



Hier gibt es Industrieromantik pur: Die Häfen in Mannheim und Ludwigshafen haben ihren ganz eigenen Charme. Das erkannte auch Starfotograf Horst Hamann, der auf dem riesigen Gelände viele interessante Motive gesucht und gefunden hat. Bilder: Hamann/Troester

Auf dem Weg zu Deutschlands Nr. 2

HINTERGRUND

Die Häfen in Mannheim und Ludwigshafen liebäugeln mit einer Fusion / Nur Duisburg wäre dann noch größer

Von unserem Redaktionsmitglied Heiko Brohm

Wenige hundert Meter trennen die beiden Seiten mit ihren Häfen, dazwischen schwappen nur die Wellen des Rheins. Erst kürzlich veränderte Roland Hörner, Chef der Hafengesellschaft Mannheim (HGM) die Sprachregelung. „Der Hafen auf der anderen Rheinseite“ klinge so distanziert, als ob der Fluss die Häfen der Schwesterstädte Mannheim und Ludwigshafen trennen würde. Das Gegenteil sei der Fall, der Rhein verbinde schließlich die Häfen, die Ludwigshafener Einrichtungen sind also „die Häfen am gleichen Fluss“. Die Aufmerksamkeit ist groß geworden, wenn von den Ludwigshafener und Mannheimer Häfen die Rede ist, niemand möchte etwas falsch machen. Schließlich kam im Zuge der Metropolregion Rhein-Neckar sogar eine Fusion der beiden Landesbetriebe ins Gespräch.

Den Reiz machen, wie so oft, die Zahlen aus. In den vier Anlagen (Handelshafen,

Rheinauhafen, Altrheinshafen und Industrieflughafen) der Mannheimer HGM wurden im vergangenen Jahr monatlich etwa 670 000 Tonnen umgeschlagen. Damit liegt die Gesellschaft auf dem fünften Platz unter den deutschen Binnenhäfen, Duisburg führt die Rangliste an.

In den vier Ludwigshafener Häfen (Nordhafen, Zollhofhafen, Luitpoldhafen und Kaiserwörthhafen) werden etwa 590 000 Tonnen im Monat umgeschlagen, also ähnlich viel wie in Mannheim. Allerdings erreicht die Ludwigshafener Hafengesellschaft diese sehr hohen Werte zu großen Anteilen allein durch einen einzigen Großkunden, die BASF. Im Nordhafen, der allein von dem Chemieriesen genutzt wird, verlädt die BASF ankommende und hergestellte Flüssigkeiten. Bezüglich der Flächengröße oder Lagerkapazitäten ist der Ludwigshafener Hafen deutlich kleiner als sein Pendant auf der anderen Rheinseite.

Trotzdem, Häfen werden auf dem Papier nach ihrem wasserseitigen Umschlag gemessen, würde man die beiden Gesellschaften

fusionieren, läge die Metropolregion an Platz 2 unter den deutschen Binnenhäfen.

Schon im September 2001 hatten beide Häfen symbolträchtig auf einem Rheinschiff einen Kooperationsvertrag abge-

Einen gemeinsamen Internetauftritt gibt es schon

schlossen. So sollen Synergieeffekte stärker genutzt werden, mit gemeinsamen Marketingaktionen etwa. Auch die Aufsichtsräte tagen einmal im Jahr zusammen. Der gemeinsame Internetauftritt der beiden Häfen wirkt allerdings noch wie ein Potemkinsches Dorf: Hinter der schönen Web-Fassade gibt es nichts zu sehen - außer zwei Links auf die Homepages der Häfen Mannheim und Ludwigshafen. Abschluss über den Nutzen einer Fusion der

beiden Häfen soll ein Gutachten der Fraunhofer Gesellschaft bringen, das derzeit noch nicht vorliegt.

So entwickeln sich die beiden Hafengesellschaften noch auf ihren eigenen Kanälen. In Mannheim wird derzeit ein neues, drittes Containerterminal gebaut, auch Ludwigshafen setzt im südlich gelegenen Kaiserwörthhafen auf den Transport der riesigen Metallkisten. Die trimodalen Zentren liegen derzeit im Trend: An die modernen Containerterminals sind Wasserwege, Schienen und Straßen angebunden.

Mannheim setzt außerdem auf die Vermarktung seiner in relativ großer Zahl vorhandenen Flächen. Recht optimistisch blickt man auch auf den Industrieflughafen mit dem darin gelegenen Großkraftwerk GKM. Dort setzt man derzeit verstärkt auf Kohle statt auf Gas - was dem Hafen gewaltige Umschlagsmengen garantiert. Dagegen geht Ludwigshafen zumindest in der Innenstadt einen anderen Weg: Der Zollhofhafen soll zu einem Freizeitzentrum samt Shopping-Zentrum ausgebaut werden.

