

# Versorgungsader für die Industrie

Umschlagplatz: Über den einzigen Mainhafen Baden-Württembergs beziehen Wertheimer Firmen ihre Rohstoffe

**WERTHEIM-BESTENHEID.** Stück für Stück wird die »Choice« leichter. Der 25 Meter hohe Kran hebt immer im Doppelpack die je eine Tonne schweren, weißen Säcke von dem Binnenschiff und setzt sie ab. Ein Gabelstapler eilt herbei und fährt sie in eine große Lagerhalle. Es soll schnell gehen: In einer halben Stunde legt das Schiff wieder ab. »Gestern und vorgestern haben wir loses Material gelöscht, heute sind die Bigbags dran«, erklärt Mike Knörzer. Er ist Hafenmeister der Logistikfirma Rhenus und koordiniert alles, was an der Kaimauer und den Lagerhallen vor sich geht: 2000 Tonnen Ladung hat das 110 Meter lange, 11,4 Meter breite, holländische Schiff gebracht. »Glasrohstoffe aus Antwerpen«, sagt Knörzer. »1700 Tonnen lose und 300 Tonnen in Bigbags.« Letztere sind überdimensionale Säcke für Schüttgut.

Zweieinhalb Tage haben er und seine Mannschaft gebraucht, um das Schiff zu entladen – oder zu löschen, wie es fachmännisch heißt.

Auch für die lose Ware kommt der Hafenkran ins Spiel: Er trägt dann eine große Schaufel, greift das Granulat und schüttet es in einen Trichter. Von dort fällt es auf ein Förderband und wird in die Lagerhallen transportiert.

## Baustoffe und Glasminerale

»Die Ware hier kommt aus der ganzen Welt. Die Glasminerale kommen zum Beispiel aus der Türkei«, erklärt Torsten Heinze. Der Logistikexperte verwallt die Lieferungen vom Büro aus. »Es kommen etwa drei bis vier Schiffe im Monat. Rohreisen läuft fast immer«, sagt Heinze. Das ist für die metalverarbeitenden Betriebe wie Kurtz bestimmt. Andere Güter im Hafen sind Baustoffe und die Glasminerale. Oder Dünger, der manchmal auch per Eisenbahn kommt und eingelagert wird.

»Man muss unheimlich viel disponieren: Das Personal, die Schiftumschläge, die Gebäude, der Fuhrpark«, sagt Hafenmeister Knörzer. »Das heißt

» Ein Hafen lebt von seinem Hinterland und der umliegenden Industrie. «

Marianne Driß-Garreht, Niederlassungsleiterin

aber nicht Finger zeigen, sondern auch selbst machen«, ist der Mondfelder überzeugt. Man kann ihn ab und an auch am Steuer des Krans finden.

»Die Kranfahrrer ist schön«, sagt Knörzer, der seit 14 Jahren im Hafen arbeitet. Vor allem, seit der Kran modernisiert wurde. »Der ist komplett überholt worden und damit fast wieder jungfräulich – dafür, dass er Baujahr 1967 ist.« Und auch die neue Kabine mit Klimaanlage trägt zum Wohlbefinden bei: »Wir hatten vorher eine alte Kabine auf dem Kran, vollverglast. In der Sonne waren es da 40 bis 50 Grad, das war nicht so toll.«

## Vor allem Entladung

Bis zu 20 Tonnen kann der Hafenkran, der sich auf Schienen bewegen kann, heben. Grundsätzlich werden im Wertheimer Hafen vor allem Schiffe entladen. Beladung gibt es kaum. »Wir haben nachts einmal Kollis verladen«, sagt Knörzer. Sieben mal zwölf Meter sei das größte dieser Stückgüter gewesen. »Das ist schon was Besonderes, was sehr selten ist.« Nur verladen tut dagegen die benachbarte ZG Raiffei-

sen: Das in großen Silos gespeicherte Getreide wird verschifft. Insgesamt sind sie von Rhenus sieben Leute im Mainhafen – ob im Büro oder am Kai.

»Ein kleiner Betrieb, wo man sich um die Leute kümmern kann«, sagt Knörzer. »Es kann aber auch umgekehrt sein, wenn man den ganzen Hof voll hat.« In dieser Jahreszeit haben er und seine Leute viel zu tun: Der Main fährt genug Wasser, die Schiffe können mit voller Zuladung fahren. »Der Main wird immer voller. Schifffahrt hat einen Boom. Der Schiffsverkehr läuft quasi nahtlos«, so sein Eindruck.

