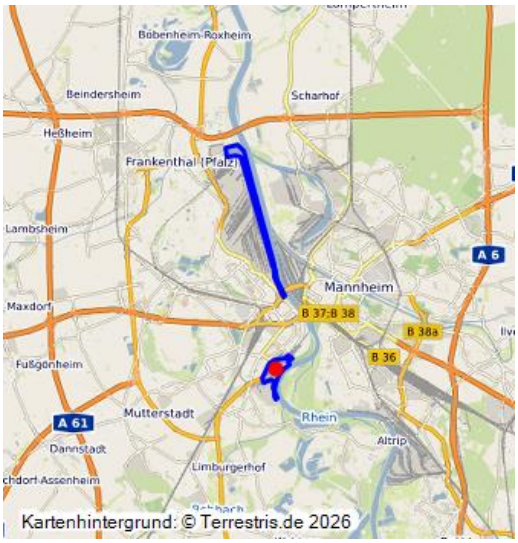
Hafen Ludwigshafen am Rhein

Schlagwörter: Hafen
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Frankenthal (Pfalz), Ludwigshafen am Rhein
Kreis(e): Frankenthal (Pfalz), Ludwigshafen am Rhein
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Kaiserwörthafen
Fotograf/Urheber: Häfen-Rheinland-Pfalz-G mbH



Der Rheinhafen Ludwigshafen am Rhein ist die historische Keimzelle und das wirtschaftliche Fundament der heutigen Großstadt Ludwigshafen. Seine Entstehung im frühen 19. Jahrhundert markiert die gezielte Transformation einer linksrheinischen Sumpf- und Festungslandschaft hin zu einer der dichtesten Industrielandschaften Europas. Das Areal verdankt seine Existenz privaten Handelsinitiativen sowie der administrativen Weitsicht der bayerischen Beamtenfamilie von Wrede. Seine wahre, überregionale Bedeutung erlangte der Hafen jedoch erst durch die Schiene-Schiff-Symbiose mit der Pfälzischen Ludwigsbahn. Diese wegweisende Verknüpfung zweier Großinfrastrukturen brach das Transportmonopol der badischen Konkurrenz und schuf die logistischen Voraussetzungen für den Aufstieg der BASF. Heute verknüpft der Hafen lebendige Baudenkmäler des Historismus mit modernster Logistik. Die strukturelle Erhaltung, das anspruchsvolle Hochwasserrisikomanagement am Oberrhein sowie die digitale Dokumentation im rheinland-pfälzischen Kulturlandschaftskataster KuLaDig fallen in den Kernkompetenzbereich der Struktur- und Genehmi-gungsdirektion Süd (SGD Süd).

Die Keimzelle: Von der Militärfestung zum Freihandelplatz (1800-1835)
Die Wurzeln des Hafens liegen nicht in einer planmäßigen städtischen Entwicklung, sondern in den Relikten militärischer Grenzsicherungen. Nach dem Ende der napoleonischen Ära fiel die linksrheinische Pfalz im Jahr 1816 infolge des Wiener Kongresses an das Königreich Bayern. Gegenüber der badischen Residenzstadt Mannheim existierte auf bayerischer Seite zu diesem Zeitpunkt lediglich ein vorgeschobenes, stark befestigtes Bollwerk - die sogenannte „Rheinschanze“.
Im Jahr 1820 erkannten die Mannheimer Kaufleute Heinrich Wilhelm Lichtenberger und Johann Heinrich Scharpff das enorme wirtschaftliche und zolltechnische Potenzial dieses Standorts. Da das Königreich Bayern im Vergleich zum Großherzogtum Baden deutlich liberalere Zoll- und Einfuhrsätze erhob, bot die Rheinschanze eine strategische Möglichkeit, den drückenden badischen Rheinzoll zu umgehen. Lichtenberger und Scharpff erwarben die vormaligen Militärbauten vom bayerischen Staat, errichteten ein erstes privates Handelshaus und legten eine provisorische Schiffsanlegestelle an. Dieser unregulierte Umschlagplatz zog rasch weitere Händler an; Massengüter wie Getreide, Holz und Tabak wurden hier vom Landweg auf Rheinkähne verladen.