Im Hafen rollt der Rubel

Jährlich Millionengewinn

Die Staatliche Hafengesellschaft Mannheim HGM gehört dem Bundesland Baden-Württemberg, an das auch jährlich Überschüsse in Millionenhöhe überwiesen werden. In den beiden Jahren 2003 und 2004 waren es je über 8 Millionen Euro. Im Jahr 2005 wurden 8,1 Millionen Tonnen Schiffsgüter umgeschlagen und 133 694 Container bewegt. Im Vergleich: In Ludwigshafen wurden nur rund 7,1 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Auch als Arbeitgeber spielen die beiden Häfen übrigens eine gewichtige Rolle: Auf den Flächen der Mannheimer HGM sind zum Beispiel etwa 480 Betriebe angesiedelt, bei denen insgesamt bis zu 20 000 Menschen arbeiten. Die Fahrt mit einem Frachtschiff auf dem Rhein aus der Metropolregion Rhein-Neckar bis nach Rotterdam dauert etwa 26 Stunden. bro

„Kein Produkt auf der Welt ist damit vergleichbar“

Die Ludwigshafener Firma Pincar verspricht ihren Kunden die volle Kontrolle und hohe Ersparnisse bei Firmenflotten

Von unserem Mitarbeiter Christian Siemens

„Wir machen aus Daten Ergebnisse“ lautet der Slogan der Firma Pincar. Mit dem eher sperrigen Leitspruch vertreibt das Ludwigshafener Unternehmen ein innovatives Angebot: Fuhrpark-Manager, Autovermietungen, Spediteure und Leasing-Unternehmen sollen mit Hilfe von Pincar die volle Kontrolle über ihre Flotten haben. „Fahrzeuge gehören zu den teuersten Ressourcen in einem Unternehmen“, sagt Markus Jaeger, einer der Geschäftsführer von Pincar. „Trotzdem fahren viele Firmen- und Leihwagen weitgehend ohne die Kontrolle der Unternehmen herum.“

Pincar bietet nun eine Technologie an, die dem aufwändigen Verfahren von Toll Collect ähnelt, das für die Bundesregierung die LKW-Maut kassiert. Wie bei Toll Collect kommt bei Pincar eine kleine schwarze Box zum Einsatz, die in jedes Auto und in jeden LKW eingebaut werden kann. Der kleine schwarze Kasten von Pincar verfügt allerdings über eine Schnittstelle mit der Bordelektronik und kann damit alle wichtigen Daten abrufen, zum Beispiel den Tankinhalt, die gefahrenen Kilometer oder die Drehzahl des Motors. Eine GPS-Antenne



Autos gehören zu den teuersten Ressourcen eines Unternehmens. Pincar in Ludwigshafen will dabei helfen, die Kosten zu begrenzen. Bild: photothek

misst dazu genau, wo sich das Auto gerade befindet. Der Clou: Die Box speichert die Daten nicht, sondern sendet sie über ein

UMTS-Funksender direkt ins Rechenzentrum des Mannheimer IT-Dienstleisters MASPIRIT, einer Tochter der MVV AG.

Der Kooperationspartner stellt die Daten wiederum ins Internet, wo sie von den Eigentümern der Autos rund um die Uhr und in Echtzeit abrufbar sind. Außerdem sorgt der IT-Dienstleister für die sichere Speicherung der Daten. „Wir verfügen unter anderem über ein katastrophensicheres Ausfallrechenzentrum“, sagt MASPIRIT-Geschäftsführer Nikolaus Sallanz. „So können die wichtigen und für die steuerliche Abrechnung der Unternehmen auch wertvollen Daten nicht verloren gehen.“

Der Fahrer bekommt von dem ganzen technischen Aufwand kaum etwas mit. Er muss lediglich eine Plastikkarte in einen Kartenschlitz einführen und kann losfahren. Oder auch nicht: Dank der Schnittstelle mit der Bordelektronik kann der Eigentümer das Auto nur für bestimmte Fahrer freischalten und auch wieder sperren - und hat damit immer die volle Kontrolle über sein Fahrzeug.

„Es gibt kein Produkt auf der Welt, das mit dem Pincar-System vergleichbar wäre“, sagt Pincar-Vorstand Robert Riegler. Die selbst gesteckten Ziele sind ehrgeizig: Bis 2008 soll das Pincar-System bereits in über 10 000 Autos eingebaut sein. Seit der Unternehmensgründung wurde aber erst einmal fast eineinhalb Jahre lang ge-

forscht, entwickelt und getestet. Allein die Box ließ Pincar mehrere Monate lang auf Herz und Nieren prüfen: Sie wurde geschüttelt, gestoßen, gerüttelt, extremer Hitze und Kälte ebenso ausgesetzt wie Nässe und elektromagnetischer Strahlung. In über 50 Autos verschiedener Hersteller wurde das System bereits eingebaut und intensiv auf seine Alltagstauglichkeit getestet. Jetzt ist die Box, das Herzstück des Systems, serienreif und zugelassen. Für jedes Fahrzeug lassen sich Laufleistung, Standzeiten oder Benzinverbrauch genau aufschlüsseln. „Damit erfahren unsere Kunden genau, welche und wie viele Fahrzeuge sich lohnen. Da steckt riesiges Einsparpotential drin“, ist Riegler überzeugt.