Stromversorgung werden auch höchste Sicherheitsansprüche erfüllt.

Sehr vorteilhaft für eine wirtschaftlichere Nutzung der parallel zur Straße stehenden Lagerhallen war die Auslegung der davor verlaufenden Gleise mit Stelconplatten, so daß die Lkw nicht mehr nur seitlich die Rampen anfahren können, sondern auch über das Heck zu be- und entladen sind.

Wasserbauliche Maßnahmen sahen die Kaisicherung am Kopfende des Mühlauhafens, Spundwanderingerungen und -verlängerungen sowie die Umwandlung von Schrägufer in teilgeböschte Ufer oder Steilufer vor. Die Neugestaltung des Eingangskreisel zum Mühlauhafengebiet zwischen Haus Oberrhein und Hafenbecken bringt nicht nur eine erhöhte Verkehrssicherheit für tausende Fahrzeuge täglich (1996 wurden an dieser Stelle im Durchschnitt 11 861 Einheiten pro Tag gezählt; der Lkw-Anteil lag bei ca. 65 %), sondern stellt auch ein architektonisch hervorragend gelungenes Entree des Hafens sowohl von der Stadtseite als auch von der Südtangente dar.

Handelshafen:

*Lageranlagen am Rheinkai für hochwertige
Stückgüter, die von 1995–97 modernisiert wur-
den. (Blick von der Kurt-Schumacher-Brücke).*

*Die Lagerhaussilhouette erstreckt sich bis zum
Haus Oberrhein. Die Hallen können von
zwei Seiten bedient werden und sind in den
Wasser-, Straßen- und Schienenverkehr
integriert.*





Bild oben:

Im Altrheinhafen stehen Liegeplätze für Zwei-Kegel-Schiffe zur Verfügung. Dies wird signalisiert durch ein Zeichen, welches sich an der Einfahrt zum Hafenbecken 33 befindet. Nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 1. Januar 1995 müssen Schiffe, die zum Beispiel Benzin, Benzol, Naphta, Ammoniak oder verflüssigte Gase geladen haben, oder Schiffe, die nicht entgast sind, je nach Güterart ein bis drei blaue Kegel führen.

Neben den bereits genannten Brandschutzmaßnahmen wurden in allen Gebäuden des Handelshafens Pumpensümpfe eingebaut, so daß den Firmen im Hochwasserfall eine schnelle Entsorgung möglich ist.

Dazu kam die Modernisierung von Gleisbeleuchtungsanlagen sowie der Bau von ferngesteuerten Lichtzeichenanlagen zur Sicherung von Bahnübergängen.

Ganz im Zeichen der Sicherheit und des vorbeugenden Umweltschutzes stand die Ertüchtigung des sicheren Liegeplatzes für 2-Kegelschiffe im Altrheinhafen nach modernen Erfordernissen. Durch die vertraglich geregelte Möglichkeit der Mitnutzung der von der BASF installierten Preßluftsperr im Ölhafen wurde der hohe Standard bei den Sicherheitsvorkehrungen weiter verbessert.

Praktischer Umweltschutz bedeutet auch die Entscheidung der Hafenverwaltung, über 50 km Ufer nicht mehr mit Herbiziden sondern zum fünffachen Preis per Hand vom Unkraut zu befreien. Außerdem werden allein für die Beseitigung illegal im Hafen deponierten Mülls monatlich fünfstellige Summen ausgegeben.

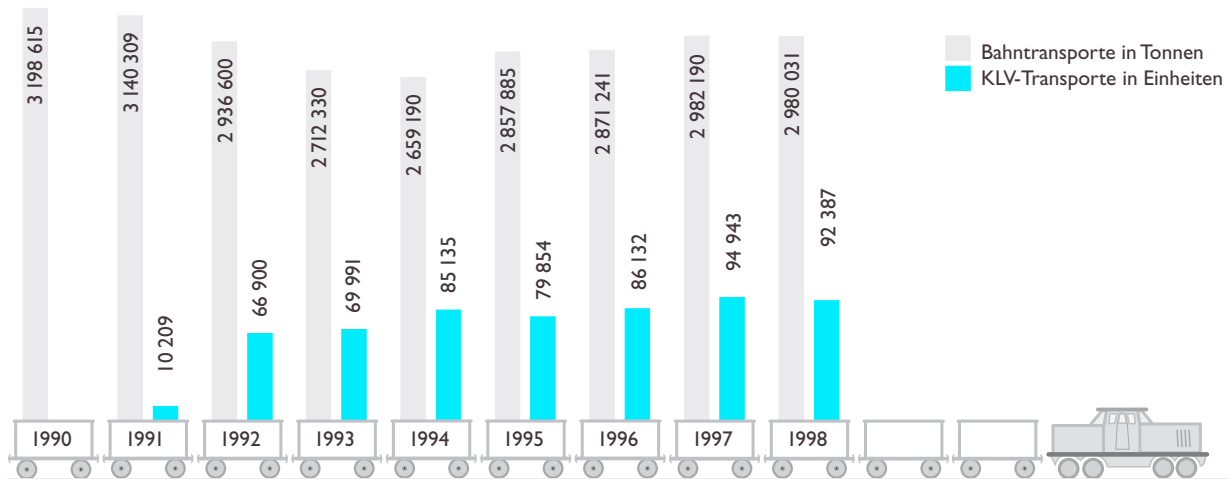


Logistische Schnittstelle Schiene-Wasserstraße

Bei dem im Jahre 1991 in Betrieb gegangenen KLV-Terminal im Handelshafen konnten 1996 schon 86 132 Einheiten umgeschlagen werden. (Bild rechts, links)

Eine weitere Aufwertung des logistischen Knotenpunktes Hafen Mannheim hat das 1991 in Betrieb gegangene KLV-Zentrum im Handelshafen gebracht; ein Terminal, das unmittelbar benachbart zum Mühlauhafenbecken gelegen ist und – wie oben ausgeführt – über Gleisanschluß das Containerterminal anbindet.

Bahntransporte im Hafen



Von und zum Kombibahnhof Mühlauhafen werden inzwischen 11 deutsche Relationen und 36 Zielorte in Belgien, der Schweiz, Frankreich, Spanien, Italien, Griechenland, Ungarn, Polen und Slowenien bedient.

Damit trägt das KLV-Terminal einerseits zur Entlastung der Straße bei, andererseits werden Wasser-, Schienen- und Straßenverkehr noch stärker verknüpft, so daß für die verladende Wirtschaft ein noch größeres Angebot, höhere Flexibilität und Vielseitigkeit der Verkehrsanbieter und damit Kosten- und Zeitersparnisse als Vorteile gegeben sind.

Der Mannheimer Hafen hat damit sein Angebot im Rahmen eines einzigen, weiträumigen, alle Verkehrsträger umfassenden und für seine Benutzer kundenfreundlichen Güterverkehrszentrum weiter abgerundet.

Besonders erfreulich, daß in diesem KLV-Terminal bereits 1992 hohe Umschlagszahlen zu verzeichnen waren und 1993 erhebliche Zuwächse entgegen dem Trend aufwies. 1998 wurden 92 387 Einheiten umgeschlagen (1993: 69 991).

Es kann damit gerechnet werden, daß sich diese Ergebnisse in Zukunft noch verbessern werden: In einem Vertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und der Hafengesellschaft ermöglicht die DB AG im Hafengebiet ansässigen Verkehrstreibenden den Zugang über hafenseitige Gleisanbindungen zu Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs ohne Kostenaufschlag. Die DB AG ist darüber hinaus verpflichtet, Verkehre von und zu Wasserumschlagstellen zu fördern.

Die Entwicklung des übrigen Hafeneisenbahnverkehrs verlief relativ undramatisch. Nachdem in den Jahren vor 1991 regelmäßig über 3 Mio



übrigens...

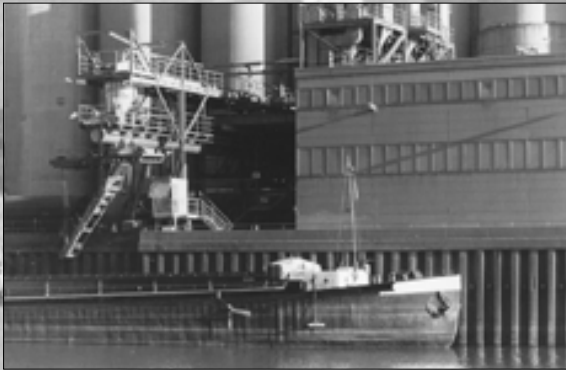
*für die Hafeneisenbahn wurden in 34 Jahren:
58 886 m Gleise erneuert,
20 967 m Gleisbette mit Schwellen erneuert,
76 452 m Gleise nachgestopft,
21 423 m Gleise abgebaut,
178 Weichen erneuert,
15 104 Schienenstöße geschweißt.*

Tonnen auf hafeneigenen Gleisen bewegt wurden, flachte die Zahl etwas ab und liegt jetzt bei ca. 2,8 Mio Tonnen.

Nicht zuletzt organisatorische und rechtliche Faktoren (Schnittstellenproblematik) behinderten eine positivere Entwicklung. Daran wird sich in Zukunft jedoch einiges ändern.

Schließlich stehen die Chancen nicht schlecht, daß Mannheim für die Bahn noch mehr Gewicht erhält: Sollte die neue Ost-West-Magistrale der Schiene – nämlich die beabsichtigte Strecke Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS-Linie) – nach Mannheim führen, würde davon auch der Hafen ganz im Sinne einer Drehscheibe für alle Verkehrsträger profitieren und zusätzliche Impulse erhalten.





Im Hafenbecken 42 (Industriehafen) ankerndes Schiff bei der Getreideentladung.



Zu den Hauptgütergruppen im Mannheimer Hafen gehört der Stahl. (Rheinauhafen)



*In drei Bereichen des Mannheimer Hafens wird Öl umgeschlagen.
Das Bild zeigt Tanklager im Rheinauhafen.*



*Das Mannheimer Großkraftwerk ist ein bedeutender Umschlagplatz für Kohle.
(Rheinauhafen)*



*An verschiedenen Stellen im Mannheimer Hafen ist es möglich, große
Maschinenteile zu verschiffen.*

Langfristige Partnerschaft zwischen dem Hafen und seinen Kunden



übrigens...

*jährlich befahren bis zu 4 000 Güterschiffe
den Altrheinhafen.*

Der Hafen bietet mit seinen Anlagen, Flächen und Kapazitäten Anreize, die von den Hafenanliegern und der verladenden Industrie genutzt werden. Ziel der Hafenverwaltung ist eine für beide Seiten Sicherheit bietende, über Jahre verlässliche Partnerschaft.

