
Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzzept Nordrhein-Westfalen

Stand: 31.01.2005



Ministerium für
Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

INHALT	Seite
1 Zusammenfassung	1
1.1 Aufgabe und Hintergrund	1
1.2 Grundsätze	1
1.3 Übersicht über den Inhalt	2
1.4 Ergebnisse und Schlussfolgerungen	3
1.4.1 Die Binnenschifffahrt in NRW heute	3
1.4.2 Zukunftsperspektiven	5
1.4.3 Verkehrspolitische Ziele	5
1.4.4 Handlungsoptionen	6
2 Die Binnenschifffahrt in NRW heute	8
2.1 Bedeutung	8
2.1.1 Verkehrliche Bedeutung	8
2.1.2 Wirtschaftliche Bedeutung	10
2.2 Wasserstraßen in NRW	11
2.2.1 Ausbaustand und geplante Verbesserungen	11
2.2.2 Landesförderung	14
2.2.3 Kanalabgaben	15
2.3 Binnengüterschifffahrt	15
2.3.1 Leistungsentwicklung	15
2.3.2 Wichtige Marktsegmente	16
2.3.3 Förderung	17
2.4 Binnenhäfen	18
2.4.1 Funktionen	18
2.4.2 Räumliche Schwerpunkte	18
2.4.3 Private und öffentliche Häfen	21
2.4.4 Hafenspezialisierung	22
2.4.5 Beziehungen zu den Seehäfen	23
2.4.6 Förderung durch das Land NRW	24
3 Zukunftsperspektiven	26
3.1 Teilnahme am allgemeinen Wachstum des Verkehrs	26
3.1.1 Prognosen	26
3.1.2 Wachstumsmärkte	28

3.2	Potenziale in Spezialmärkten	29
3.2.1	Fluss-See-Verkehr	29
3.2.2	Gefahr- und Schwergutbeförderung	30
3.2.3	Verlagerung von Neuwagentransporten auf Schiff und Bahn	31
3.2.4	„Kontinentale“ Behälterverkehre	31
3.2.5	Steigender Loco-Verkehr der Binnenhäfen als Gewerbestandorte	32
3.3	Funktionelle Fortentwicklung der Binnenhäfen	32
3.3.1	Erweiterung der Schnittstellenfunktion	32
3.3.1.1	Drehscheiben für den Langstrecken-Hinterlandverkehr	32
3.3.1.2	Schnittstellen für den „trockenen“ Umschlag	33
3.3.1.3	Folgerungen	33
3.3.2	Binnenhäfen als Standorte logistischer Dienstleistungen	34
3.3.2.1	Das Konzept	34
3.3.2.2	Beispiele	35
3.3.2.3	Folgerungen	36
4	Ziele der nordrhein-westfälischen Hafen- und Schifffahrtspolitik	37
4.1	Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung	37
4.2	Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems durch Entlastung von Schiene und Straße	38
4.3	Hohe Verkehrssicherheit	38
4.4	Geringe Umweltbelastung	39
5	Handlungsoptionen	40
5.1	Empfehlungen der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“	40
5.2	Zuständigkeiten	40
5.3	Verbesserung, Erhaltung und volle Nutzung der Binnenwasserstraßen	41
5.3.1	Zügiger Abschluss geplanter Ausbaumaßnahmen des Bundes	41
5.3.2	Sicherstellung der Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur	41
5.3.3	Einsatz der Telematik zur vollen Ausnutzung der Wasserstraßen	42
5.3.4	Aufhebung erhöhter Kanalabgaben durch den Bund	42
5.4	Verbesserung wachstumsfördernder Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt	43
5.4.1	Vermarktung	43
5.4.1.1	Verbesserte Marktinformation	43
5.4.1.2	Pilotmaßnahmen	44
5.4.2	Effizienzsteigerung	44
5.4.2.1	Forschung	44
5.4.2.2	Papierloser Dokumentenaustausch durch Telematik	45
5.4.2.3	Betriebsvergleiche	45
5.4.3	Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt	45
5.4.3.1	Flotten	45
5.4.3.2	Personalnachwuchs	47
5.4.3.3	Anpassung der Ausbildungsinhalte	48

5.5	Interessenbündelung und Abstimmung	48
5.5.1	Unterstützung und Einbeziehung der Branchenvertretungen	48
5.5.2	Unterstützung des Bundes	48
5.5.3	Abstimmung mit Planungen für Schiene und Straße	48
5.6	Stärkung der Hafenstandorte	49
5.6.1	Umorientierung der Gewerbeansiedlung auf „nasse“ Standorte	49
5.6.2	Umorientierung der Förderung von Wasserstraßen auf Häfen	49
5.6.3	Fördermöglichkeiten	49
5.6.4	Fairer Wettbewerb zwischen den Binnenhäfen	50
5.6.4.1	Erhaltung eines differenzierten Hafennetzes	50
5.6.4.2	Keine Verzerrung der Konkurrenz mit privaten durch Förderung öffentlicher Häfen	51
5.6.4.3	Einheitliche Genehmigungspraxis für Gefahrgutcontainer	51
5.6.4.4	Hafenkooperation	51
5.6.5	Verbesserung der Standortpotenziale der einzelnen Häfen	52
5.6.5.1	Beseitigung von Kapazitätsengpässen	52
5.6.5.2	Flächenentwicklung	53
5.6.5.3	Zurückhaltung bei der Umwidmung von Hafenflächen für andere Funktionen der Stadtentwicklung	56
5.6.5.4	Kaierweiterung	56
5.6.5.5	Verbesserung der Verkehrsanbindung von Binnenhäfen	56
5.6.6	Optionen für die öffentlichen Häfen in NRW	59
5.6.6.1	Häfen am Niederrhein – von Emmerich bis Emmelum	59
5.6.6.2	Rheinhäfen von Orsoy bis Bonn	63
5.6.6.3	Häfen an der Ruhr und am Rhein-Herne-Kanal	70
5.6.6.4	Häfen am Dortmund-Ems-Kanal	73
5.6.6.5	Häfen am Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal	76
5.6.6.6	Häfen am Mittellandkanal	79
6	Anhang	81
6.1	Europäisches Klassifizierungssystem für Binnenwasserstraßen	81
6.2	Güterumschlag in öffentlichen Häfen von NRW im Jahr 2002 und Prognosen 2015	82
6.2.1	Häfen am Niederrhein – von Emmerich bis Emmelum	82
6.2.2	Rheinhäfen von Orsoy bis Bonn	84
6.2.3	Häfen an der Ruhr und am Rhein-Herne-Kanal	88
6.2.4	Häfen am Dortmund-Ems-Kanal	90
6.2.5	Häfen am Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal	91
6.2.6	Häfen am Mittellandkanal	92
6.3	Verzeichnis von Abkürzungen und Fachbegriffen	93
6.4	Impressum / Zuständigkeit / Kontaktadressen	94

Handlungsoptionen:

Handlungsoption 1:	Einwirken auf den Bund, dass dieser die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen an Wasserstraßen zügig realisiert.	41
Handlungsoption 2:	Einwirken auf den Bund, erforderliche Instandhaltungsmaßnahmen rechtzeitig und ausreichend zu realisieren.	42
Handlungsoption 3:	Unterstützung des Bundes, die Einführung der telematik-gesteuerten Navigation in der Binnenschifffahrt voranzubringen.	42
Handlungsoption 4:	Prüfung der Möglichkeiten, Pilotvorhaben einer telematik-gesteuerten Navigation zu fördern.	42
Handlungsoption 5:	Einwirkung auf den Bund, die Sonderbelastungen für den Rhein-Herne-Kanal (RHK) und Wesel-Datteln-Kanal (WDK) aufzuheben.	43
Handlungsoption 6:	Unterstützung von Marktuntersuchungen für neue Binnenschifffahrtspotenziale.	43
Handlungsoption 7:	Unterstützung von Machbarkeitsuntersuchungen für die Erschließung neuer Binnenschifffahrtspotenziale und von Pilotvorhaben für die beispielhafte Erprobung neuer Angebote von Häfen und Binnenschifffahrt.	44
Handlungsoption 8:	Unterstützung der Versuchsanstalt für Binnenschifffahrt (VBD) unter Berücksichtigung von Markt- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen.	44
Handlungsoption 9:	Initiative des Landes NRW, den Telematikeinsatz mit kompatiblen Systemen voranzutreiben.	45
Handlungsoption 10:	Unterstützung des Binnenschifffahrtsgewerbes bei der Einrichtung regelmäßiger Betriebsvergleiche.	45
Handlungsoption 11:	Unterstützung EU-interner Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Binnenschifffahrt, u. a. im Hinblick auf (a) Verbesserte Kreditkonditionen im Rahmen der Mittelstandsförderung für bestehende, reinvestierende, Unternehmen (z.B. für den Erwerb größerer/ modernerer Schiffseinheiten; Umstellung auf Mehrhüllenschiffe); (b) Angleichung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energieeinsparung und Umweltentlastung (moderne Schiffsmotoren, Entgasungsanlagen).	47
Handlungsoption 12:	Weiteres Einwirken auf den Bund – unter aktiver Mitwirkung der Binnenschifffahrt –, die Ausbildungsförderung intensiv fortzusetzen und die Zahl der Auszubildenden weiter zu erhöhen.	48
Handlungsoption 13:	Mitwirkung bei der Anpassung der Ausbildungsinhalte unter Verstärkung kaufmännischer, logistischer und telematischer Kenntnisse sowie die Erleichterung des Quereinstiegs aus anderen Verkehrs- und kaufmännischen Berufen.	48
Handlungsoption 14:	Vertretung der Landesinteressen gegenüber Bund und EU bei der Vorbereitung neuer bzw. veränderter Regelungen bezüglich der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen.	48
Handlungsoption 15:	Unterstützung des Bundes bei seinen Bemühungen für ein gemeinsames Handlungsprogramm der verschiedenen Akteure in Bezug auf Binnenschifffahrt und Binnenhäfen.	48
Handlungsoption 16:	Ausschöpfung der Möglichkeiten, durch landesplanerische Vorgaben und beim Einsatz von Fördermitteln die Standortwahl neuer oder sich verlagernder Unternehmen verstärkt auf (hochwassersichere) Hafenstandorte zu lenken.	49
Handlungsoption 17:	Freigabe von ursprünglich für die Ansiedlung von Großindustrien reservierten LEP-VI-Flächen für kleinteiligere hafenauffine Nutzungen.	49
Handlungsoption 18:	Einwirken auf den Bund, Anlagen für den konventionellen Umschlag zu fördern, die als Folge der KLV-Förderung bei den Häfen an Interesse verloren haben.	49
Handlungsoption 19:	Prüfung von Möglichkeiten, ergänzende Fördermittel für Binnenhäfen auch außerhalb von Ziel-2-Gebieten bereit zu stellen.	50
Handlungsoption 20:	Verstärkte Einbeziehung trimodaler Hafenstandorte bei der Förderung von Güterverkehrszentren (GVZ) durch den Bund.	50

Handlungsoption 21:	Bindung der landesseitigen Förderung von Binnenhäfen an den Nachweis neu zu erschließender Potenziale für die Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt.	50
Handlungsoption 22:	Berücksichtigung des Kriteriums des Erhalts von Wettbewerbsvielfalt beim Einsatz von Fördermitteln.	50
Handlungsoption 23:	Fördermaßnahmen sollen die privaten Häfen nicht gegenüber den öffentlichen Häfen benachteiligen, wo beide Seiten Funktionen und Dienstleistungen im Wettbewerb zueinander anbieten.	51
Handlungsoption 24:	Abstimmung zwischen der Landesregierung und den zuständigen Umweltbehörden des Landes mit dem Ziel, um eine <i>einheitliche</i> Anwendung von Gefahrgutvorschriften zu erreichen.	51
Handlungsoption 25:	Unterstützung der Häfen beim Aufbau von Kooperationen für Transportkorridore an der Rheinschiene und nach den deutschen Seehäfen.	52
Handlungsoption 26:	Unterstützung von Förderanträgen der Binnenhäfen im Rahmen der Förderrichtlinie Kombierter Verkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).	53
Handlungsoption 27:	Prüfung der Fördermöglichkeit von Flächen für den konventionellen Umschlag in Binnenhäfen.	53
Handlungsoption 28:	Erschließung von weiteren Hafenumflächen durch die kommunalen Aufgabenträger und entsprechende Anpassung der Gebietsentwicklungs- und sonstiger Raumordnungspläne in Emmerich, Rhein-Lippe-Hafen, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Herne-Wanne, Lünen, Hamm (einschl. Hamm-Uentrop) und Minden.	54
Handlungsoption 29:	Bedarfsprüfung und Erschließung „trockener“, aber wassernaher Flächen in den Häfen: Rhein-Lippe-Hafen, Emmelsum, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Mülheim durch die kommunalen Aufgabenträger.	55
Handlungsoption 30:	Entwicklung außerhalb der Häfen gelegener, aber hafennaher Flächen in Essen, Gelsenkirchen und Dortmund durch die kommunalen Aufgabenträger.	55
Handlungsoption 31:	Entwicklung landesplanerischer Kriterien für die Umnutzung von Hafengebieten für die Stadtentwicklung.	56
Handlungsoption 32:	Prüfung weiterer Fördermöglichkeiten von Kai-erweiterungen.	56
Handlungsoption 33:	Prüfung besserer Straßenanbindungen der Häfen	56
Handlungsoption 34:	Prüfung besserer Gleisanbindungen der Häfen	57

Abbildungen:

Abbildung 1:	Güterfernverkehr von/ nach/ in NRW im Vergleich mit dem übrigen Bundesgebiet	8
Abbildung 2:	Wasserstraßenparalleler und nicht -paralleler Güterfernverkehr von/ nach/ in NRW nach Verkehrsträgern	8
Abbildung 3:	Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in NRW nach Ladungskategorien 1992–2001	15
Abbildung 4:	Güterfernverkehr der Verkehrsträger in NRW nach Ladungskategorien 2001 (Gütermengen)	15
Abbildung 5:	Güterfernverkehr (Bahn, Lkw, Binnenschiff) von/ nach/ in NRW nach Hauptverkehrsbeziehungen und Ladungskategorien (2001)	16
Abbildung 6:	Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in NRW nach Hauptverkehrsbeziehungen 1992–2001	16
Abbildung 7:	Containerverkehr von und nach NRW über deutsche bzw. ausländische Seehäfen nach Verkehrsträgern im Seehafenzu- bzw. -ablauf (2000)	23
Abbildung 8:	Güterfernverkehr von/nach/in NRW 2001–2015 nach Verkehrsträgern	27
Abbildung 9:	Binnenschiffsverkehr von/nach/in NRW 2001–2015 nach Ladungskategorien	27
Abbildung 10:	Binnenschiffsverkehr von/ nach/ in NRW nach Hauptverkehrsbeziehungen 2001–2015	27
Abbildung 11:	Mittlere externe Grenzkosten des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	39
Abbildung 12:	Veränderung der Beförderungspreise bei Internalisierung der externen Kosten	39

Karten:

Karte 1:	Verkehrsträgeraufteilung im Güterversand bzw. -empfang der NRW-Verkehrsbezirke	9
Karte 2:	Aktueller Ausbauzustand der Binnenwasserstraßen in NRW (2003)	13
Karte 3:	Vorgesehener Ausbauzustand der Binnenwasserstraßen in NRW bis 2010	13
Karte 4:	Eignung der Binnenwasserstraßen in NRW für den Containertransport – Anzahl möglicher Containerlagen	14
Karte 5:	Umschlag von trockenem Massengut in NRW-Binnenhäfen im Jahr 2002 in 1.000 t	19
Karte 6:	Ausschnitt Duisburg: Umschlag von trockenem Massengut in Duisburger Binnenhäfen im Jahr 2002 in 1.000 t	19
Karte 7:	Umschlag von flüssigem Massengut in NRW-Binnenhäfen	20
Karte 8:	Umschlag von Containergut in NRW-Binnenhäfen	20
Karte 9:	Lage der öffentlichen Häfen in NRW nach ihrer Zuordnung zu Ziel 2-Gebieten für den Förderzeitraum 2000–2006	25

Tabellen:

Tabelle 1:	Anteil der Verkehrsträger an den Verkehrsleistungen 1999 von/ nach/ in NRW	10
Tabelle 2:	Binnenschifffahrts-abhängig Beschäftigte in Deutschland nach Wirtschaftsbereichen (1999)	11
Tabelle 3:	Landesmittel für den Ausbau von Wasserstraßen 1965 – 2002 und Planungen ab 2003 (in Mio. €)	14
Tabelle 4:	Güterumschlag in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens 2002 nach Güterarten	16
Tabelle 5:	Güterumschlag in den NRW-Binnenhäfen nach Wasserstraßen im Jahr 2002	21
Tabelle 6:	Güterumschlag in den 10 wichtigsten privaten Binnenhäfen von NRW	21
Tabelle 7:	Konzentration des Umschlags wichtiger Gütergruppen auf Binnenhäfen in NRW	22
Tabelle 8:	Landesseitig geförderte Binnenhäfen in NRW	25
Tabelle 9:	BVWP-Prognose für den Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland 1997–2015 nach Verkehrsträgern (Integrationszenario)	26
Tabelle 10:	„Nasser“ Containerumschlag über die Kaikante der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen 1999–2002 und Prognose 2015 in 1.000 TEU	28
Tabelle 11:	Seehafenhinterlandverkehr deutscher bzw. niederländisch-belgischer Seehäfen per Binnenschiff von/ nach Verkehrsbezirken in NRW, 1999 und 2015	42
Tabelle 12:	Europäisches Klassifizierungssystem für Binnenwasserstraßen	81
Tabelle 13:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Emmerich	82
Tabelle 14:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Kleve	82
Tabelle 15:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Wesel	83
Tabelle 16:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Rhein-Lippe-Hafen	83
Tabelle 17:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Emmelsum	83
Tabelle 18:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Orsoy	84
Tabelle 19:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Duisburg	84
Tabelle 20:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Krefeld	85
Tabelle 21:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Düsseldorf	85
Tabelle 22:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Neuss	86
Tabelle 23:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Köln	86
Tabelle 24:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Bonn	87
Tabelle 25:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Mülheim	88
Tabelle 26:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Essen	88
Tabelle 27:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Gelsenkirchen	89
Tabelle 28:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Wanne-Eickel	89
Tabelle 29:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Dortmund	90
Tabelle 30:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Münster	90
Tabelle 31:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Dorsten	91
Tabelle 32:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Lünen	91
Tabelle 33:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Hamm	91
Tabelle 34:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Lübbecke	92
Tabelle 35:	Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Minden	92

1 Zusammenfassung

1.1 Aufgabe und Hintergrund

Am 09. Mai 2000 hat der Landtag Nordrhein-Westfalen das Gesetz zur (Einführung einer) Integrierten Gesamtverkehrsplanung beschlossen; mit der ersten Erarbeitung eines Integrierten Gesamtverkehrsplans (IGVP) wurde 2001 begonnen; die Fertigstellung soll noch im Laufe dieser Legislaturperiode erfolgen.

Am 5. September 2001 forderte der Landtag auf Antrag der Landtagsfraktionen von SPD und „Bündnis 90/Die Grünen“ die Landesregierung auf, sich für eine stärkere Förderung der Binnenschifffahrt einzusetzen (LT-Drucksache 13/1112). Dazu sollte sie – auch als Beitrag zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung – ein Wasserstraßenkonzept mit dem Schwerpunkt der Hafeninfrastruktur in NRW erarbeiten. Die Ergebnisse der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags NRW – insbesondere soweit sie den Ausbau der Binnenschifffahrt und das Nachhaltigkeitsprinzip betreffen – sollten dabei berücksichtigt werden.

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) hat entsprechend diesem Auftrag zunächst eine objektive und umfassende Bestandsaufnahme der Situation, aktueller Trends und zukünftiger Entwicklungspotenziale veranlasst. In einer umfangreichen Befragung wurden bei den öffentlichen und privaten Häfen Daten zum wasser- und landseitigen Verkehrsaufkommen ermittelt. Zugleich wurden Zukunftserwartungen sowie Entwicklungshemmnisse aus Sicht der einzelnen Häfen erfasst und Anregungen für die künftige Landespolitik abgefragt. Die Mehrzahl der Häfen hat diese Gelegenheit im Rahmen der Befragung genutzt.

Auf der Grundlage dieser Erhebung sowie umfangreicher statistischer Auswertungen wurde in einem Gutachten ein detailliertes Bild der Binnenschifffahrt, der Wasserstraßen-Infrastruktur und der Binnenhäfen des Landes aufgezeichnet. Im Zuge aktualisierter Prognosen und weiter führender Marktanalysen wurden zukünftige Entwicklungspotenziale identifiziert. Dies mündete in eine Bewertung möglicher Handlungsansätze (Leitlinien) ein, die bereits im Juni 2002 dem Verkehrsausschuss des Landtags vorgestellt wurden.

Diese Leitlinien waren anschließend standortspezifisch umzusetzen. In enger Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern wurden für alle öffentlichen Hä-

fen in NRW differenzierte Standortprofile einschließlich Stärken-Schwächen-Analysen erarbeitet, Entwicklungspotenziale identifiziert und notwendige Maßnahmen zur Nutzung dieser Potenziale beschrieben.

Nunmehr legt die Landesregierung das Ergebnis dieser umfangreichen Vorarbeiten in einem geschlossenen Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen vor. Sie hofft, damit den Grundstein für eine konstruktive Diskussion und für ein zukunftsorientiertes Handlungsprogramm gelegt zu haben.

1.2 Grundsätze

Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept reflektiert folgende Feststellungen:

- (1) Die Binnenschifffahrt in NRW befördert Güter und Personen, letzteres im Liniennahverkehr und in der Touristik. Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept bezieht sich ausschließlich auf den Güterverkehr.
- (2) Die Landesverkehrspolitik soll die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung fördern und dabei für ein hohes Maß an Verkehrssicherheit sowie eine möglichst geringe Umweltbelastung eintreten.
- (3) Die Binnenschifffahrt ist nach Feststellungen im „Weißbuch der EU-Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010“ der umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsträger – mit einer besonders günstigen Energieeffizienz und erheblichem Wachstumspotenzial. Dies deckt sich mit Empfehlungen der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags NRW.
- (4) Der Anteil der Binnenschifffahrt am Beförderungsaufkommen ist mit 16,4% noch nicht so groß, wie es ihrer Leistungsfähigkeit und ihren Kapazitäten entspricht. Ziel der Landesregierung ist es, diesen Anteil zu erhöhen.
- (5) Mit einer solchen Anteilserhöhung der Binnenschifffahrt soll zugleich die Straße von Güterverkehr entlastet werden – direkt (Verlagerung von der Straße auf das Binnenschiff) und indirekt (Entlastung der Schiene zur Schaffung zusätzlicher Möglichkeiten, Verkehre von der Straße auf die Bahn zu verlagern) –, damit die

Leistungsfähigkeit des Straßennetzes stabilisiert und gestärkt wird.

- (6) Gute Verkehrsverbindungen nach den Seehäfen an der Nordsee – in Belgien, den Niederlanden und in Deutschland – sind für NRW aufgrund seiner hohen Außenhandelsverflechtung von großer Bedeutung.
- (7) Die Verkehrspolitik und –planung des Landes zielt darauf, die jeweiligen Stärken jedes Verkehrsträgers in optimaler Kombination zu nutzen. Für die Binnenschifffahrt erfordert das, den Ausbauzustand der Wasserstraßen und die Anbindungen der Häfen an Schiene und Straße zu optimieren.
- (8) Die Ergebnisse des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes – insbesondere in infrastruktureller Hinsicht, nicht zuletzt mit Blick auf landseitige Hafen-Anbindungen – sind angemessen in die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) einzubeziehen. Die Förderung des Wasserstraßenverkehrs durch Erleichterung des kombinierten Verkehrs ist ein wichtiges Kriterium für die Vorhabenbewertung im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP).
- (9) Mehr Verkehr auf Wasserstraßen abzuwickeln, erfordert neben einer Optimierung der Wasserstraßeninfrastruktur eine gezielte Positionierung der Häfen mit ihren jeweiligen Standortvorteilen.
- (10) Die Umsetzung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes erfordert das Zusammenwirken einer Vielzahl von Akteuren: des Bundes (Wasserstraßenausbau und –instandhaltung; Fördergeber für Häfen und Schifffahrt; Schifffahrtspolitik), der Kommunen (Hafeneigner und -betreiber), der Verkehrswirtschaft (Betreiber privater Häfen, Nutzer der Binnenschifffahrt und der öffentlichen Häfen) sowie des Landes (verkehrspolitische Leitlinien und Fördergeber).
- (11) Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept ist die Leitlinie für das Verwaltungshandeln und die Investitionsförderung des Landes NRW. Sie strukturiert außerdem das erforderliche Zusammenwirken der Beteiligten.

1.3 Übersicht über den Inhalt

Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept befasst sich mit den drei integralen Komponenten der Binnenschifffahrt:

- den Wasserstraßen als der eigentlichen verkehrlichen Infrastruktur,
- den Binnenhäfen als den nötigen Umschlagplätzen, die zugleich wichtige Gewerbestandorte sind, und nicht zuletzt
- dem Güterverkehrsgewerbe der Binnengüter-schifffahrt, deren ökonomische Leistungsfähigkeit mit ihrer verkehrlichen Bedeutung eng verknüpft ist.

Kapitel 2 analysiert die *heutige Situation* dieser drei Komponenten und beschreibt neben der Bedeutung der Binnenschifffahrt für Verkehr, Wirtschaft und Beschäftigung des Landes (Kap. 2.1) auch heutige Strukturen und Leistungen in der Schifffahrt sowie Umfang und Ergebnisse der öffentlichen Förderung (Kap. 2.2 bis 2.4).

Kapitel 3 befasst sich mit den *Zukunftsperspektiven* der Binnenschifffahrt in NRW. Auf der Grundlage vorliegender Prognosen (Kap. 3.1) werden Wachstumsmärkte des Binnenschiffstransports identifiziert und für wichtige Teilbereiche weiter herausgearbeitet (Kap. 3.2). Die sich grundlegend verändernde Rolle der Binnenhäfen als logistische Drehscheiben und verkehrsträger-übergreifende Integratoren wird im Abschnitt 3.3 behandelt. Hieraus ergeben sich Folgerungen für deren funktionelle Fortentwicklung (Kap. 3.3.1.3 und 3.3.2.3).

Die allgemeinen *verkehrspolitischen Ziele* der Landesregierung werden in Kap. 4 – als Grundlage für alles weitere – zusammenfassend dargestellt. Dem folgen die Empfehlungen der *Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“* (Kap. 5.1), mit denen das hier vorgestellte Konzept ebenfalls im Einklang steht.

Es folgen *Handlungsoptionen* bezüglich der Binnenwasserstraßen (Kap. 5.3), der Binnenschifffahrt (Kap. 5.4) und der Hafenstandorte (Kap. 5.5). Hierbei werden zunächst grundsätzliche Richtungen und Optionen der Hafenentwicklung diskutiert (Kap. 5.5.1 bis 5.5.5). Diese werden im Kap. 5.5.6 für die öffentlichen Häfen des Landes standortbezogen konkretisiert. Als Grundlage strategisch fundierten Handelns werden für jeden einzelnen Hafen dessen Stärken, Schwächen und Potenziale herausgearbeitet.

Die Handlungsoptionen richten sich nicht allein an die Landesregierung, sondern erfordern auch Beiträ-

ge anderer Akteure. Auf die Benennung von Verantwortlichkeiten für einzelne Maßnahmen wird in diesem Konzept allerdings bewusst verzichtet, wenn auch auf die grundlegenden Zuständigkeiten hingewiesen wird (Kap. 5.2).

Angesichts der Vielzahl einzubindender Akteure wird die Unterstützung durch das MVEL bei der *Interessenbündelung* vorgesehen (Kap. 5.6.1). Damit greift das MVEL eine Anregung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf, das ebenfalls eine konzertierte Aktion pro Binnenschifffahrt anstrebt. Dies wird im Kap. 5.6.2 ausdrücklich unterstützt.

Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzzept schließt Vorschläge für Verbesserungen der Straßen- und Schienenanbindung einzelner Binnenhäfen ein. Auf die notwendige *Berücksichtigung dieser Maßnahmen im Rahmen der Integrierte Gesamtverkehrsplanung* weist Kapitel 5.6.3 hin.

Ein *Anhang* enthält statistische Informationen über die einzelnen öffentlichen Binnenhäfen sowie ein Verzeichnis der Abkürzungen und Fachbegriffe.

1.4 Ergebnisse und Schlussfolgerungen

1.4.1 Die Binnenschifffahrt in NRW heute

Bedeutung

Auf NRW entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Güteraufkommens der Binnenschifffahrt in Deutschland. Die gewachsene räumliche Konzentration der Industrieschwerpunkte an den Wasserstraßen und der bedeutende Verkehr von/nach Seehäfen über den Rhein begründen diese herausragende Rolle der Binnenschifffahrt in NRW.

Nicht weniger als 70% des NRW-Güterverkehrs haben Quelle *und* Ziel im Einzugsbereich eines Hafens und sind damit besonders für den Binnenschiffs-transport geeignet. Von diesen Verkehren wird tatsächlich ein Drittel per Binnenschiff befördert (mit 37% der Verkehrsleistungen). Ähnliche Werte erreichen ansonsten nur die Niederlande – ebenfalls mit hoher räumlicher Konzentration auf binnenwasserstraßennahe Standorte. Damit hilft die Binnenschifffahrt in NRW wesentlich, auch die Straße zu entlasten. Ein noch größerer Beitrag hierzu ist aber möglich.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt bemisst sich nicht lediglich nach ihren „eigenen“ Beschäftigten, sondern nach der Beschäftigung und Wertschöpfung in der sie nutzenden verladenden Wirtschaft. In dieser Perspektive sind etwa 125.000 Arbeitsplätze in NRW von der Binnenschifffahrt abhängig oder mit ihr verknüpft.

Binnenwasserstraßen

Trotz einer erheblichen Mitfinanzierung von Ausbaumaßnahmen durch das Land¹ (verpflichtend zuständig ist allein der Bund) bestehen derzeit noch infrastrukturelle Engpässe an den Wasserstraßen von NRW sowie an den sich anschließenden Kanal- und Flusstrecken.

Mit dem Abschluss der vom Bund geplanten Ausbaumaßnahmen am Datteln-Hamm-Kanal (DHK), Rhein-Herne-Kanal (RHK), Datteln-Ems-Kanal (DEK) und Mittellandkanal (MLK) wird NRW jedoch über ein hochwertiges Binnenwasserstraßennetz verfügen, das die wichtigen Siedlungsschwerpunkte erschließt und mit modernen Binnenschiffen befahrbar ist.

Um erreichte Ausbauerfolge nicht zu gefährden, ist es unabdingbar, dass der Bund eine bedarfsgerechte Instandhaltung der Wasserstraßen gewährleistet. So besteht z.B. am Wesel-Datteln-Kanal (WDK) als Folge von Bergsenkungen ein erheblicher Sanierungsbedarf an den Schleusen.

Containerschiffe können den Rhein mit mindestens 4 Lagen befahren. Bei der Beschränkung der übrigen Wasserstraßen auf 2 Lagen wird es auf absehbare Zeit bleiben.

Hafenstandorte des mittleren und östlichen Ruhrgebietes sind durch die Kanalabgaben des Bundes benachteiligt. Die ursprüngliche Begründung (Begünstigung deutscher Seehäfen gegenüber den Westhäfen in den Niederlanden und in Belgien) ist angesichts aktueller Verkehrsstrukturen nicht mehr zu rechtfertigen. Die veraltete Regelung steht inzwischen einer Verlagerung von Güterverkehr auf Wasserstraßen entgegen.

Binnenschifffahrt

Das Aufkommen der Binnenschifffahrt von NRW stagniert bei jährlich ca. 110 Mio. Tonnen. Nach wie vor stellen Massengüter wie Erze, Mineralölprodukte, Steine & Erden sowie Steinkohle das Hauptaufkommen. Zunehmendes Gewicht erlangt jedoch der Containerverkehr.

¹ eingesetzte Landesmittel seit 1965 bis 2002: 656 Mio. €; ab 2003 noch vorgesehen: 221 Mio. €

80% des gesamten NRW-Binnenschiffsverkehrs entfallen auf Auslandsverkehre – insbesondere von/nach den Seehäfen an der Rheinmündung (sog. ARA-Häfen²). Bei diesen Verkehren wirkt sich für die Binnenschifffahrt günstig aus, dass sie auf der Seite der Seehäfen keine Vor-/ Nachlauf- und damit keine doppelten Umschlagkosten verursachen.

Die Landesregierung hat in den vergangenen Jahren verschiedene Studien gefördert, die sich mit Möglichkeiten einer stärkeren Einbindung der Binnenschifffahrt in logistische Ketten beschäftigen (Marktstudien, technische Studien). Sie hat mit dem Nordrhein-Westfalen-Shuttle (Containerverkehr Rhein–Dortmund) auch die Unterstützung von Pilotvorhaben aufgenommen; diesen Förderansatz wählen auch die EU und der Bund in verstärktem Maße.

Binnenhäfen

Klassische Funktionen der Binnenhäfen als Umschlagstellen und Industriestandorte werden zunehmend überlagert mit einer Distributionsfunktion (über das enge traditionelle Umland hinaus) sowie einer physischen und organisatorischen Schnittstellenfunktion. Dies ermöglicht es der Binnenschifffahrt, weitere Märkte zu erschließen.

In NRW werden 120 Häfen (z.T. mit mehreren Umschlagstellen) gezählt, davon 23 öffentliche und 97 private. Drei Viertel des gesamten Umschlages in NRW entfallen auf Häfen am Rhein. Es folgen mit großem Abstand die Häfen am westdeutschen Kanalsystem, die gleichwohl für die dort angebundene Standorte von großer Bedeutung sind.

Der dominierende Hafenkomplex ist Duisburg (rund 40% des Gesamtaufkommens) mit den öffentlichen Ruhrorter Häfen und 7 privaten Häfen. An zweiter und dritter Stelle folgen etwa gleichauf der Landkreis Wesel mit 4 öffentlichen und 11 privaten Häfen (10%) und die Stadt Köln mit fünf öffentlichen Häfen und einem privaten Hafen (10%).

Private Häfen haben in NRW ein erhebliches Gewicht. Auf sie entfallen ca. 55% des gesamten Hafenumschlags des Landes. Private Häfen dienen im Gegensatz zu öffentlichen Häfen zumeist nur einem oder wenigen Unternehmen. Sie dominieren beim Umschlag von Eisenerz, Steinen & Erden sowie Stahlprodukten, haben aber auch bei Mineralölprodukten, Steinkohle sowie Schrott bedeutende Marktanteile. Spitzenreiter unter den privaten Häfen sind Schwelgern/ Duisburg III (Eisenerze, Schrott, Steinkohle), verschiedene Häfen im Landkreis Wesel

(Kies), in Marl (chemische Erzeugnisse) und Walsum (Stahlhalbzeug).

NRW-Häfen schlagen bedeutende Mengen an Containern für den Überseehandel um. Zwar wickeln deutsche Nordseehäfen (45%) nahezu die gleiche Menge an Containern für NRW ab wie die sog. Westhäfen (Antwerpen–Rotterdam–Amsterdam: 55%). Der Containerverkehr der Binnenschifffahrt beschränkt sich jedoch bis heute fast ausschließlich auf die Westhäfen. Hier erreicht die Binnenschifffahrt mittlerweile ca. 40% des gesamten NRW-Aufkommens (Tendenz steigend) gegenüber 6% für die Bahn und 54% für die Straße. In den Nordseehäfen beträgt dem gegenüber der Anteil der Straße 81% (Bahn: 19%). Um zu vermeiden, dass bei weiter wachsenden Schiffsgrößen im Seecontainerverkehr die deutschen Seehäfen ins Hintertreffen geraten und Rotterdam eine (partielle) Monopolstellung erlangt, ist die Realisierung eines neuen Containerhafens in Wilhelmshaven auch für NRW von Bedeutung.

Investitionen in öffentliche Binnenhäfen sind in der Regel Aufgabe der Gemeinden als deren Eigentümer. (Ausnahme: die öffentlichen Duisburger Häfen, an denen neben dem Bund auch das Land beteiligt ist). Gemeinden halten sich allerdings vielfach mit derartigen Investitionen zurück, da sie nur zu einem geringen und abnehmenden Teil an den volkswirtschaftlichen Nutzen partizipieren. Auch die Erschließung hafennaher Gewerbegebiete bleibt vielfach hinter kostengünstiger zu erschließenden Gewerbegebieten an „trockenen“ Standorten zurück.

(Die Förderung von Häfen und hafennahen Gewerbegebieten verlangt vor diesem Hintergrund höhere Priorität und wird zunehmend zum zentralen Instrument zugunsten eines höheren Verkehrsanteils der Wasserstraßen.)

Für eine finanzielle Förderung der Häfen und der sie erschließenden Infrastruktur besteht in Nordrhein-Westfalen kein eigenständiges Programm. Wesentliches Instrument ist die Regionale Wirtschaftsförderung. Sie greift allerdings nur in Regionen, die unter das Ziel 2 der Europäischen Gemeinschaft fallen (Förderung benachteiligter ländlicher und städtischer Regionen). Auch bedürfen die Förderkriterien der regionalen Wirtschaftsförderung einer Ergänzung, sollen Hafenstandorte im Sinne der verkehrspolitischen Ziele besonders gestärkt werden. Geringe Fördermöglichkeiten bestehen derzeit für Häfen außerhalb der Ziel-2-Gebiete, so insb. am Niederrhein oder rheinaufwärts oberhalb von Krefeld-Uerdingen.

² ARA = Antwerpen–Rotterdam–Amsterdam sowie weitere an diesem Küstenabschnitt liegende Seehäfen

1.4.2 Zukunftsperspektiven

Transportaufkommen

Nach den Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung wird der Güterverkehr der Straße weiterhin überdurchschnittlich, derjenige der Binnenschiffahrt unterdurchschnittlich wachsen. Aktuelle Tendenzen deuten darauf hin, dass sich das Massengut-aufkommen schwächer, das Containeraufkommen hingegen dynamischer entwickeln wird als vom BMVBW erwartet.

Wachstumsmärkte werden weiterhin im grenzüberschreitenden Seehafen hinterlandverkehr liegen (insb. Kohle, chemische Erzeugnisse, Container sowie – im Export – Eisen & Stahl). Zunehmend wichtig wird, die Kanalhäfen in den Containerverkehr der Binnenschiffahrt (über Rheinhäfen) einzubinden.

Die Substitution heimischer durch Importkohle stärkt die Binnenschiffahrt der Rheinhäfen. Sie führt auch zu überdurchschnittlichem Wachstum der Transportleistungen. Ähnliches gilt für Schrotttransporte.

Weitere Wachstumschancen bestehen im Fluss-See-Verkehr (insb. über Häfen von Duisburg bis Köln), bei Gefahrgut- und Pkw-Transporten. Noch nicht abschließend geklärt sind Möglichkeiten der Binnenschiffahrt im „kontinentalen“ (nicht Seehafen-bezogenen) Transport palettierter Waren.

Diese Wachstumsmärkte werden bei sonst unveränderten Bedingungen nicht ausreichen, um den Entlastungsbeitrag der Binnenschiffahrt für die Straße wesentlich zu erhöhen. Eine solche Erhöhung ist jedoch möglich, wenn Binnenhafenstandorte wieder verstärkt zu Standorten der Gewerbeentwicklung werden. Produktions- und Logistikunternehmen an Hafenstandorten nutzen die Binnenschiffahrt deutlich stärker als solche an „trockenen“ Standorten, da für letztere erhebliche Zusatzkosten für den Hafenvor- bzw. -nachlauf sowie den Umschlag anfallen. Folglich muss der Schwerpunkt der Binnenschiffahrtförderung in der Stärkung von Häfen als Gewerbebeständen liegen.

Funktionelle Fortentwicklung der Binnenhäfen

Die öffentlichen Binnenhäfen haben sich gewandelt. Vor allem dort, wo geeignete und verkehrlich gut erschlossene Flächen dies erlaubten, haben sich sie sich zu logistischen Knoten entwickelt, in denen die Binnenschiffahrt mit Schiene und Straße verknüpft wird. Über den Umschlag hinaus werden in den Häfen weitere logistische Leistungen angeboten: Zwischenlagerung, Disposition, z.T. sogar die Warenbearbeitung. Die Häfen spielen dabei je nach Bedarf

eine mehr oder weniger aktive Rolle als Initiator und Organisator integrierter logistischer Ketten.

Damit eröffnen sich Chancen, den Einzugsbereich der Binnenhäfen über das engere Einzugsgebiet hinaus auszudehnen. Hiermit verbunden ist eine zunehmende Schnittstellenfunktion für den „trockenen“ Umschlag (Schiene-Straße; Straße-Straße). Auch wenn letzterer nicht unmittelbar Binnenschiffahrt aufkommen generiert, ist er ihm indirekt förderlich, weil er zugleich die Bedingungen für den Hafenhinterlandverkehr verbessert. Dies gilt insbesondere für die Einbindung der Schiene.

Zahlreiche Häfen in NRW haben begonnen, diese Entwicklungschancen zu nutzen. Voraussetzung war ein gewandeltes Verständnis der Funktionen von Hafenbetreibern und die Deckung eines zunehmenden Bedarfs an hafennahen Gewerbebeständen mit guter überörtlicher Straßen- und Bahnanbindung.

