

# Profitable Infrastruktur direkt am Rhein

**WIRTSCHAFTSWANDERN:** Mit einem Jahresumschlag von rund acht Millionen Tonnen ist der Ludwigshafener Hafen der fünftgrößte Deutschlands

VON KLAUS HOFTER

**LUDWIGSHAFEN.** Wandern auf den Spuren der regionalen Wirtschaft. Die heutige Tour unserer Serie führt in Ludwigshafen entlang des Rheins zu einem Hafenbecken – seit 1960 unter der Regie der Hafenbetriebe Ludwigshafen GmbH – und über die Parkinsel, seit einigen Jahren als Stätte des Ludwigshafener Filmfestivals bundesweit im Blick.

Unsere Tour beginnt am Getreidespeicher hinter dem 2010 eröffneten Einkaufszentrum Rhein-Galerie. Das Center steht auf dem Areal, das zuvor den Zolllhofhafen beherbergte. Für die Hafenbetriebe Ludwigshafen, die den mit einem Jahres-Umschlag von rund acht Millionen Tonnen fünftgrößten deutschen Binnenhafen betreiben, sei der Geländeverkauf keine leichte Entscheidung gewesen, sagt Franz Josef Reindl. Der 56-jährige gebürtige Münchner ist seit 2006 Geschäftsführer der Hafenbetriebe Ludwigshafen und in Personalunion auch Chef der Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH, zu der noch die Häfen in Wörth und Lahnstein gehören. Denn eigentlich bräuhete der Hafen mehr Flächen und nicht weniger. Die damalige Prognose, dass die Vorteile für die Stadt durch den Gelände-Verkauf in Innenstadtnähe größer seien als der Verlust für den Hafen, habe letztlich den Ausschlag gegeben, sagt Reindl. 12,7 Millionen Euro zahlte die Stadt, die seit Ende 2014 noch 10 statt bisher knapp 25 Prozent der GmbH-Anteile hält, an den Mehrheitseigner Land Rheinland-Pfalz für das Areal, das sie an den Centerbauherr und Betreiber ECE Projektmanagement GmbH weiterverkauft.

Rund 50.000 Jobs im Land hängen direkt oder indirekt von den Häfen ab.

Entlang der Rheinufer-Promenade führt die Route nach Süden. Ein Kran vor einer von Bürogebäude umgebenen ehemaligen Lagerhalle erinnert noch an den früheren Betrieb. Links an der über einem Straßentunnel gelegenen Ludwigshafener Filiale der Deutschen Bundesbank und dem historischen Trakt der früheren Getreidemühle Walzmühle geht es weiter. Wie ein Schiff mutet wenige Meter weiter der Bau der Fachhochschule Ostasien-Institut an – seit 2014 Eigentum der Hafenbetriebe. Dann sind auch schon die ersten Häuser des jungen Stadtviertels



Etwa 31.000 Tonnen fasst der Getreidespeicher (Foto links) hinter der Rhein-Galerie, einziger seiner Art in der Region. Die Luftaufnahme zeigt von rechts den Rhein, den Kaiserwörthhafen mit den Kränen des Containerterminals und den Mundenheimer Altrheinhafen mit den weißen Tanks; im Bild oben das Ende des Luitpoldhafens. Die Parkinsel (Foto rechts) ist auch ein Idyll im Grünen. FOTOS: KUNZ (2), LUFTBILD: LENZ

Rheinufer Süd zu sehen. Mit der Einfahrt zum 1898 fertiggestellten Luitpoldhafen erreichen wir den im Volksmund „Schneggenudelbrigg“ getauften Übergang über die Rheininsel, die durch den Luitpoldhafen-Bau entstanden ist. Auf der Parkinsel links an der Gaststätte Inselbastei beginnt der Uferweg.

Die Zolllhof-Debatte ist kein Einzelfall. Immer wieder wecken freiwerdende Areale Begehrlichkeiten bei der Stadt. Am Luitpoldhafen sollten Häuser im gehobenen Preissegment und ein Jachthafen entstehen. Die Pläne, die nach Protesten auf Eis gelegt, will die städtische Wohnungsbaugesellschaft GAG ab 2016 umsetzen. Die Marina soll aber zum Bootsanleger schrumpfen. Zudem gibt's Debatten darüber, was mit der Fläche einer 2013 abgebrannten Lagerhalle auf der Parkinsel passiert. Die Stadt wollte zunächst das Projekt „Wohnen am Wasser“ fortsetzen – inzwischen ist der Neubau des Polizeipräsidiums im Gespräch – der Hafen bevorzugt weitere Lagerkapazitäten.

