

KEHLER HAFENBERICHT 2009

- RHEINHAFEN KEHL TROTZT DER WIRTSCHAFTSKRISE UND ERZIELT BEIM WASSERSEITIGEN GÜTERUMSCHLAG ZWEITBESTES ERGEBNIS SEINER GESCHICHTE
- BAHNTRANSPORTE LEGEN UM 5 PROZENT ZU
- ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN LEICHT RÜCKLÄUFIG

VERKEHRSENTWICKLUNG

Der Rheinhafen Kehl hat im Jahr 2009 sein bisher zweitbestes Ergebnis erreicht. In dem von der allgemeinen Wirtschaftskrise geprägten Umfeld ist der Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt um 11 % zurückgegangen. Die Binnenschifffahrt war besonders stark betroffen, da die unzureichenden Fahrwasserverhältnisse durch eine lang anhaltende Trockenperiode im Spätjahr die Schiffstransporte zusätzlich behindert und verteuert haben. Die Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt ist um 18 % und die Beförderungsleistung um 16 % zurückgegangen. Viele Binnenhäfen mussten daher ebenfalls hohe Rückgänge beim Güterumschlag hinnehmen. Vor allem dem weiterhin hohen Güterumsatz des Kehler Stahlwerks ist es zu verdanken, dass der Hafen Kehl mit einem wasserseitigen Güterumschlag von

3.886.636 Tonnen

lediglich 2,1 % (- 83.728 t) gegenüber dem Rekordergebnis des Vorjahres verloren hat. Dieser Rückgang wurde jedoch durch die Steigerung der Transporte auf der Hafenbahn überkompensiert, die mit 2.301.842 Tonnen (+ 5,1 %/+ 112.106 t) ebenfalls das zweitbeste Ergebnis in der Hafengeschichte erzielte und damit erneut die Funktionalität der gesamten Hafeninfrastruktur unter Beweis stellte.

Der Blick auf die anderen deutschen Oberrheinhäfen verdeutlicht die Kehler Ausnahmesituation: Die Häfen Mannheim (- 10 %), Breisach (- 7,7 %) und Weil (- 16,7 %) melden größere Rückgänge, Karlsruhe (- 2,6 %) konnte sich ähnlich wie Kehl relativ gut halten. Die Neckarhäfen Stuttgart (926.901 Tonnen/- 14,7 %) und Heilbronn (3.604.647 Tonnen/- 8,4 %) mussten größere Rückgänge hinnehmen.

DER WASSERSEITIGE GÜTERUMSCHLAG IM EINZELNEN

3.401 Schiffe liefen im zurückliegenden Jahr den Rheinhafen Kehl an, das sind 188 Schiffe oder 5,8 Prozent mehr als im Jahr 2008. Die Steigerung der Schiffseinheiten bei gleichzeitig zurück gehender Tonnage ist auf die schlechten Fahrwasserverhältnisse im Herbst zurück zu führen. Anhaltende Trockenheit sorgte für Niedrigwasser und damit bei den Güterschiffen für eine verminderte Ausnutzung der Tragfähigkeit. 45,8 % der Schiffe fuhren unter niederländischer Flagge. Am zweitstärksten vertreten waren Schiffe aus Deutschland mit 44,6 %, gefolgt von Belgien mit 7,8 %. Von den übrigen Schiffen fuhren 1 % unter französischer, 0,5 % unter Schweizer sowie 0,3 % unter luxemburgischer, polnischer, tschechischer und ungarischer Flagge.

Die umgeschlagene Gütermenge verteilt sich auf folgende Gütergruppen:

-	Eisen- und Stahlwaren	2.742.902 t	70,6 %
-	Alle übrigen Güter	605.497 t	15,6 %
-	Mineralölprodukte	359.146 t	9,2 %
-	Getreide	90.396 t	2,3 %
-	Baustoffe	60.268 t	1,6 %
-	Feste Brennstoffe	28.427 t	0,7 %

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Aufkommen innerhalb der Gütergruppen wie folgt geändert:

-	Eisen- und Stahlwaren	-	136.557 t	-	4,7 %
-	Alle übrigen Güter	+	61.761 t	+	11,4 %
-	Mineralölprodukte	-	12.918 t	-	3,5 %
-	Getreide	-	15.350 t	-	14,5 %
-	Baustoffe	+	36.122 t	+	149,6 %
-	Feste Brennstoffe	-	16.786 t	-	37,1 %

58,8 % der Gesamttransportmenge entfiel auf den Gütererpfang.

EISEN- UND STAHLWAREN

Nach einem schwachen Start ins neue Jahr konnte sich der wasserseitige Umschlag von Eisen- und Stahlwaren im weiteren Jahresverlauf zunächst deutlich erholen und im September schließlich das Niveau des Rekordjahres 2008 erreichen. Schlechte

Fahrwasserverhältnisse auf dem Rhein, bedingt durch anhaltende Trockenheit im Herbst, setzen der Erholung dann im Spätjahr ein Ende. Auf Jahressicht ermäßigte sich der Eingang von Schrott und Halbfertigprodukten, die in einem der leistungsfähigsten Elektrostahlwerke der Welt im Hafen zu Baustahl verarbeitet werden, im Vergleich zu 2008 um rund 116.000 Tonnen, der wasserseitige Versand von Fertigprodukten um 20.000 Tonnen.