1.4.3 Verkehrspolitische Ziele

Das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW trägt zur Erreichung der Ziele der Integrierten Gesamtverkehrsplanung IGVP bei:

- (1) Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung,
- (2) Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems,
- (3) Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- (4) Reduzierung der Umweltbelastung.

Die Binnenschiffahrt ist ein kostengünstiger Verkehrsträger (soweit die Kosten des zusätzlichen Umschlags und des Hinterlandtransports diesen Vorteil nicht zunichte machen). Das enge Netz von Wasserstraßen und Binnenhäfen in NRW bindet die meisten Siedlungsschwerpunkte des Landes an und schafft Standortvorteile, die aktiv genutzt werden können und müssen.

Die Binnenschiffahrt hat gezeigt, dass sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilität von Gütern leisten und dabei zugleich den Zielen der Verkehrssicherheit und der Umweltentlastung dienen kann. Die Binnenschiffahrt kann wesentliche Teile der Gefahrguttransporte übernehmen und Unfallrisiken von Straße und Bahn – vor allem bei der Stadtdurchfahrt – vermeiden.

1.4.4 Handlungsoptionen

Binnenwasserstraßen (Optionen 1 – 5)

Erforderlich ist ein zügiger Abschluss der vom Bund vorgesehenen Ausbaumaßnahmen an den Kanälen und am Niederrhein (Sohlenstabilisierung – nach Möglichkeit oberhalb Duisburgs fortzuführen). Für eine bedarfsgerechte Infrastruktur-Unterhaltung sollen die bestehenden wirtschaftlichen Risiken an verschiedenen Wasserstraßenabschnitten festgestellt werden.

Die Möglichkeiten der Telematik für eine sicherere und personalsparende Navigation sind zu nutzen. Die nicht mehr zu rechtfertigende Benachteiligung der Standorte an WDK und RHK hinsichtlich der Kanalabgaben muss zügig abgebaut werden.

Binnenschifffahrt (Optionen 6 – 14)

Bestehende Marktchancen der Binnenschifffahrt können durch Markt- und Machbarkeitsstudien sowie sich anschließende Pilotprojekte erschlossen werden. Hierzu können geförderte Forschungsvorhaben beitragen. Zugleich müssen Forschungsergebnisse des Auslandes besser verfügbar gemacht werden. Betriebsvergleiche sollen es den Unternehmen der Binnenschifffahrt erlauben, Leistungsschwächen frühzeitiger zu erkennen.

Die Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotten muss durch einen Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber ausländischen Flotten (insb. der Niederlande und Belgiens) und durch verbesserte Finanzierungsinstrumente beschleunigt vorangetrieben werden. Zugleich ist eine wesentliche Belebung des Nachwuchses an Binnenschiffern erforderlich. Ausbildungsinhalte müssen sich stärker auf kaufmännische und logistische Kenntnisse richten, der Quereinstieg in den Beruf des Binnenschiffers sollte erleichtert werden.

Interessenbündelung und Abstimmung (Optionen 15 – 17)

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) wird die wirtschafts- und verkehrspolitischen Landesinteressen bezüglich der Binnenschifffahrt gegenüber Bund und EU-Kommission vertreten. Es wird den Bund in seinen Bemühungen unterstützen und begleiten, ein gemeinsames Handlungsprogramm der verschiedenen Akteure aus Binnenschifffahrt und Binnenhäfen auf den Weg zu bringen und umzusetzen.

Es wird Ergebnisse des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzpts in die Arbeiten und die Abstimmung

prozesse im Rahmen seiner Integrierten Gesamtverkehrsplanung einbringen.

Förderung (Optionen 18 – 24)

Die Förderung bedarf neuer Ansätze. Im Mittelpunkt steht eine Umorientierung der Gewerbeansiedlung (Gewerbegebietsentwicklung) auf „nasse“ Standorte, auch wenn dies kostspieliger ist als an „trockenen“ Standorten. Hierzu sind Instrumente der finanziellen Förderung mit denen der Landesplanung aufeinander abzustimmen.

Die Förderkriterien der regionalen Wirtschaftsförderung sind ggf. durch Kriterien zu ergänzen, die „nasse“ Standorte stärker begünstigen. Bei der Förderprüfung sind Gesichtspunkte der Verkehrspolitik verstärkt einzubeziehen. Dies setzt voraus, dass die durch eine Förderung ermöglichte Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt explizit geprüft wird. Um die Benachteiligung von Nicht-Ziel-2-Regionen abzubauen, sind ergänzende Fördermöglichkeiten zu prüfen. Damit erfolgt zugleich eine Vorbereitung auf das absehbare Auslaufen der Ziel-2-Förderung.

Fördermaßnahmen sollen möglichst standortneutral erfolgen, um den Wettbewerb unter den öffentlichen Binnenhäfen, aber auch zwischen öffentlichen und privaten Binnenhäfen nicht zu verzerren. Mögliche förderbedingte Verkehrsverlagerungen zwischen den Häfen müssen geprüft werden. Die Genehmigungspraxis für Umschlag und Lagerung von Gefahrgutcontainern in Binnenhäfen soll vereinheitlicht werden.

Hafenkooperation (Optionen 25)

Der „intramodale“ Wettbewerb (zwischen den Binnenhäfen) ist eine wesentliche Stärke gegenüber der Schiene, wo dieser Wettbewerb erst langsam entsteht. Die Kooperation zwischen den Binnenhäfen ergänzt diesen notwendigen Wettbewerb. Kooperationen sind auch bei der Entwicklung von Bahndiensten, beim Aufbau gebrochener Containerdienste, der Kompetenzbündelung (z.B. für den Schwergut- oder Gefahrgutumschlag) und der Vermarktung sinnvoll. In Einzelfällen räumlicher Nähe können sie auch in eine Fusion einmünden, um die Nutzung knapper Kapazitäten zu optimieren und Kosten zu reduzieren.

Vor dem Einsatz von Fördermitteln sollen ungenutzte Kooperationspotenziale geprüft werden. Auch grenzüberschreitende Kooperationen und deren vermittelnde Unterstützung durch die Landesregierung können in Einzelfällen sinnvoll sein.

Vielfach haben sich NRW-Häfen bereits auf bestimmte Märkte spezialisiert und auf sich konzentriert. Die Vielfalt dieser Spezialisierungen ist eine wesentliche Stärke der nordrhein-westfälischen Hafenlandschaft. Sie ist verbunden mit einem differen-

zierten Netz von Häfen unterschiedlicher „Kernkompetenzen“.

Verbesserung der Standortpotenziale einzelner Häfen (Optionen 26 – 34)

Standortpotenziale sollen vorrangig weiter entwickelt werden, wenn als Folge *Verkehrsverlagerungen* auf die Binnenschifffahrt zu erwarten sind.

Maßnahmen, die sich auf den kombinierten Verkehr beziehen, können sich auf das Förderprogramm des Bundes stützen. Ein Ausbau bestehender KLV-Kapazitäten wird voraussichtlich in den Häfen Neuss, Köln, Emmerich und Krefeld erforderlich. Die Möglichkeit der *Förderung konventioneller Umschlaganlagen* ist zu prüfen. In Orsoy und in Köln (Godorf und Niehl) können beachtliche Aufkommenspotenziale mit den bestehenden Anlagen nicht befriedigt werden.

Bei der Hafentwicklung müssen ggf. bestehende Konflikte mit der Stadtentwicklung geklärt werden. Umgekehrt soll eine Öffnung von Hafeflächen für die Stadtentwicklung nur dort erfolgen, wo sich hieraus keine wesentlichen Mengenverluste für die Binnenschifffahrt ergeben. Die Landesplanung soll Möglichkeiten eines Vorrangs der Gewerbeentwicklung in Hafengebieten schaffen.

Die Entwicklung von *Ansiedlungsflächen am Wasser* („nasse Flächen“) ist insb. in folgenden öffentlichen Häfen zu prüfen: Emmerich, Rhein-Lippe-Hafen, Duisburg (Kohleinsel, Speditionsinsel und Außenhafen), Krefeld (Linn, Erweiterungsgebiet Gellep-Stratum, Wendebecken), Neuss/Düsseldorf, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Herne-Wanne (Flächen in Nähe der KV-Anlage sowie zwischen dem GVZ und dem Hafen Julia), Lünen (Stumm- und Shell-Hafen), Hamm (Stadthafengebiet und Hamm-Uentrop), Minden.

In Dortmund, Gelsenkirchen und Essen besteht aufgrund von Engpässen in den Häfen ein Bedarf, *hafennahe „trockene“ Gewerbeflächen* außerhalb der

Hafengebiete bereitzustellen. Weiterer Entwicklungsbedarf trockener (wassernaher) Flächen im Hafengebiet ist für folgende Standorte zu prüfen: Rhein-Lippe-Hafen, Emmelsum, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Mülheim.

In Einzelfällen kann es sinnvoll sein, an Umschlagstellen mit Böschungsufer *Kaianlagen* herzustellen, um einen effizienten Umschlag zu ermöglichen. Dies setzt angesichts hoher Kosten einen Wirtschaftlichkeitsnachweis voraus. So wird mittelfristig der Ersatz von Böschungsufern durch Spundwände im Hafen Gelsenkirchen zu prüfen sein.

In zahlreichen Häfen ist eine Verbesserung der *verkehrlichen Anbindung* anzustreben:

- Emmerich (direkte Straßenverbindung zum Logistikpark am Hafen, Ausbau der Verbindungsstraßen zum Hafengebiet);
- Rhein-Lippe-Hafen (Anbindung an die DB-Gleisstrecke Wesel-Voerde sowie Straßenanbindung an die K 12);
- Orsoy (Erneuerung des Gleisoberbaus im Hafen);
- Duisburg (Verbesserung der Anbindung der Ruhrorter Häfen, Bau einer Stadtstraße zum Hafen Rheinhausen);
- Krefeld (Umbau der ortsbedienten Weichen für Elektrobetrieb, Verbesserung der Straßenanbindung);
- Düsseldorf (Anbindung des Container-Terminals an das Gleisnetz, Sanierung der Gleisanlagen einschl. Weichen, Westanbindung des Hafengebäudes und des Container-Terminals, neue Verbindungsstraße zum Haupthafen);
- Herne-Wanne (Straßenverbindung zwischen den Häfen Herne-Wanne und Julia).

2 Die Binnenschifffahrt in NRW heute

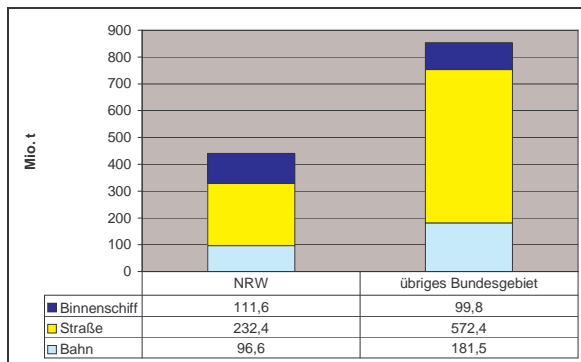
2.1 Bedeutung

2.1.1 Verkehrliche Bedeutung

Im Gegensatz zu den sich ihren Kapazitätsgrenzen nähernden Verkehrsträgern Bahn und Lkw kann der Verkehrsträger Binnenschiff noch sehr große Transportmengen zusätzlich aufnehmen. Darüber hinaus ist er energiesparsam, sicher, kostengünstig und befördert große Güterladungen umweltfreundlich. Vor diesem Hintergrund kommt der Binnenschifffahrt und den sie tragenden Infrastrukturen (Wasserstraßen, Binnenhäfen) in Nordrhein-Westfalen zukünftig eine wachsende Bedeutung zu.

Schon heute hat die Binnenschifffahrt im Güterverkehr von/ nach/ in Nordrhein-Westfalen eine deutlich größere Bedeutung (25,3% des gesamten Güterverkehrs in 2001) als im übrigen Bundesgebiet (11,7%). Mit einem Aufkommen von 112 Mio. t (2001) rangiert sie in NRW noch vor der Bahn (97 Mio. t). Damit erreicht sie zugleich mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Güterverkehrs per Binnenschiff.

Abbildung 1:
Güterfernverkehr von/ nach/ in NRW im Vergleich mit dem übrigen Bundesgebiet



Im Jahre 2001, Gütermengen in Mio. t

Dieser hohe Binnenschiffsanteil geht in NRW nicht zu Lasten der Schiene (Anteil 21,9% gegenüber 21,3% im übrigen Bundesgebiet), sondern der Straße (NRW: 52,8%; übriges Bundesgebiet: 67,0%).

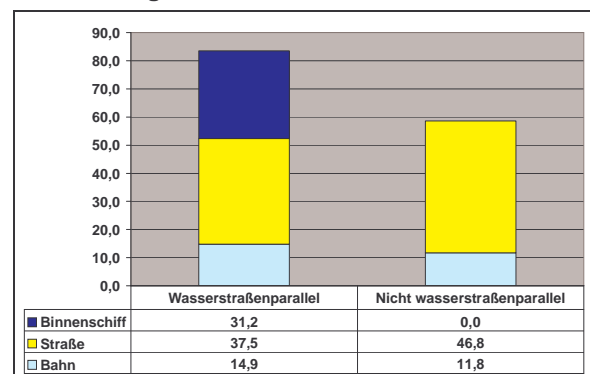
Maßgeblich für diese besondere Verkehrsträgerstruktur sind in NRW zwei Faktoren: die Konzentration massengutintensiver – Binnenschiffs-affiner – Industrien (Montanindustrie, petrochemische Industrie) und die Ballung der Siedlungsräume im engen Einzugsbereich von Binnenhäfen.

Die Binnenschifffahrt bedient überwiegend Empfänger und Versender im engeren Umkreis der Binnenhäfen (innerhalb eines 50-km-Radius, bei Massengut i.d.R. deutlich näher). Das Netz der Binnenwasserstraßen in Nordrhein-Westfalen ist vergleichsweise eng und erlaubt daher eine hohe Marktabdeckung.

Zwar gilt dies häufig nicht für die Gegenrelationen – d.h. die Standorträume, mit denen Warenaustausch betrieben wird – in anderen Bundesländern bzw. Staaten. Ein erheblicher Teil nicht nur des nordrhein-westfälischen Binnenschiffsverkehrs, sondern auch des gesamten Verkehrsaufkommens konzentriert sich andererseits auf Seehafenrelationen.

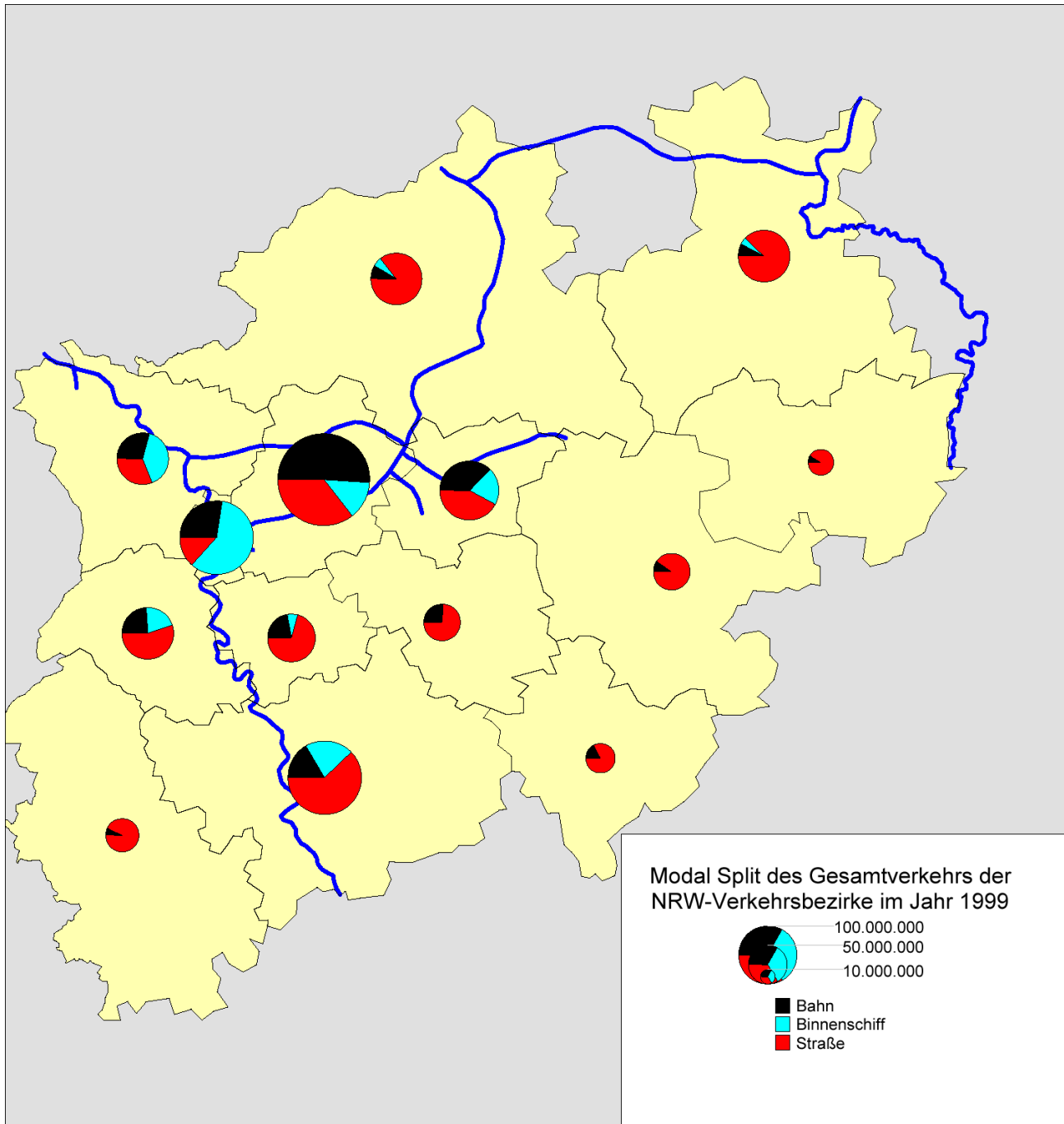
So haben 70% des gesamten Güterverkehrsaufkommens von NRW zugleich Quelle *und* Ziel im Nahbereich eines Hafens. Das heißt: Für mehr als zwei Drittel des NRW-Verkehrsaufkommens kann die Binnenschifffahrt aus räumlicher Sicht als Wettbewerber auftreten. Bei flüssigem Massengut sind es sogar 85%, bei Containern 82%, bei trockenem Massengut (wie Kohle, Erze) 80%. Selbst bei übrigen Gütern (Stückgut) machen solche sog. wasserstraßenparallelen Verkehre noch 61% des Gesamtaufkommens aus (Zahlen für 1999; keine aktuelleren Schätzungen verfügbar).

Abbildung 2:
Wasserstraßenparalleler und nicht -paralleler Güterfernverkehr von/ nach/ in NRW nach Verkehrsträgern



Im Jahre 1999, Güterverkehrsleistungen in Mrd. tkm

Karte 1:
Verkehrsträgeraufteilung im Güterversand bzw. -empfang der NRW-Verkehrsbezirke



Im Jahr 1999, Quelle: Statistisches Bundesamt; ergänzende Schätzungen von Planco;
 Anm.: keine neueren regional differenzierten Daten für die Straße verfügbar

Tatsächlich erreicht die Binnenschifffahrt auf wasserstraßenparallelen („nassen“) Relationen beachtliche 34% der Verkehrsmengen und 37% der Verkehrsleistungen³. Dennoch ist angesichts der räumlichen Struktur des Verkehrs ein noch deutlich höherer Binnenschiffsanteil realisierbar.

Die Binnenschifffahrt trägt also trotz ihrer Massengutorientierung erheblich dazu bei, Straßen zu entlasten. Immerhin erreicht die Straße auf den „nassen“ Relationen nur 45% der Verkehrsleistungen, auf nicht zu Wasserstraßen parallelen Relationen hingegen 80%. Allein im Containerverkehr wurden im Jahr 1999 von der Binnenschifffahrt ca. 270.000 TEU gefahren, die sonst überwiegend per Lkw befördert worden wären. Dies entspricht im werktäglichen Durchschnitt immerhin ca. 1.000 Lkw, die sonst die Straßen Richtung Rotterdam und Antwerpen zusätzlich belastet hätten⁴. Der Binnenschiffs-Containerverkehr ist seither weiter gewachsen und wird nach den Prognosen auch zukünftig kräftig zunehmen. Auch andere Binnenschiffsverkehre würden ohne die Binnenschifffahrt zu einem großen Teil per Lkw befördert werden.

Die Binnenschifffahrt entlastet aber auch die Bahn und macht damit Kapazitäten für den Wettbewerb der Schiene mit der Straße frei.

Auch wenn Güterstruktur und Verkehrsträgerwahl eng zusammenhängen: diese Zahlen zeigen die Chancen der Binnenschifffahrt bei wasserseitig gut angebundenen Wirtschaftsstandorten. Diese Chancen gehen offenbar kaum zu Lasten der Schiene – besonders nicht im Containerverkehr.

Tabelle 1:
Anteil der Verkehrsträger an den Verkehrsleistungen 1999 von/ nach/ in NRW

Verkehrsträger	„Nasse“ Relationen (wasserstraßenparallel)	„Trockene“ Relationen (nicht wasserstraßenparallel)	NRW-Verkehr insg.
Bahn	18%	20%	19%
Straße	45%	80%	59%
Binnenschiff	37%	0%	22%

Quelle: Schätzungen von Planco auf der Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamtes und des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Anm.: Aufgrund der ungenügenden statistischen Erfassung des Straßengüterverkehrs sind aktuellere Zahlen nicht verfügbar. Die Strukturen haben sich jedoch seither nicht grundlegend verändert.

³ Quelle: Schätzungen von Planco auf der Grundlage von Angaben des Statistischen Bundesamtes sowie des Kraftfahrt-Bundesamtes

⁴ unter Berücksichtigung von z.T. 2 TEU je Lkw, jedoch auch zusätzlicher anteiliger Leerfahrten von Lkw

2.1.2 Wirtschaftliche Bedeutung

Binnenhäfen und Binnenschifffahrt sind bedeutende Wirtschaftsfaktoren. Die vielfach trimodalen Verkehrsanbindungen der Binnenhäfen (d.h. für drei Verkehrsträger – Binnenschifffahrt, Lkw, Bahn – geeignet) machen die Häfen zu attraktiven Unternehmensstandorten.

Verkehrs-, Industrie- und Handelsunternehmen sind über die traditionellen Hafenfunktionen mit den Häfen verbunden. Im Umfeld der Häfen siedeln zahlreiche Betriebe und Einrichtungen, die aus unterschiedlichen Gründen eine enge Beziehung zu den Häfen aufweisen, bis hin zu einschlägigen Abteilungen von Banken und Versicherungen, Beratungsunternehmen, Sachverständigen und anderen Dienstleistern (IT-Branche; Entsorgung etc.) oder öffentlichen Verwaltungen (z.B. Zoll- und Umweltbehörden).

Hafenbezogene Wirtschaftsaktivitäten erzeugen über ein Netz von Zuliefer- und Abnehmerbeziehungen weitere wirtschaftliche Wirkungen. Schließlich induzieren so erzeugte Einkommen über ihre konsumtive Verwendung weitere gesamtwirtschaftlich wirksame Nachfrage.

Aber auch Unternehmen ohne direkten Bezug zur Binnenschifffahrt nutzen die Standortvorteile der Binnenhäfen mit ihren landseitigen Verkehrsanbindungen und der räumlichen Konzentration verschiedener Wirtschaftsaktivitäten (Fühlungsvorteile). Sie erhöhen mit ihrem Verkehrsaufkommen das Potenzial, hochwertige Hinterlandverkehre der Binnenhäfen zu entwickeln.

Damit erzeugt der Komplex Binnenwasserstraßen-Binnenhäfen-Binnenschifffahrt bedeutende gesamtwirtschaftliche *Einkommens- und Beschäftigungseffekte*.

Nach einer Untersuchung aus dem Jahr 2000⁵ hängen in Deutschland 384.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt allein von den öffentlichen Binnenhäfen ab – 1,1% der Erwerbstätigen in Deutschland insgesamt. Hinzu kommen private Binnenhäfen, die gerade in Nordrhein-Westfalen bedeutende Standortvorteile für Unternehmen schaffen.

Das von Binnenhäfen und Binnenschifffahrt induzierte Investitionsvolumen wurde für Deutschland auf 12 Mrd. € veranschlagt – 1,7% der insg. in Deutschland getätigten Investitionen (Zahlen für 1998, neuere Schätzungen liegen nicht vor). Die relative Bedeutung der

⁵ Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Bedeutung der öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland – Abschätzung der hafengebunden Beschäftigten und Investitionen; Verf.: VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt; Duisburg 2000

Binnenhäfen/ Binnenschifffahrt ist somit gemessen an den Investitionen höher als nach den Beschäftigten.

Nordrhein-Westfalen hat eine besonders verkehrsin-
tensive Wirtschaftsstruktur. So entfällt vom gesam-
ten Güterfernverkehrsaufkommen der Bundesrepub-
lik Deutschland (1.377 Mio. t im Jahr 1999) allein
ein Drittel (467 Mio. t) auf Nordrhein-Westfalen.

Hohe Verkehrsintensität und hoher Binnenschiffsan-
teil in NRW sind zwei Seiten derselben Medaille: Mit
Europas Wasserstraße Nr. 1, dem Rhein, und einem
überdurchschnittlich dichten Netz weiterer Wasser-
straßen hat NRW besonders gute Voraussetzungen
für einen hohen Binnenschiffsanteil am Ver-
kehrsaufkommen. Damit bietet NRW zugleich exzel-
lente Standortbedingungen für verkehrsin-
tensive Branchen, wie dies noch heute durch die Konzentra-
tion des massengutintensiven Montanbereichs sowie
der Mineralölverarbeitung und der chemischen In-
dustrie an Rhein und Ruhr zum Ausdruck kommt.

Tabelle 2:
Binnenschifffahrts-abhängig Beschäftigte in
Deutschland nach Wirtschaftsbereichen (1999)

Wirtschaftsbereich	Beschäftigte	Anteil
Produzierendes Gewerbe	125.805	33%
Baugewerbe	21.737	6%
Handel	61.019	16%
Verkehr	91.127	24%
Sonstige Dienstleistungen	84.587	22%
Gesamt	384.275	100%

Quelle: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen/ VBD, a.a.O.

Gesonderte Angaben für die Zahl der binnenschiffs-
bezogenen Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen lie-
gen nicht vor. Eine Grobschätzung von Planco für die
öffentlichen Häfen von NRW ergab insgesamt
125.000 direkt oder indirekt von diesen abhängige
Beschäftigte (Jahr 2000) – 1,5 % der Gesamtbe-
schäftigung des Landes. Nicht eingerechnet sind mit
den verfügbaren Daten nicht abschätzbare, jedoch
zweifelloso erhebliche Beschäftigungseffekte der pri-
vaten Häfen, die in NRW ein besonders starkes Ge-
wicht haben.

Die Potenziale der Binnenschifffahrt bestätigt auch
der Vergleich mit den Niederlanden mit ihrem dichten
Wasserstraßen- und Hafennetz – allerdings bei
zugleich deutlich niedrigerem Bahnanteil. Dort er-
reicht das Binnenschiff mit 33% nahezu den gleichen
Anteil wie NRW auf den wasserstraßenparallelen Re-
lationen.

2.2 Wasserstraßen in NRW

2.2.1 Ausbaustand und geplante Verbesserungen

NRW verfügt über ein sehr gut ausgebautes Binnen-
wasserstraßennetz mit insgesamt 720 km Strecken-
länge. Davon entfallen rund ein Drittel, ca. 240 km,
auf den Rhein und zwei Drittel, ca. 480 km, auf das
Kanalnetz: Dortmund-Emskanal (DEK), Datteln-
Hamm-Kanal (DHK), Wesen-Datteln-Kanal (WDK),
Rhein-Herne-Kanal (RHK) und die Weststrecke des
Mittelland-Kanals (MLK) bzw. auf Ruhr und Weser.

Die Kosten des Binnenschiffstransports und damit
die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers
werden wesentlich durch die Schiffsgrößen (Trag-
fähigkeiten) bestimmt, welche die Wasserstraßen zu-
lassen.

Nutzen-Kosten-Untersuchungen für geplante Aus-
bauvorhaben bestätigen grundsätzlich das vom Bun-
desministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungs-
wesen (BMVBW) formulierte Ziel: Befahrbarkeit mit
Großmotorgüterschiffen GMS (bis zu 2.350 t La-
dung; Abmessung 110 x 11,45 x 2,80 m) sowie mit
Schubverbänden mit 2 Schubleichtern (bis zu 3.600 t
Ladung; Abmessung 185 x 11,45 x 2,80 m). Diesen
Standard übertrifft der Rhein und erreichen im We-
sentlichen seine Nebenwasserstraßen (Mosel, Main,
Neckar, WDK, RHK).

Jedoch nennt das BMVBW folgende für NRW rele-
vanten Engpässe⁶:

- DEK (Südstrecke): unzureichende Abmessun-
gen des Kanals
- Verbindung Hannover – Magdeburg – Berlin:
ebenfalls unzureichende Kanalabmessungen
- Mosel (fehlende Schleusenkapazität)
- Mittelweser (Fahrrinntiefe und -breite)
- Wasserstraßenkreuz Minden (Abstieg vom Mit-
tellandkanal zur Mittelweser).

Weitere Engpässe bestehen auf der Donau (Strau-
bing – Vilshofen) auf Grund schwankender Wasser-
stände. Hier hat sich die Bundesregierung jedoch aus

⁶ Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen über die Zukunft der deutschen Binnen-
schifffahrt im europäischen Wettbewerb vom Dezember
2002, S. 18

Gründen des Naturschutzes für einen verminderten Ausbaustandard und damit für reduzierte Transportmengen per Binnenschiff entschieden.

In den nachfolgenden Karten werden der aktuelle Zustand sowie die geplanten Verbesserungen des Binnenwasserstraßennetzes von Nordrhein-Westfalen unter Verwendung des europäischen Klassifizierungssystems dargestellt (zur Erläuterung der Wasserstraßenklassen vgl. Kap. 6.1 im Anhang).

Ausbaumaßnahmen des Bundes sind auf den folgenden Abschnitten vorgesehen:

- Beseitigung des Engpasses auf dem RHK kurz vor der Einmündung in den DEK;
- Ausbau des DHK für die Befahrung mit kleinen Schubverbänden (Wasserstraßenklasse Vb)
- Ausbau des DEK bis zum MLK sowie des MLK bis Minden auf den gleichen Standard wie das übrige westdeutsche Kanalnetz (Wasserstraßenklasse Vb)
- Ausbau der Mittelweser nördlich von Minden auf eine Abladetiefe von 2,50 m (Wasserstraßenklasse Va).

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ für den Niederrhein auf dem Abschnitt Duisburg – Emmerich die Fortführung der Verbesserung der Sohlenstabilität enthalten. Ziel ist die Herstellung des Sohlengleichgewichts bei einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter einem definierten Niedrigwasserstand durch eine behutsame, ökologische Randbedingungen und den Hochwasserschutz beachtende Optimierung.

Weitere Ausbaumaßnahmen in NRW sind nach dem aktuellen BVWP (Zieljahr 2015) nicht vorgesehen.

Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird ein durchgehend heutigen Anforderungen entsprechender Zustand erreicht (Karte 3): Befahrbarkeit mit Großmo-

torschiffen und Schubverbänden. Nach bisheriger Erfahrung kann erwartet werden, dass die Schifffahrt die bessere Einsatzmöglichkeit von Schiffen/ Verbänden größerer Tragfähigkeit nutzen wird. Der Anteil der Schubschifffahrt wird sich ebenso erhöhen wie der Anteil von Einzelfahrern mit über 2.000 t Tragfähigkeit. Die geplanten Maßnahmen am Niederrhein sind auch für den angestrebten weiteren Ausbau des Fluss-See-Verkehrs von wesentlicher Bedeutung.

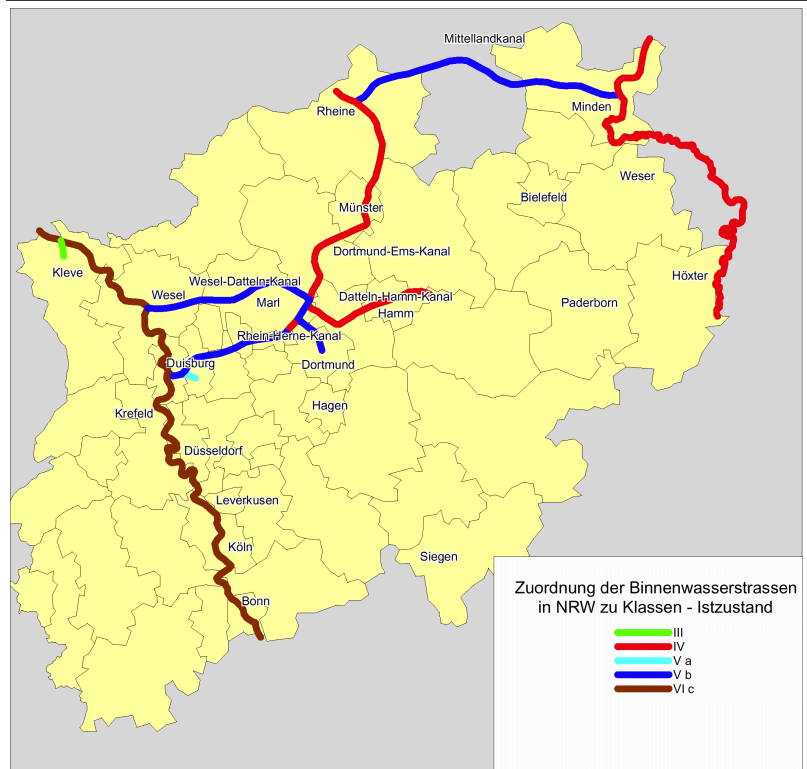
Die rasche Realisierung geplanter Maßnahmen bleibt vordringlich. Denn im Unterschied zur Straße (eingeschränkt auch zur Schiene) gilt für die Binnenschifffahrt: Solange das Netz nicht durchgängig mit modernen Schiffsgrößen befahrbar ist, können auch besser ausgebaute Teilstrecken nicht voll genutzt werden. Nutzen aus Teilinvestitionen werden bei nachhinkenden Teilstrecken über Jahre nicht realisiert.

Ebenso wichtig ist, trotz budgetärer Engpässe des Bundes die Aufrechterhaltung erreichter Standards zu gewährleisten.

Sind in der Massengutschifffahrt die fahrbaren Schiffsabmessungen und der Tiefgang die limitierenden Faktoren der Wasserstraßen, so sind es im Bereich der Containerschifffahrt die Brückendurchfahrthöhen. Letztere bestimmen die mögliche Zahl der Containerlagen. Während auf dem Rhein durchweg mindestens vierlagige Transporte möglich sind, lässt das westdeutsche Kanalnetz nur zweilagige Transporte zu. Eine Ausnahme bildet der Ruhrkanal bis Mülheim, der Dreilagigkeit zulässt.

Bisherige Prognosen für Containertransporte auf dem Kanalnetz rechtfertigen nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums in der Regel volkswirtschaftlich allerdings nicht die Anhebung der Brücken.

**Karte 2:
Aktueller Ausbautzustand der
Binnenwasserstraßen in NRW (2003)**

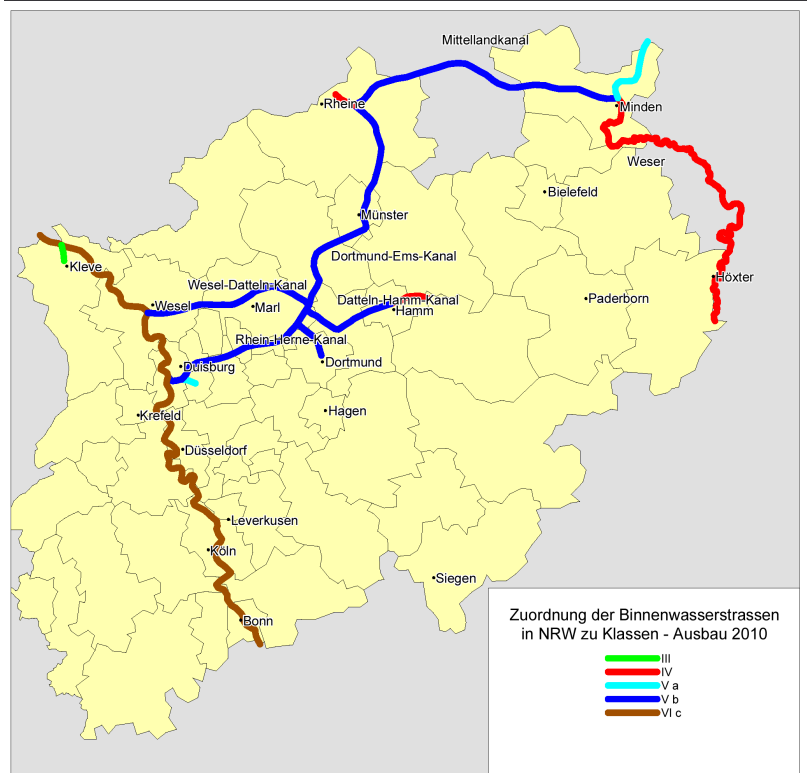


**Karte 3:
Vorgesehener Ausbautzustand der
Binnenwasserstraßen in NRW bis 2010**

Zusammengestellt nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West;

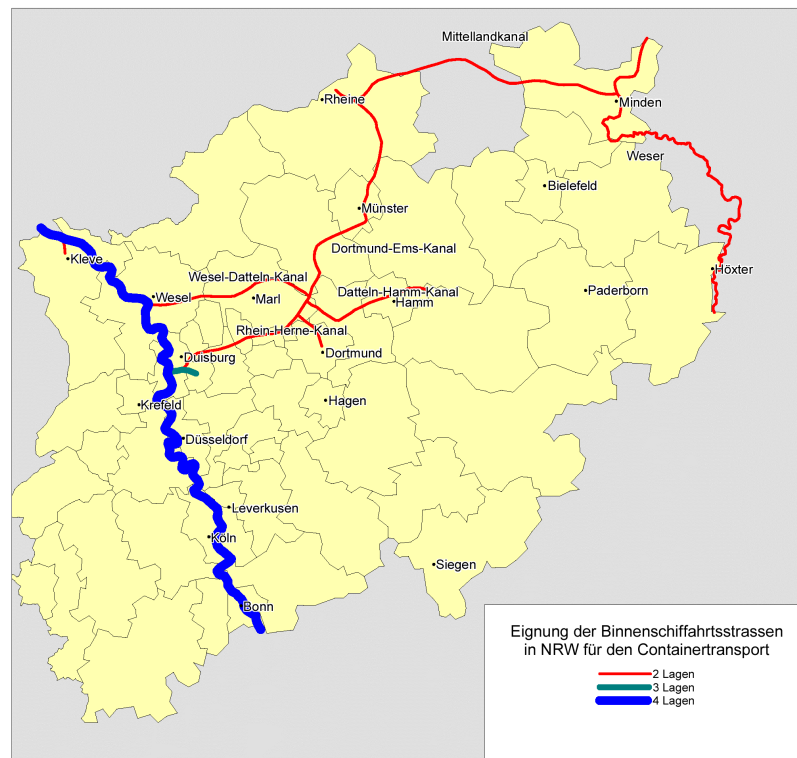
zur Definition der Wasserstraßen vgl. Tabelle 12 im Anhang

Anmerkung: Haushaltsengpässe können zu Verzögerungen führen



**Karte 4:
Eignung der Binnenwasserstraßen in
NRW für den Containertransport –
Anzahl möglicher Containerlagen**

Zusammengestellt nach Angaben der Wasser- und
Schiffahrtsdirektion West



2.2.2 Landesförderung

Binnenwasserstraßen sind ebenso wie Seewasserstraßen Wasserstraßen des Bundes. Neu-, Ausbau und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sowie der Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen sind hoheitliche Aufgaben des Bundes. Dabei bestimmt das BMVBW die Planung und Linienführung im Einvernehmen mit der zuständigen Landesbehörde (§§ 12, 13 WaStrG).

Trotz der grundsätzlichen Alleinverantwortung des Bundes für den Ausbau der Binnenwasserstraßen hat das Land Nordrhein-Westfalen sich wegen der hohen Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiff im Jahr 1965 in einem Regierungsabkommen mit dem Bund verpflichtet, einen Teil der Ausbaukosten zu übernehmen, soweit die finanzierten Maßnahmen für das Land von besonderer Bedeutung sind.

Hauptgegenstand des Abkommens waren der DEK sowie der WDK. Weitere Maßnahmen folgten beim DHK und dem RHK sowie der Ruhr. Aufgrund wachsender Schiffsabmessungen wurden die vereinbarten Maßnahmen 1972 in einem ersten Nachtrag zum Regierungsabkommen umgeschichtet. Dies kam dem Ausbau der Schleusen Gelsenkirchen und Oberhausen am RHK zugute. Ein zweiter Nachtrag 1984 stellte weitere Mittel zur Erweiterung der Kanalquerschnitte zur Verfügung.

In einem Verwaltungsabkommen von 1992 wurde auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1985 vereinbart, neben der Bestandssicherung den Vollausbau des RHK und des DHK für Schubverbände und Großmotorschiffe bis 185m Länge, 11,40m Breite und einer Abladetiefe von 2,80m mit zu finanzieren.