Der Weg ist klar: Einerseits bestehende Anlagen – soweit ökonomisch sinnvoll – erhalten und modernisieren, andererseits neue und bedarfsge- rechte Anlagen schaffen und diese der Wirtschaft als Grundlage ihrer Arbeit im Rahmen fairer, berechenbarer Vertragsregelungen bereit zu stellen.

Das finanzielle Engagement des Hafens für den Neubau und für Instand- haltungs- und Modernisierungsmaßnahmen betrug im Zeitraum 1990–1998 rd. 110 Mio DM.

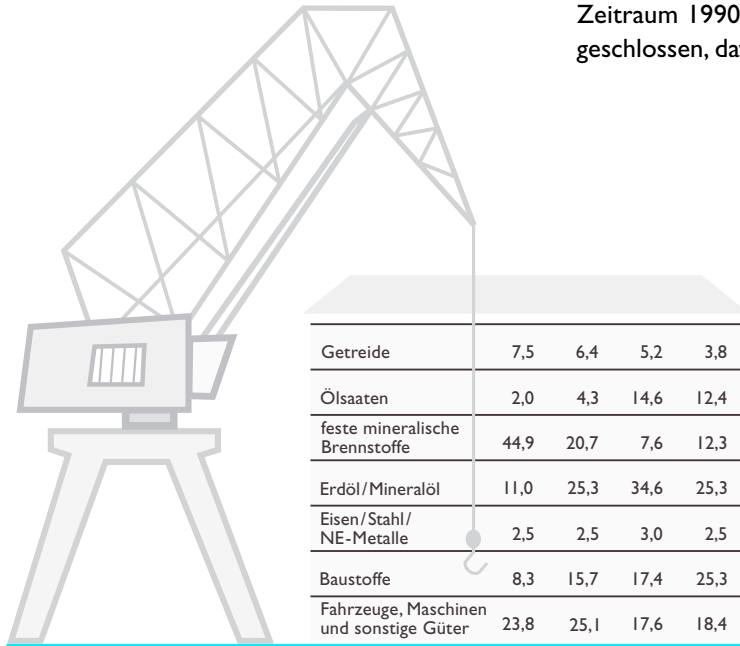
Im Schnitt in ähnlichen Größenordnungen wird sich das Engagement der HGM in den nächsten Jahren halten.

Hafengesellschaft Mannheim (HGM)

Die organisatorischen Veränderungen standen und stehen unter dem Gesichtspunkt der Konsolidierung. Seit dem Jahr 1990 ist der Betreiber des Hafens Mannheim in der privatwirtschaftlichen Form einer GmbH organisiert und trägt den Namen „Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesell- schaft Mannheim mbH“ (HGM). Alleiniger Gesellschafter ist das Land

Baden-Württemberg. Betriebliche Verschlinkung und Rationalisierung standen im Vordergrund, immer jedoch unter dem Ziel: Optimierung der Arbeitsbedingungen für die im Hafen ansässigen und mit dem Hafen zusammenarbeitenden Firmen und Attraktivität für neue Betriebe.

Umschlagentwicklung der einzelnen Hauptgütergruppen (in Prozent) 1957–1996



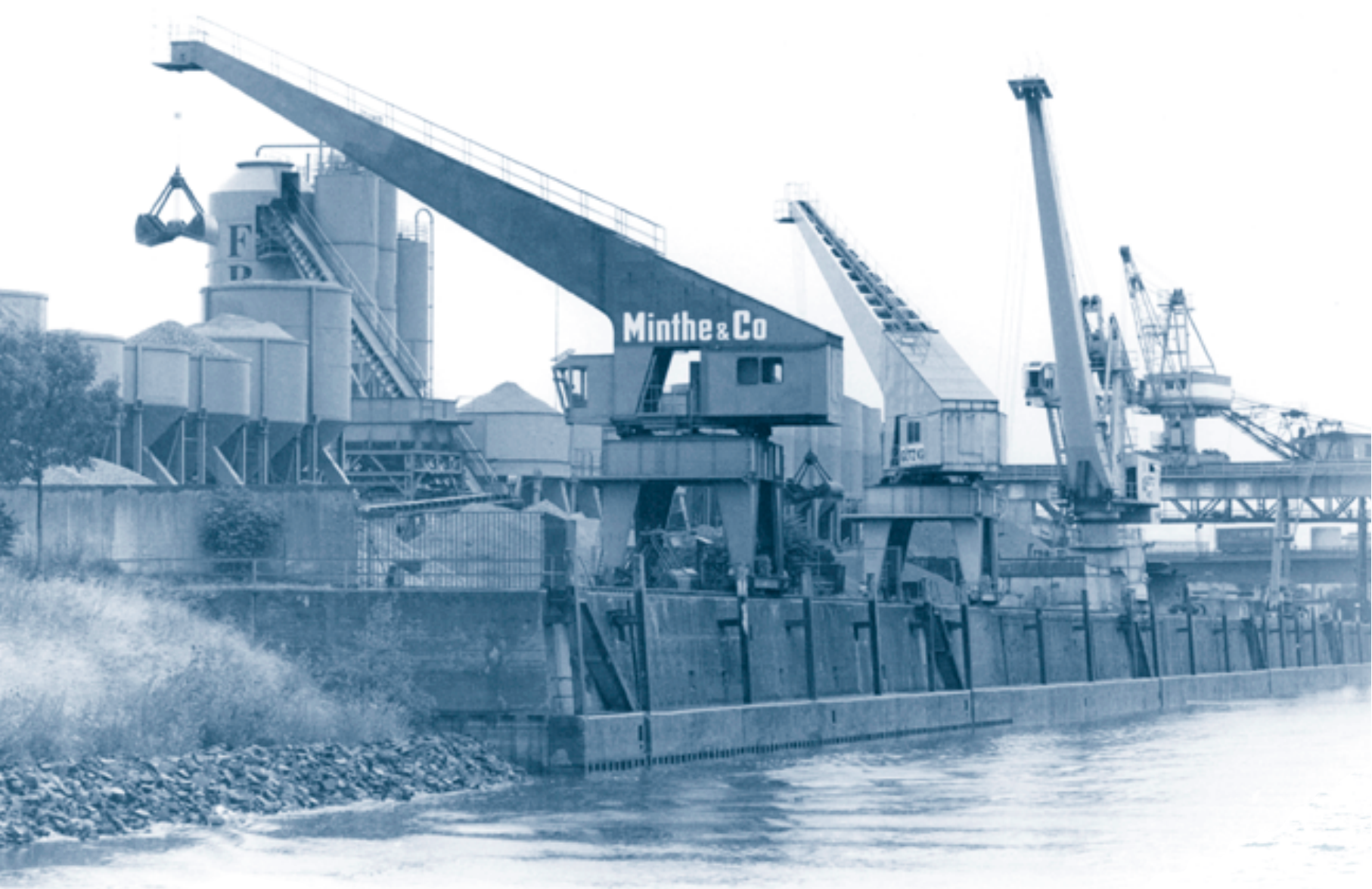
1957 1967 1977 1987

Auch im Rückblick auf die Situation 1973/76 als im Rahmen von Umwidmungsüberlegungen der Standort von 62 Firmen im Handelshafen gefährdet war, kann 20 Jahre später festgestellt werden, daß diese Politik des Hafens – beharrliche Bestandspflege und behutsame Neuansiedlung – erfolgreich gewesen ist: Allein im Handelshafen waren zum 01.01.1999 204 Firmen mit über 280 Betriebsstätten angesiedelt. Und: Allein im Zeitraum 1990–1998 wurden für den gesamten Hafen 279 Mietverträge geschlossen, davon 132 mit Laufzeiten zwischen 10 und 30 Jahren.

nach Neuordnung der Güterhauptgruppen (in Prozent)

land- und forstwirtschaftl. Erzeugnisse	2,6	3,8	4,6	6,0	4,2	4,3	4,7	4,1
andere Nahrungs- und Futtermittel	19,0	20,5	22,0	21,9	20,8	15,5	20,2	20,0
feste mineralische Brennstoffe	10,5	10,5	12,0	12,2	15,8	21,5	21,6	21,2
Erdöl/Mineralöl, Gase	21,3	18,0	12,5	11,2	10,5	12,2	11,3	11,8
Erze und Metallabfälle	2,3	2,4	2,5	3,0	3,2	2,7	2,9	2,1
Eisen/Stahl/NE-Metalle	2,6	2,5	2,6	2,9	2,6	1,9	1,5	1,3
Stein, Erden, Baustoffe	27,7	28,3	28,1	24,9	27,1	23,9	19,1	21,9
Chem. Erzeugnisse/Düngemittel	8,7	9,4	10,2	11,8	10,7	12,7	13,4	12,3
Fahrzeuge/sonstiges, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	5,3	4,6	5,5	6,1	5,1	5,3	5,3	5,3

1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998





Eine Alternative zu dem Standort Handelshafen gibt es nicht. Die Pläne einer Hafenerweiterung, d. h. eine Verlegung von Teilen des Hafens nach Süden im Anschluß an den Rheinauhafen, sind Mitte der siebziger Jahre aus ökologischen Gründen abgelehnt worden und auch aus Kostengründen nicht durchführbar. Das damals vorgesehene Gelände ist heute als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

*Bild oben:
Blick von der Kurt-Schumacher-Brücke auf
den Rheinkai in Richtung Norden.*

*Der stadtnahe Salzkai ermöglicht kurze,
umweltschonende und energiesparende
Transporte für Sand, Kies, Beton. Hier werden
seit bald 400 Jahren Güter umgeschlagen.
(Bild links)*

Im übrigen wäre eine Aufgabe des stadtnahen Standortes gerade unter Umweltgesichtspunkten mehr als kurzfristig: Dadurch würde die Chance der kurzen Wege für notwendige Distributions- und Transportvorgänge und damit eine schnelle und direkte Versorgung der Stadt völlig übersehen. Bestes Beispiel sind die kurzen Wege für die Transporte von Sand, Kies und Fertigbeton von den Firmen am „Salzkai“ sowie im übrigen Handelshafengebiet in die Stadt bzw. in unmittelbare Stadtnähe oder zukünftige Entsorgungsverkehre aus der Stadt in den Hafen.

Zu den Aufgaben, die sich die Hafengesellschaft als Partner von Wirtschaft und Stadt gestellt hat, gehört auch der Versuch, die Akzeptanz für den Hafen bei der breiten Öffentlichkeit zu steigern. Dazu zählt besonders auch die „Optik“ des Hafens, die sich in den letzten Jahren deutlich verbessert hat.