## Schwankende Umsatzzahlen

»Viele aus Baden-Württemberg wissen gar nicht, dass es am Nordzipfel einen Mainhafen gibt«, sagt Marianne Driß-Garreht. Sie ist Niederlassungsleiterin der Rhenus Logistik in Hanau und damit auch für den Wertheimer Hafen verantwortlich. Die nächsten Häfen sind in Aschaffenburg und Würzburg – zu nah, auf Schiffski-



Mein Main

lometer gerechnet. »Der Wertheimer Hafen liegt im Spannungsfeld zwischen Würzburg und Aschaffenburg«, sagt Driß-Garreht. »Ein Hafen lebt von seinem Hinterland und der umliegenden Industrie.« Doch trotz der nahen Konkurrenz: »Für die rohstoffverarbeitende Industrie der näheren Umgebung ist der Wertheimer Hafen wichtig.«

Um den Umschlag zu erhöhen, hat Rhenus schon vor längerer Zeit mit Baustoffhandel begonnen. »Auch für private Abnehmer«, sagt Driß-Garreht. Nur wissen bislang offenbar nur wenige Wertheimer, dass sie Sand oder Zierkies auch am Hafen kaufen können.

In den vergangenen Jahren sind die Umschlagzahlen und auch die Zahl der entladenen Schiffe immer wieder geschwankt. »Das hängt unter anderem mit der Konjunktur zusammen, aber auch mit dem Wasserpegel. Bei Hoch- und Niedrigwasser oder aber Eisgang können Mengen auf Bahn und Lkw abwandern«, sagt Driß-Garreht. »Von 2012 auf 2013 sind die Umschlagsmengen für Rohreisen angestiegen. Hier handelt es sich um eine Verlagerung vom Hafen Aschaffenburg nach Wertheim.«

## Wasser, Gleis und Straße

Der Hafen ist trimodal, mit Wasseranschluss, Straßenanschluss und Gleisanschluss. Vom Zug wird auch auf Lastwagen umgeladen. »Das halten wir für sehr wichtig. Jahrelang wurde Quarzsand per Waggon geliefert. Mittlerweile kommt das Produkt just in time per Silo-Lkw zum Kunden.« Zeitgerechte Lieferung hat in den vergangenen Jahren enorm zugenommen. Viele Betriebe haben ihre Lagerhaltung immens verkleinert oder sogar aufgegeben. Die Lastwagen-Ladefläche ist das neue Lager. Oder das Schiff.

»Es kommen sehr viele Minerale für die Glasindustrie per Schiff. Und Rohreisen aus Übersee, das in den Häfen in Amsterdäm, Rotterdam und Antwerpen auf Binnenschiffe umgeladen und hierher transportiert wird«, erklärt die Niederlassungsleiterin. »Das wird bei uns umgeschlagen, zwi-



Mit dem Kran werden zwei je eine Tonne schwere Säcke mit Glasmineralen entladen. Der Kran kann bis zu 20 Tonnen heben. Fotos: Matthias Schütte



Kai und Büro: Hafenmeister Mike Knörzer (links) und Logistikexperte Torsten Heinze.



Schwere Brocken. Im Hafen lagert auch Roh-eisen für die Wertheimer Industrie.

## Hintergrund: Mainhafen Wertheim

Der Mainhafen im Wertheimer Stadtteil Bestenheid ist der **einzigste am Main gelegene Hafen Baden-Württembergs**. Der Hafen ging 1967 in Betrieb. Die Hafenanlagen sind **Eigentum des Zweckerhandels Mainhafens**, der vom Main-Tauber-Kreis und der Stadt Wertheim gebildet wird. Verbandsvorsitzender ist Landrat Reinhard Frank, Geschäftsführer Helmut Wießner. Beim **Schiffsumschlag** wurden 2013 etwa 125.500 Tonnen von 48 Schiffen umgeschlagen, 2012 waren es ungefähr 110.500 Tonnen von 39 Schiffen. 2011 brachten 38 Schiffe etwa 123.500 Tonnen an Gütern.

schengelagert und den Abnehmern bedarfsgerecht zuzufahren.«

Auch andere Güter sind am Hafen zu finden: »Momentan haben wir auch Dinkel eingelagert«, sagt Driß-Garreht. Und: »Zur Zeit bestehen Anfrägen zur Einlagerung für Import-Holzpellets.«

Die Produkte, die im Hafen umgeschlagen wurden, sind nicht zuletzt ein-

Das **Hafengebiet** ist 5,5 Hektar groß – was gut **siebeneinhalb Fußballfeldern** entspricht. Es hat eine ausgebaute Uferfläche von **300 Metern für den Umschlag**, außerdem viele Lagerflächen: ein 33.000 Quadratmeter großes **Freilager**, 5000 Quadratmeter gedeckte **Lagerflächen** und 21 **Ladestilos** und Bunker mit insgesamt 2000 Kubikmetern Fassungsvermögen. Schiffe können mit einem **Kran** entladen werden, der bis zu 20 Tonnen tragen kann. Der Hafen verfügt außerdem über einen **Eisenbahnanschluss**. 2009 wurden Gleise und Weichen erneuert. (scm)

guter Indikator für den Strukturwandel: »In früheren Jahren wurden im Hafen Wertheim große Mengen an Kohle umgeschlagen und zwischengelagert. Die Kohle diente zur Energieversorgung der Bundeswehrstandorte in der Nähe von Wertheim.« Von den wenigen, die noch bestehen, heizt heute keiner mehr mit Kohle.

Matthias Schütte