**Tabelle 3:
Landesmittel für den Ausbau von Wasserstraßen
1965 – 2002 und Planungen ab 2003 (in Mio. €)**

Wasserstraße	Eingesetzte Landesmittel in Mio. €		
	bis einschl. 2002	vorgese- hen ab 2003	Anteil des Landes am gesamten Mittleinsatz (einschl. Mittel des Bundes)
Westd. Kanalnetz: WDK, RHK, DHK, DEK	314	78	33,3%
MLK Weststrecke (zwischen DEK in Bergeshövede und Hannover)	342	143	23,8%

Insgesamt wurden auf dieser Grundlage bis 2002 Landesmittel in Höhe von 656 Mio. € investiert. Weitere gut 220 Mio. € sollen in den nächsten Jahren investiert werden.

Zu den mitfinanzierten Maßnahmen zählen die Weiterführung der Streckenausbauarbeiten am Datteln-

Hamm-Kanal (DHK), am Rhein-Herne-Kanal (RHK) und am Dortmund-Ems-Kanal (DEK); der Ausbau an der Weststrecken des Mittellandkanals (MLK) und der Ausbau der Stichkanäle Osnabrück und Misburg.

Aktuelle Finanzplanungen des Bundes lassen kaum Spielräume für einen weiteren Ausbau der Wasserstraßen. Die vorgesehenen Mittel reichen kaum aus, einen zunehmenden Bedarf an Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zu decken, also den erreichten Ausbauzustand zu sichern.

2.2.3 Kanalabgaben

Neben unterschiedlichem Ausbaustandard der Wasserstraßen führen auch unterschiedliche Abgaben zu

regionalen Transportkostenunterschieden. Während die Nutzung des Rheins kostenlos ist, werden auf den Kanälen vom Bund als Eigentümer Nutzungsabgaben für die Befahrung, Schleusung und Brückendurchfahrt erhoben. Die Höhe der Kanalabgaben ist abhängig von der Wasserstraße, der Güterart, der Ladungsmenge und – nicht zuletzt – von zahlreichen Sonderregelungen und Einzelgenehmigungen.

So wurden z.B. zur Stärkung der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb mit den Westhäfen die Abgaben auf dem DHK und WDK (also in Ost-West-Richtung) gegenüber denjenigen auf Kanälen in Nord-Süd-Richtung deutlich erhöht. Für Hafentandorte im mittleren und östlichen Ruhrgebiet mit Ost-West-Verkehren resultieren hieraus regionale Wettbewerbsnachteile.

2.3 Binnengüterschifffahrt

2.3.1 Leistungsentwicklung

Die Transportleistung der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stagniert anhaltend auf einem Niveau zwischen 100 und 120 Mio. Tonnen pro Jahr. Schwankungen im Ladungsvolumen entstehen in erster Linie bei trockenem Massengut.

Dessen Entwicklung ist in hohem Maße von der Stahlkonjunktur mit ihren Vorprodukten Eisenerz und Kohle abhängig. Der Containerverkehr legt mit jährlichem Wachstum von über 10 % zu.

Im Vergleich mit anderen Bundesländern hat der Containerverkehr in Nordrhein-Westfalen einen höheren Anteil am Aufkommen der Binnenschifffahrt (2,9%). Containerverkehre sind mittlerweile für die Binnenschifffahrt wichtiger als für die Bahn (1,5 %), nur der Straßenverkehr (3,6%) hat einen höheren Containeranteil.

Abbildung 3:
Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in NRW nach Ladungskategorien 1992–2001

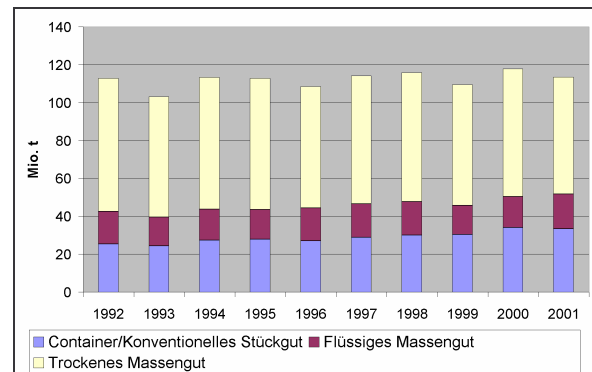
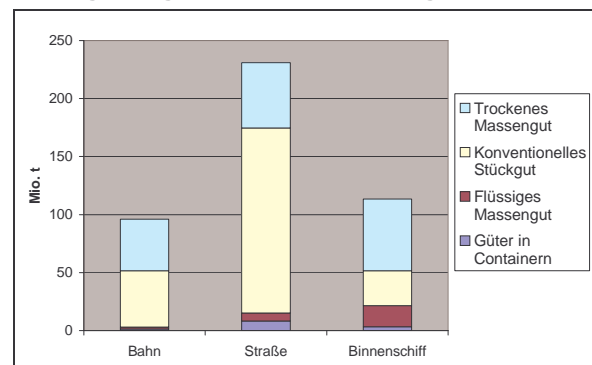


Abbildung 4:
Güterfernverkehr der Verkehrsträger in NRW nach Ladungskategorien 2001 (Gütermengen)



2.3.2 Wichtige Marktsegmente

Auf neun Güterarten entfallen ca. 75% des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt von/ nach/ in Nordrhein-Westfalen:

Der wesentliche Teil des Güterverkehrs von Nordrhein-Westfalen entfällt auf Binnenverkehre innerhalb von NRW und Empfang aus dem Ausland.

Vor allem im Export haben Containerverkehre einen vergleichsweise hohen Anteil am Aufkommen der Binnenschifffahrt.

Die Dominanz des grenzüberschreitenden Verkehrs (insbesondere von/nach den Seehäfen Belgiens und der Niederlande) ist in der Binnenschifffahrt stärker ausgeprägt als bei Schiene und Straße.

Tabelle 4:
Güterumschlag in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens 2002 nach Güterarten

Güterart (Nummern entspr. der Gütersystematik des Statist. Bundesamts)	Gesamtaufkommen in Mio. t			Anteil am Gesamtaufkommen in %	
	beide Richtungen	Empfang	Ver-sand	je Güterart	kumuliert
41 Eisenerz	24,4	24,2	0,2	20,4	20,4
32 Kraftstoffe, Heizöl	17,7	10,3	7,4	14,8	35,2
61 Sand, Steine, Erden, Schotter	14,3	2,4	11,8	11,9	47,2
21 Steinkohle	14,1	10,8	3,3	11,8	59,0
81 Chemische Grundstoffe	5,6	2,1	3,6	4,7	63,7
18 Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische Öle und Fette	3,4	2,7	0,7	2,9	66,6
46 Eisen- u. Stahlabfälle, Schwefelkiesabbrände	3,3	1,4	1,9	2,8	69,3
54 Stahlbleche, Bandstahl	2,8	0,9	1,9	2,4	71,7
62 Salz, Schwefel, - kies	2,8	2,0	0,8	2,3	74,0
Übrige	31,0	17,8	13,3	26,0	26,0
Summe	119,4	74,5	44,9	100,0	100,0

Abbildung 5:
Güterfernverkehr (Bahn, Lkw, Binnenschiff) von/ nach/ in NRW nach Hauptverkehrsbeziehungen und Ladungskategorien (2001)

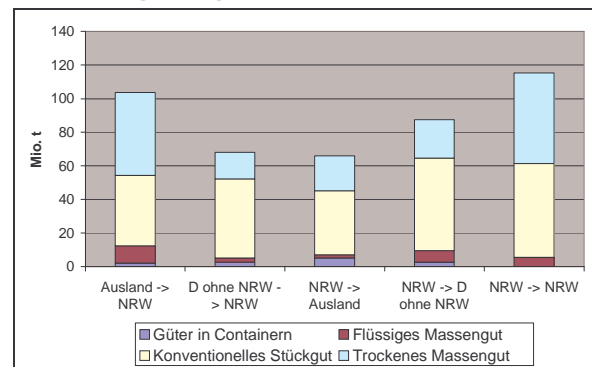
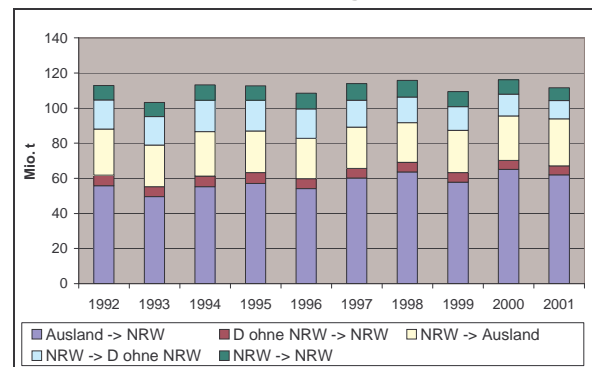


Abbildung 6:
Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in NRW nach Hauptverkehrsbeziehungen 1992–2001



2.3.3 Förderung

Das 1996 aufgelegte Innovationsprogramm Forschung des Ministeriums für Schule, Wissenschaft und Forschung des **Landes Nordrhein-Westfalen** lief in 2000 aus. Im Bereich „Mobilität und Verkehr von morgen“ wurden die Maßnahmen „Neue Bahntechnik“ (Uni-GH Paderborn) „Transport- und Versorgungssysteme unter der Erde“ (Uni Bochum) und „Verkehr der Zukunft“ gefördert.

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) finanziert verschiedene Initiativen, die auch dem Güterverkehr zugute kommen: etwa die Landesinitiative Bahn NRW und die Landesinitiative Verkehrsinfo NRW. (Ziel der Landesinitiative Bahn ist die Förderung innovativer Technologien im Schienenverkehr.)

Die Landesinitiative Logistik (im Ressortbereich des MWA) will vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der kleinen und mittleren Unternehmen aus der Logistikbranche und den Logistikstandort NRW insgesamt stärken.

Im Bereich der Binnenschifffahrt hat das Land Nordrhein Westfalen eine Vielzahl von Projekten durch Studien und Pilotmaßnahmen finanziert bzw. cofinanziert. Hierfür standen im Zeitraum 1996 bis 2003 insgesamt 1,1 Mio. € zur Verfügung. Die wichtigsten Maßnahmen betrafen:

- Untersuchung „Das Internet auf dem Wasser“
- Machbarkeitsuntersuchung für den Kombinierten Verkehr Dortmund – Türkei
- Rhein-Westfalen-Shuttle (Pilotmaßnahme)
- Sicherheitsbetrachtung Gefahrgutumschlag in Häfen
- Öffentlicher Personennahverkehr mit dem Binnenschiff
- Technisch-wirtschaftliches Konzept für den gemischten Transport von Containern und Wechselbehältern
- Studien zur Vorbereitung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkzeptes
- Multimodale Transportketten Balkan VSL
- Internetpräsentation der öffentlichen Kanalhäfen
- Untersuchung Wasserstraßen-Logistik
- Wechselbehälter in der Binnen-See-Schifffahrt Duisburg – Goole

Ferner trägt das Land NRW zur Finanzierung des Short-Sea-Shipping Promotion Centers bei, das im Jahr 2001 in Bonn eröffnet wurde. Diese Einrichtung

widmet sich der Förderung nicht nur des Kurzstrecken-Seeverkehrs, sondern auch der Binnenschifffahrt.

Mit diesen Förderansätzen ergänzt das Land NRW entsprechende Maßnahmen der EU und des Bundes dort, wo ein besonderes Landesinteresse besteht:

Schwerpunkte der **EU-Forschungsförderung** im Bereich des Binnenschifffahrt richten sich auf Strategien zur Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt, auf eine verstärkte Einbindung der Binnenschifffahrt in intermodale und gesamteuropäische Transportketten sowie auf Informationssysteme für die Binnenschifffahrt.

Die EU unterstützt transnationale Projekte zur verstärkten Nutzung des Kombinierten Verkehrs im Rahmen des MARCO-POLO-Programms. Im Gegensatz zu dessen Vorläufer, dem PACT-Programm, wird nicht ausschließlich der kombinierte Verkehr gefördert. Es geht grundsätzlich darum, Transporte von der Straße zu anderen Verkehrsträgern zu verlagern.

Auf **Bundesebene** unterstützt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) seit 1997 das Themenfeld „Flexible Transportketten“. Ziel ist es, anhand konkreter Güterströme zu demonstrieren, welchen Beitrag innovative Konzepte und Technologien zu einer besseren Arbeitsteilung und Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr leisten können. Dabei stehen Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und der Verkehrsvermeidung im Mittelpunkt.

Schwerpunkt des vom BMBF für den Zeitraum 2000 bis 2004 aufgelegten Forschungsprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ ist die Verlagerung von Transporten auf küstennahe Gewässer und Binnenwasserstraßen. Gefördert werden Studien und Projekte über schnelle Binnenschiffe, Schiffskonstruktionen für vorhandene Schleusenbreiten und Brückenhöhen, Schiffe für Küsten- und Hinterlandverkehr, Massenguttransport und Ladungsumschlag sowie Telematikanwendungen.

2.4 Binnenhäfen⁷

2.4.1 Funktionen

Der **Umschlag** ist die ursprüngliche und zentrale Funktion der Binnenhäfen. Im Hafen findet der Umschlag von und auf den Verkehrsträger Binnenschiff statt. Da die meisten Häfen trimodale Standorte sind, bieten sie auch die Möglichkeit des Umschlags zwischen Bahn und LKW.

In vielen Binnenhäfen sind traditionell Industrieunternehmen angesiedelt, die den Anschluss an die Binnenwasserstraße nutzen (aber nicht in allen Fällen heute noch nutzen), um kostengünstig Vorprodukte zu beziehen oder Endprodukte zu versenden. Diese **Industriefunktion** wird am deutlichsten bei den Werkschäfen, die im Regelfall ausschließlich der Versorgung eines Industrieunternehmens dienen. Ein Beispiel ist der Werkschafen von Thyssen-Krupp in Schwelgern. Auch in öffentlichen Häfen sind Industrieunternehmen wie Mühlen angesiedelt. In vielen Fällen war der für das Massengut typische Kostenvorteil der Binnenschifffahrt ausschlaggebender Faktor bei der Standortwahl.

Eng verbunden mit der Umschlagfunktion ist die **Schnittstellenfunktion**. Binnenhäfen verbinden als trimodale Standorte die Verkehrsträger Binnenschiff, Lkw und Eisenbahn.

Sie ermöglichen damit nasse gebrochene Verkehre: Verkehre, bei denen für den gesamten Transportweg verschiedene Verkehrsträger eingesetzt werden, von denen eines das Binnenschiff ist. Ein Beispiel hierfür ist ein Transport per Binnenschiff ab einem Seehafen bis zum Binnenhafen und von dort aus im sog. Nachlauf mit der Bahn (vorwiegend bei Massengut) bzw. per Lkw (vorwiegend im Containerverkehr). Gebrochene Verkehre sind mit jeder Kombination der drei Verkehrsträger denkbar.

Die öffentlichen Binnenhäfen erfüllen traditionell eine Versorgungsfunktion für ihr nahes Umland. Diese Rolle hat sich zu einer **Distributionsfunktion** für größere Regionen entwickelt. So fungiert der

Düsseldorfer Hafen als regionales Verteilzentrum für Papierprodukte. Im Rahmen dieser Distributionsfunktion findet teilweise eine Lagerung der Güter statt, die bis hin zur Just-in-time-Belieferung der Endempfänger ausgebaut wird.

Im Rahmen solcher Verteil- und Schnittstellenfunktion hat die **Organisationsfunktion** an Bedeutung gewonnen. Es werden nicht nur die Transporte mit dem Binnenschiff und der Umschlag mit entsprechendem Nach- oder Vorlauf organisiert, sondern es werden Gesamttransportkonzepte entwickelt. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit den Seehäfen, Binnenreedereien, Verladern und/ oder Speditionen. Die Organisationsfunktion kann bis zum Supply-Chain-Management für einzelne Verloader reichen, indem der zentrale Organisator (z.B. der Binnenhafen) die gesamten logistischen Abläufe entsprechend den Produktionsanforderungen des Verladers sicherstellt.

2.4.2 Räumliche Schwerpunkte

Je nach Zählweise finden sich unterschiedliche Angaben über die Zahl der Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen. Nach aktuellen Feststellungen erfolgt Güterumschlag an 148 Plätzen in NRW. Da vor allem in öffentlichen Häfen häufig mehrere Umschlagstellen dem selben Hafen zugeordnet sind, ergeben sich 120 Häfen, darunter 23 öffentliche⁸ und 97 private. Statistisch werden hingegen 114 Hafeneinheiten erfasst, wobei in Einzelfällen auch öffentliche mit privaten Häfen zusammengefasst werden.

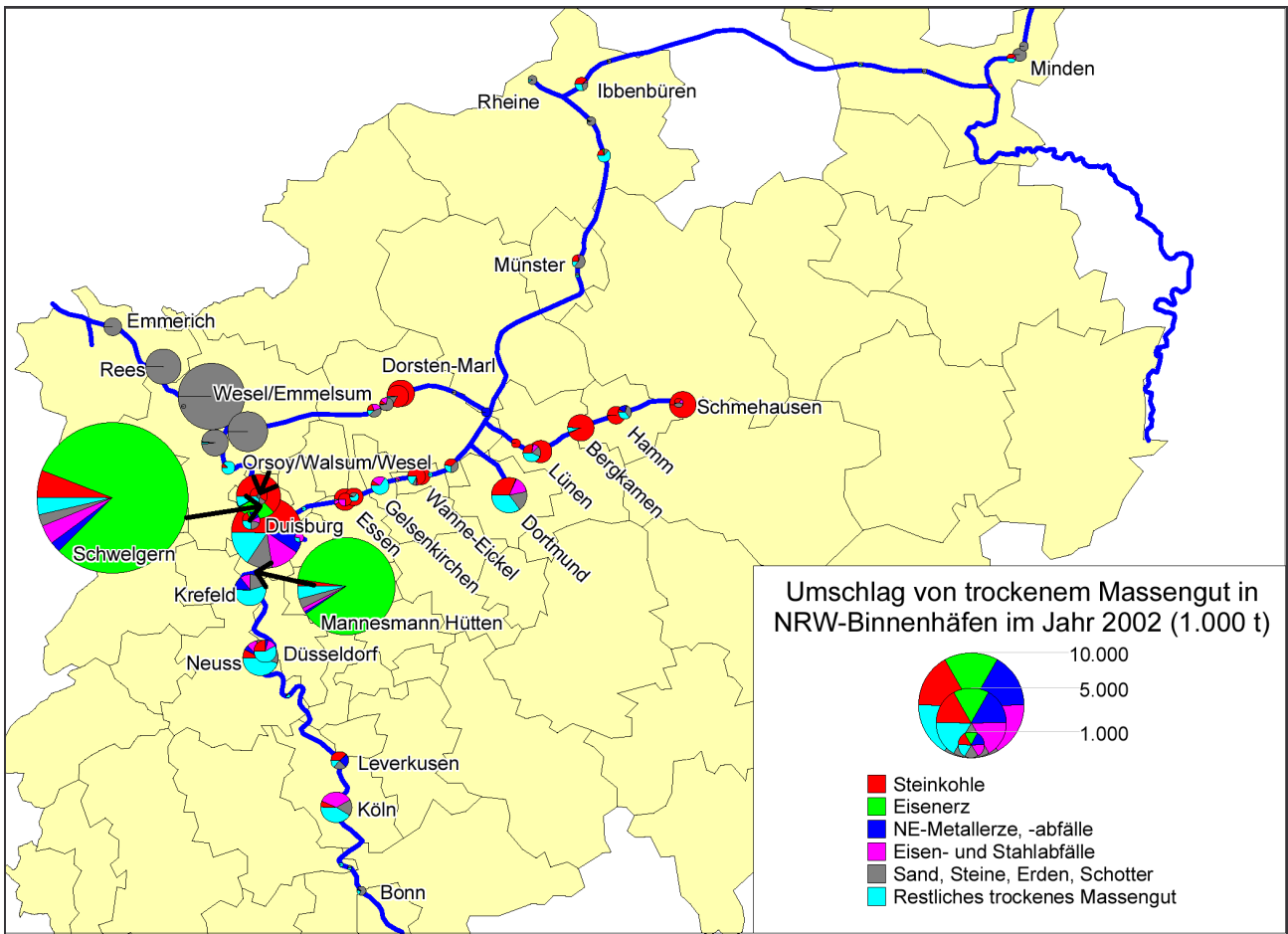
Durch die unterschiedliche Erfassungsweise können sich Unterschiede in den Umschlagstatistiken ergeben.

Weitere Differenzen bestehen zwischen Angaben der Statistischen Ämter und denjenigen der an sie meldenden Häfen. Sie resultieren aus Widersprüchen zwischen den Angaben unterschiedlicher Häfen, die von den Statistischen Ämtern bereinigt werden. Nachfolgende Angaben stützen sich, soweit möglich, auf Informationen der einzelnen Häfen.

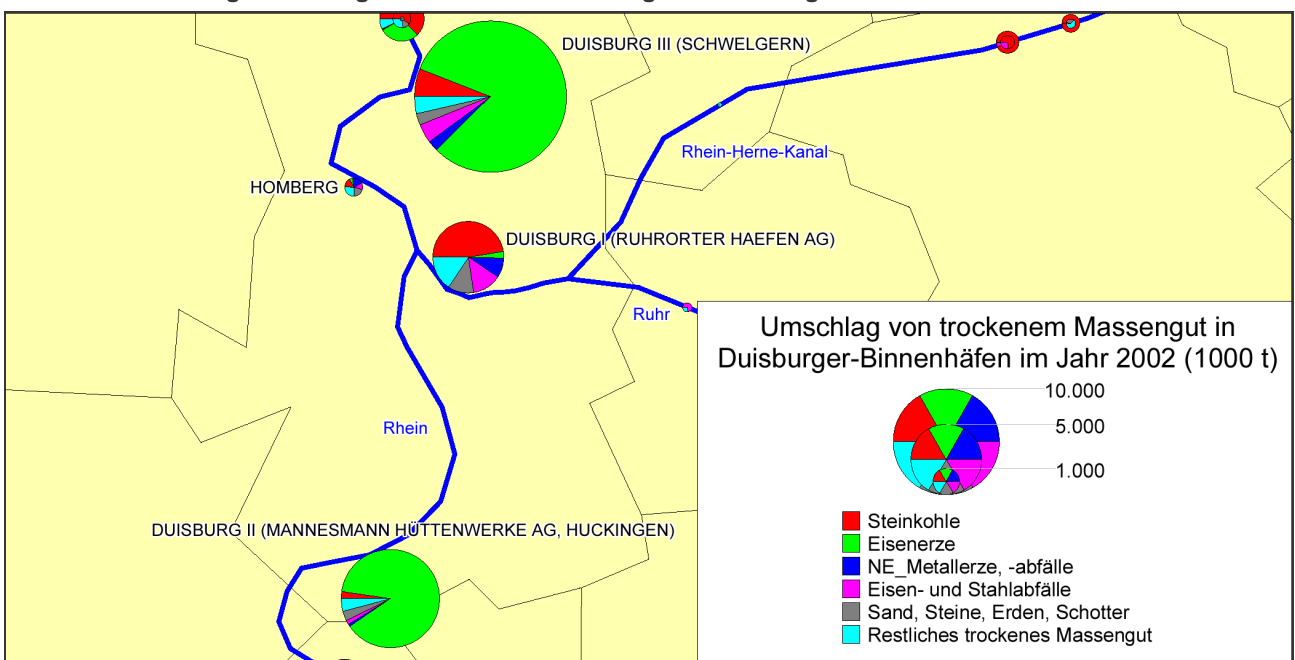
⁷ Die Häfen Düsseldorf und Neuss sind seit dem 01.01.2003 zur Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusammengeschlossen. Da die Datenerhebung und andere wesentliche Arbeitsschritte für dieses Konzept sich auf das Jahr 2002 beziehen mussten, werden die zwei Standorte getrennt behandelt. Für die inhaltliche Darstellung, Bewertung und Perspektivbeschreibung ergeben sich aus der Fusion keine wesentlichen Änderungen.

⁸ Öffentliche Häfen: Duisburg; Köln; Neuss; Dortmund; Krefeld-Uerdingen; Orsoy; Düsseldorf; Gelsenkirchen; Hamm; Emmerich; Lünen; Rhein-Lippe-Hafen; Wesel; Mülheim an der Ruhr; Essen; Emmelsum; Münster; Herne-Wanne; Minden; Lübbecke; Bonn; Dorsten; Kleve

Karte 5:
Umschlag von trockenem Massengut in NRW-Binnenhäfen im Jahr 2002 in 1.000 t

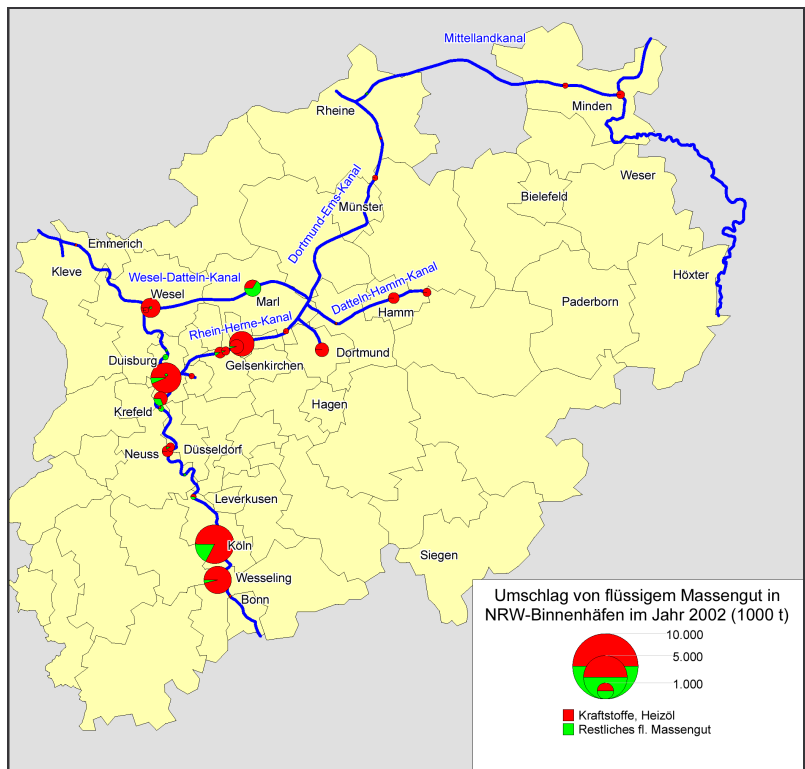


Karte 6:
Ausschnitt Duisburg: Umschlag von trockenem Massengut in Duisburger Binnenhäfen im Jahr 2002 in 1.000 t



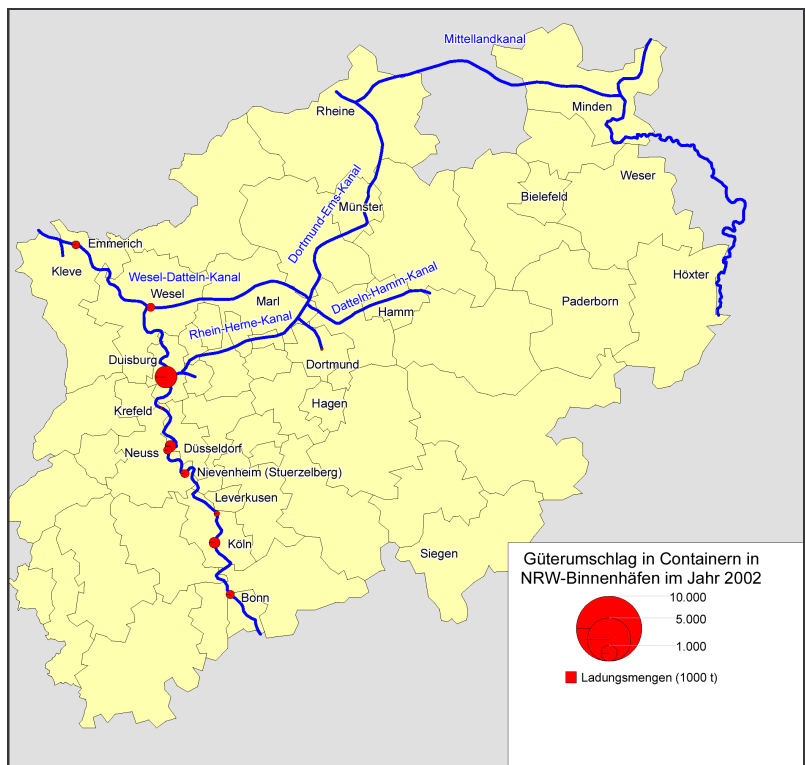
**Karte 7:
Umschlag von flüssigem Massengut in
NRW-Binnenhäfen**

Im Jahr 2002 in 1.000 t



**Karte 8:
Umschlag von Containergut in NRW-
Binnenhäfen**

Im Jahr 2002 in 1.000 t



Der mit Abstand dominierende Hafenkomplex ist Duisburg (rund 40% des Gesamtaufkommens) mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen (öffentlich) und 7 privaten Häfen. An zweiter und dritter Stelle folgen gleichauf der Landkreis Wesel mit 4 öffentlichen und 11 privaten Häfen (10%) und die Stadt Köln mit einem öffentlichen und einem privaten Hafen (10%).

Tabelle 5:
Güterumschlag in den NRW-Binnenhäfen nach Wasserstraßen im Jahr 2002

Wasserstraße	Empfang	Versand	Gesamt	Anteil in %
Rhein	57.592	33.503	91.095	76,3%
Rhein-Herne-Kanal	3.336	5.425	8.761	7,3%
Wesel-Datteln-Kanal	4.086	2.489	6.574	5,5%
Datteln-Hamm-Kanal	4.717	1.020	5.738	4,8%
Dortmund-Ems-Kanal	2.778	1.132	3.910	3,3%
Mittellandkanal	1.194	473	1.667	1,4%
Rest	771	844	1.615	1,4%
Gesamt	74.474	44.887	119.361	100,0

Angaben in 1.000 t,

Quellen: Statistisches Bundesamt; PLANCO Consulting GmbH.

Der Landkreis Recklinghausen mit einem öffentlichen Hafen und 13 privaten Häfen ist der erste Hafenkomplex in dieser Rangliste, der außerhalb der Rheinschiene liegt (5%). Seine Häfen liegen an verschiedenen Kanälen.

Binnenhäfen am Rhein vereinigen im Empfang 77%, im Versand 75% des gesamten Umschlags nordrhein-westfälischer Binnenhäfen auf sich. Auf Häfen am Rhein-Herne-Kanal entfallen gut 7%, auf den Wesel-Datteln-Kanal knapp 6%. Es folgen Häfen am Datteln-Hamm-Kanal, am Dortmund-Ems-Kanal und am Mittellandkanal.

2.4.3 Private und öffentliche Häfen

Über die Hälfte des Gesamtumschlags in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen (55%) erfolgt in privaten Häfen. Beim Umschlag bedeutender trockener Massengüter (Eisenerze, Sand/ Steine/ Erden, Kohle) dominieren private gegenüber öffentlichen Häfen. In den übrigen Ladungsarten sind hingegen die öffentlichen Häfen von größerer Bedeutung. Container werden fast ausschließlich in öffentlichen Binnenhäfen umgeschlagen.

Private Häfen schlagen in der Hauptsache Güter für eigene Werksbelange um. Sie konzentrieren sich i.d.R. auf jeweils nur eine oder wenige Gütergruppen. Auf diese sind das Umschlagsgerät und die Hafeninfrastruktur ausgerichtet. So sind die Eisenerz-

verkehre des Hafens Schwelgern (Duisburg III) für die Hüttenwerke in Duisburg-Marxloh bestimmt, die Bayerwerke in Leverkusen beziehen chemische Vorprodukte und versenden Zwischen- und Endprodukte über den eigenen Leverkusener Hafen.

Tabelle 6:
Güterumschlag in den 10 wichtigsten privaten Binnenhäfen von NRW

Hafen	Gesamtumschlag	Wichtige Umschlagsgüter
Schwelgern	19.283	Eisenerz
Mannesmann-Hüttenwerke (DU)	9.528	Eisenerz
Wesel	4.608	Sand, Steine, Erden, Schotter
Marl	2.877	Chemische Erzeugnisse, Steinkohle, Gase
Wesseling	2.549	Kraftstoffe
Köln	2.460	Kraftstoffe
Walsum	2.370	Stahlhalbezeug, Steinkohle
Leverkusen	1.885	Chemische Grundstoffe und sonstige chemische Erzeugnisse, Salz/ Schwefel/ Schwefelkies
Büderich	1.732	Sand, Steine, Erden, Schotter
Rees	1.465	Sand, Steine, Erden, Schotter

Im Jahr 2002 in 1.000 t

Quellen: Statistisches Bundesamt; PLANCO Consulting GmbH.

Nur in geringem Umfang findet in privaten Häfen Umschlag für Dritte (andere Unternehmen) statt und dann i.d.R. nur sporadisch. Immerhin werden in 10 % der privaten Binnenhäfen regelmäßig Güter für Dritte umgeschlagen. Es besteht eine Tendenz, diese Dienstleistung zu verstärken. Dies gilt insbesondere für private Häfen mit einem Rückgang des eigenen Umschlags. Da einige private Häfen über moderne Umschlagseinrichtungen verfügen (wenn auch i.d.R. nicht in der Bandbreite eines „Universalhafens“), erwächst hier eine mögliche (aber gleichwohl noch schwache) Konkurrenz für die öffentlichen Häfen. Sie wird sich auf die Umschlagsgüter beschränken, für welche die Anlagen der privaten Häfen spezialisiert sind.

Auf die wichtigsten 20 Standorte **privater Häfen** (von insgesamt 83) entfallen 85 % des Gesamtumschlags in dieser Gruppe. Allein die beiden Häfen Schwelgern und Mannesmann-Hüttenwerke in Duisburg bewältigen dabei bereits fast die Hälfte des gesamten Umschlags privater Häfen.

Der Umschlag in den **öffentlichen Häfen** ist weiter gefächert als in privaten Hafebetrieben. Aber auch hier vereinen fünf Gütergruppen (Kraftstoffe/ Heizöl, Steinkohle, chemische Grundstoffe, Sand/ Steine/ Erden, Ölsaaten/ Ölfrüchte) mehr als die Hälfte des Umschlags auf sich.

2.4.4 Hafenspezialisierung

22 Gütergruppen mit einem Aufkommen von 1 Mio. t oder mehr decken 96,3 % des Umschlags im Jahr 2002 ab. Räumlich konzentriert sich deren Aufkommen unterschiedlich auf die Häfen.

Bedeutende Güterarten konzentrieren sich auf wenige Häfen, während andere Güterarten eine größere Zahl von Häfen nutzen und so den nordrhein-westfälischen Raum weiträumig für die Binnenschifffahrt erschließen.

Die Zusammenfassung der verschiedenen Güterarten macht regionale Schwerpunkte noch deutlicher.

Trockenes Massengut: Schwerpunkt ist der Standort Duisburg. Ein weitere Konzentration besteht auf deutlich niedrigerem Niveau am Datteln-Hamm-Kanal, wo mehrere Häfen größere Mengen Kohle umschlagen. Steine und Erden werden vor allem an den Häfen des Niederrheins umgeschlagen.

Flüssiges Massengut konzentriert sich auf die Rheinschiene sowie den Rhein-Herne-Kanal.

Containerumschlag der Binnenschifffahrt findet fast ausschließlich entlang der Rheinschiene statt (lediglich Dortmund ist in jüngster Zeit hinzu gekommen). Aufkommensspitzenreiter ist Duisburg (Ruhrtort).

Sonstige Güter: Spitzenreiter sind die Kölner Häfen, gefolgt von den Duisburger Häfen sowie Düsseldorf, Neuss und Uerdingen.

Tabelle 7:
Konzentration des Umschlags wichtiger Gütergruppen auf Binnenhäfen in NRW

Gütergruppe	Gesamtumschlag 1.000 t	Anzahl Häfen, auf die ...% des Umschlags entfallen			Umschlagstarke Häfen in der Gütergruppe		
		50%	95%	100%	stärkster Hafen	zweitstärkster Hafen	drittstärkster Hafen
Hohe Konzentration							
41 Eisenerze	24.360	1	2	21	Schwelgern (Duisburg III)	Mannesmann Hüttenwerke AG (Duisburg II)	Orsoy
61 Sand, Steine, Erden, Schotter	14.262	3	27	58	Ü. H., WST 532, LK Wesel	Büderich	Rees
81 Chemische Grundstoffe	5.630	3	16	37	Köln	Krefeld-Uerdingen	Leverkusen
18 Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche u. tier. Öle und Fette	3.412	2	8	28	Neuss	Spyck (Kleve)	Düsseldorf
46 Eisen- u. Stahlabfälle, Schwefelkiesabbrände	3.293	3	17	40	Schwelgern (Duisburg III)	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Köln
99 Besondere Transportgüter (darunter auch Container)	2.437	1	6	20	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Düsseldorf	Emmerich
89 Sonst. chem. Erzeugnisse	2.257	2	15	30	Marl	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Leverkusen
45 NE-Metallerze, -abfälle	1.811	2	10	25	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Schwelgern (Duisburg III)	Datteln
01 Getreide	1.550	2	14	34	Krefeld-Uerdingen	Gelsenkirchen	Neuss
Mittlere Konzentration							
32 Kraftstoffe, Heizöl	17.713	4	18	40	Köln	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Wesseling
63 Sonst. Steine, Erden und verw. Rohmineralien	2.330	4	16	43	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Köln	Dortmund
17 Futtermittel	2.103	3	8	30	Neuss	Spyck (Kleve)	Münster
Geringe Konzentration							
21 Steinkohle	14.068	6	23	46	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Orsoy	Schwelgern (Duisburg III)
54 Stahlbleche, Bandstahl	2.808	2	6	17	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Walsum	Klöckner-Humboldt-Deutz
62 Salz, Schwefel, -kies	2.777	2	7	16	Köln	Rheinberg-Ossenberg	Krefeld-Uerdingen
83 Chem. Destillationserzeugnisse	2.334	4	11	17	Köln	Marl	Dormagen
52 Stahlhalbzeug	1.596	2	5	15	Walsum	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Gelsenkirchen
Gesamt	119.361						
Container	3.792	2	8	13	Ruhrorter Hafen AG (Duisburg I, IV, V)	Köln	Düsseldorf

Im Jahr 2002 – Blau (dunkel): öffentliche Häfen / Gelb (hell): private Häfen

Quellen: Statistisches Bundesamt. Aufbereitung: Planco

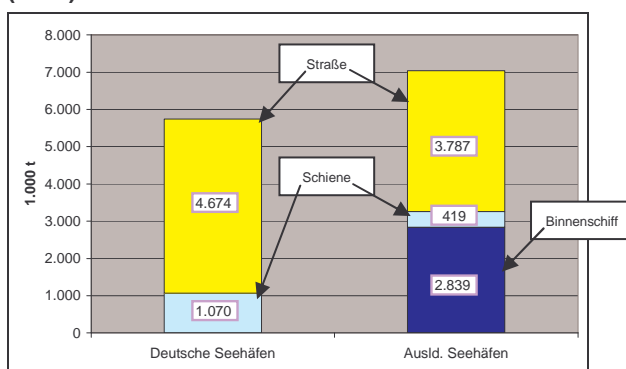
2.4.5 Beziehungen zu den Seehäfen

Nordrhein-Westfalen ist Ziel oder Quelle bedeutender überseeischer Containerverkehre. Im Jahr 1999 wurden in Nordseehäfen fast 9 Mio. t Güter im Überseecontainer für NRW empfangen oder versandt. Dies entspricht rund 900.000 TEU.⁹

Natürliche Seehäfen für NRW sind und bleiben auch im Containerverkehr die niederländischen und belgischen Häfen an der Rheinmündung (vor allem Rotterdam und Antwerpen). Auf sie entfielen 2000 rund 55% des gesamten nordrhein-westfälischen Containeraufkommens. Diese Häfen bieten den Vorzug der geographischen Nähe und kostengünstiger Transportbedingungen durch Nutzung der Binnenschifffahrt auf dem Rhein. Dem gegenüber kommt die Bahn im Containerverkehr von/ nach diesen Häfen kaum zum Einsatz (nur 6% gegenüber 40% per Binnenschiff und 54% auf der Straße).

Aber auch deutsche Nordseehäfen, heute insb. Hamburg und Bremerhaven, wickeln trotz zum Teil größerer Entfernungen bedeutende und wachsende Mengen des Containerverkehrs für Nordrhein-Westfalen ab – im Jahr 2000 rund 45%. Zwar werden hier nur wenig Container per Binnenschiff gefahren (über Minden), dafür sind die deutschen Nordseehäfen stärker Bahnhäfen (19% Bahn/ 81% Straße).

Abbildung 7:
Containerverkehr von und nach NRW über deutsche bzw. ausländische Seehäfen nach Verkehrsträgern im Seehafenzu- bzw. -ablauf (2000)



Der hohe Anteil deutscher Nordseehäfen hat verschiedene Gründe: hohe Liniendichte in wichtigen Fahrtgebieten (insb. Fernost), Konzentration von Dienstleistungsanbietern rund um die Logistik. Auch vermeiden Verlagerer wie Reedereien die Abhängigkeit von einem Hafen. Dies zwingt die Seehäfen zu hohen Anstrengungen, um im Qualitätswettbewerb vorne zu stehen. So konnte es geschehen, dass in den letzten Jahren Rotterdam trotz seiner natürlichen Vorteile bedeutende Marktanteile an Antwerpen, aber auch an Bremerhaven und Hamburg abgeben musste.