Die Berührung von Stadt und Hafen muß sich nach dem Prinzip des „sanften Übergangs“ vollziehen. Ein Beispiel wie sich Hafen, Industrie und



übrigens...

jährlich machen zwischen 100 und 150 Fahrgastschiffe am Steiger MANNHEIM der HGM beim Haus Oberrhein fest.

Wohnbereiche begegnen, findet sich zwischen Verbindungskanal und Jungbuschbrücke. Dort wurde am Rand des Hafens auf Hafengelände Platz für ein Studentenwohnheim zur Verfügung gestellt und wurden mit der Ansiedlung von Großhandel, Tankstelle, Autovermietung, Rotem Kreuz und jetzt noch einem Schulungszentrum für gewerblichen Vertrieb die Schnittstellen zur Stadt weiter entschärft.

Kontraproduktiv sind dagegen nicht hafenauffine Nutzungen wie z.B. Freizeiteinrichtungen und -aktivitäten innerhalb des Hafengebietes, u.a. allein schon weil diese hafentypischen Gewerbe starke Individualverkehre erzeugen, deshalb erhebliche Straßenverkehrsrisiken mit sich bringen und somit kontraproduktiv wären. Aus demselben Grund ist die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben abzulehnen. Hier käme noch die Problematik erheblicher Mischverkehrsrisiken hinzu, die sich aus der Folge derer...

