

KEHLER HAFENBERICHT 2023

- SCHIFFSGÜTERUMSCHLAG UND BAHNTRANSPORTE RÜCKLÄUFIG
- BESCHÄFTIGTENZAHLEN WEITERHIN AUF REKORDNIVEAU

VERKEHRENTWICKLUNG

Hohe Energiepreise, die anhaltende Inflation und eine rückläufige Konjunktur haben der Kehler Hafenwirtschaft im vergangenen Jahr zu schaffen gemacht. Das Transportgeschehen konnte sich den negativen äußeren Rahmenbedingungen nicht entziehen. Und so hat sich der wasserseitige Güterumschlag in dem von Produktionsbetrieben geprägten Industriehafen deutlich ermäßigt. Registriert wurden

2.776.864 Tonnen

und damit 14,7 Prozent weniger Tonnage als im Vorjahr. Ebenfalls rückläufig war die Entwicklung bei den Bahntransporten. Über die Hafengleise wurden 2.377.710 Tonnen Güter bewegt. Der starke Zuwachs vom Vorjahr musste damit vollständig abgegeben werden. In der Summe liegt das Kehler Transportvolumen bei Schiff und Bahn mit 5.154.574 Tonnen 13,8 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 5.982.240 Tonnen.

Bei den beiden anderen großen deutschen Oberrheinhäfen gingen die Umschlagszahlen ebenfalls zurück. So meldeten der Hafen Mannheim einen Rückgang von 16 Prozent auf 6.313.790 Tonnen und Karlsruhe ein Minus von 6 Prozent auf 6.428.099 Tonnen. In Breisach wurde hingegen ein Zuwachs um 26 Prozent auf 403.000 Tonnen registriert. Negative Entwicklungen gab es bei den Neckarhäfen Heilbronn (-14 Prozent auf 1.653.785 Tonnen) und Stuttgart (-12 Prozent auf 638.311 Tonnen). Der wasserseitige Güterumschlag von Kehls Nachbarhafen Straßburg ermäßigte sich um 3 Prozent auf 6.181.665 Tonnen.

DER WASSERSEITIGE GÜTERUMSCHLAG IM EINZELNEN

Im Gesamtjahr wurden 2.489 Schiffe registriert. Das waren 17,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Die durchschnittliche Lademenge pro Güterschiff erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent von 1.075 Tonnen auf 1.116 Tonnen, was auf verbesserte Fahrwasserverhältnisse zurückzuführen ist. Der Anteil der Schiffe im Hafen Kehl, die unter niederländischer Flagge fahren, liegt bei 75 Prozent, gefolgt von deutschen Schiffen mit 16 Prozent, Belgien mit 4, Frankreich mit 3 und Schweiz mit 2 Prozent.

Die umgeschlagene Menge verteilt sich auf folgende Gütergruppen:

- Eisen- und Stahlwaren	1.833.438 t	66,0 %
- Alle übrigen Güter	417.606 t	15,1 %
- Baustoffe	272.051 t	9,8 %
- Mineralölprodukte	160.594 t	5,8 %
- Feste Brennstoffe	61.525 t	2,2 %
- Getreide	31.650 t	1,1 %

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

- Eisen- und Stahlwaren	- 520.617 t	- 22,1 %
- Alle übrigen Güter	- 23.699 t	- 5,4 %
- Baustoffe	+ 65.853 t	+ 31,9 %
- Mineralölprodukte	+ 2.341 t	+ 1,5 %
- Feste Brennstoffe	- 2.714 t	- 4,2 %
- Getreide	+ 1.489 t	+ 4,9 %

58 Prozent der Gesamtumschlagsmenge entfielen auf den Gütereingang.

EISEN- UND STAHLWAREN

Die schwache Baukonjunktur und hohe Energiekosten haben die Stahlindustrie in Deutschland und damit auch im Rheinhafen Kehl im Jahr 2023 deutlich belastet.

Die Schiffstransportmenge in der Gütergruppe »Eisen- und Stahlwaren« ging im Berichtsjahr um 520.617 Tonnen oder 22,1 Prozent nach einem schwachen Vorjahr erneut deutlich zurück. Registriert wurden 1.833.438 Tonnen. Der Anteil von Eisen- und Stahlwaren am was-

serseitigen Gesamtumschlag ermäßigte sich von 72 auf 66 Prozent. Die Gütergruppe bleibt damit weiter dominant für das Umschlagsgeschehen im Rheinhafen Kehl.

ALLE ÜBRIGEN GÜTER

Die Umschlagsmenge in dieser »Gemischwarengruppe« ging um 5,4 Prozent auf 417.606 Tonnen zurück. Die Zahl der per Schiff umgeschlagenen Containereinheiten stieg leicht an, und zwar um 1,4 Prozent auf 28.100 TEU-Einheiten. Die Tonnage der in Schiffscontainern umgeschlagenen Güter erhöhte sich deutlich um 29 Prozent auf 217.338 Tonnen. Zählt man die über Lkw und Bahn abgewickelten Container hinzu, kommt das Terminal Kehl auf eine Verkehrsleistung von 126.870 TEU. Das ist ein leichter Abschlag von 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die mit Binnenschiff angelieferte Zellulose, die zur energieintensiven Produktion von Spezialpapieren benötigt wird, ermäßigte sich um knapp 34 Prozent auf 114.271 Tonnen. In diesem Produktbereich gab es allerdings auch Transportverlagerungen auf die Schiene. Der Umschlag von Dünger ging um 16 Prozent auf 30.356 Tonnen zurück. Futtermittel, Ölsaaten sowie Maschinen reduzierten sich von insgesamt 60.428 auf 47.908 Tonnen.