Hamburg und Bremerhaven stoßen allerdings schon heute – im Gegensatz zu Rotterdam – an Grenzen, wenn es um die Abfertigung neuerer, besonders großer Schiffstypen geht. Es ist zu erwarten, dass die Nutzung solcher Schiffe weiter zunimmt und die beiden deutschen Seehäfen trotz gegenwärtig vorbereiteter Fahrwasservertiefungen einen Teil der Verkehre nicht mehr aufnehmen können.

Um eine Verlagerung auf Rotterdam und eine Monopolisierung in Teilmärkten zu verhindern, wird der Bau eines Tiefseewasserhafens für Containerschiffe in Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) geplant. Es ist Ziel der Landesregierung NRW, den Jade-Weser-Port für den Containerverkehr von und nach NRW zu nutzen. Hierzu ist der Anschluss dieses Hafens über eine gut ausgebaute Binnenwasserstraßen- und Schienenverbindung an die bestehenden Netze erforderlich. Ohne die Anbindungen drohen weitere Belastungen der ohnehin überbeanspruchten Autobahnverbindung Wilhelmshavens mit NRW. Verlagerungen des Containerverkehrs auf Rotterdam würden zwar der Binnenschifffahrt zugute kommen, würden jedoch auch zu weiteren Belastungen der Straßen nach diesem Hafen führen. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn Rotterdam vermehrt Verkehre an sich zieht, die im Straßentransit durch Nordrhein-Westfalen von/ aus Richtung Osten laufen.

Die nord-östlichen Landesteile von NRW können sich aufgrund ihrer geographischen Situation und wahrscheinlicher verkehrswirtschaftlicher Perspektiven von einem Containerhafen in Wilhelmshaven besondere Vorteile versprechen. Eine hochwertige Bahnanbindung an Wilhelmshaven würde diesen Vorteil unterstreichen.

⁹ Berechnungen von Planco in einem u.a. auch für die Bundesverkehrswegeplanung und DB Cargo eingesetzten Verfahren. Der Seehafen-Hinterlandverkehr wird statistisch nicht erfasst und muss daher mit Schätzverfahren ermittelt werden.

2.4.6 Förderung durch das Land NRW

Kostenträger der Gewerbegebietsentwicklung sind zunächst die Gemeinden. Diese haben allerdings geringe Anreize, Flächen in oder an Häfen mit Vorrang zu entwickeln, wenn dies an „trockenen“ Standorten mit geringerem Aufwand möglich ist. Die Förderung des Binnenschifftransports ist aus kommunaler Sicht von nachrangiger Bedeutung, für das Land hingegen ist sie ein bedeutendes verkehrspolitisches Ziel. Daher ist zu prüfen, inwieweit landespolitische Instrumente einzusetzen sind.

Für eine finanzielle Förderung der Häfen und der sie erschließenden Infrastruktur besteht in Nordrhein-Westfalen allerdings kein eigenständiges Programm. Wesentliches Instrument ist die Regionale Wirtschaftsförderung. Sie greift allerdings nur in Regionen, die unter das Ziel 2 der Europäischen Gemeinschaft fallen (Förderung benachteiligter ländlicher und städtischer Regionen).

Aus der Förderbindung an Ziel-2-Gebiete folgt:

- Förderkriterien orientieren sich nicht an verkehrspolitischen, sondern ausschließlich an wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Zielen: Schaffung neuer und Sicherung bestehender Arbeitsplätze.¹⁰
- Eine Präferenzierung von „nassen“ Standorten an Binnenhäfen besteht nicht. Diese Standorte konkurrieren um Fördermittel mit allen anderen, wasserstraßenfernen Gebieten.
- Flächen auf der sog. „grünen“ Wiese können nur ausnahmsweise mit besonderer strukturpolitischer Begründung gefördert werden.
- Für Standorte, die nicht in das Ziel 2-Fördergebiet fallen, gibt es grundsätzlich keine Fördermöglichkeit (Ausnahme: Förderung von Hafengebieten, s.u.).
- Förderentscheidungen werden von den für die Wirtschaftsförderung zuständigen Stellen bei den Regierungspräsidenten und im Landesministerium für Wirtschaft getroffen. Das Verkehrsressort wird dazu gehört.

In NRW fällt ein großer Teil des Ruhrgebietes in die Fördergebiete. Regionen, die in der Periode 1995-

1999 unter die Ziele 2 und 5b fielen und gem. EU-Kriterien für das neue Ziel 2 nicht mehr förderfähig sind, erhalten eine Übergangsunterstützung für die Dauer von sechs Jahren.

In der vergangenen Förderperiode wurden ca. 700 ha Industriebrachen als neue Gewerbeflächen aufbereitet. Eine Aufschlüsselung, welcher Anteil dieser Flächen auf Binnenhäfen entfiel, ist nicht verfügbar.

Die *aktuelle* Phase hat folgende Schwerpunkte:

- Innovationsorientierte Infrastrukturentwicklung
- Zielgruppenorientierte Förderung

Für Binnenhäfen in Ziel 2-Fördergebieten bestehen verschiedene Ansatzpunkte der Förderung:

- Bezuschussung *gewerblicher Investitionen* (insb. arbeitsplatzschaffende Errichtungs- und Erweiterungsinvestitionen) im Rahmen der Unternehmens- und Gründungsfinanzierung.
- Förderung von *Gewerbe- und Dienstleistungsgebieten* im Rahmen einer innovationsorientierten Infrastrukturentwicklung.

Von den 23 öffentlichen Häfen in NRW liegen 11 im Fördergebiet von Ziel 2. Dies betrifft Häfen im westdeutschen Kanalnetz und am Rhein.

Vorrangig wurden in Häfen Nordrhein-Westfalens Investitionsmaßnahmen zur Entwicklung der Hafinfrastruktur und der Gewerbeflächenaufbereitung gefördert. In einigen Fällen wurden auch Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen für die Hafensuprastruktur (z.B. Kräne) unterstützt.

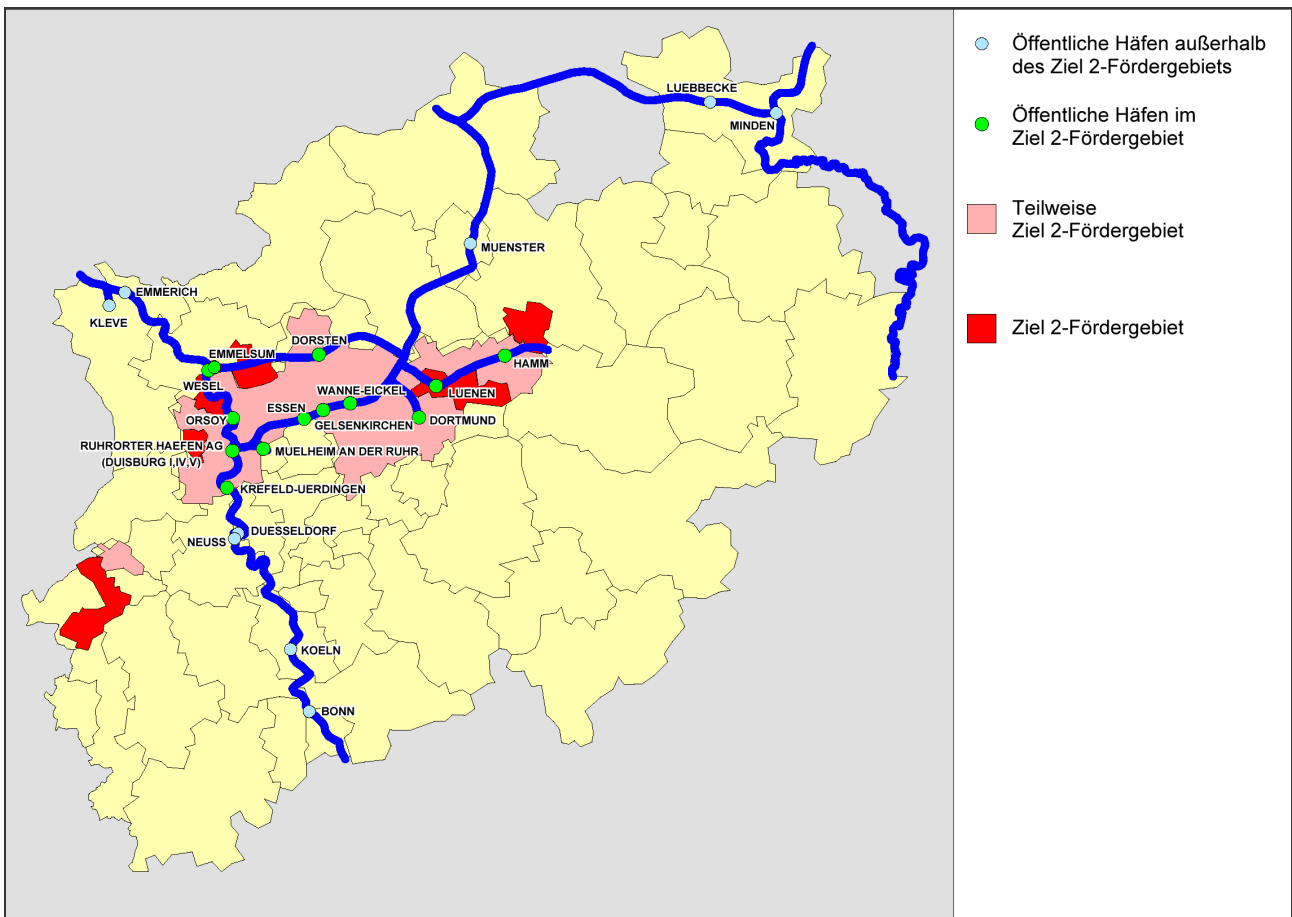
Ergänzend erfolgt in NRW eine Förderung für NE-Bahnen (einschl. Hafengebiete) aus Landesmitteln oder, im Falle grenzüberschreitender Angebote, über das EU-Programm MARCO POLO. Diese Förderung ist nicht auf Ziel-2-Gebiete beschränkt.

¹⁰ Förderkriterien für städtische Ziel 2-Regionen: über dem Gemeinschaftsdurchschnitt liegende Langzeitarbeitslosenquote, hohes Armutsniveau einschl. prekärer Wohnverhältnisse, schlechte Umweltbedingungen, hohe Kriminalitätsrate und niedriges Bildungsniveau.

Tabelle 8:
Landesseitig geförderte
Binnenhäfen in NRW

Hafen	Bau- und Ausbau	Ausrüstung (Kräne o.ä.)	Flächen-sanierung und -erschließung	Infrastruktur (z.B. Straßen-anbindung)	Hafenbahn	Gewerbe-ansiedlung
Ziel 2-Gebiete						
Bergkamen-Rünthe	x		x	x		x
Duisburg	x		x	x		x
Dortmund				x		
Emmelsum	x	x	x	x		
Hamm	x		x		x	x
Gelsenkirchen	x		x			
Krefeld	x			x	x	x
Lünen	x		x		x	x
Orsoy	x		x			
Andere Gebiete						
Kleve					x	
Minden			x			
Neuss					x	

Karte 9:
Lage der öffentlichen Häfen in NRW nach ihrer Zuordnung zu Ziel 2-Gebieten für den Förderzeitraum 2000–2006



3 Zukunftsperspektiven

3.1 Teilnahme am allgemeinen Wachstum des Verkehrs

3.1.1 Prognosen

Nach den Prognosen für die derzeit gültige Bundesverkehrswegeplanung wird das Gütertransportaufkommen von Bahn, Binnenschiff und Straße (ohne Straßengüterfernverkehr) in Deutschland 1997-2015 um 40 % zunehmen (Transportleistung: +63 %). Eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum wird danach weiterhin nicht stattfinden.

In allen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) getesteten Szenarien wird der Straßengüterfernverkehr überdurchschnittlich wachsen. Werden für den Bahnverkehr deutlich verbesserte Wettbewerbsbedingungen verwirklicht (sog. Integrationsszenario), wird ein größerer Teil des Verkehrswachstums durch die Eisenbahn aufgenommen.

Die Binnenschifffahrt wächst in allen der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Szenarien unterproportional. Maßgeblich hierfür ist auch, dass für die Binnenschifffahrt – anders als für die Schiene – kein Szenario entwickelt wurde, das gezielt eine systematische Verbesserung der Wettbewerbssituation dieses Verkehrsträgers voraussetzt. Dennoch steigt das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt gegenüber dem Jahr 1997 entgegen dem bisherigen Stagnationstrend um 25 bis 27 % und die Transportleistung der Binnenschifffahrt um 42 bis 44 %.

Dabei weist der Binnenverkehr innerhalb Deutschlands mit 20 % beim Aufkommen und 34 % bei der Leistung das geringste Wachstum auf. Der grenzüberschreitende Verkehr – Versand, Empfang und Transit – steigt beim Aufkommen um drei Viertel und verdoppelt sich bei der Leistung beinahe. Am höchsten ist das erwartete Wachstum des Transitverkehrs mit 97 % bzw. 108 %. Damit wird im Jahr 2015 in Deutschland mehr als die Hälfte (56 %) der Transportleistung im grenzüberschreitenden Verkehr erbracht.

Neuere Prognosen¹¹ für das Binnenschiffaufkommen in Deutschland bestätigen die Gesamtergebnisse der BVWP-Prognose. Sie zeigen allerdings in einzelnen Güterbereichen deutlichen Korrekturbedarf: Rücknahme der zu optimistischen Erwartungen bei Kohle und Mineralölprodukten, z.T. deutliche Anhebung der Prognosen für Verbrauchsgüter (insb. Container), chemische Erzeugnisse und Schrott. Auch nach den aktuelleren Prognosen bleibt die Dominanz des Straßenverkehrs bestehen.

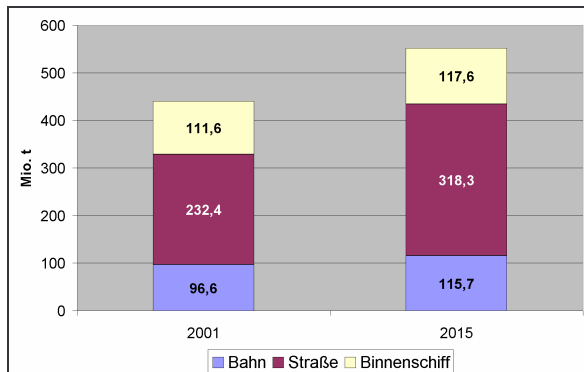
Tabelle 9:
BVWP-Prognose für den Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland 1997–2015 nach Verkehrsträgern (Integrationsszenario)

	Absolute Werte		Anteil (%)		Veränd. 2015 zu 1997 (%)
	1997	2015	1997	2015	
Transportaufkommen (Mio. t)					
Bahn	294,9	394,0	21,1	20,2	33,6
<i>darunter: KV</i>	33,7	88,3			162,3
Straßengüterfernverkehr	868,5	1.260,6	62,2	64,6	45,2
Straßengüternahverkehr	2.324,0	2.681,0			15,4
Binnenschiff	233,5	296,5	16,7	15,2	27,0
<i>darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr</i>	136,6	185,8			36,0
Gesamt	3.720,8	4.632,1	100	100	24,5
Transportleistung (Mrd. tkm)³⁾					
Bahn ¹⁾	72,8	114,9	19,6	19,0	57,8
<i>darunter: KV</i>	14,8	39,0			163,6
Straßengüterfernverkehr	235,6	401,1	63,6	66,2	70,3
Binnenschiff	62,2	89,6	16,8	14,8	44,1
<i>darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr</i>	38,6	60,5			56,7
Gesamt	437,1	689,2	100	100	57,7

Quelle: BMVBW; Anmerkung: Das Integrationsszenario unterstellt wirksame Maßnahmen zur Wettbewerbsstärkung der Schiene

¹¹ Planco im Rahmen der Vorbereitungen für das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW

Abbildung 8:
Güterfernverkehr von/nach/in NRW 2001–2015
nach Verkehrsträgern



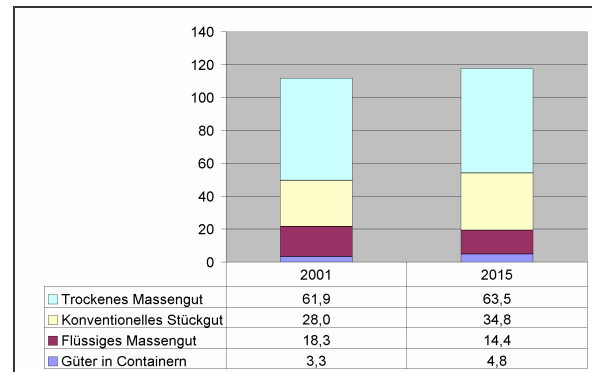
In Mio. t, Quelle: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrtbundesamt; Prognose PLANCO Consulting GmbH (2001).

Diese Tendenzen bestätigen sich für NRW. Auch hier wird – mit Ausnahme des Containerverkehrs – die relative Entlastung anderer Verkehrsträger durch die Binnenschifffahrt abnehmen.

Bei trockenen Massengütern wird das Ladungsaufkommen 2001–2015 nur schwach zunehmen (+3%), bei flüssigem Massengut sogar deutlich sinken (-21%). Nur bei Stückgut werden nennenswerte Steigerungen erwartet (konventionelles Stückgut +16%; Container +48%). Die aktuellere Prognose liegt für die Containerschifffahrt im Jahr 2015 um 20% höher als diejenige der BVWP (BVWP/ Basisjahr 1997: 3,9 Mio. t; aktualisierte Prognose/ Basisjahr 2000: 4,8 Mio. t).

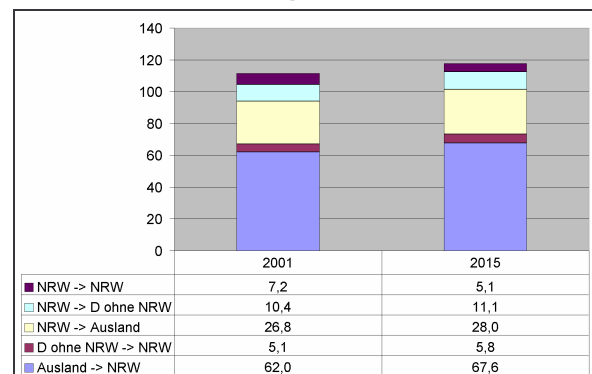
Die Prognose bestätigt die überragende Rolle der Niederlande und Belgiens (insb. deren Seehafenregionen) als Quell- und Zielregionen des nordrhein-westfälischen Binnenschiffsverkehrs. Im Einklang mit der BVWP-Prognose stehen nach der aktualisierten Prognose deutlichen Zuwächsen im grenzüberschreitenden Verkehr (+16,9%) Einbußen im deutschen Binnenverkehr gegenüber, hier insbesondere im inner-nordrhein-westfälischen Verkehr.

Abbildung 9:
Binnenschiffsverkehr von/nach/in NRW 2001–2015
nach Ladungskategorien



In Mio. t, Quellen: BVWP '97; Statistisches Bundesamt; Prognose: PLANCO Consulting GmbH

Abbildung 10:
Binnenschiffsverkehr von/ nach/ in NRW nach
Hauptverkehrsbeziehungen 2001–2015



In Mio. t, Quellen: BVWP '97; Statistisches Bundesamt; Prognose: PLANCO Consulting GmbH

3.1.2 Wachstumsmärkte

Wachstumsmärkte der Binnenschifffahrt von/ nach/ in Nordrhein-Westfalen konzentrieren sich nach der Prognose von Planco auf den grenzüberschreitenden Verkehr und hier auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen:

Einfuhr (Zuwächse 1999–2015):

Kohle	+ 3.953 Tsd t
Chemische Erzeugnisse	+ 2.948 Tsd t
Verbrauchsgüter (insb. Container)	+ 1.177 Tsd t
Nahrungs- und Futtermittel	+748 Tsd t
NE-Metallerze, Schrott	+565 Tsd t
Eisen & Stahl	+598 Tsd t
Mineralölprodukte	+ 437 Tsd t

Ausfuhr (Zuwächse 1999–2015):

Verbrauchsgüter (insb. Container)	+ 1.777 Tsd t
Chemische Erzeugnisse	+ 1.523 Tsd t
Eisen & Stahl	+ 712 Tsd t

Schrumpfende Märkte werden, ausgenommen Eisenerze (Einfuhr) sowie Steine & Erden (Ausfuhr), vor allem auf Binnenrelationen erwartet:

Verkehr innerhalb von NRW (Abnahme 1999–2015):

Kohle	– 1.749 Tsd t
Mineralölprodukte	– 724 Tsd t
Steine & Erden	– 378 Tsd t
Chemische Erzeugnisse	– 410 Tsd t

Verkehre aus NRW nach übrigen Bundesländern (Abnahme 1999–2015)

Kohle	– 1.671 Tsd t
Mineralölprodukte	– 656 Tsd t

Zwar hat der **Containerverkehr**, gemessen in Tonnen, eine scheinbar nicht sehr große Bedeutung. Aufgrund seiner hohen Wertschöpfungsintensität in den Häfen ist dies jedoch nicht die adäquate Beurteilungsebene. Der Containertransport spielt bei der Bewältigung der stetig zunehmenden internationalen Transportströme hochwertiger Güter eine zentrale Rolle. Drehscheiben sind dabei die Seehäfen. Um den Hinterlandtransport von bzw. nach den Seehäfen konkurrieren alle drei Binnenverkehrssysteme. „Nasser“ Containerumschlag findet in NRW bislang fast ausschließlich am Rhein statt. Dort gibt es heute ein ausgebautes Netz von Umschlaganlagen, das vielfach trimodal ausgelegt ist und damit den Umschlag sowohl auf die Bahn als auch auf den LKW zulässt.

Dabei hat die Binnenschifffahrt von dem Trend profitiert, Stückgüter und andere hochwertige Güter insbesondere im Export und Import in Containern (im Vor- und Nachlauf der Seehäfen) und Wechselbehältern (im Binnenverkehr und dem Verkehr mit dem benachbarten Ausland) abzuwickeln. Auch der Bund hat mit der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ diese Entwicklung durch die Förderung von Terminalstandorten in Nordrhein-Westfalen unterstützt. Das hohe Wachstum der Containerbinnenschifffahrt ging eindeutig zu Lasten des Straßenverkehrs und war daher verkehrspolitisch sehr willkommen.

Zusätzliche Umschlagpotenziale bestehen in den bisher noch nicht bzw. kaum erschlossenen Teilmärkten entlang der Wasserstraßen außerhalb des Rheingebietes. Beschränkungen in den Durchfahrts Höhen bei Brücken und den Abmessungen bei Schleusen werden neben den Kanalabgaben als ein hemmender Faktor für die Weiterentwicklung der Containerbinnenschifffahrt hinsichtlich Lagigkeit und Schiffseinsatz angesehen. Ein „containergerechter“ Um- und Ausbau des Netzes ist kaum zu erwarten. Gesamtwirtschaftliche Bewertungen von Brückenanhebungen kommen regelmäßig zu ungünstigen Ergebnissen (unzureichende Nutzen-Kosten-Verhältnisse).

Tabelle 10:
„Nasser“ Containerumschlag über die Kaikante der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen 1999–2002 und Prognose 2015 in 1.000 TEU¹²

Hafen	1999	2002	2015	
			Bandbreite	
Emmerich	51	42	91	97
Emmelsum	13	37	20	31
Duisburg (ohne Logport *)	154	243	325	344
Dortmund	0	3	27	27
Krefeld	0	11	35	40
Düsseldorf	40	52	70	82
Neuss	41	39	56	64
Nievenheim (Stürzelberg)	10	19	17	21
Bonn	22	29	34	41
Köln (ohne zusätzliches Potenzial durch Godorf)	37	64	89	103
Leverkusen	12	15	14	18
Wesseling	0	0	1	1
Minden	0	1	21	21
Summe	380	555	800	890

*) Kapazität in der ersten Stufe 200.000 TEU pro Jahr einschl. Bahnumschlag / Quellen: Statistisches Bundesamt; Hafenangaben Prognose: PLANCO (2002)

12 TEU = Twenty-Foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Container = Maßeinheit für den Containerverkehr (ein 40-Fuß-Container wird in der Statistik mit 2 TEU erfasst)

Nach Auskunft von Binnenschiffsunternehmen besteht eine Marktlücke für Containersammelverkehre mit kleinen Schiffseinheiten aus dem Kanalgebiet zu den Terminals am Rhein bzw. aus dem nördlichen DEK und dem MLK zu den deutschen Seehäfen. Solche Schiffe können kostengünstig kleine Zahlen von Containern (unter 50 TEU) transportieren.

Unter den Massengütern bieten Kohle und Schrott günstige Zukunftsperspektiven:

Die Substitution heimischer **Kohle** durch Importkohle sowie andererseits die Substitution von Kohle durch andere Energieträger schlägt sich in zwei Haupteffekten nieder:

- Aufkommensrückgang insgesamt,
- Austausch von Binnenverkehren durch Importverkehre mit entsprechend längeren Transportweiten.

Als Folge wird sich die Verkehrsteilung deutlich zu Gunsten der Binnenschifffahrt entlang dem Rheinkorridor verschieben. Mittelfristig könnte diese Entwicklung deutlich zu Ungunsten der Bahn gehen.

Schrott wird – trotz seines Abfallcharakters – schon immer als Gut mit einem handelbaren Wert angesehen. Auf der Beschaffungsseite werden drei Quellen unterschieden:

- Industrieabfall aus der Metallverarbeitung (Bleche, Späne, etc.),
- Sammelschrott (klassische Altmaterialien z.B. vom „Klüngelkerl“),
- Schrott aus Abbrüchen (z.B. von Altindustrieanlagen).

Wichtige Abnehmer, die aus Nordrhein-Westfalen vornehmlich per Wasserweg versorgt werden, sind (neben den Stahlwerken in Duisburg) die Elektrostahlwerke am Oberrhein, in Frankreich und Luxemburg. Elektrostahlwerke, die in Deutschland einen Anteil an der Stahlproduktion von 19% haben, arbeiten mit einem Schrottanteil von 100%. Das ansonsten eingesetzte Oxygenstahlverfahren arbeitet mit einem Schrotteinsatz zwischen 20 und 30%. Die insgesamt so in Deutschland erzeugte Stahlmenge belief sich 2000 auf rund 46 Mio. t. Im Mittel wurde der Stahl zu rund 42% auf der Basis von Stahlschrott erzeugt, was einem Verbrauch von 19,3 Mio. t Stahlschrott entspricht. Im gleichen Jahr betrug die Gussstahlproduktion der Gießereiindustrie 5,3 Mio. t., bei einem Schrotteinsatz von 4,7 Mio. t (88%).

Gegenwärtig ist Deutschland Nettoexporteur von Schrott. 5,6 Mio. t wurden 2000 ins EU-Ausland und 1,3 Mio. t in Drittländer versandt. Einfuhren kommen aus östlichen Nachbarländern (Polen, Tsche-

chien und Russland), gehen aber überwiegend an die ostdeutschen Werke.

Der Trend zu Elektrostahlwerken, für die Schrott der Rohstoff ist, wird sich fortsetzen. Bei insgesamt stagnierendem Aufkommen wird der Export über die Seehäfen – aus Nordrhein-Westfalen wesentlich über Rotterdam und damit auch per Binnenschiff – gewinnen.

Bedeutsamer ist, dass sich langfristig die Transportströme umorientieren werden. Im Zuge der De-Industrialisierung in den klassischen metallorientierten Branchen in Deutschland wird das Schrottaufkommen sinken. Zur Deckung des Bedarfs wird verstärkt auf Schrottimporte aus Übersee zurückgegriffen werden. Dabei kann die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen von der günstigen Hinterlandverbindung über den Rhein profitieren. Daher weist die Prognose 2015 für die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen ein deutliches Wachstum im grenzüberschreitenden Empfang aus.

Dies wird eine veränderte Standortstruktur der Dienstleister für Bearbeitung und Sortierung erfordern. Transporte werden verstärkt über den Rhein laufen. Da dort auch die Abnehmer zu finden sind, werden Bearbeitungs-/Sortierungspunkte sich dort konzentrieren. Rheinhäfen wie Duisburg müssen sich bei Dienstleistungen wie Sortierung, Aufbereitung und Kommissionierung allerdings einem wachsenden Standortwettbewerb durch niederländische und belgische Seehäfen stellen. Am Sammelhinterland orientierte Standorte wie Bottrop, Mülheim, Dortmund oder Gelsenkirchen werden Bedeutung behalten, soweit ihre Aufkommensquellen weiterhin Schrott produzieren.

3.2 Potenziale in Spezialmärkten

3.2.1 Fluss-See-Verkehr

Die Fluss-See-Schifffahrt mit seegängigen Schiffen verbindet die Systemvorteile der See- und Binnenschifffahrt. Die eingesetzten Schiffe können aufgrund des Tiefgangs üblicherweise rheinaufwärts bis Köln fahren. Der Vorteil der Fluss-See-Schifffahrt liegt in den Kostenersparnissen von 10-30% gegenüber dem gebrochenen Transport mit Binnenschiff und Seeschiff¹³: Es entfallen Umschlags- sowie Liegekosten

¹³ Binnenschifffahrt, ZfB, Nr. 1: Fluss- See- Schifffahrt, Stand und Entwicklungsperspektiven, S.13; Januar 2001

in den Seehäfen, das Risiko der Beschädigung der Güter sinkt und es entfällt die Notwendigkeit der zeitlichen Abstimmung zwischen Binnenschiff und Seeschiff.

Binnen-Seeverkehre von und nach NRW finden vor allem auf den Relationen Großbritannien, Skandinavien, Spanien und Portugal statt.

Insgesamt überwiegen die Versandmengen von NRW deutlich gegenüber dem Empfang. Diese Unpaarigkeit ist ein Entwicklungshemmnis.

Wichtigster Binnen-See-Knoten in NRW ist Duisburg. Dort ist die Fluss-See-Schifffahrt ein wichtiges Transportsegment. Rund 2000 Fluss-See-Schiffe laufen den Hafen jährlich an. Das entspricht rund 2 Millionen Tonnen Fracht¹⁴. Transportiert werden Stahlcoils, Aluminium, Anlagenteile etc. Linien-Seeverkehre werden von Duisburg nach verschiedenen Häfen in Skandinavien, den baltischen Staaten, Polen, Irland, Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien und Griechenland angeboten. Auch der Düsseldorfer Hafen nutzt Binnen-See-Verkehre zur Belieferung eines regionalen Druckzentrums mit Papier.

Die Prognose der Verkehrsmengen in Binnen-See-relevanten Relationen von/ nach NRW bis 2015 zeigt eine Erhöhung bei allen Verkehrsträgern. Überwiegend dominiert allerdings der Lkw. Beim Versand aus NRW wird Großbritannien die größte Bedeutung in den Binnen-See-Relationen behalten. Hier übertreffen die Mengen auf dem Binnenschiff bei einem jährlichen Wachstum von 2% im Jahr 2015 sogar die Transportmengen auf der Straße.

Derzeit liegt der Marktanteil der Fluss-See-Schifffahrt in Westeuropa unter 10%. In Russland und der Ukraine dagegen transportieren Fluss-See-Schiffe rund ein Drittel des Güteraufkommens der Binnenschifffahrt. Zur Zeit sind die russischen Wasserstraßen für ausländische Flaggen gesperrt. Eine Öffnung dieses Wasserstraßensystems für den internationalen Fluss-See-Verkehr durch ein internationales Zweitregister ist derzeit in der Diskussion. Hierdurch würden sich neue Potenziale auch für die westeuropäische Binnenschifffahrt ergeben.

Ein Hindernis für die verstärkte Nutzung der Fluss-Seeverkehre ist die aufwendige Transitklarierung, welche von den Niederlanden im EU-Verkehr gefordert wird. Allerdings sind Erleichterungen in Aussicht gestellt. Erforderlich ist auf der Ebene der EU eine international einheitliche Rechtslage für Transiterklärung und Verzollung. Des weiteren sollten die

Fluss-See-Schifffahrtsrouten in die transeuropäischen Netze integriert werden.

Kurzstreckenseeverkehre sind auch auf Ebene der EU in das Blickfeld gerückt. Die Kommission hat in Berichten zur Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs Maßnahmen vorgestellt, welche sich an verschiedene Ebenen wenden – neben der Kommission an die Mitgliedstaaten, maritime Industrien und Häfen bzw. Hafenverwaltungen.¹⁵ Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf eine Verbesserung der Informationspolitik über die Angebote des Binnen-See-Verkehrs, eine verstärkte Netzwerkbildung sowie die Neuordnung von Verwaltungsverfahren ab.

Die Zukunftsaussichten für den Binnen-See-Verkehr werden allgemein positiv gesehen. Sie können in erheblichem Maße Lkw-Verkehre ersetzen, müssen allerdings zugleich auch mit diesem kooperieren, um Haus-Haus-Verkehre anbieten zu können.

3.2.2 Gefahr- und Schwergutbeförderung

Der Transport gefährlicher Güter spielt in der Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle. Die Hälfte der öffentlichen Häfen schlägt Gefahrgüter um, insbesondere Mineralölprodukte. Der Rhein-Lippe-Hafen erwägt, in Zukunft Gefahrgüter umzuschlagen. Bei den privaten Häfen gab ein Drittel an, Gefahrgut umzuschlagen.

Ein gutes Fünftel des Transportaufkommens der Binnenschifffahrt in Deutschland entfiel 1997 auf Gefahrgut (für dieses Jahr hat das Statistische Bundesamt zuletzt eine Schätzung hierzu durchgeführt. Vgl. Wirtschaft und Statistik Ausgabe 5/1999). Eine Abschätzung für NRW ergab einen etwas niedrigeren Anteilswert mit 21 Mio. t Gefahrgütern. Knapp 90 % des gesamten Gefahrgutaufkommens in der Binnenschifffahrt entfallen auf Mineralölprodukte. Die prognostizierten Rückgänge beim Aufkommen der Mineralölprodukte führen dazu, dass 2015 deutlich weniger (ca. 18,5 Mio. t) Gefahrgüter mit dem Binnenschiff transportiert werden als zur Zeit.

Während daher das Gesamtaufkommen gefährlicher Güter bis 2015 leicht rückläufig sein wird, werden bei den übrigen Gefahrgütern wachsende Transportaufkommen erwartet. Anders als bei Mineralöl wird hier

¹⁴ Duisburger Hafen AG: Duisport 3/2000

¹⁵ Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über das „Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (KOM/2003/155-1)“ und „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten“ (KOM/2003/155-2)

der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) weiter an Bedeutung gewinnen. In der Unterscheidung nach Gefahrgutklassen ergeben sich unterschiedliche Tendenzen:

- Rückgang bei Gasen und entzündbaren flüssigen Stoffen (insb. Benzin und andere Mineralölprodukte)
- Wachstum bei entzündbaren festen Stoffen, bei giftigen und insb. bei ätzenden Stoffen.

Marktführer beim Gefahrgutumschlag sind die Kölner Häfen, wo schätzungsweise im Jahr 2000 knapp 8 Mio. t Gefahrgüter umgeschlagen wurden (über ein Drittel des Gesamtumschlags in NRW). Knapp 11% des gesamten NRW-Umschlags von Gefahrgütern entfällt auf die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Zusammen mit dem Raffineriestandort Wesseling im Süden Kölns decken diese Hafengruppen über 50% des Gefahrgutumschlags in NRW-Häfen ab. Bei Einschluss der nächst wichtigsten Häfen Gelsenkirchen, der Rhein-Lippe-Häfen sowie Marl werden zwei Drittel des Gesamtumschlags erfasst.

3.2.3 Verlagerung von Neuwagentransporten auf Schiff und Bahn

Die deutschen Automobilhersteller lassen Neuwagentransporte zu den einzelnen Händlern überwiegend mit dem Lkw durchführen. Beispiele haben jedoch gezeigt, dass eine Verlagerung der Neuwagentransporte nicht nur auf die Bahn, sondern auch auf das Binnenschiff erfolgen kann.

So nutzt der Automobilhersteller Ford in Köln die Binnenschiffahrt zur Neuwagendistribution. Hierdurch konnten deutliche Kosteneinsparungen erzielt werden. Die Neuwagen werden im Hafen Köln Niehl I und II auf Ro-Ro-Schiffe verladen. Insgesamt wurden dort 1999¹⁶ und 2000¹⁷ jeweils rund 230.000 KFZ umgeschlagen. Der Anteil der Binnenschiffahrt am Versand von Neufahrzeugen des Werkes Köln beläuft sich auf 80%. Dabei wurde das Binnenschiff längere Zeit nur auf der ersten (kurzen) Teilstrecke bis zum Terminal im GVZ Neuss eingesetzt. Inzwischen gibt es jedoch auch nennenswerte Transportmengen nach dem niederländischen Nordseehafen Vlissingen, um dort auf das Seeschiff nach England verladen zu werden. Diese Transporte werden in den nächsten Jahren verstärkt werden,

¹⁶ Hafen und Güterverkehr Köln AG: Umweltbericht '99, Juni 2000

¹⁷ Hafen und Güterverkehr Köln AG: Umweltbericht '00, Juni 2001

da die Produktion in England eingeschränkt wird und ein Großteil des Volumens für den englischen Markt in Köln gefertigt werden wird. Als Alternative kommen hier auch Binnen-See-Transporte ohne Umladung in einem Nordseehafen in Frage.

Im Hafen Düsseldorf werden Fahrzeuge für den US-amerikanischen Markt für den Export vorbereitet, in Container verpackt und auf dem Wasserweg weiter nach dem Seehafen transportiert. Importfahrzeuge werden im Terminal für die Distribution mit dem Lkw vorbereitet und zur Auslieferung bereitgestellt. Es ist geplant, den Terminal um rund 10.000 m² zu erweitern.

Im Hafen Neuss besteht ein PKW-Logistikzentrum mit Rampen für Pkw-Schiffs- und Bahnverladung.

Für die Binnenschiffahrt kann die Pkw-Logistik in Zukunft eine verstärkte Rolle spielen, da die Lkw-Maut sowie eingeschränkte Lenkzeiten den Straßentransport belasten. Vorteile bietet der Pkw-Transport mit dem Binnenschiff gegenüber den offenen Lkw-Transporten auch in Bezug auf das Risiko von Lackschäden z.B. durch aufgewirbelten Straßensplitt. Weitere Potenziale können entstehen, wenn für die Automobilhersteller maßgeschneiderte Angebote gemacht werden, die auch Serviceleistungen wie den Einbau von Ausstattungsteilen oder die Umrüstung der Pkw für den Export beinhalten.

Denkbar ist auch, Pkw-Exporte des Opel-Werks in Bochum über einen Rheinhafen zu verschiffen.

Schließlich sind weiter reichende Überlegungen nicht unrealistisch, die inländische Pkw-Distribution deutscher Hersteller auf der Langstrecke per Binnenschiff durchzuführen. Hierzu gibt es freilich bislang keine bekannt gewordenen Ansätze.

3.2.4 „Kontinentale“ Behälterverkehre

Die Binnenschiffahrt hat sich im Seehafenhinterlandverkehr von Containern am Rhein und seinen Nebenflüssen durchsetzen können. Im Transport von Wechselbehältern auf nicht seehafenbezogenen („kontinentalen“) Relationen ist ihr dies nicht gelungen. Dieser Markt wird vom Lkw beherrscht, auf aufkommensstarken Relationen spielt auch die Bahn eine gewichtige Rolle. Hier stehen der Binnenschiffahrt nicht nur wirtschaftliche Gründe entgegen (Mehrkosten des mehrfach gebrochenen Transports). Wesentliche Probleme ergeben sich (a) aus technischen Gründen (Wechselbehälter im Binnenverkehr haben andere Abmessungen als Seecontainer, sie sind im Regelfall nicht stapelbar); (b) aus verkehrlichen Gründen (nur wenige Binnenrelatio-

nen bieten ein ausreichendes Aufkommen, um eine dichte Fahrplanbedienung per Binnenschiff zu ermöglichen).

Zur Lösung dieser Restriktionen werden drei Entwicklungsrichtungen verfolgt:

- Schaffung spezieller Möglichkeiten an Bord der Schiffe, die nicht stapelbaren Wechselbehälter so zu befestigen, dass der Stauraum auch in mehreren Ebenen übereinander – vergleichbar mit dem See-Container – ausgenutzt werden kann;
- Entwicklung von stapelbaren Wechselbehältern, die hinsichtlich Palettenstauraum und Abmessungsvorschriften kompatibel mit den existierenden Behältern sind, aber containergleich gestapelt werden können und somit keine umfangreichen Veränderungen an den Schiffen erforderlich machen.
- Die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VBD) Duisburg entwickelte im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen ein Konzept, bei dem Binnenschiffe im Unterdeck Massengut befördern, auf dem Oberdeck Wechselbehälter¹⁸. Dieses Konzept hat mehrere Vorteile: Die Behälter brauchen nicht gestapelt zu werden; die Binnenschiffe können auch Relationen mit geringerem Behälteraufkommen bedienen, soweit sie ergänzend Massengut fahren können; geringe Brückehöhen sind kein so gravierendes Problem wie bei reinen Containerschiffen. Nach Einschätzung der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VBD) wäre ein solches Konzept gemischter Transporte auch wirtschaftlich wettbewerbsfähig.

3.2.5 Steigender Loco-Verkehr der Binnenhäfen als Gewerbestandorte

In den vergangenen Jahrzehnten sind neue Standorte der Produktion und Logistik vorwiegend hafentfern entwickelt worden. Dies schränkte die Marktchancen der Binnenschifffahrt wesentlich ein, weil die Vor- und Nachlaufkosten den Kostenvorteil der Binnenschiffsstrecke leicht übertreffen.