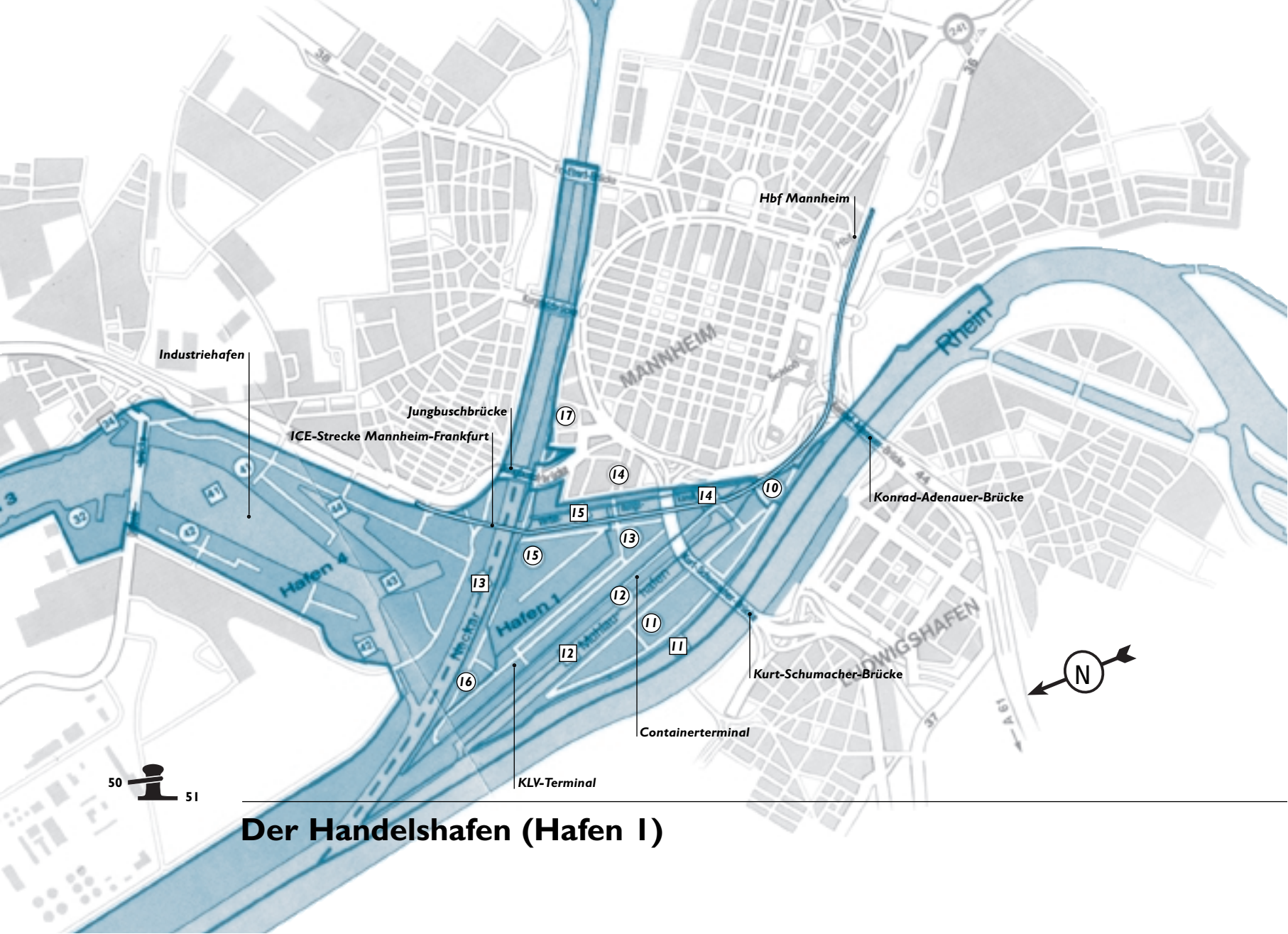


Der Steiger Mannhe





Die Mannheimer Hafenanlagen im Überblick



Industriehafen

Jungbuschbrücke

ICE-Strecke Mannheim-Frankfurt

Hbf Mannheim

Konrad-Adenauer-Brücke

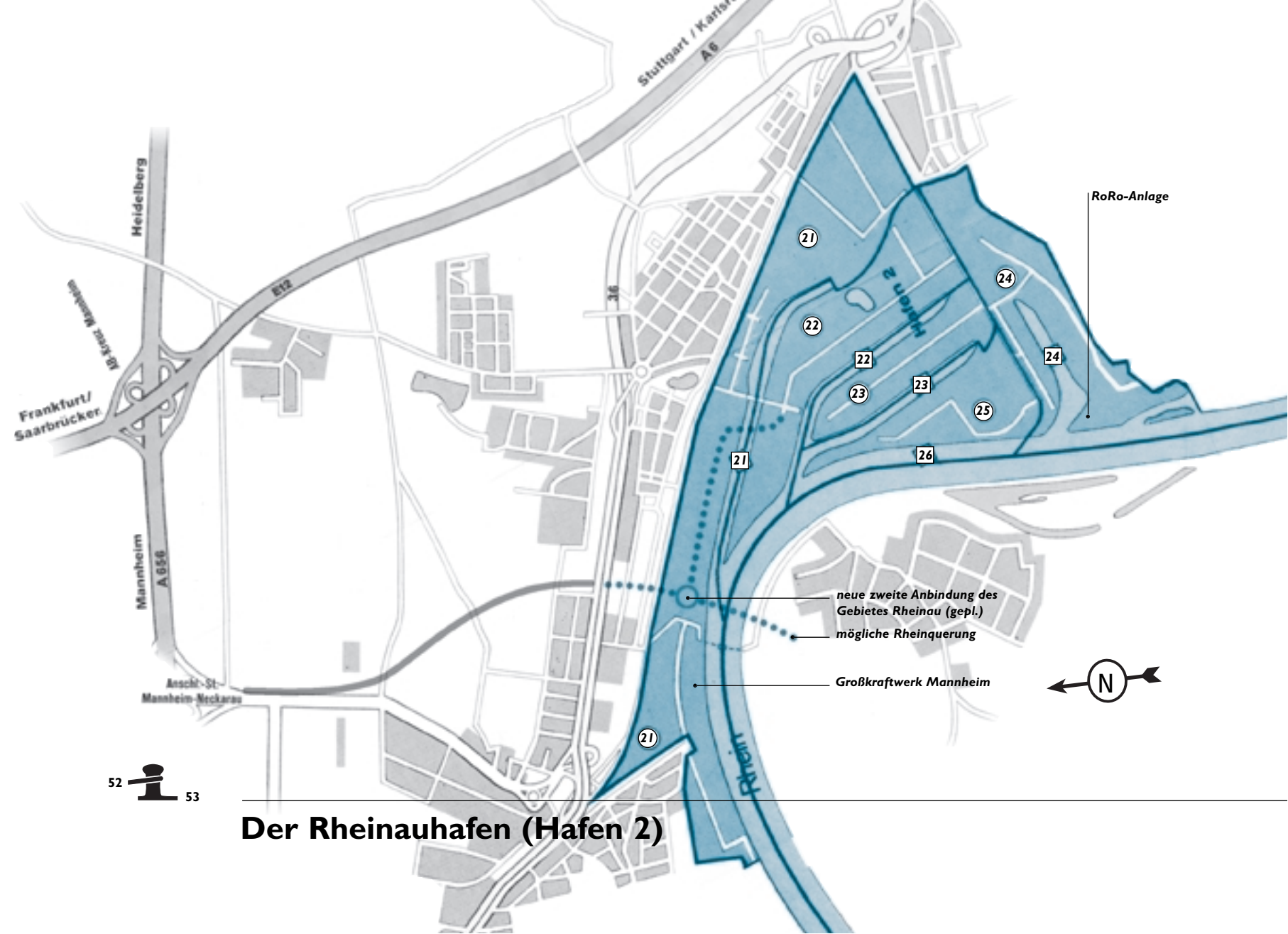
Kurt-Schumacher-Brücke

Containerterminal

KLV-Terminal

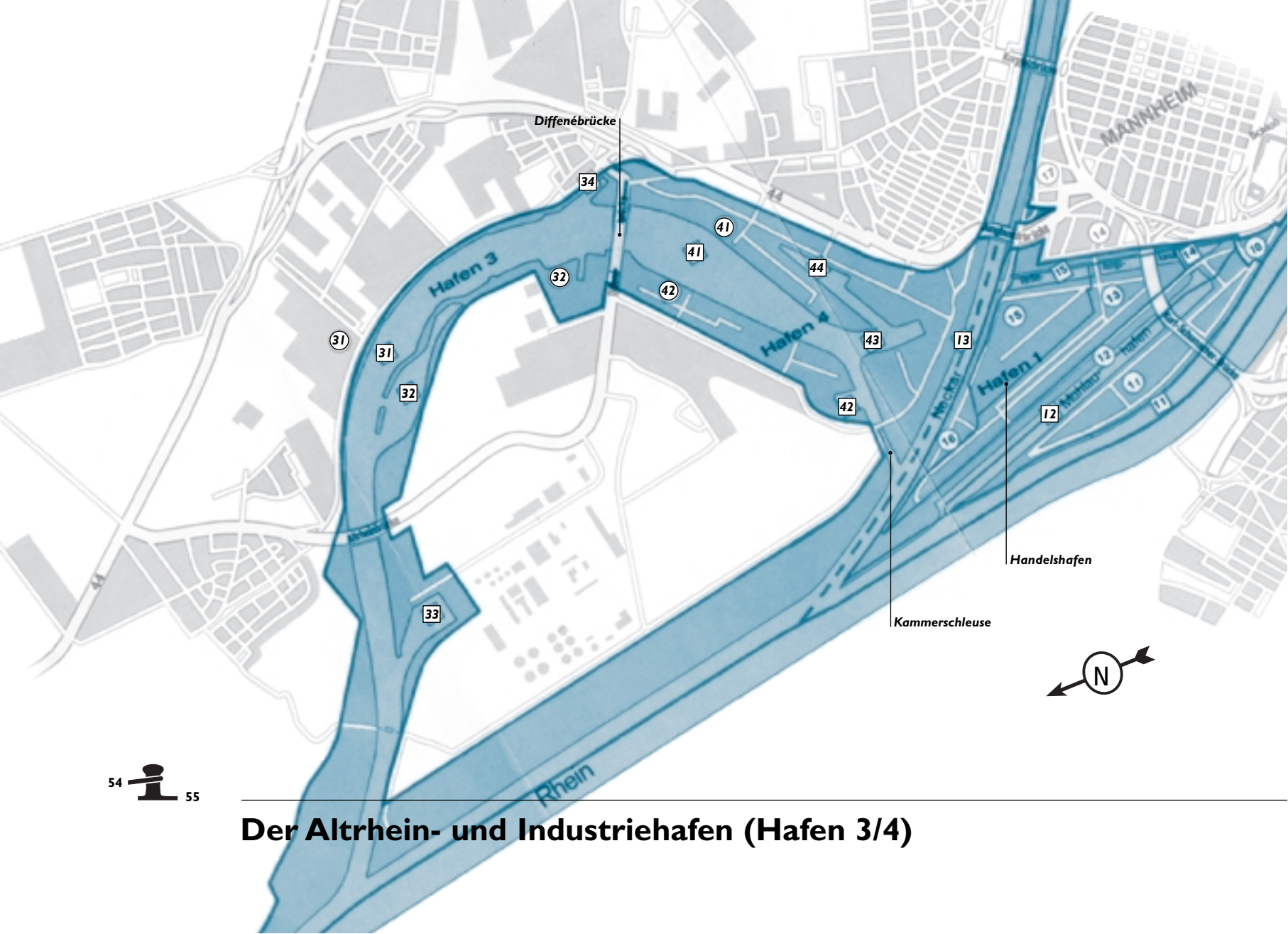
Der Handelshafen (Hafen I)





Der Rheinauhafen (Hafen 2)





Der Altrhein- und Industriehafen (Hafen 3/4)



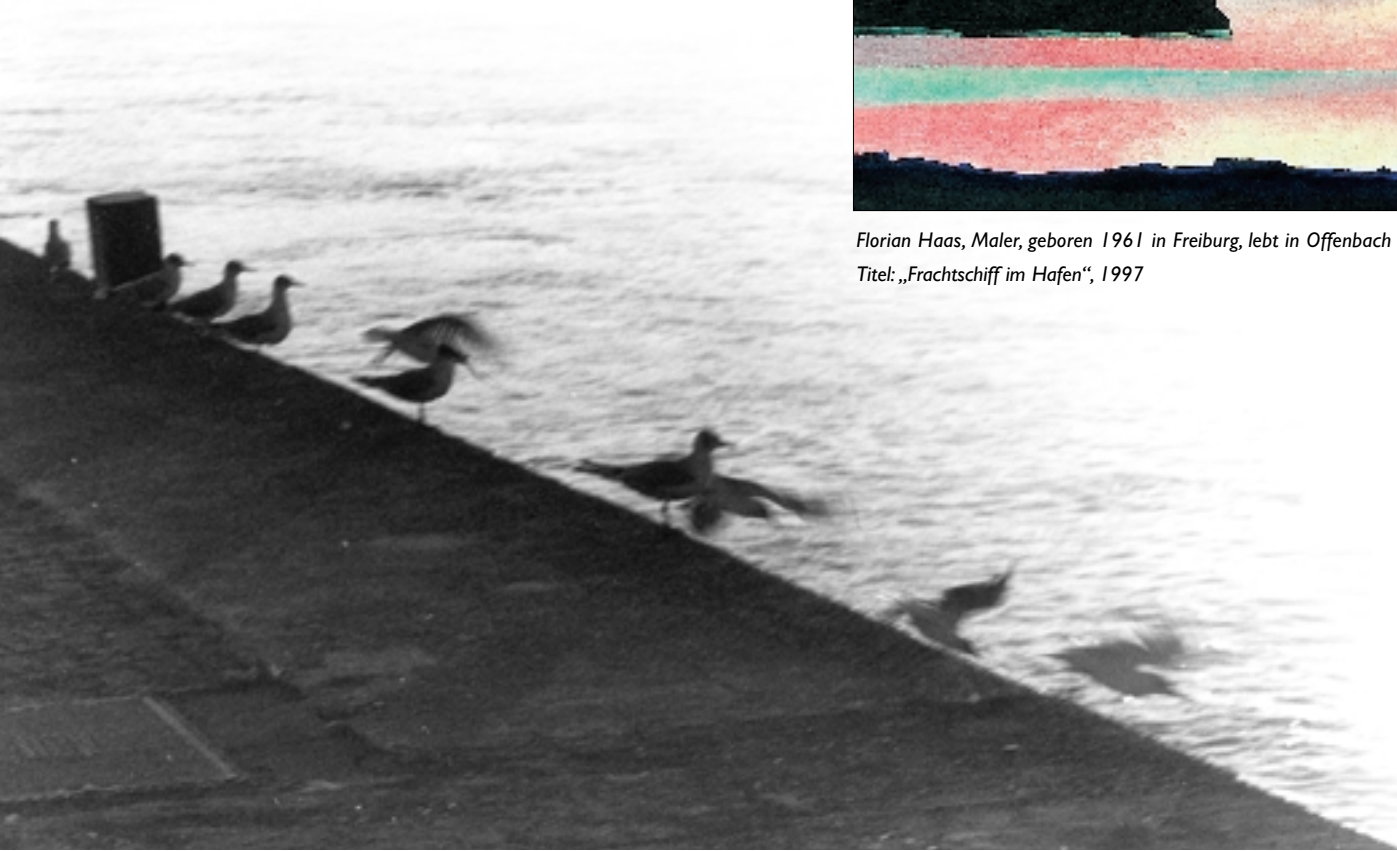
Wie andere Hafen sehen

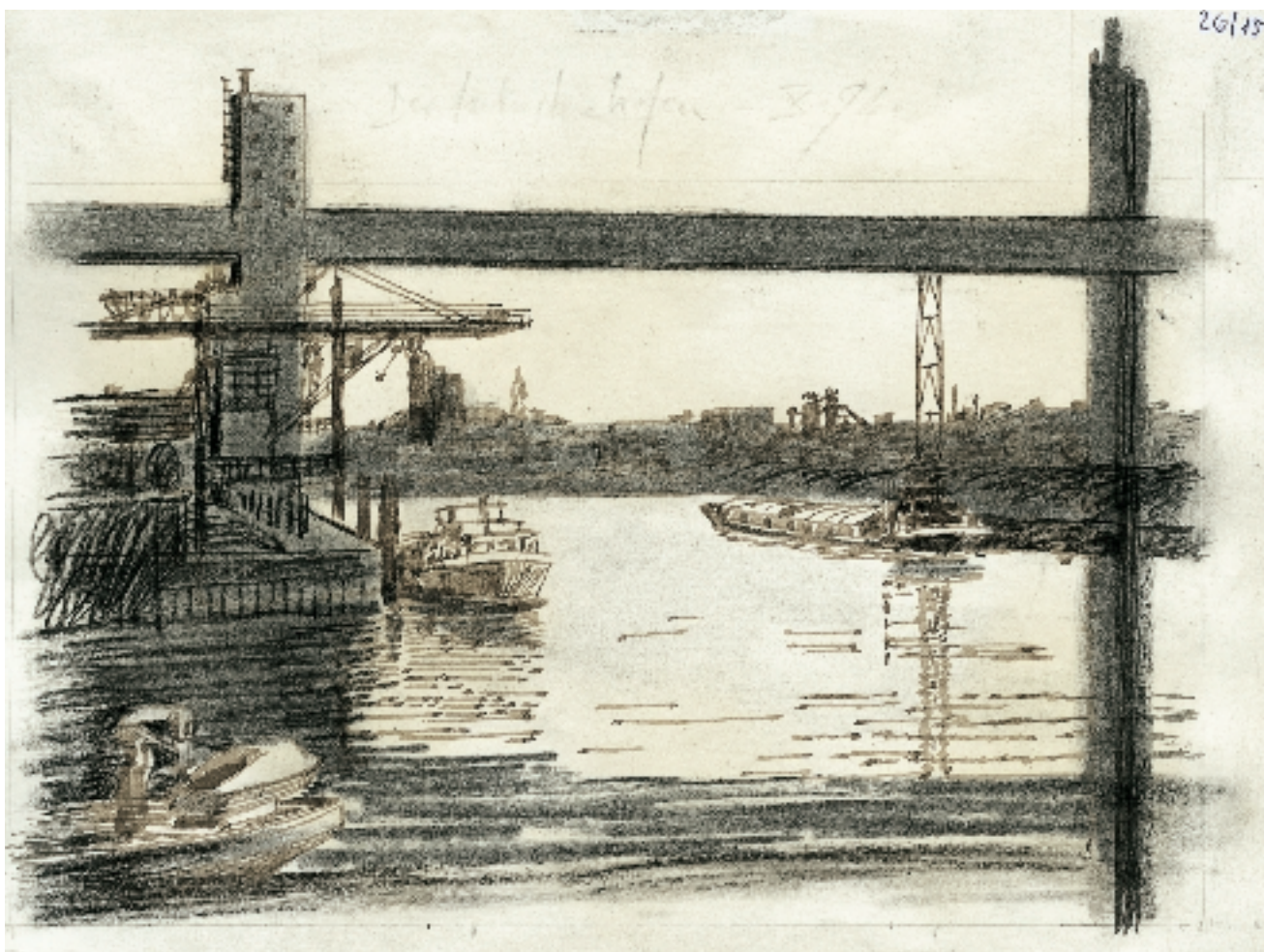
Hafen aus Künstlersicht



Florian Haas, Maler, geboren 1961 in Freiburg, lebt in Offenbach

Titel: „Frachtschiff im Hafen“, 1997





Anton Eberwein, Professor für figürliches Zeichnen an der Fachhochschule in Mannheim, geboren 1936 in Neu-Arad/Rumänien, lebt seit 1987 in Mannheim, Titel: „Industriehafen“, 1994