Wichtiger als Umschlagsmenge und Jahresumsatz, der 2010 bei 9,02 Millionen Euro lag und 2014 rund 8,7 Millio-

nen Euro betrug, sei die Frage der Wertschöpfung, sagt Reindl und ergänzt nicht ohne Stolz, dass die Häfen die einzige Infrastruktur des Landes seien, die nicht bezuschusst werden müssten, sondern dem Land Geld brächten. Auch für den Arbeitsmarkt sind die Häfen wichtig. Rund 50.000 Arbeitsplätze im Land hängen direkt oder indirekt von den Häfen ab. Zwar seien die Hafenbetriebe wirtschaftlich ausgerichtet, sie erfüllten aber auch verkehrspolitische Aufgaben, erläutert Reindl. Sie seien Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Fluss.

Die Logistikbranche boomt, doch Flächen sind begrenzt. Gerade vor diesem Hintergrund sei die 2001 mit dem Hafen Mannheim geschlossene Kooperation sowie die Zusammenarbeit der Häfen Wörth in Karlsruhe sehr wichtig für die Hafen-Entwicklung, betont Reindl. Die Häfen vermarkten ihre Hallen und Flächen nun gemeinsam. Die Erlöse aus dem Verpachten und Vermieten von Hallen und Grundstücken sind schließlich Haupteinnahmequellen der Gesellschaften. „Wir haben das Inseldenken aufgegeben“, sagt Reindl.

Die Zusammenarbeit wirke sich auch positiv auf die Verkehrsbelastung in der Region aus. So würden pro Tag etwa 4000 Lkw-Fahrten vermieden. Um auf eigenen Flächen mehr Möglichkeiten zu schaffen, soll ab 2016 der Kaiserwörthhafen um- und das Containerterminal ausgebaut werden. Zudem will sich der Hafen anders aufstellen und mit zusätzlichen Geschäften, etwa einer dem Versand vor- oder nachgelagerter Produktion, das Portfolio erweitern.

Längst ist der Hafen nicht mehr Umschlagsplatz für Massengüter, sondern ein diversifizierter Gewerbebetrieb. Ein erstes neues Geschäftsfeld hat sich der Hafen 2008 erschlossen, mit der Tochtergesellschaft Asensus GmbH auf der Parkinsel mit den Geschäftsfeldern Aktenarchivierung und Krankenhaus-Logistik, wozu die Zwischenlagerung und Kommissionierung von nicht verschreibungspflichtigen Waren wie etwa Verbandmaterial für Kliniken gehört.

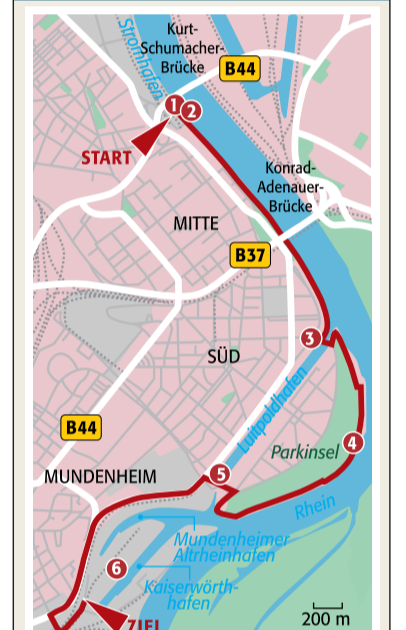
Direkt am Rhein mit Blick auf den Stadtpark Mannheim sowie rechts auf das kleine Inselwäldchen führt die

Hannelore-Kohl-Promenade am Rheinufer zur Kammerschleuse mit der Pegeluhr. Hier im Grünen wähnt man sich weit abseits einer großen Industrie-Region. Nach links führt die Lagerhausstraße vorbei an den markanten, weißen Öltanks am Mundenheimer Altrheinhafen und der Rückseite des Chemieunternehmens Raschig zum Kaiserwörthdamm. Der Straße folgen wir nach links bis zur Einmündung Shellstraße, die schließlich zum Kaiserwörthhafen mit dem 2004 eröffneten trimodalen Containerterminal (Lastwagen, Bahn und Schiff) führt.