¹⁸ VBD, Entwicklung eines technisch-wirtschaftlichen Konzeptes für den gemischten Transport von Transportbehältern (Container, Wechselbehälter) und Massengut mit dem Binnenschiff, Duisburg 2002

Eine nachhaltige Erhöhung des Marktanteils der Binnenschifffahrt wird zunehmend davon abhängig sein, dass die Gewerbeansiedlung wieder gezielt auf hafennahe Standorte gerichtet wird. Hier liegen die wesentlichen Chancen für diesen Verkehrsträger. Durch verstärkte Gewerbeaktivität an den Hafenstandorten wächst das eigene Verkehrsaufkommen („Loco-Verkehr“) für die Binnenschifffahrt.

3.3 Funktionelle Fortentwicklung der Binnenhäfen

3.3.1 Erweiterung der Schnittstellenfunktion

3.3.1.1 Drehscheiben für den Langstrecken-Hinterlandverkehr

Binnenhäfen sind in erster Linie Umschlagpunkte für ein Hinterland, das sich im Einzelfall auf das Hafengebiet selbst beschränkt (viele Privathäfen), aber auch in anderen Fällen selten über 50km und fast nie über 100 km hinaus reicht. Eine der wenigen Ausnahmen ist der Hafen Emmelum, wo Zellstoff gelöscht wird, der aus Südafrika in Rotterdam auf das Binnenschiff umgeschlagen wird. Von Emmelum wird der Zellstoff im Ganzzugsverkehr nach Österreich gefahren. Auf dem Rückweg befördern die Waggons fertiges Papier aus dem österreichischen Werk, das von Emmelum aus entweder regional verteilt wird (per Lkw) oder per Binnenschiff im Container nach Rotterdam und von dort aus nach Übersee geht. Auch in Düsseldorf wird per Binnenschiff empfangenes Papier aus Rotterdam zum Teil per Bahn weiträumig weiterbefördert.

Hier fungiert der Binnenhafen wie ein ins Hinterland verschobener Seehafen. Bisher sind derartige Verkehre nur in wenigen Fällen erfolgreich entwickelt worden. Auch der Hafen Duisburg hat sich zum Ziel gesetzt, die räumliche Begrenzung im Hinterland aufzuheben¹⁹, d.h.

- per Binnenschiff kostengünstig Güter im Seehafenhinterlandverkehr von Rotterdam und Antwerpen von/ nach Duisburg zu fahren,

¹⁹ Vgl.: Logistische Leistungen durchdringen Umschlag- und Transportgeschäfte, in: duisport 1/2000, S. 6.

- von dort aus, ggf. nach Lagerung und weiterer Behandlung der Ware, eine Beförderung im eigenen (aber geographisch erweiterten) Hinterland per Bahn oder per Binnenschiff durchzuführen. Vorrangig von Bedeutung ist der Bahntransport.

So könnte Importkohle in Duisburg oder einem anderen Rheinhafen vom Binnenschiff (aus Rotterdam) auf einen Ganzzug umgeladen werden, der sie dann z.B. nach Hessen transportiert. Eine andere Möglichkeit wäre der Umschlag von Containern aus einem Binnen-See-Schiff aus Großbritannien auf einen Zug Richtung Italien.

Vorteilhaft für eine solche Konzeption ist ein bereits bestehendes hohes Bahnaufkommen im kontinentalen Verkehr, an das die Hinterlandverkehre des Binnenhafens angehängt werden können. Damit kommen hierfür insbesondere Häfen wie Köln, Neuss und Duisburg in Frage, im Kanalsystem auch Dortmund.

Voraussetzung dieses Konzeptes ist ein günstigeres Logistikangebot als im Direktverkehr über den Seehafen (die klassische Distributionsform). Wichtige Faktoren sind hierbei:

- Engpässe im Rotterdamer Hafen bezüglich der Zu- und Abfuhr per Bahn
- Kostenvorteile des Binnenschiffs auf der Teilstrecke zwischen See- und Binnenhafen
- die Fähigkeit, wettbewerbsfähige Bahnangebote zu organisieren, die mit der DB AG nicht realisierbar sind: Für die DB ist der längere Direkttransport von/ nach den Seehäfen interessanter.

Um nicht allein von der Unternehmensstrategie der DB AG abzuhängen, ist die Entwicklung eigenständiger Bahnangebote wichtig, wofür insbesondere Häfen mit eigener Hafenbahn und entsprechenden Erfahrungen im überregionalen Verkehr geeignet sind (insbesondere: Köln). Duisburg entwickelt mit duisport rail diese Fähigkeit. Eine Alternative ist, sich auf Erfahrungen anderer Hafenbahnen zu stützen und entweder deren Leistungen einzukaufen oder kooperative Angebote zu entwickeln, die mehreren Partnern zugute kommen.

3.3.1.2 Schnittstellen für den „trockenen“ Umschlag

Zusätzlich können die in den Häfen vorhandenen Lager- und Umschlagseinrichtungen genutzt werden, um Umschlag zwischen den „trockenen“ Verkehrsträgern durchzuführen. So kann der Hafen als Bahn-

hof funktionieren, wo Partien vom LKW auf die Bahn geladen, Waggons rangiert oder Ganzzüge zusammengestellt werden. Dies ist für den Hafen von Vorteil, weil die Auslastung der Umschlagseinrichtungen verbessert wird und weil die Möglichkeiten zunehmen, ein bereits vorhandenes Basisaufkommen durch nasses Aufkommen zu ergänzen und damit letzterem eine ausreichende Bedienungsfrequenz der Bahn anzubieten.

Der Umschlag Schiene-Straße spielt insbesondere in Häfen mit einer starken Hafenbahn eine Rolle (z.B. Dortmund) bzw. in Häfen, die zugleich Knotenpunkt im KLV-Verkehr der DB AG sind (Duisburg, Köln, Neuss).

Probleme ergeben sich bei der statistischen Erfassung dieses Sachverhalts. Während der „nasse“ Umschlag vom oder auf das Binnenschiff über die Hafenstatistik des Statistischen Bundesamtes im Detail vorliegt, wird der „trockene“ Umschlag als Teil der Gesamtaufkommensmengen der Verkehrsbezirke nicht gesondert ausgewiesen.

3.3.1.3 Folgerungen

Vor allem Häfen mit starker Bahnfunktion können zur Drehscheibe der Zerlegung und Neuzusammenstellung von Fernverkehrsströmen im Seehafenhinterlandverkehr ebenso wie im Fernverkehr der industriellen Kernzonen in Europa werden. Das können Ganzzugsverbindungen nach Italien sein, die Seehafenhinterlandtransporte aus den niederländischen, deutschen und belgischen Nordseehäfen mit anderen Transportströmen aus dem regionalen Bereich zusammenfassen.

Die Häfen Duisburg, Köln und Neuss sind besonders chancenreich. Eine Sonderposition haben Häfen, die vom Binnenschiff gelöschte Massengutladung per Bahn Abnehmern im näheren Umland zuführen (oder umgekehrt bei Exportkohle) – insbesondere Eisenerz und Kohle – wie Orsoy, Gelsenkirchen, Herne, Hamm, Essen oder Dortmund. Sie haben nur Chancen, Knotenpunkte in einem weiteren Sinne zu werden, wenn sie eine erweiterte Kompetenz darin entwickeln,

- entweder einem hohen bestehenden regionalen Bahnaufkommen gezielt weitere Verkehre aus dem nassen Umschlag zuzuführen,
- oder eigenständige neue Bahnverkehre zu entwickeln, die von der DB AG nicht als Chance wahrgenommen werden. In diesem Fall besteht keine enge Bindung an den nassen Umschlag. Die Zielsetzung liegt vielmehr primär darin, bestehende eigene Kapazitäten besser auszunutzen

zen und neue Potenziale für die Wertschöpfung zu erschließen. Infrage kommen – insbesondere für das östliche Ruhrgebiet – vermehrte Seehafen-Hinterlandverkehre von/ nach deutschen Nordseehäfen, aber auch neue KV-Angebote in nicht beachteten Relationen mit ausreichendem Aufkommenspotential.

3.3.2 Binnenhäfen als Standorte logistischer Dienstleistungen

3.3.2.1 Das Konzept

Die Lagerung von Gütern ist in öffentlichen Häfen mit 84% die meistangebotene ergänzende Dienstleistung, gefolgt von der Kommissionierung (71%). In zwei Drittel der Häfen ist die Verzollung möglich und werden Komplettangebote integrierter Transportketten unterbreitet. Das Packen und Auspacken von Containern wird in rund der Hälfte der öffentlichen Häfen angeboten, die Containerreparatur in 38%. Wenig angeboten wird die Frachtverfolgung (28% der öffentlichen Häfen). Dies reflektiert den Nachholbedarf bei dieser Dienstleistung. Andererseits ist dies eine eher von Spediteuren angebotene Leistung.

In privaten Häfen ist das Dienstleistungsangebot wesentlich enger. Auch hier spielt die Lagerung von Gütern die wichtigste Rolle (ein Drittel der Häfen). Komplettangebote integrierter Transportketten werden nur in 18% der privaten Häfen gemacht, dürften dort auch in vielen Fällen nicht nachgefragt werden. Andere Dienstleistungen werden in privaten Häfen nur sporadisch angeboten. Nur zwei private Häfen bieten ein umfangreicheres Dienstleistungsangebot an – der Chemiepark Marl am Wesel-Datteln-Kanal sowie der Hafen Oelrich-Ladbergen am Dortmund-Ems-Kanal.

Um die Position der Binnenhäfen zu verbessern, wird es neben einer Steigerung der Umschlagstätigkeit zunehmend sinnvoll, weitere wertschöpfende Leistungen im Hafen anzubieten bzw. durch Fremdunternehmen anbieten zu lassen. Die zu erzielenden Vorteile sind mehrfach: Erhöhung des Potentials für den Güterumschlag, Schaffung zusätzlicher Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten (die Wertschöpfung und damit der Beschäftigungseffekt aus der reinen Umschlagstätigkeit ist vergleichsweise gering). Angebote, welche die Logistikkosten der *Gesamtkette* senken, nicht aber primär die Transport- oder Umschlagskosten, mindern den Margendruck, erhöhen die Bindung des Verladeters an den Hafen und schaffen Spielräume für wertschöpfende Zusatz-

leistungen – und damit auch für verbesserte wirtschaftliche Ergebnisse des Hafenbetriebs.

Die Bedeutung der Logistik als effizientes Gesamtwarenflussmanagement, eingebettet in die Produktionsabläufe, nimmt zu. Zur Rationalisierung der betrieblichen Abläufe werden Vorprodukte just-in-time, in der richtigen Stückelung und bei Bedarf in ständig an die Produktionsplanung angepasster Zusammensetzung geliefert. Als Folge werden die durchschnittlichen Sendungsgrößen kleiner, steigen die Transportfrequenzen und verkleinern sich die Lieferfenster. Dies bedeutet nicht zwingend, dass sich damit die Anforderungen an die Transportgeschwindigkeit erhöhen. Vielmehr steigen vor allem die Anforderungen an die zeitliche *Zuverlässigkeit*. Hier kann das Binnenschiff zunehmend besser mit dem Straßentransport konkurrieren.

Durch Outsourcing tritt eine zunehmende Spezialisierung der Unternehmen ein. Um nicht mit zu vielen Akteuren kooperieren zu müssen, werden Anbieter gesucht, die ganze Dienstleistungspakete eigenverantwortlich organisieren und anbieten. Dies gilt auch im Logistikbereich, der sich somit nicht auf den Transport beschränken darf, sondern darauf, dem Auftraggeber zusichern zu können, die benötigte Ware stets zum richtigen Zeitpunkt in der gewünschten Menge und Stückelung zuverlässig und kostengünstig bereitzustellen – mit welchen Verkehrsträgern auch immer.

Diese Anforderungen setzen voraus, dass aufeinanderfolgende Glieder der Logistikkette aufeinander abgestimmt werden. Häfen können die Rolle des Integrators der Logistikkette übernehmen. In anderen Fällen wird sich ihre Rolle auf die eines Kooperationspartners beschränken. Auch dann können sie anstreben, in der Logistikkette möglichst viele Dienstleistungen an sich zu binden. Sie haben hierfür gute Voraussetzungen, insbesondere wenn sie trimodal organisiert sind, flächenintensive Logistikleistungen unterzubringen in der Lage sind, und ihre Kontakte und Erfahrung einbringen.

In einem solchen Konzept geht die Rolle der Binnenhäfen über die klassischen transportnahen Dienstleistungen²⁰ hinaus wie:

- Lagerung (insb. auch spezielle Güter wie Kühl- und Gefahrgüter und Lager mit schnellem Zugriff auf die Güter)
- Disposition.
- Zollabwicklung

²⁰ Vgl. hierzu u.a.: Binnenschifffahrt – ZfB, Duisburg: Drehscheibe für internationale Güterströme, Nr. 1, Januar 2000.

Interessant ist vielmehr, weitere wertschöpfungsintensive Dienste zu entwickeln wie:

- Kommissionierung
- Warenbehandlung (Auszeichnung, Konfektionierung, Bearbeitung, Reparatur, Verpackung, Montage)
- Palettenbündelung
- Reinigung und Prüfung
- Bestandsmanagement (Lagerverwaltung, Bestandsoptimierung).

Voraussetzung solcher Angebote ist stets eine Konzeptentwicklung im direkten Dialog zwischen Binnenhafen, Verloader bzw. Empfänger und Spediteur (für den Straßentransport). Physische Voraussetzung ist vor allem:

- Verfügbarkeit ausreichender Flächen im oder am Hafengebiet, die ein kostengünstiges Waren-Handling ermöglichen (Transport in Flurfördergeräten)
- Gute Verkehrsanbindung an das Hinterland auf Schiene und Straße (keine Konflikte mit der Stadtentwicklung bei starken Distributionsverkehren nach/ aus dem Hafen per Lkw).

3.3.2.2 Beispiele

Im folgenden werden einige Beispiele dargestellt. Angesichts der Fülle bestehender Beispiele können sie nur einen kleinen Ausschnitt der Möglichkeiten beleuchten.

Logport

Das Logport-Projekt ist sicherlich das weitestgehende Projekt der Verbindung eines Binnenhafens mit Funktionen eines Logistikzentrums. Das Projekt basiert auf der Aufbereitung des ehemaligen Krupp-Hüttengeländes in Duisburg-Rheinhausen. Logport verfügt über hochwertige Verkehrsverbindungen mit einem trimodalen Containerterminal, direkten Bahnverbindungen nach den Seehäfen und in die Hinterlandregionen. Logport entwickelt sich zum Schwerpunktstandort von Logistikdienstleistern.

Beherrschendes Merkmal des Logport-Konzeptes ist die Ansiedlung wertschöpfender Tätigkeiten als Teile integrierter Logistikketten. Logport zeigt exemplarisch, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um einen Hafen als Logistikzentrum zu positionieren:

- Gute trimodale Verkehrsanbindung mit kostengünstiger und dichter Verkehrsbedienung

- Angebot umfangreicher (und preislich wettbewerbsfähiger) Flächen für die reibungslose Abwicklung der Güterströme und die effiziente Lagerhaltung
- Kumulation von Logistikdienstleistern verschiedener Art, die eine hohe Auslastung der Hafens- und Bahninfrastruktur und die Einrichtung von Bahn-Shuttle-Verbindungen ermöglicht.

Angestrebt wird eine weitere Verbesserung der Straßenanbindung, um die Belastung störungsempfindlicher Stadtgebiete durch Hafenzulaufverkehre zu vermeiden.

Düsseldorf: Systemlösung für Papier

Aus den USA wird Papier nach einem ARA-Hafen (insbesondere Antwerpen) verschifft; von dort erfolgt der Weitertransport per Binnenschiff nach Düsseldorf. Aus Skandinavien kommendes Papier erreicht Düsseldorf direkt im Binnen-See-Verkehr. Im Düsseldorfer Hafen werden die Sendungen gelagert und nach Bedarf per Lkw just-in-time zum Kunden geliefert. Gleichzeitig werden per Bahn Transporte nach Südeuropa durchgeführt (mit direktem Umschlag Binnenschiff-Bahn).

Voraussetzungen zur Wahrnehmung dieser Distributionsfunktion sind neben der Kundennähe die Infrastruktur und die Lagermöglichkeiten im Hafen.

Auch wenn sich die logistischen Leistungen in diesem Fall auch im Wesentlichen auf die Lagerung beschränken, entsteht in Verbindung mit der just-in-time-Lieferung eine logistisch anspruchsvollere (und damit auch wertschöpfungsintensivere) Leistung.

Düsseldorf: Verteilfunktion für Tonerde

Von den Seehäfen kommende Tonerde wird im Hafen in Schubleichtern gelagert. Sie wird dann per LKW an die im Einzugsgebiet des Hafens liegende verarbeitende Industrie geliefert.

Hafen Neuss: Verteilfunktion für Gips

Gips entsteht als Nebenprodukt der Braunkohleverbrennung im Kraftwerk. Das Kraftwerk befindet sich in 25 km Entfernung vom Hafen. Die Hafensbahn transportiert den Gips von dort in den Hafen. Von hier aus wird er per Binnenschiff (evtl. Binnen-See-Schiff) abtransportiert. Voraussetzung ist die Verfügbarkeit einer entsprechenden Lagerfläche im Hafen sowie eines Gleisanschlusses mit entsprechender Bahnbedienung.

Neuss: Distributionszentrum für Fahrzeuge

Während die vorgenannten Beispiele sich auf Transport und Lagerung konzentrieren, geht die wirtschaftliche Funktion des Hafens Neuss wesentlich

weiter. Von verschiedenen Standorten der Automobilindustrie werden Fahrzeuge per Binnenschiff oder per Bahn in den Neusser Hafen gebracht. Dort werden sie gelagert und für den Verkauf vorbereitet. Händler und Logistikanbieter im Hafen sind vernetzt, um die Auslieferung zu überwachen.

Die starke Bündelung ermöglicht es, Ganzzüge mit besserem Lademix zusammenzustellen und Bahn, Lkw oder Binnenschiff besser auszulasten. Durch die Lagerung und Bearbeitung der Fahrzeuge wird die Wertschöpfung im Hafen gesteigert.

Lünen: Logistikzentrum für Eisen und Stahl

Eisen und Stahl werden per Schiff oder Bahn nach Lünen transportiert, im Hafen gelagert, nach Kundenauftrag kommissioniert und in einem Radius von 100 km verteilt. Einem Großhandelsunternehmen wurden damit alle logistischen Funktionen abgenommen. Zusatzleistungen im Hafen sind also, neben dem Umschlag, die Lagerung und Kommissionierung.

Dortmund: Blumenerdeproduktion

Der Dortmunder Hafen hat ein Unternehmen angesiedelt, das aus minderwertigen Erden verschiedener Art im Hafen Blumenerde für den Export herstellt. Durch die Ansiedlung im Hafen wird erreicht, dass dieser Export per Binnenschiff erfolgen kann. Auch in diesem Fall ist neben dem willkommenen zusätzlichen Umschlag im Hafen mit entsprechenden Einnahmen die zusätzliche Wertschöpfung von Bedeutung.

Seehäfen

Die Weiterverarbeitung und -behandlung von Gütern, die in den Binnenhäfen erst vereinzelt angeboten wird, wird in Seehäfen schon seit Jahren praktiziert.

Ein Beispiel für Dienstleistungsangebote in den Seehäfen sind Möbel- und Textilprodukte. Sie kommen

aus verschiedenen Quellorten in den Häfen, werden dort weiterverarbeitet (z.B. werden Möbel mit Stoffen und Polstern versehen) und an den Händler/Großhändler als Fertigprodukt ausgeliefert. Ein anderes Beispiel ist die Motorradindustrie. Motorräder werden in Einzelteilen aus Übersee importiert, im Hafen zusammengebaut und an den Händler in der Zielregion geschickt. Diese Dienstleistungen in den Seehäfen gehen deutlich über die Standardangebote wie Lagerung/ Distribution hinaus. Sie tragen zur Wertschöpfung in der Hafenregion bei und bieten den Verladern einen Anreiz zur Veränderung ihrer Transportströme.

3.3.2.3 Folgerungen

Die aufgeführten Beispiele zeigen vor allem eines: Jeder Binnenhafen hat in seinem Hinterland spezifische Potenziale, die sich nicht über einen Kammscheren lassen. Die Nutzung dieser Potenziale hängt ausnahmslos davon ab,

- dass der Hafen aktiv akquiriert (die reine Vorhaltung der Infrastruktur genügt nicht),
- dass er hierfür die physischen Voraussetzungen (Fläche, Verkehrsanbindung, Umschlagsmöglichkeiten) bietet und
- dass Logistikkonzepte kooperativ mit dem wertschöpfenden Betrieb und – soweit von diesem gewünscht – mit Logistikunternehmen entwickelt werden.

Durch die Ansiedlung von Logistikbetrieben entsteht ein Anreiz für die Ansiedlung weiterer Unternehmen (z.B. Qualitätsmanagement, Sendungsverfolgung, e-commerce). Dies wertet den Standort weiter auf. Schließlich entstehen hierdurch Anreize, die Binnenschifffahrt in stärkerem Umfang zu nutzen.

4 Ziele der nordrhein-westfälischen Hafen- und Schifffahrtspolitik

Die nordrhein-westfälische Hafen- und Schifffahrtspolitik verfolgt im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtkonzeption vier vorrangige Ziele:

- (1) die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung,
- (2) die Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems,
- (3) die Erreichung eines hohen Maßes an Verkehrssicherheit und
- (4) die Minimierung der Umweltbelastung.

Zur Erreichung dieser Ziele kann und muss die Binnenschifffahrt einen wesentlichen, nach Auffassung der Landesregierung steigenden, Beitrag leisten. Um diesen zu erreichen, müssen die drei Hauptelemente des Systems „Binnenschifffahrt“ (Wasserstraßen, Schifffahrt, Häfen) aufeinander abgestimmt fortentwickelt werden.

Der Abschlussbericht der Enquête-Kommission des Landtages von Nordrhein-Westfalen „Zukunft der Mobilität“²¹ beklagt, dass es bisher „trotz vielfacher Bemühungen ... nicht gelungen (ist), den Marktanteil der Binnenschifffahrt wesentlich zu steigern. Verkehrspolitisch und ökologisch hätte ein höherer Einschaltgrad der Binnenschifffahrt erhebliche Vorteile“.²²

Die Kommission erklärt diese unbefriedigende Situation zutreffend mit veränderten Nachfragestrukturen im Güterverkehr: steigende Wertdichte der Transportgüter (Wert je t), kürzere Anlieferzeiten und kleiner werdende Bestellmengen. Diese Veränderungen kommen nicht den traditionellen Kernmerkmalen der Binnenschifffahrt entgegen: Kostenvorteile bei massenhaften (stark gebündelten) Transportmengen, geringe Fahrgeschwindigkeit, niedrigfrequente Fahrpläne.

Umgekehrt ist jedoch auf die hohe Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber der Straße zu verweisen. Sie kann zu Gunsten der Binnenschifffahrt genutzt werden, sofern es gelingt, Probleme schwankender Wasserstände und vereisungsbedingter Unterbrechungen in Grenzen zu halten bzw. problemlos

temporäre Ersatzlösungen anzubieten. Auch bestehen durchaus bedeutende Entwicklungspotenziale für die Binnenschifffahrt im immer stärker an Gewicht gewinnenden Seehafen-Hinterlandverkehr.

4.1 Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung

Die Binnenschifffahrt als kostengünstiger Verkehrsträger hatte einen hohen Anteil an der frühen Industrialisierung Nordrhein-Westfalens an Rhein und Ruhr. Trotz wirtschaftsstruktureller Veränderungen in den vergangenen Jahrzehnten hin zu kleinteiliger Produktion blieb diese Rolle der Binnenschifffahrt im Kern erhalten.

Nicht nur Unternehmen der Bereiche Stahl, Kohle und Mineralölchemie finden nach wie vor in Nordrhein-Westfalen unübertroffene Standortbedingungen aufgrund der Nutzungsmöglichkeiten des Binnenschiffs.

Die Binnenschifffahrt hat diese wirtschaftsfördernde Rolle vor allem im grenzüberschreitenden (Außenhandels-) Verkehr – und damit im dynamischsten Wirtschaftssegment – ausgebaut. Sie hat dies auf den höherwertigen und wiederum besonders wachstumsstarken Stückguthandel (Container) ausweiten können, wo sie heute etwa ein Drittel des gesamten nordrhein-westfälischen Aufkommens abwickelt.

Im europäischen Wettbewerb verleiht seine vielfältige und dichte Erschließung mit Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen dem Standort Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft eine bedeutende Stärke. Allerdings bleibt eine ständige Anpassung an sich verändernde technische und organisatorische Anforderungen an Schiffe, Häfen und Wasserstraßen notwendig.

Technisch sind die Möglichkeiten der Stückkostensenkung durch größer werdende Schiffseinheiten zu nutzen. Anzustreben ist die durchgehende Befahrbarkeit des Wasserstraßennetzes mit Großmotorgüterschiffen, die volle Nutzbarkeit des Rheins durch Schiffe des Binnen-See-Verkehrs und eine weitest mögliche Einsetzbarkeit von Containerschiffen mit mehr als 2 Containerlagen. Wachsende Aufkommensmengen im Containerverkehr auf dem Rhein erlauben es, die Kostendegression großer Schiffseinheiten zu nutzen, ohne auf eine hohe Bedienungshäufigkeit verzichten zu müssen.

²¹ hrsg. vom Landtag Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 2. April 2000

²² ebenda, Seite 146

Die Effizienz von Transportketten, welche die Binnenschifffahrt einbeziehen, wird wesentlich durch die Verknüpfung mit dem Hinterland der Binnenhäfen bestimmt. Vielfach übertreffen die Kosten des Vor- bzw. Nachlaufs mit dem Landverkehrsträger diejenigen des Binnenschifftransports selbst. Wirtschaftsstandorte im Hafengebiet schaffen die besten Voraussetzungen für die Binnenschifffahrt, da sie diese Kosten einsparen. Um darüber hinaus ein möglichst weit reichendes Hinterland zu erreichen, müssen kostengünstige Umschlagetechniken zur Verfügung stehen. Zugleich wird es immer dringender notwendig, die Systemintegration auch *organisatorisch* voranzutreiben – zwischen den sich ergänzenden Verkehrsträgern und zwischen den logistischen Kettengliedern Produktion, Lagerung, mehrmodaler Transport, Distribution und Disposition.

4.2 Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems durch Entlastung von Schiene und Straße

Aktuelle Prognosen stützen nicht die Erwartung, dass die Binnenschifffahrt einen wachsenden Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Schiene und Straße leisten wird. Zwar wird mit einem absolut steigenden Aufkommen der Binnenschifffahrt gerechnet. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen fällt jedoch weiterhin in Fortsetzung bisheriger Trends.

Dem gegenüber nimmt der Straßenverkehr anhaltend weiter zu. Um dem zu begegnen, werden auf allen Ebenen – EU, Bund, Länder – große verkehrspolitische Anstrengungen für einen steigenden Marktanteil der Schiene unternommen. Sie schlagen sich auch in der modalen Verteilung der Investitionsbudgets des Bundes nieder.

Tatsächlich besteht in Politik und Fachwelt unumstrittenes Einvernehmen, dass

- die Entlastung der Straße immer dringender notwendig wird,
- der Schiene eine solche Entlastung erleichtert werden kann, wenn sie ihrerseits auf kritischen Korridoren durch das Binnenschiff entlastet wird,
- die Binnenschifffahrt darüber hinaus die Straße auch direkt entlasten kann und
- sie hierfür günstige Kapazitätsreserven aufweist.

Einigkeit besteht jedoch auch darin, dass es zusätzlicher Verbesserungen im System Binnenschifffahrt bedarf, um die gewünschte Trendwende in der Auf-

gabenteilung der Verkehrsträger zu erreichen. Hierzu soll dieses Konzept der Landesregierung einen Beitrag leisten.

4.3 Hohe Verkehrssicherheit

Die Landesregierung verfolgt das Ziel hoher Verkehrssicherheit und möglichst geringer Umweltbelastung durch den Verkehr auf zwei Ebenen:

- durch möglichst hohe Marktanteile der sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff; und
- durch Verbesserung der Sicherheits- und Umweltstandards bei den einzelnen Verkehrsträgern.

Die Binnenschifffahrt ist in Deutschland das wichtigste Verkehrsmittel für Gefahrgut. So befördern Tankschiffe große Mengen von Benzin und Diesel sowie verschiedener Zwischenprodukte der chemischen Industrie. Noch wird nur ein geringer Teil dieser Transporte in Mehrhüllenschiffen abgewickelt. Dieser Anteil wird und muss in den kommenden Jahren deutlich steigen.

Auch im Containerverkehr nimmt die Beförderung von Gefahrgütern zu. Bei möglichst kurzen Vor- und Nachläufen nach/ von den Binnenhäfen bietet die Binnenschifffahrt ein hohes Maß an Unfallsicherheit, da sie im Gegensatz zu Schiene und Straße nur in seltenen Fällen im Nahbereich von Wohnbebauung erfolgt und die Unfallhäufigkeit weit unter derjenigen anderer Verkehrsträger liegt.

Interne (vom Verkehrsträger selbst getragene) und externe (von der Allgemeinheit getragene) Unfallkosten sind demzufolge in der Binnenschifffahrt besonders gering. Strenge Sicherheitsanforderungen an die Schiffsausrüstung sowie verbesserte Navigationshilfen für schlecht sichtiges Wetter müssen fortlaufend dem voran schreitenden Entwicklungsstand angepasst werden, um das Sicherheitsniveau weiter zu verbessern.

4.4 Geringe Umweltbelastung

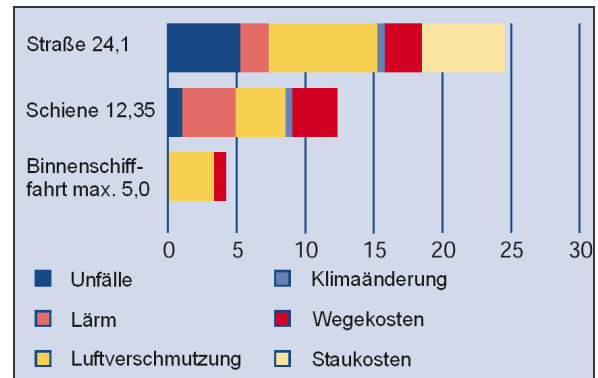
Auch in der Umweltkosten-Belastung je Einheit der Transportleistung schneidet die Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern günstig ab. Dies gilt bezüglich der Lärm- ebenso wie der Schadstoffemissionen. Die hohe Energieeffizienz führt schließlich auch zu unterdurchschnittlichen externen Kosten eines emissionsbedingten Klimawandels.

Die Gesamthöhe der externen Kosten ist, nicht zuletzt aufgrund von Unsicherheiten über langfristige Wirkungen, umstritten. Die grundsätzliche Günstigkeit der Binnenschifffahrt ist hingegen nicht zu bezweifeln.

Die EU-Kommission strebt eine weitgehende Internalisierung externer Kosten an, also deren Anlastung bei den sie verursachenden Verkehrsträgern bzw. -nutzern. Diese Bestrebung wird von den Mitgliedstaaten allerdings kontrovers diskutiert. Die Landesregierung unterstützt die Position der Kommission, soweit diese EU-weit harmonisiert werden kann. Es würde die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt stärken, da sie die geringsten Mehrkosten zu tragen hätte:

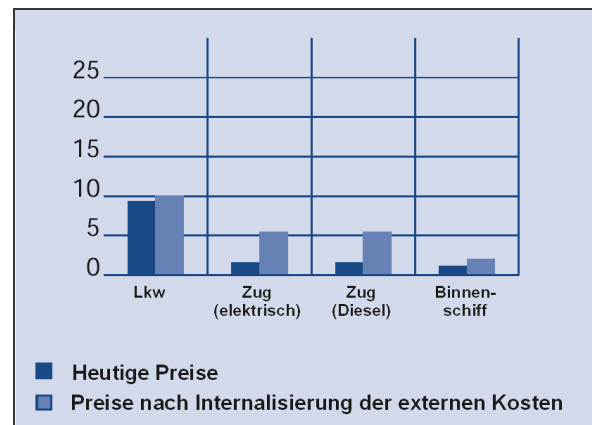
Wie andere Verkehrsträger wird auch die Binnenschifffahrt ihre Schiffe weiter den Anforderungen der Umweltschonung anpassen müssen. Dies gilt für Motoren und deren Emissionen, für die Transportsicherheit (z.B. Doppelhüllenschiffe, GPS-unterstützte Navigation), für die Entgasung u.a. Dies wird aber an den Kostenvorteilen der Binnenschifffahrt in Relation zu Schiene oder Straße – insb. bei Internalisierung externer Kosten – wenig ändern.

Abbildung 11:
Mittlere externe Grenzkosten des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern



In € je 1.000 tkm, Quelle: EU-Kommission

Abbildung 12:
Veränderung der Beförderungspreise bei Internalisierung der externen Kosten



In €-Cents je tkm, Quelle: Inland Navigation Europe (INE) nach: Delft Centre for Energy Saving and Clean Technology

5 Handlungsoptionen

Die Umsetzung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes erfordert das Zusammenwirken vieler Akteure: des Bundes (Wasserstraßenausbaue und – instandhaltung; Fördergeber für Häfen und Schifffahrt; Schifffahrtspolitik), des Landes (verkehrspolitische Leitlinien, Investor der Landesinfrastruktur und Fördergeber), der Kommunen (Hafeneigner und -betreiber), der Verkehrswirtschaft (Betreiber privater Häfen sowie Nutzer der Binnenschifffahrt und der öffentlichen Häfen)

Die folgenden Handlungsoptionen dienen als Leitlinie für das Verwaltungshandeln (einschließlich der Investitionsförderung) des Landes NRW. Soweit die Handlungsoptionen von anderen dafür zuständigen Trägern ergriffen werden können bzw. sollten, haben sie nur empfehlenden Charakter. Sie geben insoweit zugleich anderen Akteuren eine Ausrichtung über ihren Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt und der Standorte in NRW.

5.1 Empfehlungen der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“

Die Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ hat die folgenden Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt angeregt:

- (1) Beseitigung von Engpässen bei Wasserwegen, Schleusen und Häfen,
- (2) Ausbau der Binnenhäfen zu Knotenpunkten integrierter Transportketten,
- (3) Förderung von Kooperationen mit dem Straßenverkehr,
- (4) Technische Innovationen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt (Schiffbau, Infrastruktur, Telematik, Umschlaganlagen in den Häfen und auf den Schiffen).²³

Diese Ansatzpunkte werden von der Landesregierung unterstützt. Auch von der Kommission vorge-

schlagene Maßnahmen zur bimodalen Integration Schiene-Straße²⁴ durch

- Förderung des kombinierten Verkehrs durch regionale Güterverkehrszentren
- Flächenbereitstellung für Schnittstelleninfrastruktur.

sollen an Standorten, wo dies möglich und sinnvoll ist, zur Trimodalität Schiene-Straße-Binnenschiff erweitert werden.

Diese Anregungen stehen im Einklang mit der gegenwärtig erarbeiteten Integrierten Gesamtverkehrskonzeption, die folgende Handlungsfelder in den Vordergrund rückt:²⁵

- (1) Beseitigung von Schwachstellen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- (2) Bereitstellung einer gleichermaßen sicheren und leistungsfähigen Infrastruktur
- (3) Entlastung stark befahrener Ortslagen vom Straßenverkehr
- (4) Vernetzung der Verkehrssysteme
- (5) Schaffung von Transportketten, Vermeiden von Leerfahrten
- (6) Anwendung neuer Technologien zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen
- (7) Einsatz intelligenter Leit- und Informationssysteme.

5.2 Zuständigkeiten

Eine Politik zur Stärkung der Binnenschifffahrt muss in drei Bereichen ansetzen – den Wasserstraßen, den Binnenhäfen und der Schifffahrt – und diese mit der Schiene und der Straße verknüpfen.

Damit sind wesentliche Zuständigkeiten anderer Akteure angesprochen, mit denen sich die Landespolitik abstimmen muss und wird:

²⁴ ebenda, Seite 296

²⁵ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (jetzt: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung), Referat VA2 – Verkehrssträgerübergreifende Bedarfs- und Programmplanung, Verkehrsprognosen, 12. Februar 2001

²³ ebenda, Seite 261 f

- Der Neu- und Ausbau sowie die Unterhaltung der *Bundeswasserstraßen* als Verkehrswege sowie deren Betrieb der bundeseigenen Schiffsanlagen sind Aufgabe des Bundes.
- Für den Ausbau *öffentlicher Binnenhäfen* sind die jeweiligen Eigentümer, insb. die jeweiligen Gemeinden, verantwortlich. Nur an den öffentlichen Duisburger Häfen hält das Land – neben dem Bund und der Stadt Duisburg – einen Geschäftsanteil von einem Drittel.
- Für den Ausbau *privater Binnenhäfen* sind die unterschiedlichen privaten Eigentümer verantwortlich.
- Die *Binnenschifffahrt* wird von privaten Partikulieren oder Reedereien betrieben.
- Für die *intermodale und die gesamtlogistische Integration* ist eine Vielzahl von Akteuren einzubinden – die verschiedenen Verkehrsträger bzw. die sie tragenden Unternehmen, Verloader, Binnenhäfen, Seehäfen, Speditionen und andere Logistikanbieter -, von denen jeder die Federführung in der Integrationsaufgabe übernehmen kann.

Dennoch hat die Landesregierung, wie in den vorangehenden Kapiteln beschrieben, Möglichkeiten genutzt, die jeweiligen Akteure zu unterstützen:

- Sie hat den Wasserstraßenausbau seit Jahrzehnten durch erhebliche finanzielle Beiträge aus Eigenmitteln unterstützt und so die Investitionen beschleunigt.
- Sie hat den Binnenhäfen Zuschüsse für Ausbaumaßnahmen aus eigenen Mitteln und Mitteln der EU gewährt.
- Sie realisiert bzw. unterstützt Maßnahmen zur besseren Verkehrsanbindung der Binnenhäfen.
- Sie hat Forschungs- und Pilotvorhaben zur Förderung der Binnenschifffahrt finanziert.

5.3 Verbesserung, Erhaltung und volle Nutzung der Binnenwasserstraßen

5.3.1 Zügiger Abschluss geplanter Ausbaumaßnahmen des Bundes

Nach Realisierung der vom Bund geplanten Ausbaumaßnahmen am nordrhein-westfälischen Wasserstraßennetz wird ein Zustand erreicht, der durchgehend heutigen Anforderungen entspricht.

Sparmaßnahmen des Bundes und mangelnde Planungskapazitäten in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung drohen jedoch, den Abschluss geplanter Maßnahmen zu verzögern. Der BVWP 2003 sieht bei einem Gesamtvolumen für Bundeswasserstraßen von 7,5 Mrd. € allein für Erhaltungsinvestitionen 6,6 Mrd. € vor. Allerdings ist für Erweiterungsinvestitionen über den Differenzbetrag von 0,9 Mrd. € hinaus eine Planungsreserve von 4,2 Mrd. € vorgesehen. Diese Reservemittel sind nach Ausführungen des BMVBW auch erforderlich, da ohne die Ausbaumaßnahmen erforderliche Ersatzinvestitionen nicht finanziert wären.²⁶

Das Land NRW hat in der Vergangenheit erhebliche eigene Investitionsmittel zur Verfügung gestellt, um die vom Bund geplanten Maßnahmen zu beschleunigen. Die weiterhin vorgesehenen Mittel können nur eingesetzt werden, soweit der Bund seine verabredeten Finanzierungsanteile beisteuert.

Handlungsoption 1:

Einwirken auf den Bund, dass dieser die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen an Wasserstraßen zügig realisiert.

5.3.2 Sicherstellung der Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur

Es ist nach Erkenntnissen des Bundes mit einem wachsenden Instandhaltungsbedarf an den Binnenwasserstraßen zu rechnen. Knappe geplante Bun-

²⁶ BMVBW, Bundesverkehrswegeplan 2003, S.65

desmittel können die Realisierung der notwendigen Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen auch an den nordrhein-westfälischen Wasserstraßen gefährden. So besteht ein Sanierungsbedarf an Schleusen, z.B. als Folge von Bergsenkungen (etwa am Wesel-Datteln-Kanal). Wird diesem Bedarf nicht Rechnung getragen, gehen erreichte Leistungsfähigkeitsverbesserungen verloren.

Handlungsoption 2:

Einwirken auf den Bund, erforderliche Instandhaltungsmaßnahmen rechtzeitig und ausreichend zu realisieren.

Handlungsoption 3:

Unterstützung des Bundes, die Einführung der telematik-gesteuerten Navigation in der Binnenschifffahrt voranzubringen.

Handlungsoption 4:

Prüfung der Möglichkeiten, Pilotvorhaben einer telematik-gesteuerten Navigation zu fördern.

5.3.3 Einsatz der Telematik zur vollen Ausnutzung der Wasserstraßen

Durch die Verbindung von GPS mit elektronischen Wasserstraßenkarten wird eine ökonomisch optimierende Unterstützung der Navigation möglich: In Verbindung mit genauen Flussbettabbildungen und aktuellen Pegeldata wird die Binnenschifffahrt in die Lage versetzt, auf Flüssen mit schwankenden Wasserständen die jeweils aktuell möglichen Schifftiefgänge auf der vorgesehenen Fahrstrecke maximal zu nutzen, den Treibstoffverbrauch durch optimierte Fahrgeschwindigkeiten zu minimieren und zugleich die Sicherheit zu erhöhen. Für den Rhein, den Main und die Donau (bis zur österreichischen Grenze) stellt die Bundesschifffahrtsverwaltung entsprechende Flussbett- und Pegelinformationen im Rahmen von ELWIS²⁷ digital zur Verfügung. Es konnte bestätigt werden, dass die verbesserte Schiffsauslastung die erforderliche Investition in die Schiffsausrüstung wirtschaftlich rechtfertigt.²⁸ Jedoch nutzt die Binnenschifffahrt diese Möglichkeiten heute noch unzureichend.