*Kirstin Arndt, Bildhauerin, geboren 1961 in Otterndorf/Niedersachsen,
lebt in Ludwigsburg, „bis auf weiteres ohne Titel“, 1997*

Wie andere Hafen sehen

Hafen aus Künstlersicht



*Maura Pollin, Bildhauerin, geboren 1963 in
Washington/USA, lebt in Montreuil Sous Bois/
Frankreich*



*Impression aus dem Hafen „ohne Titel“, 1997; Gips, Blattaluminium,
Fotografien*



Selma Bulmus, Klasse 3c – „Mühlauhafen mit Kurt-Schumacher-Brücke“



Mehreme Murtezay, Hort Schanzenstraße – „Kran“

Wie andere den Hafen sehen

Schüler aus dem Stadtteil Jungbusch fotografieren den Hafen,
1997



Alessandra Veccio, Klasse 3a – „Kohleberg mit Baum“



Nagihan Ibis, Klasse 3c – „Kabeltrommel“ (KLV-Kran)

Zukünftige Rahmenbedingungen für Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Alle Prognosen und Erwartungen sehen eine weitere deutliche Zunahme von Gütertauschprozessen und damit Transport- und Verkehrsleistungen voraus.

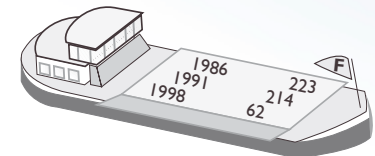
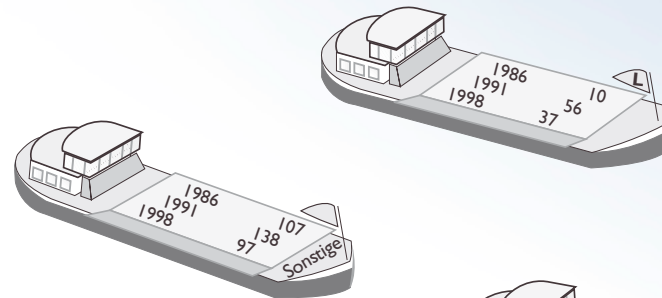
Das Güterverkehrsaufkommen wird sich im Zeitraum zwischen 1990 und 2010 voraussichtlich verdoppeln. Verantwortlich dafür ist insbesondere der expandierende Handel innerhalb der EU, die Vereinigung Deutschlands und die Öffnung der Märkte nach Osten.

Da bereits heute Straße und Schiene überlastet sind, müssen zukünftig mehr Transporte auf das Wasser verlagert werden. Binnenschifffahrt und Binnenhäfen verfügen dafür über Kapazitätsreserven zwischen 50 und 100 %, auch ohne daß eine zusätzliche Mark investiert werden muß!



übrigens...

Ein RoRo-Schiff benötigt für die Fahrt Mannheim-Rotterdam 26 Stunden. Für die Strecke Rotterdam-Mannheim ist das Schiff 50 Stunden unterwegs.



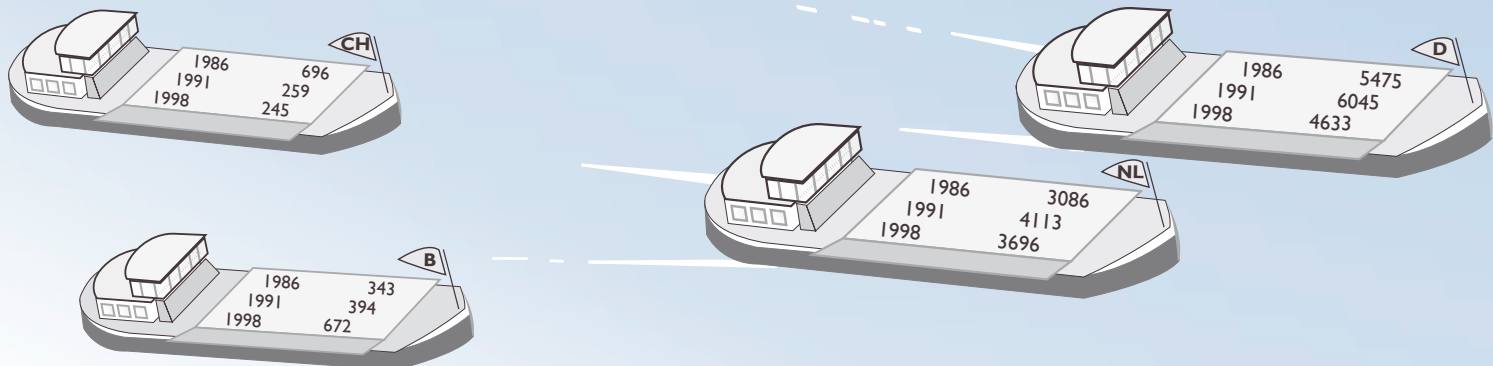
Auch die Ministerien bei Bund und Ländern sowie die EU-Kommission in Brüssel erkennen vor diesem Hintergrund, daß Binnenschifffahrt und Binnenhäfen weit stärker als in der Vergangenheit in das Netz aller Verkehrsträger eingebunden werden müssen, will man einerseits die wirtschaftliche Entwicklung nicht behindern, andererseits den endgültigen Verkehrskollaps jedoch verhindern.

Seit dem 01.01.1994 sind die staatlich festgelegten Tarife für Lkw, Bahn und Binnenschiff weggefallen. Auch wenn dies aus strukturellen (Überkapazitäten), und konjunkturellen Gründen noch nicht zu Verkehrsverlagerungen auf das Wasser geführt hat, so werden die Binnenschifffahrt und damit die Binnenhäfen mittel- und langfristig von der Preisliberalisierung profitieren: Die Bahn muß zukünftig kostendeckende Preise anbieten, für das immer knapper werdende Gut Mobilität auf der Straße werden die Gesetze der Marktwirtschaft zu höheren Preisen führen, nicht zuletzt aus umweltspezifischen Gründen.

Aber auch die Realisierung großer Wasserstraßenbauprojekte wird den Mannheimer Hafen langfristig befruchten.

Schiffe nach Nationalitäten

Anzahl der Schiffe, die im Mannheimer Hafen löschen oder laden.





Der Entfernungsstein, welcher heute als Relikt vergangener Zeiten am Haus Oberrhein zu sehen ist, diente im 19. Jahrhundert zur Orientierung. Die Entfernungen – gerechnet von der Landesgrenze zur Schweiz an – sind in der damals gängigen Einheit Myriameter (M) angegeben.

(Ein Myriameter = 10 000 Meter)

Der obige Stein stand 10,072 km vor der Landesgrenze zu Hessen.

Bereits 1994, im zweiten Jahr nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals, löschten oder luden über 100 Schiffe fast 100 000 Tonnen aus oder für Kelheim, Regensburg, Linz, Wien und Budapest, eine Entwicklung, die die kühnsten Erwartungen übertraf. Zwar waren diese Mengen 1995 und 1996 wieder rückläufig, die Ursachen lagen jedoch u. a. in den Balkanunruhen.

Noch weit bedeutender war die Entscheidung der französischen Regierung, bis zum Jahre 2010 die Rhein-Rhône-Verbindung für Schiffe

und Schubverbände bis zu einer Tragfähigkeit von 4 400 Tonnen auszubauen. Damit würde der Mannheimer Hafen ins Zentrum der leistungsfähigsten Binnenwasserstrasse der Welt zwischen Rotterdam und Marseille rücken. Auch wenn durch die Regierungsumbildung in Frankreich im Früh-Sommer 1997 erst einmal ein Aus für den Kanal kam, muß mittel- und langfristig gesehen eine Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Rhône nicht endgültig aufgegeben werden.

Neben den ordnungspolitischen und infrastrukturpolitischen Rahmen-daten sind die gesamtwirtschaftlichen Veränderungen für die Entwicklung des Hafens entscheidend.

Der Strukturwandel geht weiter hin in Richtung dienstleistungsorientierte Industrie und Handel und führt bei den klassischen Massengütern zu



übrigens...

an acht Stellen im Hafen Mannheim sind von der HGM „Stromtankstellen“ eingerichtet. Sie ermöglichen die umweltschonende Stromversorgung der liegenden Schiffe ohne daß der Hilfsmotor eingesetzt werden muß.

einem Rückgang der Nachfrage nach Transporten beim Binnenschiff aber auch bei der Eisenbahn.

Zwar treten an ihre Stelle hochwertige Stückgutverkehre im kombinierten Verkehr, insbesondere Containerverkehre, die mit höheren Wertschöpfungen verbunden sind, rein mengemäßig allerdings die zurückgehenden Massengutverkehre nicht vollständig kompensieren können.

Bei oberflächlicher Betrachtung verführen daher rückläufige, stagnierende oder nur geringfügig wachsende Mengen zu einer negativen ökonomischen Bewertung des Hafens. Damit wird jedoch die Qualität der einzelnen Verkehrsdienstleistungen außer Acht gelassen. Diese Bewertungen verkennen die veränderten Güterstrukturen, ihre Wertschöpfungsanteile und die erhöhten logistischen Dienstleistungen für die Verkehrswirtschaft³⁾.

Die immer deutlich werdende Ausrichtung der Binnenhäfen in Richtung auf „multifunktionale Wirtschaftszentren“ bringt automatisch mit sich, daß der wasserseitige Umschlag allein schon lange nicht mehr die Größe und Bedeutung eines Hafens repräsentiert und daher die nackten Tonnenzahlen auch nicht mehr den Maßstab für eine „Bundesliga“ der Binnenhäfen bilden.

Immer stärker ist damit ein Vordringen der Industrie- und Handelsfunktion in Binnenhäfen, unter Nichtmehrallein-Beteiligung des Binnenschiffs, verbunden. Damit findet eine Diversifizierung der Leistungen in die Breite bei gleichzeitiger Emanzipation vom früher überragenden Verkehrsträger Binnenschiff statt. Entscheidend für die Zukunft der Binnenhäfen ist jedoch ihre Trimodalität, d.h. die Verfügbarkeit aller drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw.