Die Weichenstellung durch Karl Theodor von Wrede und die Ludwigsbahn (1835-1841)
Nach dem plötzlichen Tod Lichtenbergers im Jahr 1834 geriet der private Hafenplatz in eine existentielle Krise. Die Erben waren finanziell nicht in der Lage, die Infrastruktur zu erhalten, und die Umschlagplätze drohten zu verfallen. In dieser kritischen Phase

griffen die Fürsten von Wrede entscheidend in die pfälzische Wirtschaftsgeschichte ein. Karl Theodor Fürst von Wrede (1797-1871) bekleidete von 1837 bis 1841 das Amt des Regierungspräsidenten des bayerischen Rheinkreises (Rheinpfalz) mit Sitz in Speyer.
Karl Theodor von Wrede erkannte die immense geopolitische Dimension des Standorts: Das benachbarte Großherzogtum Baden bemühte sich aktiv um den Aufkauf des linksrheinischen Geländes, um die monopolartige Vormachtstellung des Mannheimer Hafens zu sichern. In dringlichen Berichten an das bayerische Innenministerium in München warnte Karl Theodor vor einer drohenden „feindlichen Übernahme“ der Rheinschanze durch Baden. Er forderte den bayerischen Staat auf, das Gelände unverzüglich zu erwerben, um Bayerns direkten Zugang zur internationalen Wasserstraße Rhein dauerhaft freizuhalten. Gleichzeitig erkannte er, dass der Hafenplatz ohne eine leistungsfähige Anbindung an das Hinterland isoliert bleiben würde. Am 26. Dezember 1837 unterzeichnete Karl Theodor von Wrede die historische landesherrliche Entschließung für den Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn. Diese Eisenbahnlinie sollte die saarländischen Kohlegruben rund um Bexbach direkt mit der Rheinschanze verbinden. Diese Entscheidung war von revolutionärer Bedeutung: Sie leitete eine der ersten echten Multimodalketten der europäischen Verkehrsgeschichte ein. Die saarländische Kohle konnte fortan per Schiene direkt an die Kaianlagen transportiert und ohne kostspielige Zwischenwege auf Rheinkähne verladen werden. Diese Schiene-Schiff-Symbiose bildete das technologische Rückgrat für die wirtschaftliche Emanzipation der Pfalz.

Staatskauf, Stadtwerdung und der Industrialisierungsboom (1841-1880)
Als Karl Theodor 1841 das Amt an seinen jüngeren Bruder, Eugen Fürst von Wrede (1806-1845), übergab, waren die Kaufverhandlungen weitgehend vorbereitet. Eugen von Wrede vollendete das historische Vorhaben im März 1843: Der bayerische Staat kaufte das gesamte Hafenareal für eine Summe von 110.000 Gulden auf. Am 16. April 1843 verlieh König Ludwig I. von Bayern der jungen Siedlung auf offiziellen Vorschlag Eugens den Namen „Ludwigshafen“. Eugen von Wrede trieb umgehend den großflächigen, staatlich koordinierten Hafenausbau voran. Unter seiner Initiative formierte sich die Ludwigshafener Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die den Hafen über feste Linien direkt mit den niederländischen Seehäfen (Rotterdam) vernetzte. Mit der vollständigen Eröffnung der Pfälzischen Ludwigsbahn im Jahr 1849 explodierten die Umschlagzahlen am Rheinuferbahnhof. Die Kombination aus zollgünstigem Hafen und direkter Bahnanbindung an die Energiequellen der Saar entwickelte eine immense Anziehungskraft. Sie war der ausschlaggebende Grund, warum die Badische Anilin- und Soda-Fabrik (BASF) im Jahr 1865 ihre Produktion vom rechtsrheinischen Mannheim auf die linksrheinische Seite nach Ludwigshafen verlegte. Der Hafen verließ damit seine reine Transitfunktion für Kohle und mutierte zum logistischen Lebensnerv des weltweit größten Chemiekonzerns, über den nun riesige Mengen an Rohstoffen wie Schwefel, Phosphate und Erze angeliefert wurden.

Das Jahrhunderthochwasser und der systematische Ausbau (1880-1900)
Der rasante, teils ungeplante Ausbau des Hafens barg jedoch erhebliche Gefahren. Im Winter 1882/1883 wurde Ludwigshafen vom schwersten Hochwasser seiner neueren Geschichte heimgesucht. Der Rhein flutete das gesamte Hafengebiet vollständig, unterbrach den Betrieb der Ludwigsbahn und setzte weite Teile der expandierenden Innenstadt unter Wasser. Dieses Katastrophenereignis markierte einen tiefen Einschnitt im regionalen Wasserbau: Es bewies, dass die Symbiose aus Industrie, Schiene und Flusslandschaft zwingend einer zentralen, staatlichen Wasserbau- und Hochwasserschutzbehörde bedurfte. In der direkten Folgezeit wurden die Hafenbecken tiefgreifend neu strukturiert, mit massiven Kaimauern befestigt und durch Dämme vom unkontrollierten Flusslauf getrennt, um den Güterumschlag ganzjährig krisenfest zu machen.