Langfristig ist in Verbindung mit Antikollisionssystemen, die europaweit eingeführt werden müssten, die Weiterentwicklung zur vollautomatischen Navigation denkbar. Dies würde die hohen Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt weiter verbessern.

Im Schleusenbetrieb und bei der Berechnung bzw. Erhebung der Wasserstraßenabgaben hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Möglichkeiten der Telematisierung noch nicht genutzt.

5.3.4 Aufhebung erhöhter Kanalabgaben durch den Bund

Der Wesel-Datteln-Kanal und der Rhein-Herne-Kanal werden mit höheren Abgaben belastet als andere Kanäle. Die Rechtfertigung bisheriger Differenzierungen – Unterstützung der deutschen Nordseehäfen – ist angesichts der heutigen Verkehrsstrukturen nachweisbar unzutreffend: Trotz der Abgabendifferenzierung orientieren sich die betroffenen Regionen mit ihrem Binnenschiffsverkehr vorrangig auf Seehäfen an der Rheinmündung.

Tabelle 11:
Seehafenhinterlandverkehr deutscher bzw. niederländisch-belgischer Seehäfen per Binnenschiff von/ nach Verkehrsbezirken in NRW, 1999 und 2015

von/ nach Verkehrsbezirk	nach/von deutschen Nordseehäfen		nach/ von belgischen und niederländischen Nordseehäfen	
	1999	2015	1999	2015
Münster	75	92	65	105
Wesel	17	17	1.543	2.892
Duisburg	125	185	26.162	26.687
Essen * (mittl. Ruhrgebiet)	23	26	1.142	1.689
Dortmund * (östl. Ruhrgebiet)	114	126	1.708	2.292
Hagen	0	0	0	0
Düsseldorf	7	6	662	1.072
Krefeld	26	21	927	1.501
Aachen	0	0	0	0
Köln	74	71	1.303	1.719
Bielefeld	292	317	64	72
Paderborn	9	9	0	0
Arnsberg	0	0	0	0
Siegen	0	0	0	0
NRW insg.	760	870	33.577	38.030

In 1.000 t, Quelle: Planco (Datenbank Seehafenhinterlandverkehr); keine aktuelleren Schätzungen verfügbar

*) Essen und Dortmund: Verkehrsbezirke, die in Teilgebieten durch die erhöhten Kanalabgaben benachteiligt werden, die ursprünglich den Marktanteil deutscher Nordseehäfen erhöhen sollten.

²⁷ ELektronisches WasserstraßenInformationsSystem

²⁸ Vgl. WSD Südwest, ARGO-Probebetrieb, Schlussbericht, 15.2.2003

Nachdem die Vorteile der Abgabendifferenzierung nicht (mehr) zutreffen, verbleiben allein die Nachteile für die betroffenen Regionen.

Die Höhe der Kanalabgaben wird vom Bund festgesetzt. Das BMVBW zeigt grundsätzliche Bereitschaft, Einzelfall-Lösungen zu finden. Dies hat zu einer unübersehbaren Vielfalt von Ausnahmen geführt, deren regionale Wirkungsneutralität nicht mehr einschätzbar ist.

Handlungsoption 5:

Einwirkung auf den Bund, die Sonderbelastungen für den Rhein-Herne-Kanal (RHK) und Wesel-Datteln-Kanal (WDK) aufzuheben.

5.4 Verbesserung wachstumsfördernder Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt

5.4.1 Vermarktung

5.4.1.1 Verbesserte Marktinformation

Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt werden insbesondere in folgenden Feldern gesehen:

- Kohleimportverkehre
- Schrottimporte
- Sonstige Recyclingverkehre
- Binnen-See-Verkehre
- Containershuttle zwischen Kanalhäfen und Rheinhäfen (als Bindeglied für den Seehafen-hinterlandverkehr, Beispiel Dortmund)
- Car carrier (Pkw-Logistik im Im- und Export, langfristig auch in der nationalen Distribution)
- darüber hinaus jedoch standortspezifisch in vielen klassischen Industriehafenfunktionen für Holzprodukte, Baustoffe, chemische Produkte und viele andere mehr.

Dabei überwiegen deutlich die Marktpotenziale in eher konventionellen Märkten (Kohle, Schrott, Container, Binnen-See-Verkehr) als in heute noch wenig oder gar nicht entwickelten Märkten.

Ungesicherter sind die Potenziale in den Bereichen:

- Palettenverkehre
- Kühllogistik
- nicht seehafenbezogene Binnencontainerverkehre
- multimodale Verkehre in „neuen“ Relationen (z.B. Balkan).

Vielfach sind unerschlossene Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt nicht allein dadurch zu wecken, dass allgemein die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen herausgestellt wird. Vielmehr kommt es auf die direkte Ansprache potentieller Kunden und die gemeinsame Entwicklung neuer Angebotskonzeptionen an.

Die Informationslücke zu schließen, überfordert einzelne, insbesondere kleinere, Häfen ebenso wie einzelne Binnenschifffahrtsunternehmen. Verbesserte Marktinformationen können einzelnen Häfen auch helfen, ihre Chancen im Wettbewerb mit anderen Häfen einzuschätzen. Dies soll nicht den Wettbewerb unter den Binnenhäfen aufheben. Es kann aber helfen, Fehlinvestitionen – insbesondere bei Landesförderung – zu vermeiden, wenn verschiedene Häfen auf die gleichen Wachstumspotenziale abzielen.

Handlungsoption 6:

Unterstützung von Marktuntersuchungen für neue Binnenschifffahrtspotenziale.

Folgende Themen können beispielhaft genannt werden:

- *Festsstellung der Containerpotenziale im west-deutschen Kanalnetz zwischen Duisburg und Hamm:* Hierbei ist eine Gesamtbetrachtung erforderlich, damit keine öffentliche Förderung von Überkapazitäten erfolgt.
- *Überblick über das Gesamtcontainerpotenzial im Raum Köln-Aachen und Bonn:* Durch den Ausbau des Hafens Godorf wird sich die Wettbewerbssituation im Raum Köln verändern. Hierdurch können sich Umstrukturierungsmaßnahmen, die im Hafen Bonn zur Zeit geplant werden, als überflüssig erweisen.
- *Grenzüberschreitend abgestimmte Untersuchungen über die regionalen Entwicklungsstrategien im Containerverkehr im Raum Emmerich - Nijmegen als Muster für eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit:* Der Hafen Emmerich hat in der Region wachsende grenzüberschreitende Bedeutung, insb. nach dem Verzicht auf einen Containerterminal in Valburg.

- *Möglichkeiten einer Umstellung der Logistik der Zementwerke in Ostwestfalen (Raum Paderborn - Soest) auf die Binnenschifffahrt:* Diese Region hat einen dichten Besatz mit Zementwerken. Die Produktionsstandorte liegen nicht am Wasser. Dennoch erscheint eine Nutzung des Binnenschiffs bei Bündelung in einem der Häfen am DEK bzw. DHK denkbar (Hamm, Dortmund, oder der Zeehaven Aden in Bergkamen). Dies könnte die Absatzchancen im Export verbessern und zugleich die Straße wesentlich entlasten.
- *Verbesserung der Standortbedingungen in Hamm-Uentrop durch eine größere Schleuse in Hamm, um den Einsatz von Großmotorgüterschiffen zu ermöglichen.* Dies müsste durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung geklärt werden.
- *Verbesserung der Entwicklungsbedingungen für den Hafen Kleve durch einen Ersatz der Schleuse Brienen:* Kleve ist ein bedeutender Standort der Margarineproduktion. Durch eine verbesserte Nutzung der Binnenschifffahrt ließe sich das Umschlagsaufkommen des Hafens steigern. Die Rechtfertigung einer solchen Investition müsste durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüft werden.
- *Möglichkeiten einer kooperativen Entwicklung des Schienen-Containerverkehrs über die Häfen Mülheim, Essen und Gelsenkirchen, eventuell gemeinsam mit dem KLV-Terminal in Herne-Wanne.*

5.4.1.2 Pilotmaßnahmen

Pilotmaßnahmen versuchen, neue Märkte zu erschließen oder neue Angebotsformen zu entwickeln, deren wirtschaftliche Tragfähigkeit nicht gut gesichert ist. Für sie findet sich in der durch Kleinunternehmen geprägten Binnenschifffahrt häufig kein risikobereiter Initiator. Wenn derartige Projekte im Erfolgsfall als Muster auch für andere Häfen/Relationen geeignet sein können, ist eine öffentliche Förderung durch Betriebskostenzuschüsse geeignet, private Projektträger zu mobilisieren. Entsprechende Möglichkeiten sieht das EU-Programm MARCO POLO vor. Auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entwickelt seine Förderkonzeption in dieser Richtung weiter.

In die gleiche Richtung zielt das vom Land NRW unterstützte Projekt „Rhein-Westfalen-Shuttle“ (Anbindung Dortmunds an den Binnenschiffs-Containerverkehr).

Handlungsoption 7:

Unterstützung von Machbarkeitsuntersuchungen für die Erschließung neuer Binnenschifffahrtspotenziale und von Pilotvorhaben für die beispielhafte Erprobung neuer Angebote von Häfen und Binnenschifffahrt.

Denkbare Felder sind Paletten- und Kühlverkehre, neue Recyclingverkehre, Pkw-Transporte.

5.4.2 Effizienzsteigerung

5.4.2.1 Forschung

Der geringe Umfang von Schiffsneubauten für deutsche Binnenschiffsunternehmen führt zu einem vergleichsweise geringen Innovationsdruck im Schiffsbau. Die Forschungsförderung des Landes unterstützt Entwicklungen für verbesserte Transport- und Umschlagstechniken.

- Schiffstechnische Entwicklungen zur besseren Ausnutzung der Tiefgänge, Schleusenbreiten und Brückenhöhen im Kanalnetz (Ballastierung, Stauverfahren, Freibord);
- Standardisierte Container für den kontinentalen Verkehr und für den Binnen-See-Verkehr (ein auch von der EU-Kommission in ihrem Weißbuch herausgestellter Forschungsbereich);
- Kostensparende Umschlagstechniken und -geräte (z.B. automatisch entleerbare Container).

Wesentlich ist in solchen Fällen die frühzeitige Einbeziehung von Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Vermarktung. Um die erforderliche Neutralität zu gewährleisten, empfiehlt es sich, Technikentwicklung und Wirtschaftlichkeitsprüfung von getrennten Auftragnehmern untersuchen zu lassen. Auch die Entwicklung angepasster Schiffstypen für den Binnen-See-Verkehr (z.B. Rhein - Nordsee - Themse) und die Standardisierung von Binnenschiffen mit dem Ziel kostensparender Serienfertigung sind zu prüfen.

Handlungsoption 8:

Unterstützung der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VBD) unter Berücksichtigung von Markt- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen.

5.4.2.2 Papierloser Dokumentenaustausch durch Telematik

Im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen und dem entsprechend auch in den Binnenhäfen wird der elektronische Dokumententransfer noch zu wenig eingesetzt, auch im Vergleich zum Hinterlandverkehr deutscher Nordseehäfen (Hamburg, Bremische Häfen). Besser ist die Situation bei den Navigationshilfen, insbesondere für den Rhein. Frachten- und Laderaumbörsen sind im Rheingebiet weiter entwickelt als im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen.

Die Fülle der auf dem Markt befindlichen Systemangebote wächst ständig. Um ein kompatibles Systempaket auf dem Rhein und Kanalsystem einzuführen, bedarf es der Kooperation vieler Akteure: Seehäfen, Reedereien, Binnenhäfen, Spediteure. Einzubeziehen sind auch andere Bundesländer, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, ferner die Rheinanlieger in Frankreich und der Schweiz und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sowie die EU. Hierfür mangelt es an einem gemeinsamen Motor.

Verschiedene sinnvolle Telematikinitiativen in NRW (z.B. BINTRAS, GVZ DUNI in Duisburg, Telematikbüro der Binnenschifffahrt in Duisburg) sind noch nicht breit genug angelegt, um der Entwicklung des elektronischen Datentransfers in der Binnenschifffahrt den erforderlichen und abgestimmten Schub zu geben.

Von besonderer Bedeutung ist der verstärkte Telematikeinsatz bei Gefahrgutcontainern. Hierdurch können sich Binnenhäfen besser auf die jeweiligen Anforderungen der beförderten Güter einstellen.

Handlungsoption 9:
Initiative des Landes NRW, den Telematikeinsatz mit kompatiblen Systemen voranzutreiben.

5.4.2.3 Betriebsvergleiche

Die Binnenschifffahrt nutzt im Gegensatz zu anderen, insbesondere mittelständisch geprägten, Branchen nur in Einzelfällen die Möglichkeiten des Betriebsvergleichs (benchmarking). Dies erschwert es dem einzelnen Partikulier, seine Leistungen an anderen Partikulieren zu messen und damit Ansatzpunkte für wirtschaftliche Leistungsverbesserungen aufzudecken.

Fehlende betriebswirtschaftliche Kenndaten erschweren die wirtschaftspolitische Beurteilung der Situation des Gewerbes. Dies ist auch für die Interessenvertretung bei der EU-Kommission ein gravierender Mangel.

Das BMVBW hat mit seinem Gutachten zu Potenzialen und zur Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt einen ersten Schritt getan, um diese Lücke zu schließen. Notwendig ist jedoch eine Verbreiterung und Verstärkung.

Handlungsoption 10:
Unterstützung des Binnenschifffahrtsgewerbes bei der Einrichtung regelmäßiger Betriebsvergleiche.

5.4.3 Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt

5.4.3.1 Flotten

Deutsche Binnenschiffsunternehmen verlieren anhaltend Marktanteile an die ausländische Konkurrenz insbesondere aus den Niederlanden und Belgien²⁹. Besser behaupten sie sich im Verkehr von/nach mittel- und osteuropäischen Ländern (ausgenommen Polen). Diese Verkehre haben jedoch ein gegenüber der Rheinschiene vergleichsweise geringes Volumen.

Als Folge dieser Verluste sinkt das Beschäftigungsangebot auf deutschen Schiffen. Die abnehmende Zahl von Arbeitsplätzen wird zudem zunehmend von Binnenschiffern aus Mittel- und Osteuropa besetzt. Damit sinkt das Beschäftigungspotenzial für deutsche Binnenschiffer weiter.

Maßgeblich für die sinkende Wettbewerbsfähigkeit ist ein wachsendes und bereits 2 Jahrzehnte anhaltendes Modernisierungsdefizit der deutschen Flotten. Während im benachbarten Ausland alte Schiffe stillgelegt wurden, jedoch gleichzeitig in neue Schiffe investiert wurde, erfolgte in Deutschland – unterstützt durch die EU – nur der erste Teil, das Abstoßen alten Schiffsraumes. Deutsche Schiffe sind heute im Durchschnitt älter als die der Konkurrenzländer,

²⁹ Eine ausführliche Bestandsaufnahme findet sich in dem vom BMVBW an die Fa. Planco vergebenen Gutachten „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“, 2. Zwischenbericht (April 2002).

sie sind damit kleiner, haben höhere Instandhaltungs- und Treibstoffkosten je geleistete tkm und erwirtschaften geringere Erträge.

Als Folge stellen sich deutsche Unternehmen nur in geringem Umfang der Konkurrenz im grenzüberschreitenden Verkehr – dem wachsenden Marktsegment. Sie konzentrieren sich vielmehr auf den geringeren Wettbewerbsdruck ausgesetzten Binnenverkehr – das schrumpfende Marktsegment.

Mit der Liberalisierung der Frachtenmärkte auch im Binnenverkehr im Jahre 1994 hat sich die wirtschaftliche Lage der deutschen Unternehmen verschärft. Die Frachtraten fielen um ein Drittel, teilweise auch mehr. Sie blieben seither auf dem gesunkenen Niveau. Reedereien haben als Folge ihre Flotten zu einem erheblichen Teil veräußert, vielfach an ehemalige Angestellte (sog. Partikularisierung), die nur über geringe kaufmännische Erfahrungen verfügten. Dies hat die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland weiter geschwächt. Den gestiegenen Druck konnten die Partikuliere nur teilweise durch verlängerte Betriebszeiten auffangen. Ihr Einkommen ging entsprechend zurück.

Deutsche Unternehmen (insbesondere Partikuliere in der Trockenschiffahrt) erwirtschaften seit nun bald einem Jahrzehnt keine Gewinne, um Eigenkapital für die Schiffsmodernisierung zu bilden. Das nominale (in Bilanzen ausgewiesene) Eigenkapital vieler Unternehmen ist aufgebraucht bzw. bereits negativ. Allerdings gibt es in den meisten Fällen stille Reserven durch die potenziellen Veräußerungswerte bereits weitgehend abgeschriebener Schiffe. Durch Verkauf aktivierte stille Reserven werden allerdings seit einer Steueränderung in 1999 sofort steuerpflichtig. Sie können daher nur mit dem verbleibenden Teil für den Ankauf neuer(er) Schiffe verwendet werden. Eine damit notwendige hohe Fremdfinanzierung verbietet sich aufgrund der beschränkten Rentabilität und wird angesichts des Rückzugs vieler Banken aus der langfristigen Kreditgewährung an mittelständische Unternehmen weiter erschwert.

Die höhere Investitionsfreudigkeit niederländischer oder belgischer Partikuliere ist die Folge günstigerer Besteuerung und Förderung. Das bestehende Harmonisierungsdefizit – die Wettbewerbsverzerrung zu Lasten deutscher Unternehmen – bezieht sich insbesondere auf fünf Punkte³⁰:

- (1) in Deutschland keine steuerliche Entlastung von Buchgewinnen bei der Schiffsveräußerung wie in den Niederlanden
 Re-investierte Veräußerungsgewinne (Buchgewinne) aus dem Verkauf von Schiffen werden in den Niederlanden nicht sofort, sondern wie früher in Deutschland pro rata (über eine reduzierte Abschreibung) besteuert.
- (2) in Deutschland keine Pauschalbesteuerung wie in Belgien
 In Belgien können Binnenschiffsunternehmen für eine Pauschalbesteuerung optieren (und tun dies weit überwiegend). Damit bleiben Veräußerungsgewinne de facto dauerhaft steuerfrei.
- (3) gegenüber dem Ausland stärker begrenzte staatliche Kreditgarantie
 Sowohl in den Niederlanden (bis zu 900.000 €) als auch in Belgien (bis zu 25% der Investitionssumme) gewährt der Staat eine Kreditbürgschaft mit niedrigen Garantiegebühren. In Deutschland wird eine solche Garantie nur für Neugründer (allerdings relativ großzügig abgegrenzt) und nur mit niedrigeren Höchstbeträgen (500.000 €) gewährt.
- (4) in Deutschland nur teilweise Förderung von Umschlaganlagen
 In Deutschland besteht eine im internationalen Vergleich sehr weit gehende Förderung von Anlagen für den kombinierten Verkehr (bis 80% Zuschuss). In den Niederlanden liegt die Förderung bei 50% mit enger Höchstbegrenzung der Fördersumme. Allerdings können in den Niederlanden im Gegensatz zu Deutschland auch konventionelle Umschlaganlagen gefördert werden. In Belgien ist die Förderung in den Provinzen unterschiedlich. In Flandern können Investitionen in die Kaimauer und in Umschlaganlagen mit bis zu 50% ohne Beschränkung auf den KV gefördert werden. In Wallonien wird nur die Suprastruktur (Umschlaganlagen) gefördert (KLV und konventioneller Umschlag), allerdings begrenzt auf Zuschüsse bis zu 30%.
- (5) in Deutschland weniger attraktive Förderung umweltentlastender Investitionen an den Schiffen
 In Deutschland gibt es verschiedene Möglichkeiten, über die DtA und die KfW zins- und tilgungsbegünstigte Darlehen (vergeben über die durchleitende Hausbank) für energiesparende oder andere umweltentlastende Investitionen zu bekommen. Direkte Zuschüsse werden nicht

³⁰ vgl. Studie im Auftrag des BMVBW über Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt, Planco Consulting GmbH, Zwischenbericht vom April 2003

gewährt. Hingegen gibt es in den Niederlanden³¹ und in Belgien eine Vielzahl direkter Zuschüsse, Abzüge vom zu versteuernden Gewinn oder von der zu entrichtenden Einkommsteuer. Es besteht für die Unternehmen ein deutlicher Vorteil gegenüber dem deutschen System, wo der Subventionsanteil erst über eine Reihe von Jahren realisiert wird.

Forderungen der Binnenschifffahrt richten sich auf eine Harmonisierung auf dem Niveau der ausländischen Konkurrenz. Dies würde einen wesentlichen Beitrag zur Wiederbelebung der Investitionsneigung leisten. Es würde nicht nur das Arbeitsplatzangebot in der deutschen Binnenschifffahrt steigern helfen. Ebenso wichtig ist die mögliche Geschäftsbelebung deutscher Binnenschiffswerften, die sich aus dem Neubaumarkt von Güterschiffen oder dem Ausbau importierter Schiffskaskos weitgehend verabschiedet haben und Kompetenz zu verlieren drohen. Dies trifft auch Werften in NRW.

Handlungsoption 11:

Unterstützung EU-interner Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Binnenschifffahrt, u. a. im Hinblick auf
 (a) Verbesserte Kreditkonditionen im Rahmen der Mittelstandsförderung für bestehende, re-investierende, Unternehmen (z.B. für den Erwerb größerer/ modernerer Schiffseinheiten; Umstellung auf Mehrhüllenschiffe);
 (b) Angleichung der Fördermaßnahmen für Investitionen zur Energieeinsparung und Umweltentlastung (moderne Schiffsmotoren, Entgasungsanlagen).

In die gleiche Richtung zielt die Initiative für ein „100-Schiffe-Programm“, das die Neubautätigkeit von Binnenschiffen durch deutsche Unternehmen beleben soll. Damit könnte die erforderliche Nachfrage für die Entwicklung angepasster Schiffstypen für spezifische Märkte sowie kostensparender Serienmodelle geschaffen werden (vgl. Handlungsoption 8).

5.4.3.2 Personalnachwuchs

Die Altersstruktur deutscher Binnenschiffer ist – auch im Vergleich mit dem Ausland – dramatisch: 35% der Beschäftigten sind nach Feststellungen des BMVBW³² älter als 50 Jahre, nur 22% jünger als 30 Jahre. Unter den Schiffsführern sind die Verhältnisse noch extremer: 56% älter als 50 Jahre, 2% unter 30 (16% unter 40). Ca. 400 Schiffsführer (von derzeit ca. 900) werden nach Untersuchungen des BMVBW³³ in den nächsten 10 Jahren aus dem Beruf ausscheiden. Nur etwa ungenügender Teil davon wird beim heutigen Ausbildungsniveau durch neu ausgebildeten Nachwuchs ersetzt werden.

Auch wenn wie bisher ein Teil der Lücke durch ausländische Schiffsführer kompensiert wird (dieses Potenzial schrumpft jedoch), wird per Saldo die Zahl der Schiffsführer und damit der Partikuliere zurück gehen.

Dies wird den Marktanteil deutscher Unternehmen nochmals mindern. Ausländische Binnenschiffe dürften die Lücke weitgehend füllen. Damit gehen jedoch weitere Folgebeschäftigte auf deutschen Schiffen verloren, so dass insgesamt mit einem weiteren Beschäftigtenrückgang gerechnet wird.

Unzureichende Nachwuchszahlen haben ihre Ursache weniger in mangelndem Interesse der Auszubildenden, sondern in unzureichendem Ausbildungsplatzangebot. Durch zwei Maßnahmen wurde diese Situation in jüngerer Zeit verbessert: Der Bund gewährt ausbildenden Betrieben einen attraktiven Zuschuss zu den Ausbildungskosten. Im Rhein-Einzugsgebiet wurde international vereinbart, Auszubildende auf die vorgeschriebene Mindestbesatzung anzurechnen – ohne den Zwang, sie während zeitlich begrenzter ausbildungsbedingter Abwesenheit anderweitig zu ersetzen. Letzteres hat die Kosten der Ausbildung für die Binnenschiffer wesentlich reduziert. Auch gemeinschaftliche Ausbildungsinitiativen haben die Möglichkeiten einzelner Partikuliere verbessert, etwas für die Nachwuchsförderung zu tun.

Nordrhein-Westfalen hat mit etwa einem Drittel einen wesentlichen Anteil an den Auszubildenden in der deutschen Binnenschifffahrt.

³¹ Diese Fördermaßnahmen gelten in aller Regel nicht speziell für die Binnenschifffahrt, aber auch für diese. Eine Übersicht über die bestehenden Programme hat das (staatlich geförderte) Bureau Innovatie Binnenvaart im Dezember 2000 veröffentlicht. Es umfasst allein 32 verschiedene Programme. Die Veröffentlichung wurde vom BMVBW ins Deutsche übersetzt.

³² Untersuchung „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“, a.a.O.

³³ Untersuchung „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“, a.a.O.

Handlungsoption 12:

Weiteres Einwirken auf den Bund – unter aktiver Mitwirkung der Binnenschifffahrt –, die Ausbildungsförderung intensiv fortzusetzen und die Zahl der Auszubildenden weiter zu erhöhen.

5.4.3.3 Anpassung der Ausbildungsinhalte

Binnenschiffer müssen heute mehr und mehr Verkehrskaufleute sein – auch, aber nicht allein Schiffsführer. Aufgrund der späten Liberalisierung haben deutsche Schiffsführer gegenüber ihren niederländischen Konkurrenten Erfahrungsdefizite. Ausbildungsinhalte müssen unter Berücksichtigung der gestiegenen Gewichtung des Kaufmännischen angepasst werden. Ähnliches gilt für Kenntnissen der Telematik – bei Navigation, Dokumentenaustausch und Ladungsakquisition.

Die gestiegene Bedeutung kaufmännischer Kenntnisse verbunden mit unzureichenden Nachwuchszahlen schafft Möglichkeiten für unkonventionelle Quereinstiege in den Beruf des Partikuliers – z.B. vom Speditionskaufmann durch Erwerb der Schiffsführerqualifikation.

Handlungsoption 13:

Mitwirkung bei der Anpassung der Ausbildungsinhalte unter Verstärkung kaufmännischer, logistischer und telematischer Kenntnisse sowie die Erleichterung des Quereinstiegs aus anderen Verkehrs- und kaufmännischen Berufen.

5.5 Interessenbündelung und Abstimmung

5.5.1 Unterstützung und Einbeziehung der Branchenvertretungen

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) orientiert sich an den verkehrs- und wirtschaftspolitischen Interessen des Landes. Diese stimmen nicht notwendig überein mit dem Interesse einer einzelnen Branche.

Wenn Bund oder EU-Kommission Regelungen vorbereiten, welche die Binnenschifffahrt betreffen, prüft das MVEL, ob und wie die Interessen des Landes berührt sind. Nur eine frühzeitige Bewertung und ggf. Einflussnahme verspricht Erfolg.

Handlungsoption 14:

Vertretung der Landesinteressen gegenüber Bund und EU bei der Vorbereitung neuer bzw. veränderter Regelungen bezüglich der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen.

5.5.2 Unterstützung des Bundes

Der Bund strebt an, seine Binnenschifffahrtspolitik auf eine neue Grundlage zu stellen. Er verfolgt hierbei das Ziel, Marktanteilsverluste der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern und deutscher gegenüber ausländischen Binnenschiffsunternehmen zu verhindern.

Handlungsoption 15:

Unterstützung des Bundes bei seinen Bemühungen für ein gemeinsames Handlungsprogramm der verschiedenen Akteure in Bezug auf Binnenschifffahrt und Binnenhäfen.

5.5.3 Abstimmung mit Planungen für Schiene und Straße

Im Rahmen der verkehrsträger-übergreifenden integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes soll die Weiterentwicklung der Häfen als trimodale Knoten besondere Beachtung erhalten.

Deshalb wird das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes in die Abstimmung im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung eingebracht.

5.6 Stärkung der Hafenstandorte

5.6.1 Umorientierung der Gewerbeansiedlung auf „nasse“ Standorte

Die Binnenschifffahrt trägt heute erheblich zur Entlastung von Straße und Schiene bei. Verkehrsprognosen zeigen jedoch, dass dieser Beitrag bezogen auf das zukünftige Verkehrswachstum unzureichend sein wird. Eine wichtige Ausnahme bildet lediglich der Containerverkehr.

Auch die möglichen Zukunftspotenziale der Binnenschifffahrt in neuen Märkten lassen keine bedeutenden Volumenverlagerungen auf die Binnenschifffahrt erwarten – trotz durchaus bestehender und zu aktivierender Chancen in einzelnen Teilmärkten.

Die Niederlande zeigen, dass Unternehmensstandorte am Wasser beachtliche Potenziale für den Gütertransport auf dem Wasser schaffen. Durch sein dichtes Wasserstraßennetz hat Nordrhein-Westfalen ähnlich günstige Voraussetzungen für wirtschaftliche Aktivitäten am Wasser, die der Binnenschifffahrt neue Potenziale zuzuführen. Die Nutzung dieser Chancen setzt eine Änderung der Standorttrends der vergangenen Jahrzehnte voraus.

Der LEP NRW gibt vor, dass aus Sicht der Landesplanung Gewerbeflächenausweisungen zu bevorzugen sind, die über einen Wasserstraßen- und Bahnanschluss verfügen. Dies kann in der Praxis jedoch bedeuten, dass ein Bahnanschluss als ausreichend angesehen wird. Daher ist der Vorrang für Binnenhafenstandorte deutlicher herauszustellen.

Handlungsoption 16:

Ausschöpfung der Möglichkeiten, durch landesplanerische Vorgaben und beim Einsatz von Fördermitteln die Standortwahl neuer oder sich verlagernder Unternehmen verstärkt auf (hochwassersichere) Hafenstandorte zu lenken.

Handlungsoption 17:

Freigabe von ursprünglich für die Ansiedlung von Großindustrien reservierten LEP-VI-Flächen für kleinteiligere hafenauffine Nutzungen.

Aus Sicht der Landesplanung ist es heute von größerer Bedeutung, Flächen zu sichern, die den Marktanteil der Binnenschifffahrt verbessern helfen, als solche für nur noch selten vorkommende Großindustriensiedlungen³⁴.

5.6.2 Umorientierung der Förderung von Wasserstraßen auf Häfen

Um die gestiegene Qualität der Binnenwasserstraßen und deren hohe Kapazität zu nutzen, müssen die Binnenhäfen entsprechend entwickelt werden. Sie müssen durch Flächenaufbereitung und Infrastrukturmaßnahmen die Voraussetzungen für eine stärker hafensorientierte Standortwahl schaffen, indem sie attraktive Ansiedlungsbedingungen bieten.

Gemeinden als Hafeneigner und selbständige Hafenbetriebe werden weiterhin ihren Beitrag hierzu leisten. Gemeinden sehen Binnenhäfen jedoch zum Teil – aus kommunalwirtschaftlicher Sicht – als Belastung. Ihr Beitrag zur Hafenentwicklung droht daher nicht den verkehrspolitisch erforderlichen Umfang erreichen: Die verkehrspolitisch angestrebten Vorteile kommen eher der Allgemeinheit als der einzelnen Gemeinde zugute.

Dies hat auch der Bund erkannt, der neben den Wasserstraßenausbau ein Programm zur Terminalförderung gestellt hat (allerdings beschränkt auf den kombinierten Ladungsverkehr).

Handlungsoption 18:

Einwirken auf den Bund, Anlagen für den konventionellen Umschlag zu fördern, die als Folge der KLV-Förderung bei den Häfen an Interesse verloren haben.

5.6.3 Fördermöglichkeiten

Die Förderung von Binnenhäfen erfolgt in NRW vorrangig über die Wirtschaftsförderung für Ziel-2-Gebiete, ergänzt durch die Unterstützung von Nicht-DB-Bahnen und durch die Förderung von Hafenanbindungsstraßen (z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG).

Die Wirtschaftsförderung hat den Vorzug der EU-Bezuschussung und bleibt daher ein wichtiges För-

³⁴ Beispiele sind Flächen in Dortmund und bei Wesel

derinstrument. Jedoch ist eine Ergänzung notwendig, um die Unterstützung von Häfen außerhalb von Ziel-2-Gebieten zu ermöglichen. Den verkehrspolitischen Zielen einer Förderung der Binnenschifffahrt und damit Entlastung anderer Verkehrsträger können solche Häfen ebenso gut, in Einzelfällen auch besser, dienen wie eine solche in Ziel-2-Gebieten.

Handlungsoption 19:

Prüfung von Möglichkeiten, ergänzende Fördermittel für Binnenhäfen auch außerhalb von Ziel-2-Gebieten bereit zu stellen.

Die Landesregierung wird hierbei die Vorschriften der Beihilfeverordnung der EU beachten und hierzu die Erfahrungen bei der Terminalförderung des Bundes nutzen, denen die EU zugestimmt hat.

Das GVFG gestattet die Förderung öffentlicher Verkehrsflächen in ausgewiesenen Güterverkehrszentren.

Handlungsoption 20:

Verstärkte Einbeziehung trimodaler Hafenstandorte bei der Förderung von Güterverkehrszentren (GVZ) durch den Bund.

Die regionale Wirtschaftsförderung gewährt aufgrund ihrer allgemeinen Förderbedingungen Standorten an Binnenhäfen keinen besonderen Bonus gegenüber hafenerfernen Standorten. Ein solcher Bonus ist aus verkehrspolitischer Sicht erwünscht, wenn es um die Ansiedlung hafenauffiner und/ oder logistikintensiver Wirtschaftsaktivitäten geht.

Handlungsoption 21:

Bindung der landesseitigen Förderung von Binnenhäfen an den Nachweis neu zu erschließender Potenziale für die Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt.

und weite Landesteile erschließendes Netz von Binnenhäfen.

- Häfen mit bedeutendem Umschlagsaufkommen und diversifiziertem Angebot und Häfen, die sich auf bestimmte Verkehre und Wirtschaftsaktivitäten spezialisieren,
- Häfen mit „klassischen“ Funktionen eines Industriehafens, reinen Umschlagplätzen und Häfen, die ergänzend Aufgaben eines logistischen Zentrums übernehmen,
- Häfen an der „Rennstrecke“ des Rheins und solchen am westdeutschen Kanalsystem.

Diese Vielfalt zu erhalten, ist das Ziel der nordrhein-westfälischen Hafenpolitik: Es gilt, durch öffentliche Förderung die Chancen des Verkehrsträgers Binnenschiff zu verstärken. Dies schließt nicht aus, dass einzelne Standorte keine Förderung erfahren.

Die Chancen der Binnenschifffahrt in NRW liegen in der Hafenvielfalt und in der räumlichen Durchdringung mit Binnenwasserstraßen und Häfen. Die Mehrzahl der Binnenhäfen hat jeweils spezifische Stärken aus verfügbaren Flächen, verkehrlicher Erschließung und/ oder Nähe bzw. Kontakten mit der verladenden Wirtschaft oder der Spezialisierung auf bestimmte Marktsegmente. Diese Stärken sollen ausgebaut werden.

Zugleich ist der Wettbewerb zwischen den Binnenhäfen (der auf der Schiene erst beginnt) ein wichtiger Faktor für die Erhaltung ihrer Konkurrenzstärke, den es zu erhalten gilt.

Handlungsoption 22:

Berücksichtigung des Kriteriums des Erhalts von Wettbewerbsvielfalt beim Einsatz von Fördermitteln.

Dem steht nicht entgegen, dass einzelne Häfen in bestimmten Funktionen ihre Stärken so ausbauen, dass es zu einer Ladungskonzentration kommt. So wird und soll der Hafen Duisburg aufgrund seiner vielfältigen Standortvorteile seine herausragende Rolle als Hub mit umfangreichen Distributionsfunktionen, auch als „ausgelagertes Verteilzentrum der Seehäfen“, weiter ausbauen und entsprechende Logistikbetriebe an sich binden. Lünen wird und soll sich als Schwerpunkt der Recyclinglogistik weiter entwickeln. Viele Häfen haben in bestimmten Segmenten oder in Bezug auf bestimmte Kunden besondere Qualifikationen entwickelt. Jedoch können andere Häfen in den gleichen Feldern andere spezifische Stärken haben oder entwickeln, die im Interesse der Binnenschifffahrt genutzt werden sollen.

5.6.4 Fairer Wettbewerb zwischen den Binnenhäfen

5.6.4.1 Erhaltung eines differenzierten Hafennetzes

Neben einem dichten Wasserstraßensystem verfügt Nordrhein-Westfalen über ein hoch differenziertes

Im Containerverkehr an der Rheinschiene hätte eine Konzentration auf weniger Terminalstandorte Vorteile bei den Transportkosten der Binnenschifffahrt. Die tatsächliche Entwicklung eines stark dezentralen Terminalnetzes bietet jedoch andere Vorteile – kurze Wege im Straßentransport, individuelle Kundenbeziehungen und effektiven Hafenwettbewerb.

5.6.4.2 Keine Verzerrung der Konkurrenz mit privaten durch Förderung öffentlicher Häfen

Private Häfen spielen in NRW eine bedeutende, in manchen Marktsegmenten eine führende Rolle. Hierin sollen sie nicht behindert werden, insbesondere wenn sie die erforderlichen Infra- und Superstrukturen ohne öffentliche Förderung schaffen und instand halten.

Für die Förderung ist es nicht maßgeblich, wer Eigentümer eines Hafens ist. Wenn private Häfen einen landesverkehrspolitisch gewünschten Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten (können), verdienen sie keine Schlechterbehandlung als Häfen in öffentlichem Eigentum.

Deshalb soll die öffentliche Förderung nicht Funktionen in öffentliche Häfen verlagern, die von privaten Häfen (ohne Förderung) zufriedenstellend übernommen werden.

Handlungsoption 23:

Fördermaßnahmen sollen die privaten Häfen nicht gegenüber den öffentlichen Häfen benachteiligen, wo beide Seiten Funktionen und Dienstleistungen im Wettbewerb zueinander anbieten.

5.6.4.3 Einheitliche Genehmigungspraxis für Gefahrgutcontainer

Der Transport und Umschlag von gefährlichen Gütern ist umfangreich durch Gesetze und Verordnungen geregelt. Für den Transportvorgang gelten das Gefahrgutbeförderungsgesetz sowie die Gefahrgutverordnung für die Binnenschifffahrt. Dabei wird der Umschlagsvorgang ebenso wie der zeitlich begrenzte Aufenthalt der Güter in einer Umschlagsanlage (i.d.R. weniger als 24 Stunden) als Teil des Transportvorgangs angesehen. Dieses zeitweilige Zwischenlagern kann an Stellen und in Anlagen erfolgen, die nicht für das regelmäßige Bereitstellen bzw. Lagern der Güter vorgesehen sind.

Probleme entstehen beim Gefahrguttransport im Kombinierten Ladungsverkehr. Es gibt zur Zeit keine einheitliche Praxis der Genehmigung von Containerumschlagsanlagen in Binnenhäfen. Dazu sind Vergleichende Gesamtrisikooanalysen einschließlich einer ökonomischen Bewertung für den Transport von Gefahrgutcontainern im Direktverkehr auf der Straße gegenüber dem gebrochenen Verkehr (Binnenschiff – Lagerung im Binnenhafen – Straße) erforderlich.

Handlungsoption 24:

Abstimmung zwischen der Landesregierung und den zuständigen Umweltbehörden des Landes mit dem Ziel, um eine *einheitliche* Anwendung von Gefahrgutvorschriften zu erreichen.

5.6.4.4 Hafenkooperation

Die Konkurrenz zwischen Binnenhäfen ist konstituierendes Element einer wettbewerbsstarken Binnenschifffahrt. Sie steht jedoch einer Hafenkooperation nicht entgegen, soweit diese vorrangig der Ausschöpfung von Marktpotenzialen dient und nicht der Einschränkung von Wettbewerb.

Möglichkeiten sieht die Landesregierung vor allem in folgenden Feldern:

- (1) Gemeinsame Vermarktung von Leistungen, in denen jeder einzelne Hafen zu schwach für ein effektives Marketing ist.

Hierfür eignen sich insbesondere wirtschaftlich interessante Nischenmärkte mit Wachstumspotenzial. Ein Beispiel ist der Markt für Großraum- und Schwergutverkehre. Ein anderes Beispiel ist die gemeinsame Messebeteiligung (wie Hamm - Lünen).

- (2) Gemeinsame Entwicklung von Bahnangeboten

Zahlreiche Binnenhäfen klagen über die unbefriedigende Kooperation mit der DB AG. Nachdem es nicht gelungen ist, für Binnenhäfen und die Bahn gemeinsame Terminalkonzepte im kombinierten Verkehr zu entwickeln und zu realisieren, wird ein beschleunigter Rückzug der DB AG aus der Hafenedienung beobachtet. Binnenhäfen müssen daher Konkurrenzangebote zur DB entwickeln, was viele einzelne Häfen überfordert. Ansatzpunkte ergeben sich aus der Nutzung von Hafenbahnen mit Erfahrungen im Netzbetrieb als Dienstleistung für andere Häfen.