Wasserseitige Umschlagsentwicklung der größten deutschen und baden-württembergischen öffentlichen Binnenhäfen von 1986 bis 1998.

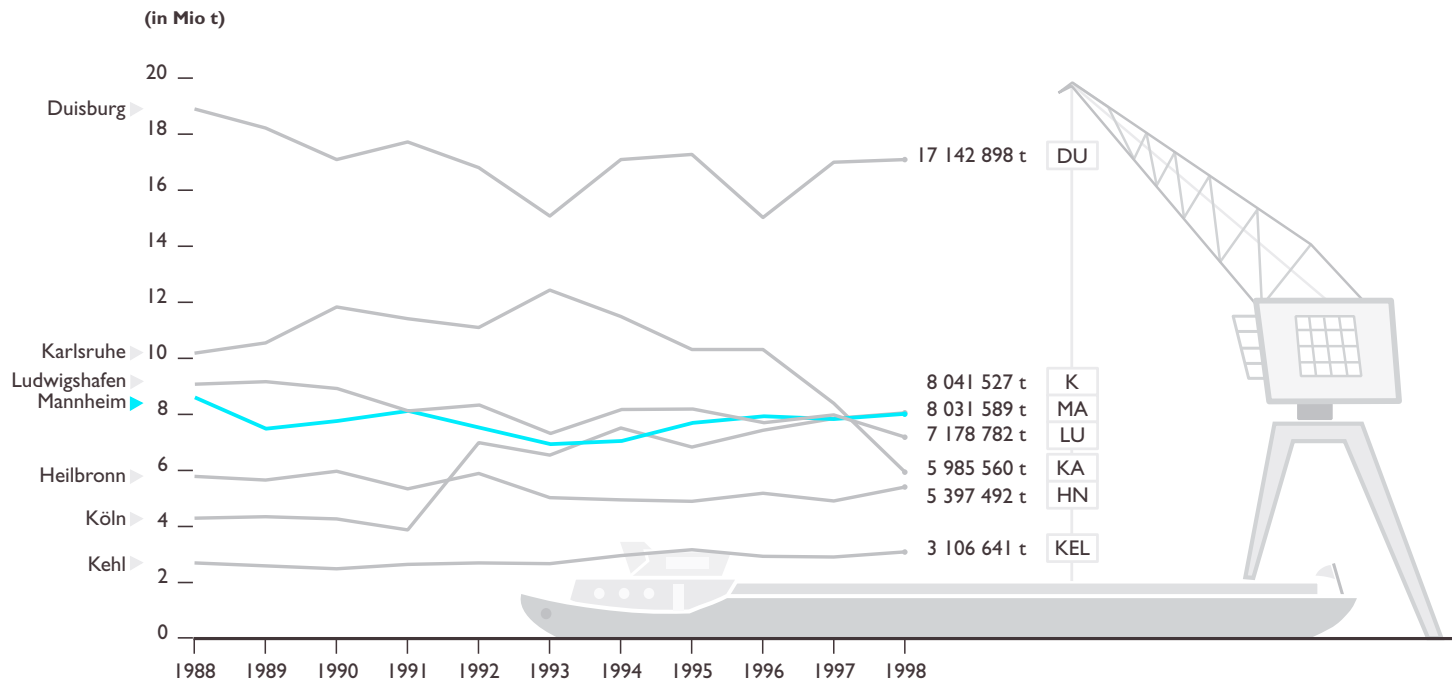
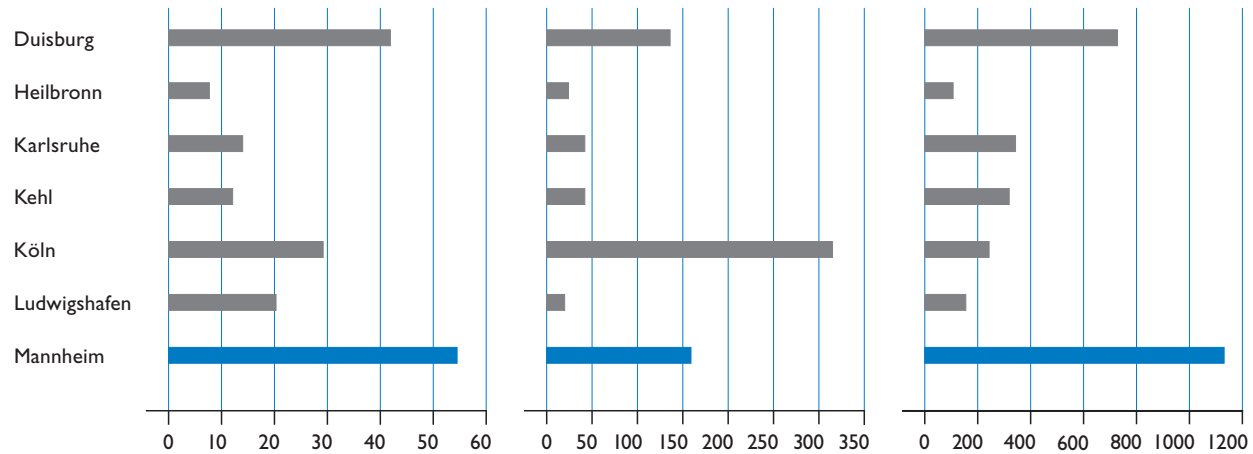
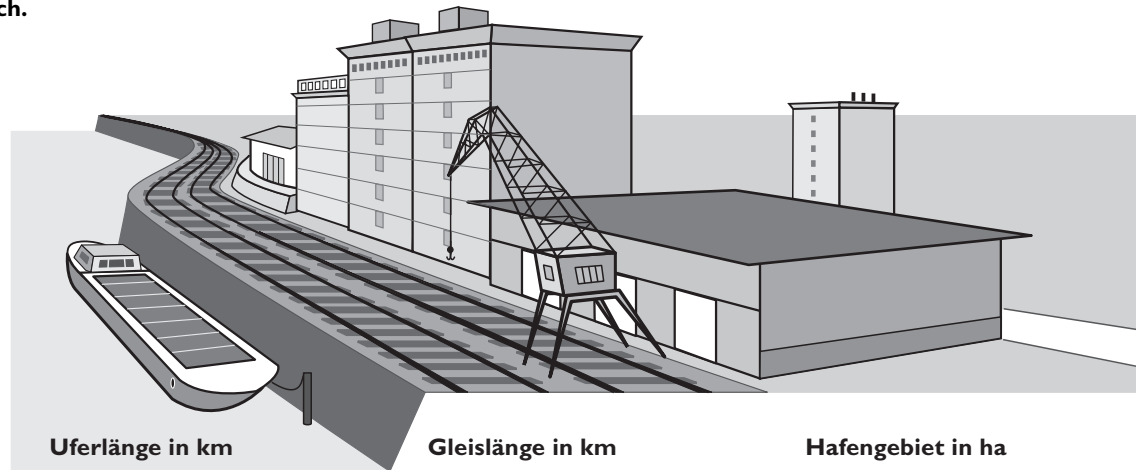


Bild links:

Blick vom Haus Oberrhein auf den Handelshafen. Im Hintergrund erkennt man die Silhouette des Industriehafens.

**Hafendimensionen der größten deutschen
und baden-württembergischen öffentlichen
Binnenhäfen im Vergleich.**



Die Plastik vor Haus Oberrhein („Vater Rhein“) erinnert an die 1868 in Mannheim unterzeichnete „Mannheimer Akte“. Dieses Regelwerk ermöglichte die freie Rheinschifffahrt ohne Zollabgaben und Stapelzwang und hat ihre Gültigkeit bis heute erhalten. Helmut Kühnle, aus der alten Mannheimer Reederfamilie, stiftete 1991 diese Skulptur, geschaffen von Franz Gutmann, Bildhauer, geboren 1928 in Obermünstertal (lebt in Münstertal/Schwarzwald).



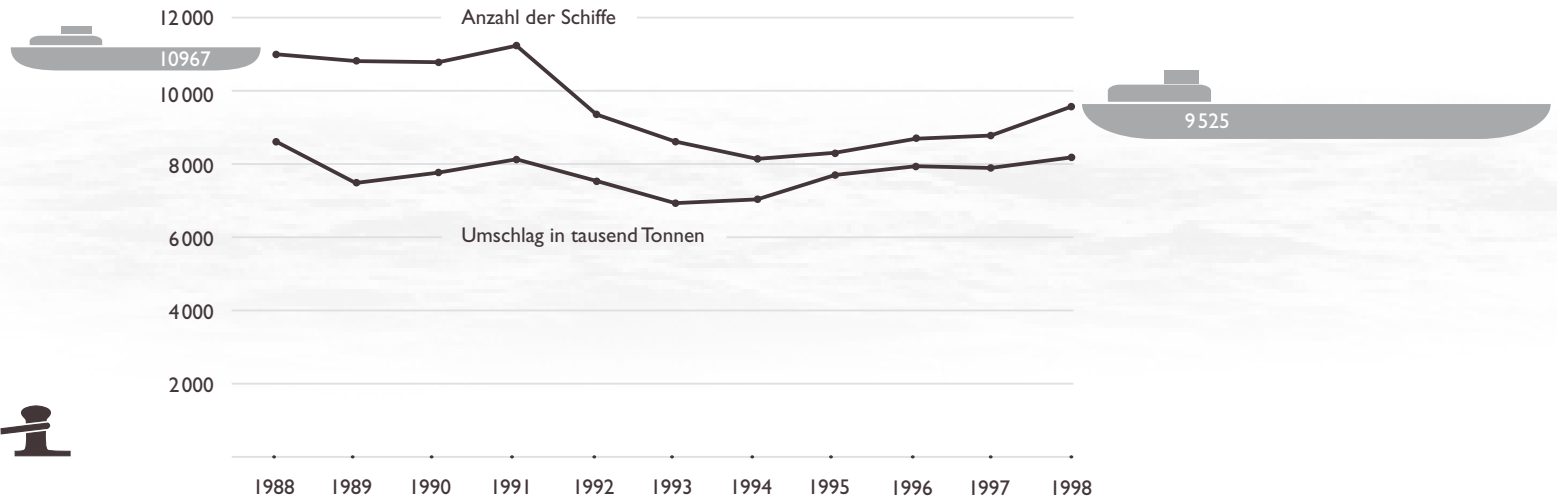
Immer mehr rücken die Binnenhäfen daher als Drehscheibe aller Verkehrsträger in den Vordergrund. So erreicht der Umschlag in Mannheim vom bzw. in das Schiff ca. 8 Mio Tonnen. Mit der Bahn werden im Hafen rund 4 Mio Tonnen transportiert und, ausgehend von den im Hafen gezählten Lkw, kann der Straßentransport auf 7-9 Mio Tonnen geschätzt werden.