Mit dem damaligen Umzug des Terminals vom Zolllhof lag die Hafenverwaltung im 21. Stock des Zolllhof-Hochhauses aber plötzlich nicht mehr mitten im Geschehen. Zwar hat man von dort oben einen schönen Ausblick auf den Rhein, das Einkaufszentrum, die BASF im Norden sowie im Westen auf die Haardt, aber eben nicht mehr auf Hafenanlagen. Deshalb hält der Hafen Ausschau nach einem neuen Domizil, um wieder näher an eigene Geschäft zu rücken. Konkrete Planungen gebe es jedoch noch keine, sagt Reindl.



## ENTLANG DER HÄFEN LUDWIGSHAFENS



- 1 Getreidespeicher
- 2 Rhein-Galerie
- 3 „Schneggenudelbrigg“
- 4 Hannelore-Kohl-Promenade
- 5 Kammerschleuse
- 6 Trimodales Containerterminal

GRAFIK: RHEINPFALZ/SPIE

## WANDER-INFO

### Tourenprofil

**Weg:** die einfache Strecke vom Getreidespeicher am Rhein entlang zum Kaiserwörthhafen ist etwa 7,3 Kilometer lang. Zeit: 1,75 bis 2 Stunden.

**Einkehrmöglichkeiten.** Rheinoase, Tialini, Della Bona, Inselbastei (an der Strecke). Viele weitere Gaststätten in der Stadt.

**Anfahrt:** Über Hochstraße Nord zum Parkhaus Zolllhofstraße. Dort Zugang zur Ufer-Promenade. Der Rückweg ist auch mit der Straßenbahn 6 (ab Haltestelle Hoheneckenstraße, Mundenheim) und Bus 74 (ab Stopp Berliner Platz) zur Rhein-Galerie möglich. Direkt daneben liegt das Parkhaus. Infos: www.vrn.de

## Nils fragt: Wer erfand den Container?



Um Kleider, Fernsehapparate oder Lebensmittel von den Fabriken in aller Welt zu transportieren, werden seit vielen Jahren Container benutzt. Die hast du auf Lastwagen und Schiffen sicher schon oft gesehen. Erfunden hat den Container der Amerikaner Malcom McLean (Sprich: Melkom Mäk Lien). Er transportierte viele unterschiedliche Waren und ärgerte sich darüber, dass es manchmal Wochen dauerte, bis die ganze Ware von den Lkw auf ein Schiff umgeladen war – und es kostete viel Geld. 1956 hatte er die Idee, die Baumwolle, Öl und all die anderen Produkte in eine Blechkiste zu packen und vom Lkw mit einem Kran aufs Schiff heben zu lassen. Am Ende der Schiffsreise wurden die Behälter einfach wieder auf einen Lkw



Mehr als 80.000 solcher Container werden pro Jahr im Kaiserwörthhafen umgeladen. FOTO: KUNZ

geladen, der fuhr die Waren dann zu Einkaufsgeschäften. Am Anfang wurde der Erfinder noch ausgelacht. Niemand glaubte, dass sich seine Idee durchsetzen würde. Heute ist der Transport von Waren ohne die Container undenkbar. McLeans Erfindung hat sich vor allem deshalb durchgesetzt, weil Container eine festgelegte Größe haben – überall auf der Welt. Dadurch lassen sie sich gut stapeln und Schiffe können mehr Waren auf einmal transportieren als ohne Container. Der am meisten verwendete Container ist 20 Fuß lang. Diese amerikanische Maßeinheit entspricht etwa 6,06 Metern. Das größte Transportschiff kann 19.224 solcher Boxen laden. Würde man diese aneinanderreihen und damit im Ludwigshafener Hafen beginnen, würde der letzte in der Stadt Zweibrücken stehen. Das englische Wort für enthalten oder umfassen (contain) gab der Großraumbox ihren Namen. (kh)