(3) Aufbau von gebrochenen Containerdiensten

Die Bedienung von Binnenhäfen im Kanalsystem und an Nebenflüssen des Rheins ist vielfach günstiger dadurch zu realisieren, dass Shuttle-Verbindungen mit einem größeren Rheinhafen aufgebaut werden (Beispiele: Trier-Koblenz, Dortmund-Duisburg, Aschaffenburg/Frankfurt - Mainz).

(4) Kompetenzbündelung

Zunehmende Anforderungen an die Sicherheit bei Umschlag und Zwischenlagerung von Gefahrgutcontainern können es sinnvoll machen, dass Binnenhäfen gemeinsam Kompetenzen für den Betrieb und für Störfälle entwickeln und verfügbar machen. Entsprechendes gilt für Schwergut (vgl. Kooperation Düsseldorf - Krefeld - Emmerich).

Angesichts der besonderen Bedeutung des Seehafen-Hinterlandverkehrs für Wirtschaft und Binnenschifffahrt Nordrhein-Westfalens ist eine enge grenzüberschreitende Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen, See- und Binnenschifffahrt anzustreben.

Handlungsoption 25:

Unterstützung der Häfen beim Aufbau von Kooperationen für Transportkorridore an der Rheinschiene und nach den deutschen Seehäfen.

5.6.5 Verbesserung der Standortpotenziale der einzelnen Häfen

Um eine nachhaltige Erhöhung des Marktanteils der Binnenschifffahrt zu ermöglichen, sollen Binnenhäfen als Verkehrsknoten *und* als Gewerbestandorte weiter entwickelt werden. Hierfür sind die flächen- und infrastrukturbezogenen Voraussetzungen zu schaffen. Diese Maßnahmen liegen in der Trägerschaft der Hafeneigentümer und -betreiber. Die Vorstellungen der Landesregierungen haben daher keinen verbindlichen Charakter. Sie dienen jedoch als Richtschnur für ggf. einzusetzende Landesmittel.

5.6.5.1 Beseitigung von Kapazitätsengpässen

Kombinierter Ladungsverkehr (KLV)

Ein Ausbau bestehender KLV-Kapazitäten wird in den Häfen Neuss, Köln, Emmerich und Krefeld erforderlich.

Der dringlichste Handlungsbedarf besteht in Neuss und Köln. Auch die Fusion mit Düsseldorf wird in Neuss die Kapazitätssituation im KLV-Bereich nicht entspannen, da die zunächst geplante Investition in den TRANS-Terminal in Düsseldorf aufgegeben wurde.

Kapazitätsengpässe bestehen in Emmerich und sind in Krefeld erst mittelfristig zu erwarten. Engpässe in Krefeld können im Raum Duisburg-Düsseldorf-Neuss durch andere Häfen ausgeglichen werden. Maßnahmen zur Umstrukturierung der am Terminal verfügbaren Flächen sollten von den empfohlenen Erweiterungsmaßnahmen getrennt und vorgezogen werden.

Emmerich hat eine wichtige Versorgungsfunktion für den Grenzraum um Arnheim und Nijmegen, wo die Kapazitäten beschränkt sind und weiter eingeschränkt werden könnten (Nijmegen). Damit hätten Ausbaumaßnahmen in Emmerich eine ähnlich hohe Priorität wie in Neuss und Köln.

Die Errichtung *neuer* Strandorte für den Containerverkehr per Binnenschiff kommt im Kanalnetz in Frage. Hierzu müssen verlässliche Aussagen über die Höhe des für die Binnenschifffahrt erschließbaren Containerpotenzials vorliegen.

Dortmund und Minden verfügen als einzige öffentliche Kanalhäfen in NRW über Anlagen für den nassen Containerumschlag. Im öffentlich geförderten Projekt „Rhein-Westfalen-Shuttle“ werden Containerverkehre zwischen Dortmund und Duisburg durchgeführt. In 2002 entstand in Gelsenkirchen-Grimberg auf privater Basis ein Containerterminal.

Im Rahmen des Terminalkonzeptes der Binnenschifffahrt des BMVBW wurde unter den Kanalhäfen nur für Dortmund ein ausreichendes Potenzial ermittelt. Zwischenzeitlich haben sich jedoch durch Unternehmensansiedlungen, durch die Entwicklung zu Güterverkehrs-, Logistik- und Distributionszentren in mehreren Häfen (Hamm, Herne-Wanne und Gelsenkirchen) verbessert. Die geplante Lkw-Maut wird die Bedingungen für die Binnenschifffahrt weiter verbessern.

Handlungsoption 26:

Unterstützung von Förderanträgen der Binnenhäfen im Rahmen der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB).

Vgl. dazu auch Handlungsoption 6.

Konventioneller Verkehr

In Orsoy und in Köln (Godorf und Niehl) können deutliche Aufkommenspotenziale durch die bestehenden Anlagen nicht befriedigt werden.

In Orsoy dürfte der Hafen in wenigen Jahren seine Kapazitätsgrenze erreichen. Aktuelle Bemühungen zur Erschließung neuer Geschäftsfelder (Umschlag und Lagerung von Recyclinggütern für die Verbrennung in Kraftwerke) werden zu weiterem Kapazitätsbedarf führen.

In Köln ist das Engagement in neuen Geschäftsbereichen aufgrund des Kapazitätsmangels unterblieben. Gleichwohl besteht in der Region aufgrund der hohen Industriedichte (Braunkohleabbaustätten, Kraftwerke, Chemie u.a.) ein hoher Bedarf an Umschlag von trockenem Massengut, der über die gegenwärtigen Anlagen nicht befriedigt werden kann. Da in Köln die Hafengebiete, in denen solche Güter umgeschlagen werden können, direkt am Stadtzentrum liegen, müssen allerdings Konflikte mit der Stadtentwicklung geklärt werden.

Handlungsoption 27:

Prüfung der Fördermöglichkeit von Flächen für den konventionellen Umschlag in Binnenhäfen.

Vgl. dazu auch Handlungsoption 18 (Anlagen für den konventionellen Umschlag).

5.6.5.2 Flächenentwicklung

Flächen am Wasser („nasse“ Standorte)

Eine nachhaltige Erhöhung des Marktanteils der Binnenschifffahrt wird entscheidend von der weiteren Entwicklung der Binnenhafenstandorte zu Gewerbe- und Logistikstandorten und die verstärkte Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen abhängig sein.

Grundsätzlich sollen daher Maßnahmen zur Flächenentwicklung an wassernahen Standorten gegenüber solchen an trockenen Standorten Vorrang er-

halten, um das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße zu unterstreichen.

Die Förderung soll sich auf die Schaffung geeigneter Flächen für die Gewerbeansiedlung, für das Warehandling, die Lagerung und das Zwischenstauen konzentrieren. Im Regelfall ist eine GI-Ausweisung erforderlich. Die Flächen sollen ein Umfahren von Gütern zwischen der Umschlagstelle und dem anzusiedelnden Betrieb/ der Lagerfläche mit Flurfördergeräten bzw. mit Förderbändern, Rohrleitungen etc. erlauben. In Einzelfällen – bei mangelnder Erweiterungsmöglichkeit der Häfen – kann es auch notwendig sein, Flächen zu entwickeln, die mit dem jeweiligen Hafen auf einer kurzen Strecke per Hafenbahn verbunden sind.

Anzusiedelnde Betriebe können aus der „klassischen Hafenindustrie“ kommen oder neue Logistikanbieter sein. Für beides gibt es Flächennachfrage.

Bei der Ansiedlung von Unternehmen ist darauf zu achten, dass es nicht zu förderbedingten Betriebsverlagerungen zwischen den Häfen kommt – es denn, das Unternehmen hat am bisherigen Standort keine Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Erschließung wassernaher Flächen für die Ansiedlung von hafenauffinen Unternehmen wird in folgenden Häfen als sinnvoll erachtet (an allen Standorten ist ein Nachfragepotenzial für Gewerbe- und Logistikflächen anzunehmen, das allerdings im Einzelfall bestätigt werden muss): Emmerich, Rhein-Lippe-Hafen, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Herne-Wanne, Lünen, Hamm (einschl. Hamm-Uentrop) und Minden.

- **Emmerich;**
Erschließung der wassernahen Flächen im Hafenerweiterungsgebiet für hafenauffine Logistikunternehmen, soweit die Fläche nicht für die Erweiterung des Container-Terminals benötigt wird;
- **Rhein-Lippe-Hafen:**
Erschließung von wassernahen Flächen für die Ansiedlung von hafenauffinen Unternehmen;
- **Duisburg:**
Erschließung von wassernahen Flächen auf der Kohleinsel, auf der Speditioninsel und im Außenhafen für die Ansiedlung von hafenauffinen Unternehmen;
- **Krefeld:**
Erschließung wassernaher Flächen im Hafenerweiterungsgebiet Linn (soweit nicht für die Erweiterung des Container-Terminals benötigt) und im Hafenerweiterungsgebiet in Gellep-Stratum sowie am Wendebecken (incl. dessen Zuschüttung

bzw. Begradigung) für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;

- Düsseldorf:
Erschließung von wassernahen Umstrukturierungsflächen im Haupthafengebiet für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;
- Neuss:
Erschließung einer wassernahen Umstrukturierungsfläche im Hafengebiet, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen
- Mülheim:
Erschließung der wassernahen Umstrukturierungsflächen im Hafengebiet, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;
- Essen:
Umstrukturierung einer am Rhein-Herne-Kanal gelegenen Fläche für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;
- Gelsenkirchen:
Erschließung der am Wasser gelegenen Freifläche im Hafengebiet, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen (wenn die Errichtung eines Container-Terminals nicht möglich ist);
- Herne-Wanne:
Erschließung der wassernahen freien Hafенflächen in der Nähe der KLV-Anlage (wenn die Errichtung eines Container-Terminals nicht möglich ist) sowie Umstrukturierung von im Hafengebiet zur Zeit genutzten Flächen zwischen dem GVZ und dem Hafen Julia für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;
- Lünen:
Erschließung des STUMM- und Shell-Hafens für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen;
- Hamm:
a) Erschließung der wasserseitigen Erweiterungsflächen im Stadthafengebiet, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen (soweit sie nicht für die Errichtung eines Container-Terminals benötigt werden);
b) Erschließung der wasserseitigen Erweiterungsflächen im Hafen Hamm-Uentrop, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen (soweit sie nicht für die Errichtung eines Container-Terminals benötigt werden);
- Minden
Erschließung der wassernahen Umstrukturierungsflächen im Hafengebiet, für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen, insbesondere aus dem Logistikbereich.

Handlungsoption 28:

Erschließung von weiteren Hafенflächen durch die kommunalen Aufgabenträger und entsprechende Anpassung der Gebietsentwicklungs- und sonstiger Raumordnungspläne in Emmerich, Rhein-Lippe-Hafen, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Herne-Wanne, Lünen, Hamm (einschl. Hamm-Uentrop) und Minden.

„Trockene“ (aber wassernahe) Flächen im Hafen

Die Erschließung von trockenen Standorten (nicht direkt am Wasser, aber im Hafen) kann in verschiedenen Häfen eine sinnvolle Ergänzung zur Erschließung von Flächen am Wasser sein. Solche Flächen eignen sich für die Ansiedlung von Logistikunternehmen, die insbesondere für die Stärkung der KLV-Standorten erforderlich sind.

An folgenden Standorten ist die Erschließung weiterer wassernaher Flächen zu erwägen: Rhein-Lippe-Hafen, Emmelsum, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Mülheim.

- Rhein-Lippe-Hafen:
Erschließung von wassernahen Flächen im Rhein-Lippe-Hafen, im Bereich der LEP-VI-Fläche;
- Emmelsum:
Erschließung der restlichen wassernahen Flächen im Hafengebiet,
- Duisburg:
Erschließung von wassernahen Flächen im Logistikpark Kasslerfeld;
- Krefeld:
a) Erschließung wassernaher Flächen im Hafengebiet Linn;
b) Erschließung wassernaher Flächen im Hafenerweiterungsgebiet in Gellep-Stratum und an der Stadtgrenze zu Meerbusch;
- Düsseldorf:
Erschließung von wassernahen Umstrukturierungsflächen im Haupthafengebiet;
- Mülheim:
Erschließung einer wassernahen Fläche im Hafengebiet.

Handlungsoption 29:

Bedarfsprüfung und Erschließung „trockener“, aber wassernahe Flächen in den Häfen: Rhein-Lippe-Hafen, Emmelsum, Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Mülheim durch die kommunalen Aufgabenträger.

„Trockene“ (aber hafennahe) Flächen außerhalb des Hafengebiets

In folgenden Häfen wird die Entwicklung der Binnenschifffahrt durch gewerblichen Flächenmangel beschränkt, der außerhalb (jedoch in Nähe) der Hafengebiete befriedigt werden muss und kann:

- Dortmund,
- Gelsenkirchen und
- Essen.

In Dortmund gibt es kaum Erweiterungsflächen für eine Ansiedlung von hafenauffinen Gewerbe- und Industrieunternehmen – auch ein Erfolg bisheriger Flächenvermarktung. In Essen und Gelsenkirchen sind noch kleinere, jedoch unzureichende Flächen verfügbar.

Diese Häfen sind bedeutende trimodale Verkehrsknoten. Sie sind Teil größerer Industrie- und Gewerbegebiete mit namhaften Unternehmen. In allen drei Häfen werden nicht nur die wasserseitigen Umschlaganlagen, sondern auch die Bahnkapazitäten in nennenswerten Umfang genutzt.

Dortmund zeigt, dass der Ausweis von geeigneten Flächen an trimodal angebundenen Standorten zur Verlagerung von Unternehmen an wassernahe Standorte und zu einer Stärkung der Hafen- und der Binnenschifffahrtsaktivitäten führen kann. Der ehemalige RAG-Hardenbergshafen wurde erfolgreich zur Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen erschlossen. Bridgestone führt von hier seine Warenverteilung durch. DANZAS hat seine Logistikaktivitäten von Schwerte in den Dortmunder Hafen verlagert. Mit der Ansiedlung der Rohstoff Recycling Dortmund GmbH entsteht ein bedeutendes Schrottaufbereitungszentrum. Durch die Umstrukturierung der nicht am Hafen gelegenen Stahlstandorte „Westfalenhütte“ und „Phönix“ auch für Logistikunternehmen (Güterverteilzentrum im Bereich der Westfalenhütte-Nord) können sich weitere Potenziale ergeben, welche die vorhandenen Anlagen im Hafen besser auslasten werden.

Obwohl nicht direkt im Hafengebiet, gibt es an allen drei Standorten nahe gelegene Flächen, welche für weitere Ansiedlungen von Unternehmen mit Hafenbezug genutzt werden sollten:

- Essen:
Flächen sind auf dem angrenzenden ECONOVA-Gelände und auf lange Sicht voraussichtlich im RAG Hafen Coelln-Neussen verfügbar. Die ECONOVA-Flächen sind frei, während der Hafen Coelln-Neussen als Kohlelagerfläche genutzt wird. Die Flächen sind im Besitz privater Unternehmen. Insbesondere aus dem Bereich der Automobilzulieferindustrie, der Recycling- und Baustoffwirtschaft wird in Essen eine hohe Flächennachfrage gesehen.
- Gelsenkirchen:
Etwa 2 km vom Hafen entfernt befindet sich am Rhein-Herne-Kanal in Gelsenkirchen-Schalke, zwischen der B 227 und der Uechtingerstraße, ein Gelände von ca. 88 ha. Es ist im Eigentum der LEG, wird aber zur Zeit nicht entwickelt. Die Fläche ist als Mischgebiet ausgewiesen, was eine gewerbliche Nutzung einschränkt. Die Fläche eignet sich jedoch zur Erweiterung des Logistikangebotes des Hafens Gelsenkirchen. Auch zur Stärkung des nahen KLV-Standortes Herne-Wanne ist sie geeignet. Hafen und Stadt Gelsenkirchen könnten mit der LEG die Nutzung der Fläche für die Hafentwicklung klären.
- Dortmund:
Nördlich des Dortmunder Hafens könnten wasserseitig erschließbare Entwicklungsflächen am Dortmund-Ems-Kanal für die Ansiedlung von weiteren Unternehmen in den Stadtteilen Deusen, Ellinghausen sowie in Holthausen und Schwieringhausen bereitgestellt werden. Potenzial ist in Dortmund sowohl für Logistik- als auch für hafenauffine Gewerbeansiedlungen vorhanden.

Von Landesseite wird darauf geachtet werden müssen, dass die Bemühungen in den Häfen nicht durch konkurrierende Entwicklungen gefährdet werden. So hat der Flächenmangel im Dortmunder Hafengebiet zur schnellen Entwicklung von Logistikzentren in Autobahnnähe beigetragen. Eine ähnliche Entwicklung ist am Rhein im Raum Düsseldorf/Neuss und im Kölner Raum zu beobachten.

Handlungsoption 30:

Entwicklung außerhalb der Häfen gelegener, aber hafennahe Flächen in Essen, Gelsenkirchen und Dortmund durch die kommunalen Aufgabenträger.

5.6.5.3 Zurückhaltung bei der Umwidmung von Hafenumflächen für andere Funktionen der Stadtentwicklung

Hafenumflächen verfügen über eine wertvolle Infrastruktur. Diese Flächen sind Voraussetzung für eine Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt und damit für eine effektivere Entlastung der Straße.

Die Umwidmung von Hafenumflächen für Freizeit-, Büro-, Wohn- oder andere Nutzungen wird in verschiedenen Häfen diskutiert. Sie kann im Einzelfall sinnvoll sein – insbesondere bei fehlendem Entwicklungspotenzial eines Hafens am gegebenen Standort.

Jedoch soll eine derartige Umwidmung mit großer Zurückhaltung erfolgen und den Nachweis voraussetzen, dass durch sie keine Chancen verloren gehen, Güterverkehre an das Wasser zu binden. Dieses Flächenangebot ist nur begrenzt vermehrbar, eine Umwidmung für andere städtische Funktionen ist kaum rückgängig zu machen.

Handlungsoption 31:
Entwicklung landesplanerischer Kriterien für die Umnutzung von Hafenumgebieten für die Stadtentwicklung.

5.6.5.4 Kaierweiterung

Die Herstellung von Kaianlagen ist aufwendig, kann aber zur Erschließung weiterer Flächenreserven sinnvoll sein. Zu fordern ist für den Einsatz öffentlicher Fördermittel der Nachweis, dass die erzielbaren Vorteile für Betriebe, für den Hafenbetrieb und für die Region die Kosten übertreffen.

Gerade in diesen Fällen kann eine Landesförderung vielfach aufgrund der hohen Kosten erforderlich sein.

In Einzelfällen kann es auch sinnvoll sein, an Umschlagstellen mit Böschungsufer Kaianlagen herzustellen, um einen effizienten Umschlag zu ermöglichen. Dies setzt jedoch im konkreten Fall einen Wirtschaftlichkeitsnachweis voraus.

So wird mittelfristig der Ersatz von Böschungsufern durch Spundwände im Hafen Gelsenkirchen zu prüfen sein, damit die auf den Flächen bereits angesiedelten Unternehmen die Möglichkeit eines binnenschiffsseitigen Umschlags erhalten.

Auch in Krefeld ist der Bau weiterer Spundwände – im Zusammenhang mit der Schaffung wassernahe Gewerbeflächen – zu prüfen.

Handlungsoption 32:
Prüfung weiterer Fördermöglichkeiten von Kaierweiterungen.

5.6.5.5 Verbesserung der Verkehrsanbindung von Binnenhäfen

Die Distribution in Binnenhäfen umgeschlagener Güter erfolgt im Wesentlichen im Nahbereich und ist häufig auf den Lkw angewiesen. Eine gute Straßenanbindung ist daher für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen von hoher Bedeutung. Sie ist heute in zahlreichen Binnenhäfen unzureichend leistungsfähig oder führt zu Störungen von Wohn- und anderen städtischen Gebieten und damit zu Einschränkungen der Betriebszeiten.

Binnenhäfen haben Chancen, die Rolle von Knotenpunkten auch für weiträumige Hinterlandverkehre auf der Schiene zu entwickeln. Dies ist vielfach mit der DB AG allein nicht zu realisieren. Die Kooperation verschiedener Hafenbahnen und anderer Nicht-DB-Bahnen ist Voraussetzung, um eine Netzbildung zu erreichen.

Von mehreren Häfen wird eine Verbesserung der verkehrlichen Anbindung als wichtig angesehen:

- Emmerich:
 - a) Direkte Straßenverbindung zwischen dem Hafen und einem neu entstandenen Logistikpark am Hafen,
 - b) Ausbau der Verbindungsstraßen zum Hafengebiet;
- Rhein-Lippe-Hafen:
 - a) Anbindung des Hafens an die DB-Gleisstrecke Wesel-Voerde sowie
 - b) Anbindung des Hafens an die K 12;
- Orsoy:

Restaurierung des Oberbaus der bestehenden Gleiskörper im Hafengebiet;
- Duisburg:
 - a) Verbesserung der Hafenverbindung der Ruhrorter Häfen, sowie
 - b) Bau einer Osttangente zum Hafen Rheinhafen;
- Krefeld:
 - a) Umbau der ortsbedienten Weichen auf Elektrobetrieb,
 - b) Verbesserung der straßenseitigen Anbindung der südlichen Grundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz und Erhöhung der Kapazität der vorhandenen Straßen.

- Düsseldorf:
 - a) Anbindung des Container-Terminals an das Gleisnetz,
 - b) Sanierung der Gleisanlagen inkl. Weichen,
 - c) Westanbindung des Hafengebäude und des Container-Terminals,
 - d) Bau einer neuen Verbindungsstraße zum Haupthafen;
- Köln-Godorf:
Bau einer Brücke über die Gleisanlagen des Güterbahnhofs Köln-Godorf;
- Herne-Wanne:
Straßenverbindung zwischen den Häfen Herne-Wanne und Julia;
- STUMM-Hafen Lünen:
Verbesserung der externen Anbindung des Hafens in Richtung B 54;
- Hamm:
Bau einer Kanalstraße zwischen dem Stadthafen und der BAB 1.

Die Häfen fordern: Die Straßenverbindung der Ruhrorter Häfen zur BAB 40 sollte angesichts des Verkehrsaufkommens verbessert werden. Aufgrund der zahlreichen Unternehmen im Raum Ruhrort und Kasserfeld sowie neuer Umstrukturierungsflächen würde sich die Verkehrssituation sonst deutlich verschlechtern.

Umstrukturierungsmaßnahmen in Lünen am STUMM-Hafen machen eine verbesserte Straßenanbindung notwendig.

Dies gilt auch für die Straßenverbindung in Emmerich zwischen dem Hafengebiet und dem kürzlich erschlossenen Logistikpark, da mit der Ansiedlung dieser Unternehmen auch Umschlagserwartungen verbunden sind. Obwohl die Flächen angrenzen, muss zwischen Hafen und Logistikpark ein Umweg gefahren werden.

Ähnlich dringend ist die Erstellung einer Verbindungsstraße zwischen den Häfen Julia und Herne-Wanne-Westhafen, nicht zuletzt im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH mit der RAG in der BAV Brennstoff Aufbereitung und Veredelung Herne GmbH.

Die infrastrukturellen Maßnahmen in Köln-Godorf stehen unter demselben Vorbehalt wie die Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung.

In Hamm ist der Bau einer Kanalstraße zur Verbesserung der Straßenanbindung erforderlich, um die Verkehrsbelastung im angrenzenden Stadtzentrum zu reduzieren. Die Lage des Hafens im Stadtgebiet ist besonders konfliktrichtig. Die Fertigstellung der Arbeiten an der Kanalstraße sollte mit der Fertigstel-

lung des Ausbaus des Datteln-Hamm-Kanals (insbesondere der Brückenerhöhungen) zusammenfallen.

Etwas langfristiger sind die Verbesserung der Hafenanbindungen von Duisburg-Rheinhausen (Osttangenten), Düsseldorf, Emmerich und Krefeld sowie von Hamm-Uentrop, verbunden mit dem Schleusenersatz, zu sehen.

In Düsseldorf wird die straßenseitige Anbindung des Hafens bis zum Jahr 2004 verbessert. Mit dem erwarteten Containerwachstum sowie der Entwicklung von Randbereichen des Hafens zum Medienhafen könnte langfristig eine weitere Verbesserung erforderlich werden. Auch in Rheinhausen wird nach der vollständigen Entwicklung der Flächen (welche zum Jahr 2008 erwartet wird) und bei guter Auslastung der Terminalkapazitäten eine weitere Verbesserung der Verkehrsanbindung nach Norden erforderlich.

In Emmerich und Krefeld hängt die Verbesserung der Hafenanbindung im Wesentlichen mit der Vermarktung der Erweiterungsflächen und der damit verbundenen Verkehrszunahme zusammen. Die Erstellung entsprechender Verkehrsgutachten ist erforderlich.

Alle genannten Maßnahmen sind aus Sicht der einzelnen Häfen dringlich. Erst nach ergänzenden Untersuchungen, die den Nachweis der Belastung und der Verkehrsbehinderung erbringen, können die Maßnahmen beurteilt werden und eine Prioritäteneinordnung erfolgen.

Handlungsoption 33:

Prüfung besserer Straßenanbindungen der Häfen

Im Rhein-Lippe-Hafen ist nicht nur die Straßen, sondern auch die Gleisanbindung zu verbessern. Dies würde die Vermarktung der verfügbaren Flächen von 14 ha wesentlich erleichtern.

In Düsseldorf ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Container-Terminals die Anbindung des Hafens an das Gleisnetz sowie die Verbesserung der Gleiskapazitäten erforderlich. Letzteres war nicht Gegenstand der Bundesförderung für die Erweiterung des Container-Terminals.

Die Restaurierung der Oberbaus der bestehenden Gleiskörper im Hafen Orsoy wird eine Produktivitätserhöhung bewirken. Ein Bedarf wird bei Annäherung an die Kapazitätsgrenze etwa im Jahr 2006 erwartet.

Handlungsoption 34:

Prüfung besserer Gleisanbindungen der Häfen

In der Bahnerschließung der Binnenhäfen ist nicht nur die Gleisanbindung wesentlich, sondern auch und vor allem die Bahnbedienung. Da diese durch die DB AG vielfach nicht befriedigend angeboten wird, entwickeln die Binnenhäfen zunehmend alternative Angebote mit eigenen oder fremden nicht bundeseigenen Bahnen. Vgl dazu Handlungsoption 25.

5.6.6 Optionen für die öffentlichen Häfen in NRW

5.6.6.1 Häfen am Niederrhein – von Emmerich bis Emmelsum

Die öffentlichen Häfen am Niederrhein haben, abgesehen vom Hafen Kleve, keine Restriktionen für die Binnenschifffahrt.

Den größten Anteil am Umschlag in dieser Region machen Container und Mineralölprodukte aus. Die wichtigsten Containerhäfen in dieser Region sind Emmerich und Emmelsum, bei Mineralölprodukten der Rhein-Lippe-Hafen (Wesel).

In diesen Häfen besteht ein Bedarf an Infrastrukturentwicklung.

Hafen Emmerich: Profil und Handlungsoptionen www.rheinwaal.de

• Stärken

Starke regionale Marktstellung im Containerumschlag für ein weites Hinterland in den Niederlanden (in einer Entfernung von 30 km liegen die Ballungszentren Arnhem, Zevenaar, Nijmegen, Zutphen und Apeldoorn) und auf deutscher Seite im Niederrhein-Gebiet bis in das Münsterland.

Wasserseitig keine Restriktionen. Verkehr mit 6er-Schubverbänden ist ebenso möglich wie Containerverkehr mit bis zu 6 Lagen. Der Hafen verfügt über eine eigene Hafeneisenbahn, die aber nur hafeninternen Schienenverkehr abwickelt. Für weitere Transport müssen die Wagons der DB-Cargo übergeben werden. Die 6 km entfernte BAB 3 kann über die Kreisstraße 16 unter weitgehender Umgehung von Wohngebieten erreicht werden.

Das Hafengelände besteht aus einer zusammenhängenden Industriefläche.

• Schwächen

Größere Ballungszentren im nördlichen Ruhrgebiet sind über die vorhandene Autobahnanbindung gut zu erreichen, aber im Vergleich mit konkurrierenden Häfen rheinaufwärts relativ weit (Stadtzentrum Oberhausen 72 km) entfernt.

Die Flächen im Hafengebiet sind für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen nicht geeignet. Der angrenzende Logistik-Gewerbepark Emmerich verfügt über keine direkte Straßenverbindung zum Hafen.

• Entwicklungspotenziale

Aufgrund von Kapazitätsengpässen im Hafen Nijmegen gewinnt Emmerich an Bedeutung im Containerverkehr für die niederländische Grenzregion.

Im Schwerguttransport kooperiert der Hafen Emmerich mit den Häfen Düsseldorf und Krefeld.

• Handlungsoptionen

Erweiterung der Terminalkapazitäten aufgrund erwarteter Kapazitätsengpässe im Containerverkehr sowie weiterer Nachfrage nach Logistikflächen (Handlungsoption 26).

Weiterer Ausbau des Hafens zum grenzüberschreitenden Distributions- und Logistikzentrum: Beseitigung infrastruktureller Engpässe – Straßenverbindung zwischen dem neu entstandenen Logistikpark und dem Hafengebiet (Handlungsoption 33).

Fortführung der Kooperation mit den Häfen Düsseldorf und Krefeld im Schwergutverkehr.

Gemeinsame Strategieentwicklung für den Containerverkehr per Binnenschiff mit dem niederländischen Einflussgebiet (Handlungsoption 6 und Handlungsoption 25).

Hafen Kleve: Profil und Handlungsoptionen www.stadtwerke-kleve.de**• Stärken**

Die Straßenanbindung wird nach dem Ausbau der Bundesstraße 9 im nördlichen Gewerbegebiet gut sein.

• Schwächen

Der Hafen Kleve ist wasserseitig nur über einen 10 km langen Schifffahrtweg über den Griethauser Altrhein und den Spoykanal erreichbar. Er kann nur von Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 2,5 m, einer Länge von 67m und einer Breite von 8,2 m angelaufen werden. Damit ist der Wasserzugang zum Hafen nicht mehr zeitgemäß (Schiffseinheiten von maximal 1.000 t Ladung).

Die Verbindung zur nächsten BAB 3 (12 km entfernt) führt durch Wohngebiete.

Kein Gleisanschluss, obwohl die Gleisstrecke zwischen Krefeld-Duisburg und den Niederlanden den Hafen durchquert. Daher kein trimodaler Umschlag möglich.

Hohe Entfernung und schlechte Erreichbarkeit von allen größeren Zentren in Deutschland.

• Entwicklungspotenziale

Es gibt derzeit keine unausgeschöpften Entwicklungspotenziale.

• Handlungsoptionen

Keine Weiterentwicklung des Hafens angesichts geringer Umschlagspotenziale, mangelhafter wasserseitiger Verkehrsbedingungen sowie geringer wasserseitiger Flächenpotenziale.

Machbarkeitsprüfung einer Erweiterung der Schleuse in Brien (Handlungsoption 6).

Hafen Wesel: Profil und Handlungsoptionen www.rheinlippehafen.de**• Stärken**

Der Schwerpunkt beim Güterumschlag liegt bei Sand/ Steinen/ Erden.

Der Rheinhafen Wesel unterliegt keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich.

Der Hafen verfügt über eine eigene Hafeneisenbahn mit entsprechenden Gleisanlagen. Trimodaler Umschlag ist möglich.

• Schwächen

Der Hafen ist über die B 58, welche direkt am Hafen verläuft, nach einer Entfernung von rd. 8 km mit der BAB 3 verbunden. Hierbei werden jedoch das Stadtzentrum und andere Wohngebiete an der Schermbecker Landstraße durchquert.

Der Hafen ist in seiner Entwicklung durch das Stadtzentrum bzw. durch die Nutzung der angrenzenden Flächen für Freizeitwecke eingeschränkt. Freie Flächen in Stadtnähe sind für hafenauffines Gewerbe nur eingeschränkt nutzbar.

Der Hafenbetreiber will die Verträge mit mehreren Ansiedlern kündigen und den Hafen als Standort für betreutes Seniorenwohnen, Büros und Hafengastronomie nutzen.

• Entwicklungspotenziale

Keine unausgeschöpften Potenziale für die Binnenschifffahrt.

• Handlungsoptionen

Keine Weiterentwicklung des Hafens.

Rhein-Lippe-Hafen: Profil und Handlungsoptionen www.lippemuendungsraum.de

- **Stärken**

Derzeit werden lediglich Mineralölprodukte umgeschlagen.

Der Rhein-Lippe-Hafen ist ein Vorhafen des WDK und unterliegt keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich.

Eine Autobahnanbindung des Hafens ist durch die 9 km entfernte BAB 3 vorhanden. Die Autobahn kann über die neu fertiggestellte Kreisstraße 12 ohne Behinderung von Wohngebieten erreicht werden.

- **Schwächen**

Kein Gleisanschluss vorhanden.

Der Hafen ist Teil einer LEP-VI-Fläche für großindustrielle Ansiedlungen.

- **Entwicklungspotenziale**

Die Bindung der LEP-VI-Fläche soll kurzfristig aufgehoben werden. Damit stehen neben den kurzfristig verfügbaren Erweiterungsflächen von etwa 14 ha weitere größere Flächen für die Ansiedlung von Baustoff-, Recycling-, Chemie- und Mineralölunternehmen zur Verfügung.

Insbesondere die leerstehenden Tanklager in einem Umfang von 36.000 m³ machen den Standort attraktiv für Unternehmen, die Flüssig- und Gefahrgüter umschlagen.

- **Handlungsoptionen**

Erschließung wassernaher Flächen (im Bereich der LEP-VI-Fläche) für die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbe- und Logistikunternehmen (Handlungsoption 29).

Schienanbindung an die DB-Strecke Wesel-Voerde (Handlungsoption 34) sowie Straßenanbindung an die Kreisstraße 12 (Handlungsoption 33).

Hafen Emmelsum: Profil und Handlungsoptionen www.lippemuendungsraum.de

- **Stärken**

Besondere Stärken hat Emmelsum im Containerumschlag (Zellstoff, Papier) als Bindeglied zwischen dem Seehafen Rotterdam (per Binnenschiff) und Kunden in Österreich (per Bahn).

Emmelsum ist ein Vorhafen des Wesel-Datteln-Kanals. Er unterliegt wasserseitig keinen Restriktionen und kann mit 6er-Schubverbänden angefahren werden. Der Hafen verfügt über eine Hafeneisenbahn und eine Verbindung zum Netz der DB AG. Die BAB 3 ist über die Kreisstraße 12 unter Umgehung von Wohngebieten erreichbar und ca. 10 km entfernt.

Als trimodaler Knoten bietet der Hafen sämtliche Möglichkeiten für Logistikangebote.

- **Schwächen**

Der Hafen ist zwar für die größeren Ballungsgebiete im westlichen Rhein- und Ruhrgebiet über die vorhandene Autobahnanbindung gut erreichbar, andere Häfen liegen noch günstiger zu den entsprechenden Aufkommensgebieten. Der Hafen ist aufgrund des Papier- und Zelluloseumschlags nur für Unternehmensansiedlungen geeignet, die einen staubfreien Umschlag gewährleisten. Die geringe Kundenbreite des Hafens macht ihn anfällig für starke Aufkommensschwankungen.

Vorhandene Freiflächen wurden in den letzten Jahren weitgehend umgenutzt, so dass Erweiterungsflächen nur noch in geringem Umfang, und auch nicht am Wasser liegend zur Verfügung stehen.

- **Entwicklungspotenziale**

Der Hafen bietet sich aufgrund der vorhandenen Erweiterungsflächen, sowie der Entfernung zu Wohngebieten und trimodaler Umschlagsmöglichkeiten für die Ansiedlung von weiterem Gewerbe an.

- **Handlungsoptionen**

Erschließung der restlichen wassernahen Flächen im Hafengebiet (Handlungsoption 29) für die Weiterentwicklung als ruhrgebietsnahes Logistikzentrum.

Rheinhäfen von Orsoy bis Bonn

Acht der zehn umschlagstärksten Binnenhäfen liegen an diesem Wasserstraßenabschnitt. In diesen Häfen wird ein umfassendes Spektrum an Güterarten umgeschlagen.

Um vorhandene Entwicklungspotenziale zu nutzen, bedarf es in vielen Fällen der Entwicklung weiterer Flächen für hafenaффines Gewerbe und einer Verbesserung der Straßen- oder Schienenanbindung.

Hafen Orsoy: Profil und Handlungsoptionen www.niag-online.de

- **Stärken**

Schwerpunkte des Hafens Orsoy sind der Kohle- und Eisenerzumschlag.

Als Rheinhafen unterliegt Orsoy keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er-Schubverbänden ist möglich. Eisenerz- und Kohletransporte erfolgen in der Regel mit 4-er-Schubverbänden. Der Transport von Containern zum Hafen wäre mit bis zu sechs Lagen möglich. Der Hafen ist an das Gleisnetz angeschlossen und verfügt über eine eigene Hafeneisenbahn, mit der Rangierdienste innerhalb des Hafengeländes, Übergabeverkehre zur Deutschen Bahn, aber auch Fernverkehre eigenständig durchgeführt werden.

- **Schwächen**

Straßenseitig ist der Hafen von der nächsten Bundesautobahn (BAB 42) ca. 6 km entfernt. Es müssen Wohngebiete durchquert werden.

Aufgrund der hohen Belastung ist eine Erneuerung der veralteten Gleiskörper im Hafenbereich unbedingt erforderlich, um die hohe Produktivität des Hafens aufrechtzuerhalten.

Es fehlen Flächen für die Ansiedlung von hafenaффinem Gewerbe mit Umschlagstätigkeiten. Der Hafen wird voraussichtlich in wenigen Jahren seine Kapazitätsgrenze erreichen.

- **Entwicklungspotenziale**

Sehr gute Entwicklungschancen aufgrund der wachsenden Importkohleströme. Auch im Recyclingverkehr gibt es gute Perspektiven. Es bestehen gute Möglichkeiten, den Hafen Orsoy zum Massengut-Distributionszentrum auszubauen.

- **Handlungsoptionen**

Ausbau der Marktführerschaft für Importkohle. Weiterentwicklung als Massengut-Distributionszentrum (Handlungsoption 18 und Handlungsoption 27).

Erneuerung der Gleisanlage im Hafen (Handlungsoption 34).

Hafen Duisburg: Profil und Handlungsoptionen

http://www.duisport.de/de/logistik_transport/allgemeines/zahlen_und_fakten/index.php

• Stärken

Der öffentliche Hafen Duisburg ist der einzige nordrhein-westfälische Binnenhafen mit Bundes- und Landesbeteiligung. Er ist unangefochtener Marktführer im Umschlag von Containern, Kohle, Eisen/ Stahl und Schrott sowie im Binnen-See-Verkehr und Knoten im Kanalfeederverkehr von Containern nach Dortmund. Im Binnen-See-Verkehr (Shortsea-Verkehr) wickelt Duisburg bedeutende Mengen ab, die durch die hohe mögliche Abladetiefe begünstigt werden (Umschlag ca. 2 Mio. t einschließlich 55.000 TEU).

Der Hafen unterliegt keinen wasserseitigen Restriktionen und ist mit 6-er Schubverbänden erreichbar. Alle Duisburger Hafenteile verfügen über einen Gleisanschluss. Durch die Bundesautobahn 59 besteht eine direkte Autobahnanbindung, über die auch die Bundesautobahnen 40 und 3 erreichbar sind.

Trimodale Verkehre werden über eigene KLV-Anlagen im Hafen Ruhrort und seit September 2002 in Rheinhausen angeboten. Die Duisburger Hafen AG bietet zusätzliche Dienstleistungen wie Facility Management und Entwicklung von Transportketten für Verloader an. Durch Bahn-Shuttle-Dienste zwischen den KLV-Standorten im östlichen Westfalen und Duisburg, sowie den Ausbau des Wasser-express-Netzwerkes zwischen Rotterdam und Duisburg und der Beteiligung der Hafen Duisburg AG an dem Bau eines Containerterminals in Antwerpen festigt der Duisburger Hafen seine Stellung als Marktführer unter den Binnenhäfen.

• Schwächen

Die Verbindung der einzelnen Hafenteile ist zwar gewährleistet, aber mit einigem Zeitaufwand verbunden.

• Entwicklungspotenziale

Duisburg ist Aufkommensschwerpunkt im kontinentalen Bahnverkehr und hat daher gute Potenziale, dies auch für Langstrecken-Bahnverkehre im Anschluss an Binnenschifftransporte von/ nach Seehäfen an der Nordsee zu entwickeln.

Im Shortsea-Verkehr bestehen noch bedeutende Wachstumspotenziale, zusätzlich begünstigt durch die geplante Lkw-Maut.

Zukunftsweisende Kooperation mit dem Hafen Dortmund im Kanalfeeder-Containerverkehr.

Der Hafen hat sich in den letzten Jahren erfolgreich um die Ansiedlung von Unternehmen aus der Logistikbranche bemüht. Auch im Recyclingbereich sind neue Tätigkeitsbereiche zu erschließen, soweit sie hinreichende Ertragsmöglichkeiten bieten. Für weitere Ansiedlungen von Logistikbetrieben sind geeignete Flächen verfügbar. Durch Kooperationen mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie den Bahn-Shuttle-Services in Verbindung mit dem DIT-Terminal baut Duisburg seine herausragende Stellung bei den Containertransporten aus.

Weitere Wachstumsmärkte: Kohle, Eisen und Stahlprodukte sowie chemische Erzeugnisse.