Heute und in Zukunft geht es um Wertschöpfung, um Arbeitsplätze und um die möglichst umweltschonende Abwicklung der Verkehrsaufgaben sowohl im europäischen Binnenmarkt als auch im überseeischen Im- und Exportverkehr.

Aber auch der Verkehrsträger Binnenschiff verändert sich: Die Anzahl der Schiffe, die den Hafen anlaufen wird geringer. Da die Schiffe jedoch größer werden, nimmt die Umschlagsmenge je Schiff, die geladen oder gelöscht wird, zu.

So liegt z.B. die Durchschnittskapazität der Containerschiffe die 1996 Mannheim angelaufen haben, bei ca. 200 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Einheiten). Dies entspricht drei Container-Blockzügen auf der Schiene oder einer Lkw-Schlange von 2 Kilometern Länge. Noch im

Schiffseinheiten und wasserseitiger Umschlag



Jahr 1997 wird ein Containerschiff mit einer Länge von 134 m und einer Breite von 17 m sowie einer Kapazität von 398 TEU in Dienst gestellt, das zwischen dem Oberrhein und den Rhein-Mündungshäfen eingesetzt wird⁴⁾

Als Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße ist Mannheim, wie alle öffentlichen Binnenhäfen, ein optimaler Standort zur Verknüpfung der Verkehrsträger im Rahmen integrierter Transportketten. Der Handelshafen mit seinem KLV-Terminal ist deshalb auch ein wichtiger Knoten im GVZ-Masterplan der Deutschen Bahn AG Cargo.

Daneben wird in Zukunft die Abwicklung des sonstigen Hafenbahnbetriebes weiterhin ein wichtiges Aufgabengebiet des Hafens sein. Die Neuorganisation der Deutschen Bahn AG und die Bahnreform mit dem Recht des Zugangs Dritter zur Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG eröffnet viele Möglichkeiten für neue Logistikkonzepte, da Hafeneisenbahnen in Zukunft ihr eigenes Gleisnetz verlassen und direkt zum Kunden fahren können⁵⁾.

übrigens...

ein Containerschiff mit 200 Containern und einer Tragfähigkeit von 3 500 t kann im Mühlauhafen in 5 Stunden gelöscht werden. Früher benötigte man für ein Schiff mit lediglich 700 t Tragkraft und entsprechender Stückgutladung bis zu 5 Tage.

Mit über 4 Mio Tonnen Schienenverkehr (inkl. kombinierter Ladungsverkehr) auf 159 km eigenen Gleisen hat der Hafeneisenbahnverkehr in Mannheim schon jetzt sehr große Bedeutung.

Klare Forderungen kommen von den Seehäfen auf die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen zu: Entlastung auf den Seehafenterminals und auf den Straßen rund um den Seehafen. Ein einziges Binnenschiff vermeidet 100 Lkw und führt zu einer Entlastung, die auch betriebswirtschaftlichen Nutzen stiftet⁶⁾. In den Niederlanden wird sich diese Tendenz durch eine restriktive Straßenverkehrspolitik noch verschärfen und die Seehäfen

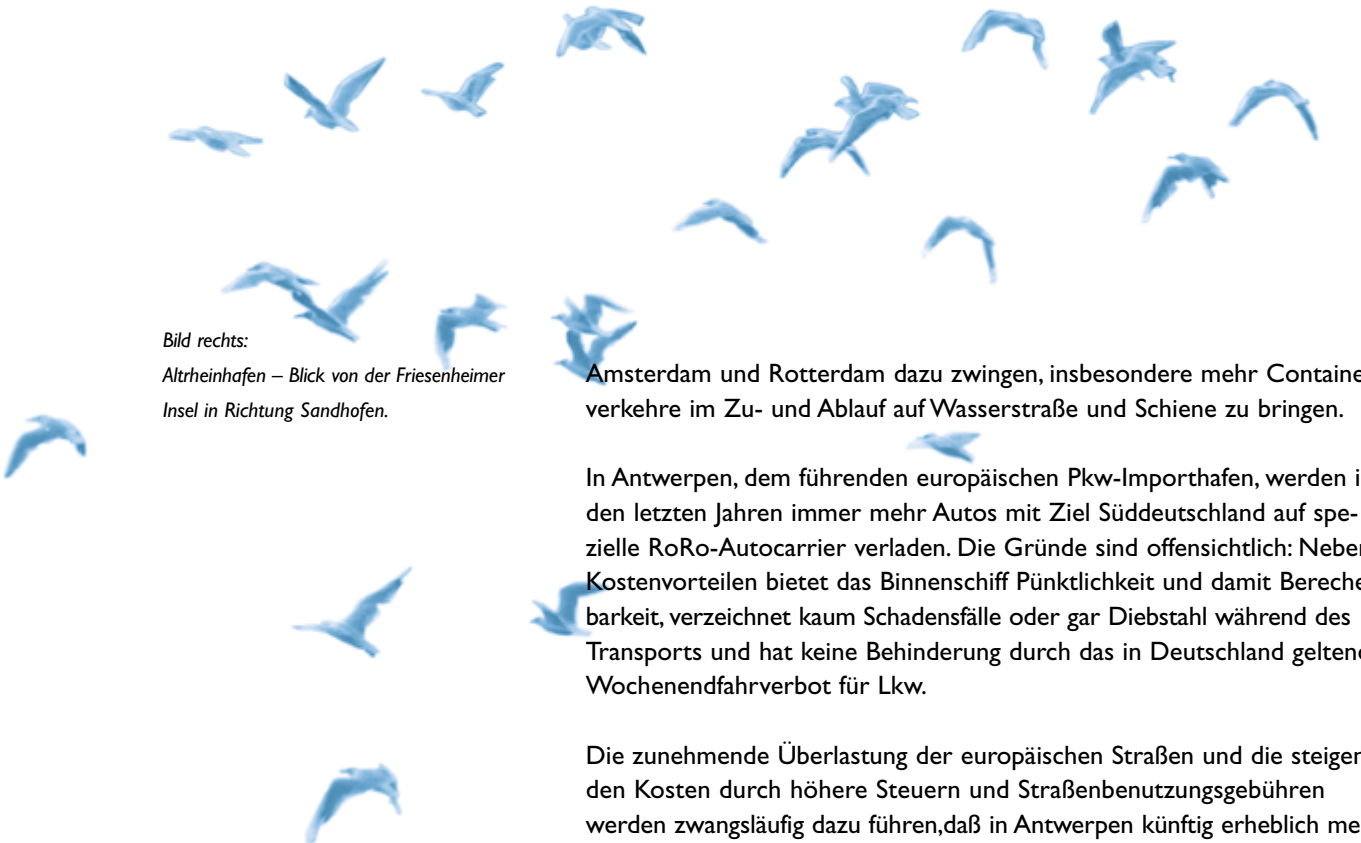


Bild rechts:

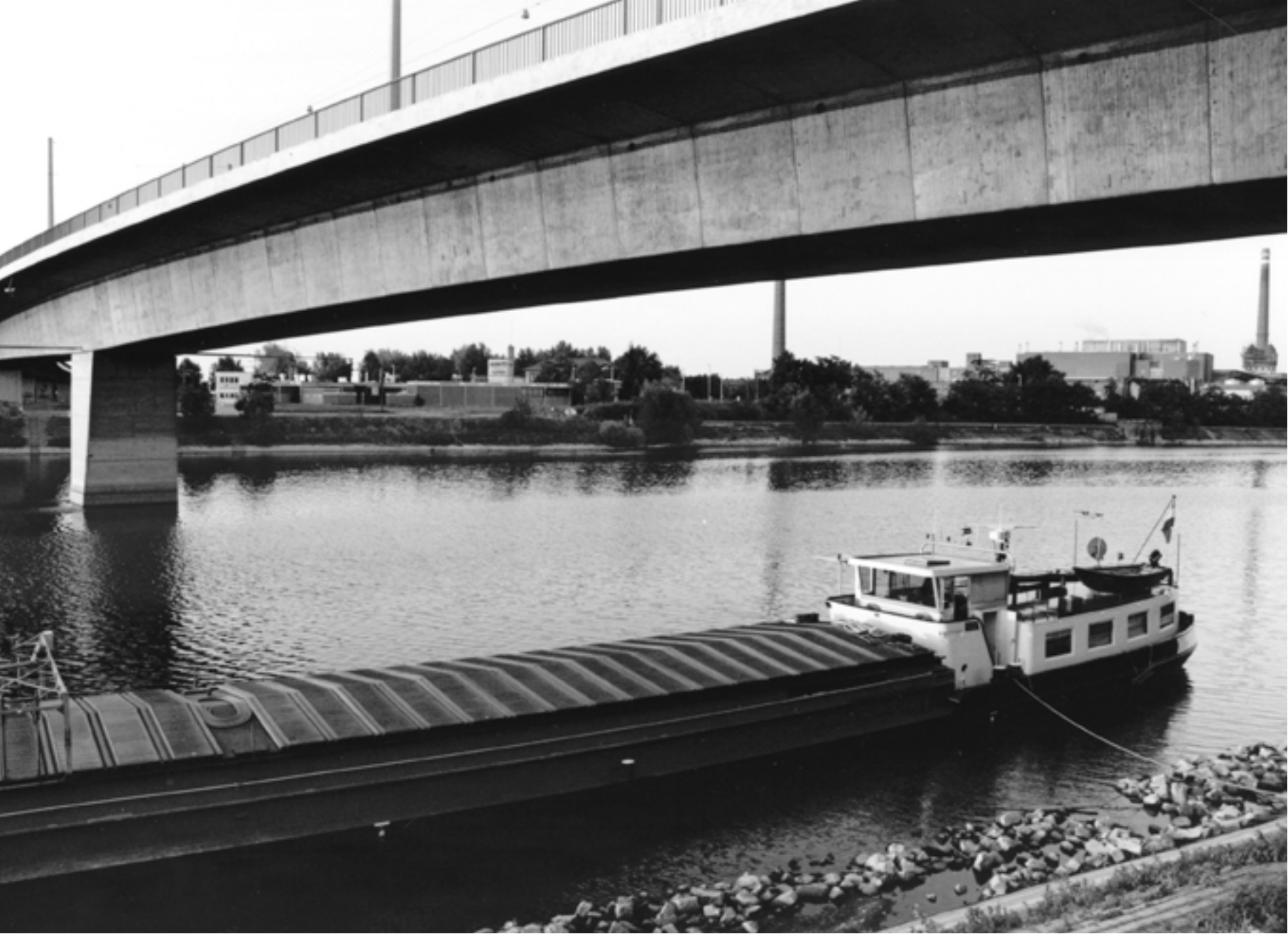
Altrheinhafen – Blick von der Friesenheimer Insel in Richtung Sandhofen.