## Zur Sache: Die Geschichte des Hafens

Der Hafen ist älter als die Stadt. Er war ausschlaggebend für deren Entstehung. Johann Heinrich Scharpf legte 1822 an der „Rheinschanze“, einem ehemaligen Brückenkopf am Rhein, einen Landungsplatz an. 1843 erwarb der Staat Bayern die inzwischen zum Freihafen erhobene Rheinschanze; die Siedlung erhielt zudem auf Verfügung König Ludwigs I. den Namen Ludwigshafen. Sein Sohn Maximilian II. verlieh Ludwigshafen 1859 die Stadtrechte. 1847 wurde der Winterhafen ausgebaut. Von 1847 bis 1918 wurde das linksrheinische Ufer auf einer Länge von zwölf Kilometern ausgebaut. Von 1874 bis 1880 entstand der Zolllhofhafen, von 1893 bis 1898 der Luitpoldhafen. Jener wurde nach dem bayerischen Prinzregenten Luitpold, Onkel und Nachfolger von König Ludwig II. auf dem Thron, benannt. Zunächst wurden dort Massengüter wie Kohle, Getreide, Eisenprodukte und Holz umgeschlagen. Heute ist der Luit-

pold-ein Stückguthafen mit Lagerfunktion. Von 1898 bis 1902 entstand der Mundenheimer Altrheinhafen (Ölhafen) und von 1912 bis 1918 der Kaiserwörthhafen, seit 2004 Standort des Containerterminals. Weil mehr Flächen nötig waren, wurde von 1954 bis 1956 der Winterhafen verfüllt. Seit 1960 ist der Hafen unter der Regie der Hafenbetriebe GmbH, die Firmen Flächen, Hallen und Logistik zur Verfügung stellen. 1974 begann der Bau eines Gefahrguthafens. Der Landeshafen Nord befindet sich auf dem Gelände des Chemiekonzerns BASF und gilt als einer der modernsten und sichersten Tankerschiffhäfen Europas. Das Hafengebiet umfasst eine Fläche von 120 Hektar, die Kailänge beträgt 14,45 Kilometer, ebenso lang sind die Gleise der Hafenbahn. Der Hafen verfügt über ein Freilager von 390.000 Quadratmetern, 140.000 Quadratmeter an Tanklagerraum sowie 38.200 Quadratmeter Hallenlager. (kh)

## K+S: Kasseler lehnen Übernahme weiter ab

**KASSEL (dpa).** Im Übernahmepekern um den Dax-Konzern K+S will der kanadische Kali-Riese Potash das Management in Kassel mit Geld- und Jobzusagen ködern.

Nach Informationen der „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ soll jedem Vorstandsmitglied ein Arbeitsplatz zu höheren Bezügen angeboten werden. Zudem könnten zwei K+S-Manager in die Potash-Führung einziehen. Betriebsbedingte Kündigungen wolle Potash für fünf Jahre ausschließen und Kassel als Europazentrale erhalten. Das K+S-Management lehnt Gespräche über den 10-Milliarden-Euro-Deal unter anderem ab, weil es die Potash-Angebote mit 41 Euro pro Aktie für zu niedrig hält und das Angebot wegen vieler Ausnahmeregelungen als nicht verlässlich erachtet.

Den Vorwurf der illegalen Abfallentsorgung hält K+S unterdessen für unzutreffend. Die Staatsanwaltschaft hatte vor drei Wochen Büros des Konzerns durchsucht. Es geht um Salzbwasser, das K+S in Thüringen in den Erdboden gepumpt haben soll. **AKTIENCHAFT**

## Covestro verschiebt Börsengang

Bayer-Konzern senkt Preisspanne für Aktien – Scout 24 schafft Sprung auf Parkett

VON KLAUS DIETER OEHLER, FRANKFURT

Während Covestro, die Kunststofftochter des Bayer-Konzerns, bei ihrem geplanten Börsengang deutliche Abstriche machen muss, hat der Internetportalanbieter Scout 24 gestern im zweiten Anlauf den Sprung aufs Parkett geschafft.

Der bisher größte Börsengang in Deutschland seit dem Boomjahr 2000 wird zwar aufgeschoben, aber nicht aufgehoben. Der Leverkusener Chemiekonzern Bayer senkte aufgrund der aktuellen Turbulenzen an den Börsen die Preisspanne für die Aktien der abgepaltenen Kunststofftochter Covestro deutlich, um ausreichend Investoren zu finden. Statt wie ursprünglich geplant 2,5 Milliarden Euro werden nun wohl nur noch 1,5 Milliarden Euro eingesammelt. Zugleich wurde die Zeichnungsfrist bis Freitagmittag verlängert. Die Aktie soll dann am kommenden Dienstag auf den Markt kommen, statt wie bisher geplant am Frei-

tag. Bayer begründete die Entscheidungen mit externen Faktoren. Unsicherheiten über das künftige Wirtschaftswachstum in China und die Zinspolitik der US-Notenbank hätten in den vergangenen Wochen zu steigenden Schwankungen auf den Märkten beigetragen. Außerdem hätten „negative Schlagzeilen“ aus der Autobranche den Aktienmarkt belastet, schrieb Bayer in Anspielung auf den Abgas-Skandal bei VW.