ALLE ÜBRIGEN GÜTER

Erfreulich war die Entwicklung bei dieser »Gemischwarengruppe«. Gegenüber dem Vorjahr wurde ein Zuwachs von knapp 62.000 Tonnen (+ 11,4 %) registriert. Zellulose als dominante Güterart in dieser Gruppe war rückläufig. Der wasserseitige Umschlag des Rohprodukts für die Papierindustrie lag rund 21.000 Tonnen und damit 7,1 Prozent unter Vorjahresniveau. Nahezu verdoppelt haben sich hingegen die Transporte bei Holz, und zwar von 44.628 auf 85.184 Tonnen. Zuwächse gab es zudem beim Umschlag von Futtermitteln und Ölsaaten (+ 10.000 Tonnen).

Beim Containerverkehr wurde ein starker Zuwachs von 3.485 Einheiten auf 14.999 TEU registriert. Hier sorgte ein neues Versandgeschäft mit einem Industriekunden für zusätzliche Transporte.

MINERALÖLPRODUKTE

Nach den starken Zuwächsen von über 50 Prozent im vergangenen Jahr ging der wasserseitige Umschlag von Mineralölprodukten im Berichtszeitraum zurück. Die eingehende Gütermenge fiel um 3,5 % oder knapp 13.000 Tonnen zurück, blieb aber mit 359.146 Tonnen auf hohem Niveau. Rückgänge gab es bei Heizöl, der Umschlag von Kraftstoffen war im Vergleich zu den Vorjahreszahlen konstant.

GETREIDE

Die Jahre 2007 und 2008 waren beim Getreideumschlag von Wachstum geprägt. Nach diesen Steigerungen wurde im Berichtszeitraum etwas weniger Getreide verladen. Die Transportmenge ging um rund 15.000 Tonnen auf 90.396 Tonnen zurück. Die Maisernte in unserer Region war zwar gut, die Nachfrage konnte das hohe Ni-

veau des Vorjahres allerdings nicht erreichen und so kam es zu erhöhter Lagerhaltung.

Der Umschlag von Weizen blieb auf einem guten Niveau.

BAUSTOFFE

Weiterhin erfreulich ist die Entwicklung bei den Baustoffen. Der wasserseitige Umschlag stieg um rund 36.000 Tonnen auf 60.268 Tonnen an. Maßgebend für diese gute Entwicklung in dieser Gütergruppe war die Inbetriebnahme einer neuen Kiesverladestelle im Herbst des Vorjahres.

FESTE BRENNSTOFFE

Dank eines Kraftwerkes in Oberkirch gehört der Kohleumschlag nach wie vor zum Hafengeschehen und komplettiert die Palette der Umschlaggüter. Mit 28.427 Tonnen im Hafen eingehenden Brennstoffen aus Übersee lag das Ergebnis unter Vorjahresniveau.

EISENBAHN-VERKEHR

Das Rhein-Niedrigwasser im Herbst verschlechterte die Beladungsmöglichkeiten der Binnenschiffe und verteuerte dadurch den Güterverkehr auf der Wasserstraße. Davon wiederum profitierte der Güterverkehr auf der Schiene. Die Transporte auf den Gleisen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 112.106 Tonnen und erzielten mit 2.301.842 Tonnen nach 2006 das zweitbeste Ergebnis in der Hafengeschichte. Das Transportvolumen auf der Schiene wird von Eisen- und Stahlwaren dominiert.

BESCHÄFTIGUNG UND ARBEITSPLÄTZE

Die allgemeine Wirtschaftskrise hinterließ bei der Arbeitsplatzsituation im Rheinhafen Kehl insbesondere im ersten Halbjahr ihre Spuren. In diesem Zeitraum gingen 2,4 Prozent der Stellen verloren. Im zweiten Halbjahr stabilisierte sich die Lage. Zum Jahresende meldeten die Firmen im Rheinhafen Kehl 4.166 besetzte Stellen, das sind 98 oder 2,3 % weniger als zum Vorjahresstichtag. Die Beschäftigtenzahlen

in 2009 lagen trotz dieses Rückgangs immer noch zwei Prozent über dem Niveau von 2007.

Zu einem Personalabbau kam es in erster Linie bei den Industriebetrieben. Hier gingen auf Jahressicht 102 Stellen, davon 77 im ersten Halbjahr, verloren. Gemeldet wurden 2.813 besetzte Stellen. Leichte Zuwächse gab es hingegen bei den Gewerbebetrieben (+ 7 auf 544) und bei den Dienststellen (+ 5 auf 226). Bei den Speditionen (- 4 auf 455) sowie bei den Schifffahrts- und Umschlagbetrieben (- 4 auf 128) waren hingegen Rückgänge zu verzeichnen.

AUSBLICK

Die wirtschaftliche Situation und Entwicklung des Rheinhafens Kehl steht überwiegend auf zwei Säulen: Die wettbewerbsfähigen und erfolgreichen Hafenunternehmen sowie die perfekte und engpassfreie Infrastruktur. Damit, und vor dem Hintergrund sich abzeichnender gesamtwirtschaftlicher Erholungstendenzen, wird für 2010 ein weiteres gutes Ergebnis erwartet. Die Hafenverwaltung Kehl wird ihre Investitionen in die Infrastruktur fortsetzen und sie will mit qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein verlässlicher Partner und Dienstleister für die Hafenunternehmen und für die Kunden in der Region bleiben.