BAUSTOFFE

Erfreulich war die Entwicklung beim Umschlag von Baustoffen. Nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr erholte sich dieser Teilbereich im Berichtsjahr um knapp 32 Prozent. Registriert wurden 272.051 Tonnen. Rund 90 Prozent davon entfallen auf den Güterversand. In erster Linie waren das Kieswerkprodukte und Schlacke.

MINERALÖLPRODUKTE

Zu den wenigen Gütergruppen mit positivem Vorzeichen gehören auch die Mineralölprodukte. Der wasserseitige Güterumschlag stieg in diesem Bereich leicht um 1,5 Prozent auf 160.594 Tonnen an.

Der Umschlag von Heizöl erhöhte sich um 7.902 Tonnen und der von Diesel um 3.847 Tonnen. Schwächere Zahlen gab es hingegen beim schiffseitigen Eingang von Benzin mit einem Rückgang von 9.408 Tonnen.

In der Gütergruppe Mineralölprodukte hat sich die Verlagerung von der Wasserstraße auf die Schiene mit einem bahnseitigen Transportvolumen von 88.000 Tonnen fortgesetzt.

FESTE BRENNSTOFFE

Als Betriebsstoff für ein Kraftwerk in Oberkirch gehört Kohle nach wie vor zum Hafengeschehen. Mit 61.525 Tonnen lag das Ergebnis 4,2 Prozent unter Vorjahresniveau. Das belieferte Kraftwerk soll Ende des Jahres auf den Betrieb mit Biomasse umgestellt werden.

GETREIDE

Nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr konnte sich der wasserseitige Umschlag von Getreide stabilisieren. Die Transportmenge stieg von 30.161 auf 31.650 Tonnen an. Hauptumschlaggut bleibt weiterhin Mais. Die Umschlagsmenge fiel bei diesem Produkt allerdings um 20 Prozent auf 23.067 Tonnen.

EISENBAHNVERKEHR

Die Transportmengen auf den Hafengleisen litten ebenfalls unter den eingetrübten äußeren Rahmenbedingungen. So gab es nach einer stets positiven Entwicklung in den letzten vier Jahren nun einen Rückgang. Mit einer Tonnage von 2.377.710 Tonnen lag das Ergebnis 12,8 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die Anzahl der rangierten Waggons ermäßigte sich von 52.355 auf 45.555. Knapp 60 Prozent der Bahntransporte entfallen auf den Wareneingang. 72 Prozent des Güteraufkommens sind Eisen- und Stahlwaren, gefolgt von Containerware (12 Prozent), Zellstoff (8 Prozent) und Mineralölprodukten (4 Prozent).

BESCHÄFTIGUNG UND ARBEITSPLÄTZE

Eine weiterhin erfreuliche Entwicklung gibt es bei den Beschäftigtenzahlen. Nach dem Anstieg im Vorjahr um 2 Prozent wurde erneut ein Zuwachs registriert. Die rund 100 Kehler Hafenbetriebe meldeten zum Jahresende 4.843 besetzte Stellen. Das ist ein Zuwachs von 87 Arbeitsplätzen oder knapp 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr und ein neuer Rekordstand in der Hafengeschichte. Stellenzuwächse wurden gemeldet in der Industrie (+91 auf 3.341) bei den Gewerbebetrieben (+10 auf 677) und den Dienststellen (+34 auf 282). Nach einem starken Zuwachs im Vorjahr gingen die Beschäftigtenzahlen im Bereich Spedition, Schifffahrt und Umschlag um 48 auf 543 Stellen zurück. Der Anteil der Grenzgänger ermäßigte sich geringfügig auf 18 Prozent.

RÜCK- UND AUSBLICK

Die Verkehrsentwicklung im zurückliegenden Jahr hat gezeigt, wie sensibel der Kehler Industriehafen auf negative äußere Faktoren und konjunkturellen Gegenwind reagiert. Die aktuellen Prognosen für 2024 lassen ein weiteres schwieriges Jahr erwarten. Die für den Standort wichtigen Industriebetriebe befinden sich in einem Prozess der Anpassung. Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit spielt dabei eine wesentliche Rolle – im nationalen und internationalen Vergleich. Die Transformation wird sicherlich nicht von heute auf morgen gelingen. Für die Hafenverwaltung ist es wichtig, die Weichen für die Standortfaktoren zu stellen, die sich vor Ort beeinflussen lassen. Die Verknüpfung von Schiff, Bahn und Lkw ermöglicht kostengünstige und ressourcenschonende Transporte von Rohstoffen und Endprodukten. In die Weiterentwicklung und Modernisierung der Infrastruktur, und dabei vor allem in den Bereich Bahn, wird der Hafen Kehl weiter investieren. Eine immer größere Rolle spielen auch Maßnahmen zur Gewinnung erneuerbarer Energien, in verbesserten Umweltschutz und mehr Nachhaltigkeit.

Sechs deutsche und französische Partner planen ein in Europa einzigartiges Projekt, das seinen Ausgangspunkt im Rheinhafen Kehl hat. Mit der Abwärme der Badischen Stahlwerke sollen auch grenzüberschreitend Wohngebäude, öffentliche Einrichtungen und Unternehmen in Straßburg und Kehl mit bezahlbarer Heizenergie versorgt werden. Die Trassenführung wird von der Hafenverwaltung begleitet. Mit diesem Energiewendeprojekt sollen bereits in der ersten Phase rund 7.000 Straßburger Haushalte Wärme erhalten und damit jährlich 20.000 Tonnen klimaschädliches CO₂ einsparen. Gleichzeitig wird die energieintensive Stahlproduktion klimafreundlicher und grüner. Die ersten Wärmelieferungen sind für 2027 geplant.