Historische Bauwerke als Zeugnisse der Kulturlandschaft
Im heutigen Hafengebiet befinden sich mehrere herausragende Einzeldenkmäler, die diese Epoche der verkehrstechnischen Verzahnung bis heute im Raumbild ablesbar machen:
Der ehemalige Rheinuferbahnhof (Zollhof): Am heutigen Standort der Rheingalerie befand sich der ursprüngliche Endbahnhof der Pfälzischen Ludwigsbahn. Die Gleisharfen wurden bis unmittelbar an die Kaianlagen geführt, um den direkten Umschlag von der Schiene ins Schiff zu ermöglichen. Reste der historischen Pflasterung und Fundamente zeugen im Untergrund von dieser ersten logistischen Nahtstelle.
Die ehemalige Kammerschleuse und die Parkinsel: Um den neu angelegten Luitpoldhafen (errichtet 1884-1894) vor der starken Strömung und dem Geschiebe des Rheins zu schützen, wurde zwischen 1894 und 1897 die Kammerschleuse Ludwigshafen erbaut. Sie riegelte das Hafenbecken ab und bildete die physikalische Trennung, durch die die heutige Parkinsel als künstliche Insel entstand. Die massiven, sandsteingemauerten Schleusenwände sind als Baudenkmal erhalten.
Die historische Pegeluhr: Am südlichen Kopf der vormaligen Kammerschleuse befindet sich die im Jahr 1900 vom Königlichen Straßen- und Flussbauamt Speyer errichtete Pegeluhr. Der aus rotem Sandstein gemauerte Uhrenturm zeigt auf seinen Zifferblättern den exakten Wasserstand des Rheins an. Sie dokumentiert den Beginn des hydrographischen Messwesens, das zum Schutz der Bahnanlagen und Dämme unabdingbar war, und gilt heute als maritimes Wahrzeichen der Stadt.
Die Walzmühle: Unweit des Hafenbeckens zeugt der monumentale Komplex der historischen Walzmühle (gegründet 1885) von der geänderten Hafenbedeutung. Über den Rhein wurde hier Getreide angelandet, in den Speichern verarbeitet und über die Gleise der Ludwigsbahn als Mehl in die süddeutschen Ballungsräume transportiert - ein klassisches Monument der industriellen

Verarbeitungskette.

Heutige Struktur, Konversion und die Rolle der SGD Süd
Der moderne Hafen gliedert sich in vier große logistische Teilbereiche: den Luitpoldhafen, den Kaiserwörthhafen, den Mundenheimer Altrheinhafen (Ölhafen) und das ausgedehnte, werkseigene Stromhafenareal der BASF. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts erfahren Randbereiche im Zuge des städtebaulichen Großprojekts „Wohnen am Wasser“ eine Transformation, bei der ehemalige Umschlagflächen der Bahn und des Hafens in Wohnquartiere umgewandelt werden.
In diesem dynamischen Spannungsfeld zwischen Denkmalschutz, urbaner Transformation und moderner Hafenlogistik nimmt die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD Süd) mit Hauptsitz in Neustadt an der Weinstraße zentrale Funktionen ein: Wasserwirtschaft und technischer Hochwasserschutz: Als direkte administrative Nachfolgerin der historischen bayerischen Strombauverwaltungen verantwortet die Abteilung Wasserwirtschaft der SGD Süd das Hochwasserrisikomanagement am pfälzischen Rheinufer. Durch die technische Überwachung der Deichanlagen, Hochwasserschutzwände und die Koordination moderner Polderprojekte im direkten Hafenumfeld sichert die SGD Süd die wirtschaftliche Existenz der Industrieanlagen und Wohnquartiere - und führt damit den physischen Schutzgedanken fort, den Karl Theodor von Wrede einst politisch initiierte.

(Christine Brehm, Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, 2026, unter Verwendung des textbasierten Assistenzsystems ChatGPT)

haefen-rheinland-pfalz.de: Hafen Ludwigshafen am Rhein (abgerufen am 26.08.2026)
de.wikipedia.org: Hafen Ludwigshafen am Rhein (abgerufen am 26.08.2026)
sgdsued.rlp.de: Hochwasserschutz (abgerufen am 26.08.2026)

Hafen Ludwigshafen am Rhein

Schlagwörter: Hafen
Straße / Hausnummer: Rheinpromenade 12
Ort: 67061 Ludwigshafen am Rhein
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung
Koordinate WGS84: 49° 27 38,27 N: 8° 26 25,37 O / 49,46063°N: 8,44038°O
Koordinate UTM: 32.459.446,85 m: 5.478.814,52 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.459.505,94 m: 5.480.567,06 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Christine Brehm, „Hafen Ludwigshafen am Rhein“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360508 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**