Amsterdam und Rotterdam dazu zwingen, insbesondere mehr Containerverkehre im Zu- und Ablauf auf Wasserstraße und Schiene zu bringen.

In Antwerpen, dem führenden europäischen Pkw-Importhafen, werden in den letzten Jahren immer mehr Autos mit Ziel Süddeutschland auf spezielle RoRo-Autocarrier verladen. Die Gründe sind offensichtlich: Neben Kostenvorteilen bietet das Binnenschiff Pünktlichkeit und damit Berechenbarkeit, verzeichnet kaum Schadensfälle oder gar Diebstahl während des Transports und hat keine Behinderung durch das in Deutschland geltende Wochenendfahrverbot für Lkw.

Die zunehmende Überlastung der europäischen Straßen und die steigenden Kosten durch höhere Steuern und Straßenbenutzungsgebühren werden zwangsläufig dazu führen, daß in Antwerpen künftig erheblich mehr Autos per Binnenschiff an- oder abtransportiert werden. In 7 Stunden werden 500 Pkw an Bord gefahren, ca. 60 Stunden später erreichen sie Mannheim.

Leider mußte dieses lukrative Zukunftsgeschäft bislang wegen Platzmangel Karlsruhe überlassen werden, womit die Bedeutung von Flächenreserven für die weitere Entwicklung des Hafens schmerzlich bewiesen wäre.



Konsequenzen für die Hafenentwicklung



übrigens...

in den zurückliegenden 12 Jahren mußten DREIZEHNTAUSENDACHTHUNDERTEIN- UND FÜNFZIG Mal bewegliche Brücken im Hafen gedreht werden, um die erforderlichen Verkehre zu ermöglichen (Schiffe, Straßen und Bahn):

- 1. Drehbrücke an der Kammerschleuse*
- 2. Drehbrücke Spatzenbrücke*
- 3. Hubbrücke Neckarvorlandstraße*
- 4. Mühlauhubbrücke*

Verlorene Verkehre und Geschäfte zurückzugewinnen ist sehr schwer, wenn nicht unmöglich. Dazu ist die Konkurrenz unter den Häfen, die heute wie Wirtschaftsunternehmen geführt werden, zu groß.

Ein positiver Schritt für den Rheinauhafen ist der Planfeststellungsbeschluß für die zweite Zufahrt Rheinau und damit eine direkte Anbindung auch des Hafens an den Rhein-Neckar-Schnellweg. Damit wird nicht nur der Edinger Riedweg, über den bisher der gesamte Autoverkehr des Hafengebietes rollte, entlastet, sondern auch der Rheinauer Hafen mit seinen 9000 Arbeitsplätzen noch attraktiver gemacht⁷⁾.

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg fordert allgemein den Ausbau der Binnenhäfen zu multifunktionalen Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschifffahrt und zu logistischen Dienstleistungszentren⁸⁾.

Für Mannheim resultiert daraus:

Insbesondere mit Blick auf den kombinierten Verkehr, also Container, RoRo sowie die kombinierten Ladungsverkehre der Bahn wird sich der Flächenbedarf in Zukunft noch vergrößern: Die verkehrswirtschaftliche Ausrichtung seiner Hafenareale und ihre zeitlich wie räumlich optimal flexible Verfügbarkeit sichern dem Hafen Mannheim auch hier überdurchschnittliche Chancen.

Für die Nutzung freier oder freiwerdender Flächen im Hafen ergeben sich daraus als Prioritäten: Standortsicherung und Kapazitätserweiterung ansässiger Hafenfirmen, Ansiedlung weiterer Unternehmen der Verkehrs-





*„Lands' end“ am Zusammenfluß von Neckar
und Rhein.*

wirtschaft mit Hafenumschlag und/oder Nutzung des Bahnanschlusses im Hafen, Ansiedlung sonstiger hafenaffiner Dienstleistungsbetriebe, industrieller oder gewerblicher Unternehmen. Zum „Sanften Übergang“: S. 45 f.

Wichtige Voraussetzung aber dafür, daß Betriebe und Arbeitsplätze bleiben oder Unternehmen sich für den Hafenstandort entscheiden, ist Planungssicherheit. Beitragen hierzu können die Überlegungen „Städtebauliche Entwicklungen 2007“ zum Jubiläum der Stadt Mannheim.

Programm

zur Feier der Hafen-Einweihung

§. 1.

Ihre Königliche Hoheiten der Großherzog und die Frau Großherzogin beabsichtigen von Schweitzingen mit der Großherzoglichen Familie um 11 Uhr am Rheinhafen-Gebäude einzutreffen.

§. 2.

Höchst dieselben werden von dem Zolldirector, sowie dem Regierungsdirector, dem Zollamte, den Lokal- und städtischen Behörden und der Handelskammer ehrfurchtvollest empfangen, und in die für Höchst dieselben erbaute Tribüne geleitet.

§. 3.

In dem innern Hofraume sind die Zünfte mit ihren Fahnen sowie die Schuljugend aufgestellt.

§. 4.

Die zum Feste Eingeladenen nehmen die ihnen in der großherzoglichen Tribüne und die links und rechts derselben angezeichneten Plätze ein.

§. 5.

Nachdem Seine Königliche Hoheit der Großherzog gnädigst die Höchste Bewilligung zum Beginn des Festes zu ertheilen geruht haben werden, wird dasselbe mit einem von der Liedertafel vorgetragenen Festgesange eröffnet.

Der erste Bürgermeister so wie der Vorstand der Handelskammer werden in kurzen Anreden die Gefühle des unentbehrlichsten Dankes für eine Anstalt aussprechen, welche der Höchstväterliche Wille Seiner Königlichen Hoheit in das Leben rief, und die den Wohlstand so wie das Aufblühen der hiesigen Stadt dauernd begründet.

Ausschnitt aus dem „Mannheimer Journal“ vom 19. Oktober 1840





Der Mannheimer Hafen hatte zu Beginn dieses Jahrhunderts spezifische Standortvorteile als Endpunkt der Rheinschifffahrt mit Lagerung und Umschlag ebenso wie Ende dieses Jahrhunderts unter völlig anderen strukturellen und verkehrsgeographischen Prämissen: Am Zusammenfluß von Rhein und Neckar gelegen, durch die unmittelbare Anbindung an das europäische Autobahn-, Schienen- und Wasserstraßennetz und die Standortnähe zum internationalen Rhein-Main-Flughafen Frankfurt war und ist der Mannheimer Hafen einer der zentralen Verkehrsknotenpunkte innerhalb der Europäischen Union.

Die daraus resultierenden Standortvorteile für Industrie, Handel und Verkehr führten dazu, daß Mannheim hinsichtlich der Vielfalt der angebotenen Faszilitäten und Dienstleistungen qualitativ und quantitativ einer der bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands und Europas ist.

Es bleibt weiter daran zu arbeiten, daß der Mannheimer Hafen mit diesem Anspruch im nächsten Jahrhundert bestehen kann.

Inhaltsverzeichnis

11	<i>Hafengeschichte</i>
12	<i>Entstehung und Aufbau der Mannheimer Häfen</i>
14	<i>Auswirkungen der beiden Weltkriege</i>
16	<i>Erstes Containerterminal in einem Binnenhafen</i>
18	<i>Erhaltung und Modernisierung der Hafenanlagen</i>
19	<i>Der Strukturwandel in den 70er und 80er Jahren</i>
23	<i>Multiplikatorfunktion der Binnenhäfen</i>
25	<i>Innovation durch die „Schwimmende Landstraße“</i>
28	<i>Anhaltender Boom in der Container-Binnenschifffahrt</i>
32	<i>Moderne Logistik erfordert moderne Lagerhallen</i>

33	<i>Zukunftsinvestitionen in Sicherheit und Umweltschutz</i>
37	<i>Logistische Schnittstelle Schiene-Wasserstraße</i>
42	<i>Langfristige Partnerschaft zwischen dem Hafen und seinen Kunden</i>
42	<i>Hafengesellschaft Mannheim (HGM)</i>
48	<i>Die Mannheimer Hafenanlagen im Überblick</i>
56	<i>Wie andere Hafen sehen</i>
62	<i>Zukünftige Rahmenbedingungen für Binnenschifffahrt und Binnenhäfen</i>
74	<i>Konsequenzen für die Hafenentwicklung</i>
78	<i>Inhaltsverzeichnis</i>
80	<i>Quellenangaben, Bildquellennachweis</i>

Quellenangaben

- ¹⁾ Haas, Rudolf, Hoffman, Karl: 150 Jahre Rheinhafen Mannheim, Hrsg.: Staatliches Hafenamt Mannheim, Mannheim 1978, Seite 57
- ²⁾ Kossak, Andreas: Binnenhäfen und Stadtentwicklung - Konflikte und Perspektiven, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 7/1996 Seite 15
- ³⁾ Rademacher, Horst: Der Hafen im Spannungsfeld von Verkehrs- und Stadtentwicklung, in: Düsseldorf und seine Häfen, Wuppertal 1996, Seite 208
- ⁴⁾ Nierop, Tom: Sauber, regelmäßig, pünktlich in: Port of Rotterdam 35. Jg. (1996) Nr. 6, Seite 11
- ⁵⁾ von Hartz, Ludwig: Unentbehrliche Standorte in modernen Logistikketten, „DVZ“ Nr. 112/19. Sept. 1996, Seite 25
- ⁶⁾ o. Verf.: Hinterlandtransporte - Chancen für das Schiff, „Duisburg“ 23 Jg. (1996) Heft 3, Seite 12

- ⁷⁾ vgl. „Mannheimer Morgen“ vom 15. Jan. 1997, Seite 18
- ⁸⁾ Verkehrsministerium Baden-Württemberg, (Hrsg.) Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995, Stuttgart 1995, Seite 121

Bildquellennachweis

Fotografien und Grafiken

Jens Kleindienst, Anne Caroline Villiger

Karten Seite 12, 13 - aus: M. Eisenlohr, Die Flußkorrektur bei Mannheim und deren Einwirkung auf die Entwicklung der Stadt; in: Jahrbuch 1921 der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Seite 47, 49

Luftbilder Seite 73, 75, 77 - Stuttgarter Luftbild Elsässer GmbH