Der Internet-Kleinanzeigenbetreiber Scout 24 hat dagegen trotz der Unruhen den Sprung im zweiten Anlauf gewagt. „Der jetzige Zeitpunkt war genau richtig“, sagte Scout-24-Chef Greg Ellis auf dem Börsenparkett. „Wir haben von den Anlegern ein sehr positives Echo bekommen.“ Scout 24 sei ein stabiles Unternehmen und reif für die Börse. Die Firma betreibt die Online-Portale Immobilien-Scout 24 und Auto-Scout 24. Anders als bei den großen Industrieunternehmen ist das Geschäft nicht besonders schwankungsanfällig. Die Aktie startete gestern bei

ihrem Debüt in Frankfurt bei 30,75 Euro und lag damit leicht über dem Ausgabepreis von 30 Euro. Die Aktie schloss gestern bei einem Kurs von 29,10 Euro.

Mit einem Emissionsvolumen von 1,16 Milliarden Euro ist der Börsengang zwar kleiner als im optimistischsten Szenario, aber immer noch einer der bislang größten in diesem Jahr in Deutschland. Das Unternehmen platzierte 38,64 Millionen Aktien. Dem Unternehmen selbst fließen aus dem Gesamterlös aber nur knapp 230 Millionen Euro zu, die zum Abbau der fast 1 Milliarde Euro schweren Schuldenlast verwendet werden soll. Auf eine Dividende müssen die Anleger deshalb trotz gut laufender Geschäfte noch warten. Das meiste Geld streichen die Finanzinvestoren Hellman & Friedman und Blackstone sowie die Deutsche Telekom ein. Sie brachten zusammen 26 Millionen Aktien an die Anleger. Der Streubesitz liegt jetzt bei über 30 Prozent. Scout 24 wird mit gut 3 Milliarden Euro bewertet. **KOMMENTAR**

## KOMMENTAR

### Stimmung gedreht

VON KLAUS DIETER OEHLER, FRANKFURT

Für Investoren gibt es kaum Alternativen zu Aktien, um gute Renditen zu erzielen. Wegen des Risikos sind Börsengänge trotzdem keine Selbstläufer.

Eigentlich sollten Börsengänge in Zeiten von Niedrigzinsen Selbstläufer sein. Professionelle Investoren, die dank üppiger und günstiger Geldversorgung durch die Notenbanken über viel Kapital verfügen, haben zwar nicht wirklich einen Anlagenotstand – die Frage aber, wie man Renditen erzielen kann, die über der Preissteigerungsrate liegen, ist aktueller denn je. Die Börse hat in den vergangenen Monaten eine Antwort geliefert. Zalando-Aktionäre etwa „schreien vor Glück“, weil der Kurs des Online-Händlers trotz aktueller Turbulenzen weit über dem Ausgabekurs liegt.

Um rund 1 Milliarde Euro musste der Chemiekonzern Bayer seine Erwartungen beim Börsengang der Kunststofftochter Covestro nach unten schrauben. Und auch wenn der Internet-Kleinanzeigenanbieter Scout

24 den Sprung aufs Parkett erfolgreich geschafft hat, ist noch längst nicht gesichert, dass Anleger in einem Jahr mit einem positiven Abschluss rechnen können. Die Unsicherheiten der letzten Wochen, angefangen beim schwächeren Wirtschaftswachstum in China, über die Zinswende-Spekulationen in den USA bis hin zum Abgas-Skandal bei VW haben die Stimmung an den Aktienmärkten gedreht. Vor allem der VW-Skandal belastet den Autozulieferer Schaeffler, der seine hohe Verschuldung am liebsten mit der Hilfe eines Börsengangs abbauen würde. Die Profis wissen, dass sie kaum Alternativen für eine gute Geldanlage haben, fürchten aber das Risiko. Für Kleinanleger ist das eine komplizierte Situation. Sie können noch schwerer als sonst abschätzen, wohin die Reise an der Börse geht.