• Handlungsoptionen

Entwicklung weiterer Gewerbeflächen für hafenauffine Unternehmen für die Entwicklung als Industrie-, Gewerbe- sowie Distributions- und Logistikzentrum: Erschließung wassernaher Flächen auf der Kohleinsel, der Speditionsinsel und im Außenhafen (Handlungsoption 28); Erschließung ergänzender „trockener“ Flächen im Logistikpark Kasslerfeld (Handlungsoption 29).

Verbesserung der Straßenanbindung der Ruhrorter Häfen zur BAB 40. Hafenverbindung der Ruhrorter Häfen, Bau einer städt. Straße zum Hafen Rheinhausen (Handlungsoption 33).

Ausbau der Terminalkapazitäten im KLV gegenwärtig nicht erforderlich.

Hafen Krefeld: Profil und Handlungsoptionen www.hafen-und-bahnbetriebe.krefeld.de

• Stärken

Krefeld-Uerdingen ist nordrhein-westfälischer Marktführer im Getreideumschlag und – nach Köln – im Umschlag chemischer Grundstoffe.

Wasserseitig unterliegt der Hafen Krefeld keinen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich, ebenso der vierlagige Containerverkehr.

Gute Autobahnanbindung des Krefelder Hafens über die knapp 2 km entfernte BAB 57. Für den Uerdingener Hafenteil ist die Autobahn ca. 4 km entfernt. Der Hafen verfügt über eine eigene öffentliche Eisenbahn. Zwischen den Hafenteilen Krefeld und Uerdingen gibt es eine direkte Gleisverbindung.

Umfangreiches Angebot für den trimodalen Umschlag für Container und Wechselbehältern, Komplettangebote integrierter Transportketten, Containerpacken und -reparatur.

Der Hafen ist für die größeren Ballungszentren im westlichen Rhein- und Ruhrgebiet gut erreichbar. Es gibt noch ca. 30 ha Erweiterungsflächen, die unmittelbar zur Verfügung stehen. Mittelfristig stehen weitere 40 ha zur Verfügung.

• Schwächen

Die Weichenanlagen der Eisenbahn-Infrastruktur im Hafen sind veraltet und müssen noch vor Ort betätigt werden. Krefeld ist durch die öffentlich geförderten Rheinhausener Hafenteile Duisburgs einem erheblichen Konkurrenzdruck ausgesetzt.

Fehlende Spundwände erschweren den Umschlag.

Die südlichen Hafenteile sind unzureichend an das Straßennetz angebunden.

• Entwicklungspotenziale

Der Hafen Krefeld hat weiter gute Potenziale im Containerumschlag. Mittelfristig sind Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Im Schwergutumschlag kooperiert Krefeld mit den Häfen Düsseldorf und Emmerich.

• Handlungsoptionen

Ausbau der Terminalkapazitäten für den Containerumschlag bei Beachtung enger Konkurrenzbeziehungen mit anderen Containerhäfen der Region (Handlungsoption 26).

Weiterer Ausbau zum Gewerbe- und Logistikzentrum durch die Erschließung bestehender Flächen.

Wassernahe Flächen im Hafengebiet Linn, im Hafenerweiterungsgebiet in Gellep-Stratum und am Wendebecken (teilweise Verfüllung zur Verringerung der übergroßen Wasserflächen) (Handlungsoption 28);

Wassernahe Flächen in beiden genannten Gebieten sowie an der Stadtgrenze zu Meerbusch (Handlungsoption 29).

Behebung von Engpässen in der landseitigen Verkehrsanbindung des Hafens:

Umbau der ortsbedienten Weichen auf Elektrobetrieb (Handlungsoption 34),

Prüfung einer besseren straßenseitigen Anbindung der südlichen Grundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz und Erhöhung der Kapazität der vorhandenen Straßen (Handlungsoption 33).

Diese Verbesserungen hängen wesentlich mit der Vermarktung der Erweiterungsflächen und der damit verbundenen Verkehrszunahme zusammen. Die Erstellung entsprechender Verkehrsgutachten ist erforderlich.

Fortführung der Hafenkooperation im Schwerguttransport (Handlungsoption 25).

Bau weiterer Spundwände im Hafen. (Handlungsoption 32)

Hafen Düsseldorf: Profil und Handlungsoptionen³⁵ www.nd-haefen.de

• Stärken

Mit Ausnahme von Eisenerzen und Rohöl wird im Hafen Düsseldorf fast alles umgeschlagen. Düsseldorf ist regionales Verteilzentrum für Papierprodukte, drittstärkster NRW-Hafen für Ölfrüchte/ Ölsaaten und drittgrößter Containerhafen. Düsseldorf ist nach Duisburg ein wichtiger Hafen im Binnen-See-Verkehr (Belieferung eines regionalen Druckzentrums mit Papier). Im Hafen Düsseldorf werden Fahrzeuge für den US-amerikanischen Markt für den Export vorbereitet, in Container verpackt und auf dem Wasserweg weiter nach dem Seehafen transportiert. Importfahrzeuge werden im Terminal für die Distribution mit dem Lkw vorbereitet. Per Binnenschiff empfangenes Papier aus Rotterdam wird zum Teil weiträumig per Bahn weiterbefördert. Von den Seehäfen kommende Tonerde wird im Hafen in Schubleichtern gelagert und per LKW an die im Einzugsgebiet des Hafens liegende verarbeitende Industrie geliefert. Im Hafen sind Schrotthandelsunternehmen angesiedelt, die den Schrott mit modernsten Verfahren aufbereiten.

Für den wasserseitige Zugang zu allen drei Düsseldorfer Hafenteilen gibt es keine Beschränkungen. Der Hafen ist für Fluss-See-Schiffe erreichbar. Es erfolgt ein trimodaler Umschlag.

Alle Hafenteile haben Bahnanschluss. Die Entfernung zur nächsten BAB beträgt 3 km. Der Hafen ist für die größeren Ballungszentren im westlichen Rhein-Ruhrgebiet über die vorhandenen Autobahnverbindungen sehr gut zu erreichen. Durch die Fusion mit dem Hafen Neuss entsteht die dritt größte Hafenanlage in Nordrhein-Westfalen mit einem Schwerpunkt in der Automobillogistik.

• Schwächen

Unzureichende externe verkehrliche Anbindung des Düsseldorfer Haupthafens. Gleis- und Stellanlagen im Hafengebiet sind veraltet und sanierungsbedürftig. Flächen für eine Hafenerweiterung fehlen. Starker Konkurrenzdruck der Stadtentwicklung auf den Hafen.

• Entwicklungspotenziale

Aufrechterhaltung der regionalen Marktführerschaft in der Papierlogistik und in der Automobillogistik. Einstieg in den Markt der Importkohle nach Umstellung des Kraftwerks auf Gas. Nutzung der Möglichkeit für die Lagerung von Gefahrgutcontainern.

Durch Umstrukturierungsmaßnahmen können Gewerbeflächen mit bis zu 28 ha bereitgestellt werden.

Kooperation in der Schwergutlogistik mit den Häfen Emmerich und Krefeld.

• Handlungsoptionen

Erschließung von wassernahen und weiteren Umstrukturierungsflächen im Haupthafengebiet für hafenauffine Unternehmen (Handlungsoption 29 und Handlungsoption 28).

Gleisverlängerung im Zuge der Erweiterung des Containerterminals. Sanierung der Gleisanlagen, Umstellung des Stellwerkes auf Automatikbetrieb. Westanbindung des Hafenbahnhofs in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Neuss als Ersatz des aufwendigen „Kopfmachen“ in Düsseldorf-Bilk (Handlungsoption 34).

Herstellung einer zweiten Verbindungsstraße zum Haupthafen, um die gleichzeitige Nutzung durch den Medienhafen abzutrennen (Handlungsoption 33).

Fortführung der Kooperation mit den Häfen Emmerich und Krefeld im Rahmen der Schwerguttransporte (Handlungsoption 25).

Vermeiden eines weiteren Wachstums des Medienhafens in den Bereich des Haupthafens (Handlungsoption 31).

³⁵ Die Häfen Düsseldorf und Neuss sind seit dem 01.01.2003 zur Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusammengeschlossen.

Hafen Neuss: Profil und Handlungsoptionen³⁶ www.nd-haefen.de

- **Stärken**

Der Neusser Hafen ist in NRW Marktführer beim Umschlag von Futtermitteln, Ölfrüchten/ Ölsaaten, drittgrößter NRW-Hafen für Getreide und führendes Distributionszentrum für Pkw mit Rampen für die Schiffs- und Bahnverladung.

Als Rheinhafen unterliegt der Hafen Neuss keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden wäre möglich, sie müssten jedoch im Hafen auseinander genommen werden. Der Transport von Containern ist mit bis zu vier Lagen möglich.

Es besteht eine gute Autobahnanbindung des Neusser Hafens mit der knapp 2 km entfernten BAB 57, welche ohne Durchquerung von Wohngebieten erreicht werden kann. Der Hafen verfügt über ein eigenes öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem Fahrten im Hafen und zum Übergabebahnhof in Neuss Hestentor durchgeführt werden. Fernverkehre werden zunehmend mit eigenem Material und in eigener Verantwortung durchgeführt.

Trimodale KLV-Umschlagsanlagen stehen im Hafen im Anschluss an den Rhenania-Containerterminal zur Verfügung.

- **Schwächen**

Im Jahre 1996 hat im Hafenbecken I der Traktorhersteller Case den Betrieb eingestellt. Damit wurde eine Fläche von rd. 13 ha im Hafengebiet frei. Nach Willen der Stadt Neuss sollen an dieser Stelle Bürogebäude errichtet werden. Als Folge dieser Entwicklung befürchten Hafenanrainer verschärfte Emissionsauflagen. Damit könnten hafengebogene Neuinvestitionen gefährdet werden, was langfristig zu einer Verschlechterung der Produktionsbedingungen und der Aufgabe bestehender Anlagen führen könne.

- **Entwicklungspotenziale**

Ein hohes kontinentales Bahnaufkommen bietet Chancen für Langstrecken-Bahnverkehre für per Binnenschiff ankommende/ ausgehende Güter.

Weiterer Ausbau der Automobillogistik im trimodalen Verkehr.

Durch die Fusion mit dem Hafen Düsseldorf entsteht der drittgrößte Hafen in Nordrhein-Westfalen mit einem Schwerpunkt in der Automobillogistik.

- **Handlungsoptionen**

Weiterer Ausbau des Scherpunktes Automobillogistik, der durch die Fusion mit dem Düsseldorfer Hafen weiter gestärkt wird.

Nutzung bestehender Freiflächen im Hafengebiet, um Kapazitätsengpässen im KLV (insbesondere im KLV der Bahn, langfristig auch der Binnenschifffahrt) zu begegnen (Handlungsoption 28).

Erschließung weiterer wassernaher Flächen (Handlungsoption 29).

Ausbau der Kompetenz als selbständiges Eisenbahnunternehmen.

³⁶ Die Häfen Düsseldorf und Neuss sind seit dem 01.01.2003 zur Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusammengeschlossen.

Hafen Köln: Profil und Handlungsoptionen www.hgk.de**• Stärken**

Die öffentlichen Kölner Häfen sind die wichtigsten NRW-Häfen für chemische Grundstoffe, Kraftstoffe und Heizöl und andere Raffinerieprodukte. Sie sind damit Marktführer im Gefahrgutumschlag von NRW. Sie stehen an zweiter Stelle für Container und verschiedene Rohstoffe.

Wasserseitig unterliegen die Kölner Häfen keinen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich. Der Binnenschiffscontainertransport ist mit fünf Lagen möglich. Alle Hafenteile, mit Ausnahme des nicht mehr für die Schifffahrt genutzten Rheinauhafens, sind sehr gut an das vorhandene Autobahnnetz angebunden. Die maximale Entfernung zu einer Bundesautobahn der übrigen Hafenteile beträgt 1,5 km. Bis auf die Hafenteile Niehl II und Mülheim besteht in allen Häfen ein Gleisanschluss. In Niehl II ist dieser aufgrund der Nutzungsstruktur nicht erforderlich.

Die trimodalen KLV-Anlagen im Hafen Köln-Niehl stellen als Drehscheibe zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern die Verbindung von der Region zu den internationalen Seehäfen dar.

Die Ro-Ro-Rampen in den beiden Häfen Niehl I und II ermöglichen den Umschlag von Kraftfahrzeugen.

Über die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind die Kölner Häfen für Verkehre aus dem Siegerland und dem Aachener sowie dem Koblenzer Raum gut erreichbar.

Es werden sämtliche logistische Dienstleistungen, von Komplettangeboten mit integrierten Transportketten bis zum Packen und Reparieren von Containern angeboten.

Die dezentrale Lage der fünf Kölner Häfen sowie die klare industrielle Trennung verhindert eine Konzentration von Verkehrsaufkommen und ermöglicht eine sinnvolle Arbeitsteilung.

• Schwächen

Es sind nur noch eingeschränkt Erweiterungsflächen vorhanden. Die für die Terminalerweiterung benötigte Fläche in Köln-Godorf ist durch ein angrenzendes Naturschutzgebiet eingeschränkt.

In der Region bestehende Potenziale für ein Umschlagswachstum (hohe Industriedichte mit Braunkohleabbaustätten, Kraftwerken, Chemie u.a.), welche mit den gegenwärtigen Anlagen in Godorf und Niehl nicht befriedigt werden können. Dies hat das Engagement in neuen Geschäftsbereichen eingeschränkt. Da in Köln die Hafengebiete, in denen solche Güter umgeschlagen werden können, direkt am Stadtzentrum liegen, müssen Konflikte mit der Stadtentwicklung geklärt werden.

• Entwicklungspotenziale

Der Hafen Köln hat gute Entwicklungsperspektiven im Containerumschlag und Ro-Ro-Verkehr. Außerdem sind Umschlagzuwächse bei Stahl, chemischen Erzeugnissen sowie Investitionsgütern zu erwarten.

Weitere unausgeschöpfte Entwicklungspotenziale sind durch die Nähe zu den Braunkohlegruben und -kraftwerken im Recyclingbereich erkennbar.

• Handlungsoptionen

Ausbau der KLV-Kapazitäten am Standort Köln-Godorf (Handlungsoption 26).

Schaffung zusätzlicher Erweiterungsflächen durch Zuschütten des Hafenbeckens 4a in Köln-Niehl I (Handlungsoption 28).

Hafen Bonn: Profil und Handlungsoptionen www.swb.bonn.de

- **Stärken**

Über die bestehende Infrastruktur ist der Hafen aus dem Kölner und dem Koblenzer Raum gut erreichbar. Die nächste Bundesautobahn ist 500 m entfernt. Wasserseitig unterliegt der Hafen keinen Restriktionen.

- **Schwächen**

Mit einem Umschlag von ca. 0,5 Mio. t ist Bonn ein relativ kleiner Hafen ohne nennenswerte Spezialisierung. Trimodale Verkehre können nicht angeboten werden, der Hafen besitzt keinen Gleisanschluss. Die nächste KLV-Anlage mit Bahnanschluss ist Köln (Eifeltor). Sie ist 30 km entfernt. Aufgrund mangelnder Flächen bietet sich der Hafen nicht für die Ansiedlung von weiterem Gewerbe an. Der Hafen ist durch die Wohngebiete des Stadtteils Grau-Rheindorf in seiner weiteren Entwicklung eingeschränkt.

- **Entwicklungspotenziale**

Die größte Bedeutung für den Hafen haben die Containerverkehre.

- **Handlungsoptionen**

Fehlende trimodale Anlagen und unzureichende Erweiterungsflächen schränken die Entwicklung ein. Die neuen Hafenanlagen in Köln-Godorf werden den Wettbewerbsdruck im Einzugsbereich verschärfen. Daher sind weitere Maßnahmen im Hafen Bonn nicht vordringlich.

Durch Kooperation mit dem Hafen Köln können Umschlagspitzen abgefangen und Engpässe beim Containerumschlag aufgefangen werden (Handlungsoption 25).

5.6.6.2 Häfen an der Ruhr und am Rhein-Herne-Kanal

Die Häfen an diesen Wasserstraßenabschnitten sind nach Abschluss aller Ausbaumaßnahmen mit Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t erreichbar. Der Hafen Mülheim kann nur von Schiffseinheiten mit einer Kapazität von bis zu 2.800 t angelaufen werden.

Die Möglichkeit zum Ausbau des Containerverkehrs, zum Teil auch durch Hafenkooperationen, ist an allen Standorten gegeben. Zum Teil handelt es sich dabei allerdings um Transporte mit der Bahn. Um die Position der Binnenschifffahrt zu stärken und weitere hafenaффines Gewerbe anzusiedeln, bedarf es in der Regel weiterer Flächenentwicklungen mit entsprechendem Infrastrukturausbau.

Hafen Mülheim: Profil und Handlungsoptionen www.mhvg.de

- **Stärken**

Der größten Umschlagmengen erzielt der Hafen Mülheim bei Mineralölprodukten, Schrott sowie Eisen und Stahl.

Bedingt durch die Abmessungen der Schleuse Raffelberg ist auf dem Abschnitt der Ruhr der Einsatz von Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 2.800 t möglich. Koppel- und 2er-Schubverbände müssen an der Schleuse entkoppelt werden. Ein weiterer Ausbau der Strecke ist nicht geplant. Aufgrund der Brückendurchfahrtshöhen von 6,5 m bis zum Hafen Mülheim kann der Hafen auch von kleineren seegängigen Küstenmotorschiffen angelaufen werden. Die BAB 40 ist nur ca. 2 km entfernt. Es müssen keine Ortsgebiete durchquert werden. Im Hafengebiet sind großflächig Gleisanschlüsse vorhanden. Der Betreiber verfügt über eine Hafeneisenbahn.

- **Schwächen**

Der Transport von Containern ist bis zu zwei Lagen möglich (mit Ballastierung allerdings auch mit drei Lagen).

Trotz der zentralen Lage des Hafens ist sein Einzugsgebiet sehr eingeschränkt: durch die Nähe Duisburgs und dadurch, dass die Produktions- und Industriestandorte in Oberhausen und Essen im Norden am Rhein-Herne-Kanal liegen (und auch über nähere Umschlagmöglichkeiten verfügen).

- **Entwicklungspotenziale**

Aufgrund der im Hafen und im Mülheimer Stadtgebiet angesiedelten Unternehmen gibt es ein Potenzial für Containerverkehre per Bahn in Richtung deutsche Seehäfen.

Die genannten Schwächen (Nähe zu Duisburg: Industrieschwerpunkte in der Nähe des Rhein-Herne-Kanals) schränken die Entwicklungspotenziale des Hafens ein. Der Hafenbetreiber sieht dennoch Chancen im Schwergutumschlag (Erweiterung der bestehenden Kooperation Düsseldorf-Neuss-Krefeld-Emmerich) und erhofft sich zusätzliche Potenziale u.a. durch das Internet-basierte Acquisitions-System „interportsPromotionNet“.

- **Handlungsoptionen**

Weiterentwicklung der logistischen Aktivitäten unter Nutzung der guten Verkehrsinfrastruktur für die Ansiedlung von hafenaффinem Gewerbe aus der Stahl- und Baustoffindustrie durch Umstrukturierung im Hafen.

Prüfung der Möglichkeiten für den Aufbau von Containerzugverbindungen in Richtung deutsche Seehäfen, evtl. in Kooperation mit benachbarten Binnenhäfen (Handlungsoption 25).

Hafen Essen: Profil und Handlungsoptionen www.hafen-essen.de

- **Stärken**

Der Schwerpunkt bei den umgeschlagenen Gütern in Essen liegt bei Mineralölprodukten und Baustoffen.

Der Hafen ist mit Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladentiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t erreichbar. Im Hafen sind großflächig Gleisanschlüsse vorhanden. Die BAB 42 befindet sich in unmittelbarer Hafennähe. Ortsgebiete werden nicht durchquert.

Der Hafen ist trimodal angebunden. Er bezieht ein bedeutendes Potenzial aus seiner Lage am nördlichen Rand der Stadt Essen, der größten Ruhrgebietsstadt mit bedeutenden Industriebetrieben der Stahl- und Maschinenbauindustrie.

- **Schwächen**

Überregionale Transporte sind kaum von Bedeutung. 94% der umgeschlagenen Mineralölprodukte verbleiben im Hafengebiet und 50% der Baustoffe werden im Hafengebiet verarbeitet oder in einem Radius von 20 km abgesetzt.

Der Containertransport mit dem Binnenschiff ist 2-lagig möglich.

Der Hafen verfügt über geringe Flächenreserven.

- **Entwicklungspotenziale**

Möglichkeiten im Baustoffrecycling. Weitere unausgeschöpfte Marktpotenziale für die Binnenschifffahrt sind im Hafen Essen nicht gegeben.

- **Handlungsoptionen**

Weiterentwicklung des Hafens als Gewerbestandort in Verbindung mit Umstrukturierungsmaßnahmen.

Kooperation mit Unternehmen, die weitere angrenzende Flächen besitzen, um die Möglichkeiten der Flächenentwicklung zu verbessern (Handlungsoption 28, Handlungsoption 30).

Prüfung der Möglichkeiten, in Kooperation mit anderen Binnenhäfen Containerzugverbindungen in Richtung deutsche Seehäfen aufzubauen (Handlungsoption 6).

Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Service GmbH: Profil und Handlungsoptionen <http://www.gelsenlog.de>

- **Stärken**

Gelsenkirchen ist in NRW zweitwichtigster Hafen für Getreide und drittwichtigster für Stahlhalzeug. Es ist ein bedeutender Umschlagsplatz für Gefahrgut (Mineralölprodukte).

Wasserseitig ist der Hafen mit Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t erreichbar. Im gesamten Hafengebiet sind Gleisanschlüsse vorhanden. Der Hafen ist über die BAB 42 in 2 km Entfernung erreichbar. Ortsgebiete werden nur am Rande berührt.

Im Hafen ist trimodaler Umschlag möglich. Der Hafen liegt recht zentral in Gelsenkirchen, inmitten eines Industrie- und Gewerbegebietes. Dementsprechend erfolgt keine Belastung von Wohngebieten. Infrastrukturell besitzt der Hafen Gelsenkirchen sehr gute Standortvoraussetzungen.

- **Schwächen**

Eine KLV-Anlage ist im Hafen nicht vorhanden. Eine solche befindet sich jedoch seit Juli 2002 im fünf Kilometer entfernten Hafen Herne-Wanne.

- **Entwicklungspotenziale**

Auf der Fläche des Hafens könnten sich neben hafenauffinem Gewerbe auch Betriebe ansiedeln, die Containerumschlag betreiben wollen. Auch wenn kein Containerumschlag im Hafen Gelsenkirchen stattfinden sollte, bietet sich die Ansiedlung von Logistikunternehmen an, die das GVZ in Herne-Wanne nutzen.

- **Handlungsoptionen**

Bereitstellung weiterer Flächen für hafenauffine Unternehmen. Ausbau von Logistikangeboten im Hafengebiet: Erschließung der am Wasser gelegenen Freifläche im Hafengebiet (Handlungsoption 28).

Klärung der Möglichkeiten (mit der Stadt Gelsenkirchen), inwieweit die Entwicklung eines in Hafennähe liegenden, zur Zeit nicht genutzten Geländes in Gelsenkirchen-Schalke, das sich aufgrund seiner Lage und der infrastrukturellen Gegebenheiten gut für Hafenaktivitäten eignet, für hafennahe logistische Nutzungen möglich ist. (Standort zwischen der B 227 und der Uechtingerstraße, ca. 88 ha im Eigentum der LEG) (Handlungsoption 30).

Untersuchung der Potenziale für einen Containerterminal (Handlungsoption 6 und Handlungsoption 26).

Prüfung der Möglichkeiten, in Kooperation mit anderen Binnenhäfen Containerzugverbindungen in Richtung deutsche Seehäfen aufzubauen (Handlungsoption 6).

Mittelfristiger Ersatz von Böschungsufern durch Spundwände im Hafen, damit die dort liegenden Unternehmen die Möglichkeit eines binnenschiffsseitigen Umschlags erhalten (Handlungsoption 32).

Hafen Herne-Wanne: Profil und Handlungsoptionen www.whe.de

- **Stärken**

Bei den umgeschlagenen Gütern dominieren Kohle sowie Steine und Erden.

Gegenwärtig kann der Hafen von Schiffen mit einer Abladetiefe von 2,5 m und einer Tragfähigkeit von bis zu 2.000 t angelaufen werden. Nach Abschluss des Ausbaus des Rhein-Herne-Kanals wird der Einsatz von Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t möglich sein. Durch die hiermit verbundene Transportkostensenkung wird sich die wirtschaftliche Nutzung Herne-Wannes verbessern. Die Entfernung zu den BAB 42 und 43 beträgt nur rund 1 km. Ortsgebiete werden nur am Rande berührt. Sowohl im West- als auch im Osthafen sind großflächig Gleisanschlüsse und Freiladegleise vorhanden.

Der Hafen verfügt über eine eigene Eisenbahn, mit der Rangierdienste, Fahrten innerhalb des Hafengeländes, zwischen den Industriestandorten und Übergabeverkehre zur Railon Deutschland durchgeführt werden. Als Schnittstelle zum DB-Netz dient der Wanne-Übergabebahnhof, der ebenfalls der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) gehört. Die öffentlichen WHE-Infrastrukturen werden u.a. zur Versorgung der nahegelegenen Kohle-Kraftwerke und zahlreicher anderer Kunden genutzt.

Im Hafengebiet Wanne-Westhafen befindet sich seit dem 1. Juli 2002 als Kernbestandteil des GVZ Emscher eine KV-Anlage, die von der Container-Terminal Herne GmbH betrieben wird. Es werden Zugverbindungen nach Skandinavien, Frankreich, Spanien, Portugal, Polen, GUS, Ungarn, Tschechien, Slowenien, Türkei, Schweiz, Griechenland, Niederlande, Belgien, England, Italien, aber auch zu den norddeutschen Seehäfen und zu den Westhäfen angeboten.

- **Schwächen**

Trotz guter Lage ist aufgrund der Vielzahl der Hafenstandorte am Rhein-Herne-Kanal die Konkurrenz im konventionellen und Massengutbereich durch die benachbarten Hafenstandorte sehr stark.

Es fehlt eine direkte Straßenverbindung zwischen den Teilhäfen Wanne-Westhafen und Julia.

- **Entwicklungspotenziale**

Durch die bereits erfolgte Ansiedlung eines Containerterminals hat sich die strategische Position des Hafens noch verbessert.

- **Handlungsoptionen**

Umstrukturierung der für Massengut genutzten Flächen zur Ausschöpfung von Potenzialen für den weiteren Ausbau zum trimodalen Logistikzentrum (Handlungsoption 28).

Untersuchung der Potenziale für die Errichtung eines Containerkranes im Hafengebiet (Handlungsoption 6 und Handlungsoption 26).

Erschließung der wassernahen freien Hafensflächen in der Nähe der KV-Anlage (wenn die Errichtung eines Container-Kranes nicht möglich ist) (Handlungsoption 28).

Schaffung einer direkten Straßenverbindung zwischen den Häfen Wanne-Westhafen und Julia (Handlungsoption 33)

Hafen Dortmund: Profil und Handlungsoptionen www.dortmunder-hafen.de

- **Stärken**

Der Hafen Dortmund schlägt vor allem Mineralölprodukte, Kohle und Schrott sowie verschiedene Rohstoffe um. Der Dortmunder Hafen hat ein Unternehmen angesiedelt, das aus minderwertigen Erden verschiedener Art im Hafen Blumenerde für den Export herstellt. Bei Mineralölprodukten konzentriert sich der Einzugsbereich auf das Hafengebiet und den Ortskern selbst (mit einem Anteil von ca. 85 %). Bei allen anderen Gütern reicht das Einzugsgebiet in die ganze Region bis in das Siegerland und das Sauerland mit einem Radius von ca. 75 km.

Der Hafen ist ein erfolgreicher trimodaler Verkehrsknotenpunkt. Er hat eine gute Infrastruktur und verfügt über gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung.

Der Hafen kann von Koppel- und 2er-Schubverbänden sowie von größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t angelaufen werden. Gleisanschlüsse sind im ganzen Hafengebiet vorhanden. Außerdem ist der Hafen über eine zweispurige und kreuzungsfreie Verbindungsstraße mit der BAB 45 verbunden.

Mit Unterstützung des Landes wurde erstmalig ein Containerfeederdienst im Kanalnetz eingerichtet (über Duisburg).

- **Schwächen**

Aufgrund fehlender Reserveflächen bietet sich der Hafenstandort nur bedingt für die Ansiedlung von weiterem Gewerbe an. Ziele im Osten (an der BAB 44), wie der Raum Unna, Soest, Paderborn, nur über Umwege erreichbar.

Binnenschiffscontainertransporte sind lediglich 2-lagig möglich.

- **Entwicklungspotenziale**

Entwicklungspotenziale gibt es in den Segmenten Kohle und Schrott bzw. Recycling. Dortmund ist der einzige Hafen im westdeutschen Kanalnetz, für den nach dem Terminalkonzept des BMVBW ein Potenzial für den Aufbau eines Containerverkehrs per Binnenschiff gesehen wurde. Eine Marktstudie für den Bahn-KLV in Richtung Türkei ergab interessante Potenziale.

Mit unausgeschöpften Kapazitäten der eigenen Hafenbahn bietet sich ein Potenzial für die Kooperation mit anderen Binnenhäfen, die ihre Bahndienste ausbauen wollen.

- **Handlungsoptionen**

Erschließung von hafennahen Gewerbeflächen in den Dortmunder Stadtteilen Deusen, Ellinghausen sowie in Holthausen und Schwierighausen (Handlungsoption 30).

Prüfung der Möglichkeiten einer Umstellung der Logistik der Zementhersteller in Ostwestfalen auf Nutzung auch der Binnenschifffahrt (Handlungsoption 6).

Hafen Münster: Profil und Handlungsoptionen www.stadtwerke-muenster.de

- **Stärken**

Münster ist Nordrhein-Westfalens drittichtigster Hafen für Futtermittel und bedeutender Umschlagplatz für Steine und Erden.

Gegenwärtig kann der Hafen von Europa-Schiffen mit einer Abladetiefe von 2,5 m und einer Tragfähigkeit von bis zu 1.400 t angelaufen werden. Nach Abschluss des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals wird der Einsatz von Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 3.900 t möglich sein. Durch die hiermit verbundene Transportkostensenkung wird sich die wirtschaftliche Erreichbarkeit Münsters weiter verbessern. Der Hafen liegt ca. 7 km von der BAB 43 bzw. der BAB 1 entfernt. Wohngebiete werden nur wenig belastet. Im ganzen Hafen sind Gleisanschlüsse vorhanden.

- **Schwächen**

Der Hafen ist für größere Zentren im nordöstlichen Ruhrgebiet zwar gut erreichbar, aber immerhin schon 60 - 80 km entfernt. Es gibt kaum noch Reserveflächen. Es fehlen Anlagen für trimodale Verkehre.

Entwicklung eines Hafenteils zu einem nicht hafenauffinem Gewerbe- und Freizeitbetrieb mit Gastronomie.

- **Entwicklungspotenziale**

Keine unausgeschöpften Potenziale für die Binnenschifffahrt erkennbar.

- **Handlungsoptionen**

Weiterentwicklung des Hafens nicht abzusehen.

5.6.6.3 Häfen am Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal

Die Häfen Lünen und Hamm sind von Schiffseinheiten mit einer Kapazität von 3.000 t erreichbar. Der Hafen Dorsten kann hingegen sogar von Einheiten mit einer Kapazität von 4.5000 Tonnen angelaufen werden.

Die wichtigsten umgeschlagenen Güter an diesem Wasserstraßenabschnitt sind Kohle, Baustoffe und Recycling.

Es ist zu prüfen, ob es den Bedarf für Containertransporte gibt.

Um weitere Binnenschiffahrtspotenziale zu entwickeln, sind in erster Linie Flächenerschließungen und Prüfung der Verbesserungen bei den Straßenanbindungen erforderlich.

Hafen Dorsten: Profil und Handlungsoptionen www.win-dor.de

- **Stärken**

Im Hafen Dorsten werden vor allem Steine und Erden umgeschlagen.

Der Hafen liegt ist mit Koppel- und 2-er Schubverbänden, sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit bis zu 4.500 t erreichbar. Die Autobahnanbindung ist durch 2 km entfernte BAB 52 sehr günstig.

Das Hafengelände befindet sich auf einer zusammenhängenden Fläche, die nur vom Hafenbetreiber bewirtschaftet wird. Der Hafenbetrieb unterliegt keinen Behinderungen durch Drittverkehre. Im angrenzenden Gewerbegebiet gibt es noch Freiflächen. Es werden von der Betreibergesellschaft neben dem Umschlag die komplette Logistik von Verzollung bis Lagerung angeboten. Eine Konkurrenzbeziehung zu benachbarten Häfen besteht aufgrund unterschiedlicher Güter- und Kundenstrukturen nicht.

Am Hafengebiet sowie im angrenzenden Indupark sind Entwicklungsflächen vorhanden.

- **Schwächen**

Abgesehen von der Stadt Dorsten liegt der Hafen zwar auch in erreichbarer Nähe größerer Zentren wie Gelsenkirchen, Borken, Coesfeld, Bottrop und Gladbeck, aber die letztgenannten Standorte sind von anderen privaten oder öffentlichen Häfen günstiger zu erreichen.

Der Hafen besitzt keinen Gleisanschluss.

- **Entwicklungspotenziale**

Unausgeschöpfte Potenziale für die Binnenschiffahrt sind am Standort Dorsten nicht erkennbar. Im direkten Hafengebiet besteht keine Entwicklungsmöglichkeit. Anlagen für trimodale Verkehre sind nicht vorhanden. Die geringe und einseitige Nutzung des Hafens und die geringe Nachfrage nach wasserseitigen Umschlagsleistungen schränken die Entwicklungsmöglichkeiten des Standorts ein.

- **Handlungsoptionen**

Kein Entwicklungsbedarf aus heutiger Sicht

Hafen Lünen: Profil und Handlungsoptionen www.stadthafen-luene.de

- **Stärken**

Lünen hat sich erfolgreich als Logistikzentrum für Eisen und Stahl sowie für Recyclingprodukte entwickelt: Eisen und Stahl werden per Schiff oder Bahn nach Lünen transportiert, im Hafen gelagert, nach Kundenauftrag kommissioniert und in einem Radius von 100 km verteilt.

Gegenwärtig kann der Hafen Lünen von Koppelverbänden bis zu 163 m Länge mit einer Abladetiefe von 2,6 m und einer Tragfähigkeit von bis zu 3.000 t angelaufen werden. Die Entfernung des Stadthafens zur Bundesautobahn 2 beträgt ca. 3 km. Es müssen keine Wohngebiete durchquert werden.

Lünen kooperiert mit dem Hafen Hamm im Marketing (Messebeteiligung)

- **Schwächen**

Der STUMM-Hafen ist von der Autobahn über die gleiche Straße erreichbar wie der Stadthafen. Der Weg zur B 54 führt hier jedoch über die Brunnen- und die Brambauerstraße. Diese Verbindung ist insbesondere im Übergangsbereich über den DHK für ein größeres Lkw-Verkehrsaufkommen nicht geeignet.

- **Entwicklungspotenziale**

Die Ansiedlung von hafenaffinem Gewerbe im STUMM-Hafen und auf den Flächen, die derzeit noch von Shell genutzt werden, kann Impulse für die Binnenschiffumschlag geben.

- **Handlungsoptionen**

Weiterentwicklung des Stadthafens und des STUMM-Hafens für den Umschlag von Kohle und Recyclingstoffen.

Erschließung des STUMM- und Shell-Hafens für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen (Handlungsoption 28)

Verbesserung der Straßenanbindung des STUMM-Hafens in Richtung B54 (Handlungsoption 33).

Hafen Hamm: Profil und Handlungsoptionen www.stadtwerke-hamm.de/hafen/index.htm

- **Stärken**

Der Schwerpunkt des Güterumschlags liegt bei Mineralölprodukten sowie Steinen und Erden. Der Hafen hat in den vergangenen Jahren erfolgreich neuen konventionellen Umschlag akquiriert.

Gegenwärtig kann der Hafen Hamm von Koppelverbänden bis zu 163 m Länge mit einer Abladetiefe von 2,6 m und einer Tragfähigkeit von bis zu 3.000 t angelaufen werden. Mit Ausnahme des Nordhafens sind im gesamten Hafengebiet Gleisanschlüsse vorhanden.

Im Hafen findet trimodaler Umschlag statt.

- **Schwächen**

Die Entfernung zu den BAB 2 und 1 beträgt zwischen 5 und 7 km. Dabei werden Ortsgebiete mit erheblichen Störungen durchquert.

Der Nordhafen ist von den übrigen Hafenteilen durch den Datteln-Hamm-Kanal getrennt und mit diesen nur über öffentliche Straßen verbunden.

- **Entwicklungspotenziale**

Für die kleineren Zentren aus Ostwestfalen (Ahlen, Beckum) ist Hamm der nächstgelegene Hafen. Es sind Erweiterungsflächen für die Ansiedlung hafenauffinen Gewerbes vorhanden.

Durch die Ansiedlung der METRO besteht die Möglichkeit, Containertransporte mit dem Binnenschiff zu etablieren. Vor dem Hintergrund der Transportkostensenkung mit dem Abschluss des Ausbaus des Datteln-Hamm-Kanals bietet sich ein Ausbau der Baustofflogistik an. Die nahe gelegenen Zementwerke könnten so ihr Absatzgebiet erweitern. Weitere Potenziale bieten Recyclingverkehre, allerdings die Konkurrenz zu Lünen und Dortmund.

- **Handlungsoptionen**

Ausbau der Segmente Baustoff- und Recyclingverkehr.

Erschließung weiterer wassernaher Flächen für hafenauffine Gewerbe- und Logistikunternehmen im Stadthafen und im Hafen Hamm-Uentrop (Handlungsoption 28).

Potenzialstudie für eine Containerumschlagsanlage (Handlungsoption 6 und Handlungsoption 26).

Verbesserung der Straßenanbindung des Stadthafens (Bau einer Kanalstraße zwischen Stadthafen und BAB 1), um die Verkehrsbelastung im angrenzenden Stadtzentrum zu reduzieren (Handlungsoption 33). Die Fertigstellung der Arbeiten an der Kanalstraße sollte mit der Fertigstellung des Ausbaus des Datteln-Hamm-Kanals zusammenfallen.

Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit eines Ausbaus der Schleuse Hamm, um größeren Schiffen den Zugang bis Hamm-Uentrop zu ermöglichen (Handlungsoption 6).

Prüfung der Möglichkeiten einer Umstellung der Logistik der Zementhersteller in der Region auf Nutzung auch der Binnenschifffahrt (Handlungsoption 6).

5.6.6.4 Häfen am Mittellandkanal

Die öffentlichen, nordrhein-westfälischen Häfen am Mittellandkanal werden vom Hafen Minden dominiert.

Hafen Lübbecke: Profil und Handlungsoptionen www.stadtwerke-luebbecke.de

- **Stärken**

Der Umschlag im Lübbecker Hafen konzentriert sich auf Eisen, Stahl und NE-Metalle sowie Mineralöl. Der Hafen ist mit Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t erreichbar.

Derzeit wird die Kaimauer in ostwärtiger Richtung um rund 38 m verlängert, wobei eine Wassertiefe für diesen Bereich von 4 m vorgesehen ist. Vorteilhaft für die Erreichbarkeit des Lübbecker Hafens ist, dass 2 wesentliche Bundesstraßen, nämlich die B 65 und die B 239, das Stadtgebiet von Lübbecke durchkreuzen.

- **Schwächen**

Die Entfernung zur BAB 39 beläuft sich auf ca. 16 km. Es müssen auf dieser Strecke mehrere Ortschaften durchquert werden. Der Hafen verfügt über keinen Gleisanschluss. Die Intermodalität beschränkt sich auf den Umschlag Binnenschiff - LKW.

- **Entwicklungspotenziale**

Da sich im Jahre 2001 im Vergleich zu den Vorjahren der Umschlag von Mineralölen mehr als verdoppelt hat, war dies mit ausschlaggebend für die Entscheidung, den Hafen weiter auszubauen. Im Rahmen des Ausbaues ist deshalb auch eine neue Ölpumpstation vorgesehen.

- **Handlungsoptionen**

Durch den oben bereits dargestellten Ausbau bietet der Hafen Lübbecke auch zukünftig gute infrastrukturelle Voraussetzungen für den Umschlag von festen und flüssigen Stoffen.

Hafen Minden: Profil und Handlungsoptionen www.mindener-hafen.de

- **Stärken**

Umgeschlagen werden im Hafen Minden vor allem Nahrungs- und Futtermittel. Neben Dortmund ist Minden der einzige öffentliche nordrhein-westfälische Kanalhafen mit Containerumschlag. Für die Durchführung des Containerdienstes ist der Hafen eine Kooperation mit den Häfen Hannover, Braunschweig, Bremerhaven und Hamburg eingegangen.

Der Hafen kann von Koppel- und 2er-Schubverbänden sowie von größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m bzw. einer Ladefähigkeit von bis zu 4.500 t angelaufen werden. Die Entfernung zur BAB 2 beträgt 9 km. Der Abstiegshafen ist über die Heinemann-Brücke direkt mit dem Industriehafen verbunden, dessen Entfernung zur BAB 2 lediglich 3 km beträgt. Alle Hafenteile verfügen über einen Gleisanschluss. Trimodale Angebote sind nutzbar.

- **Schwächen**

Der Transport von Containern ist sowohl auf der Mittelweser als auch auf dem Mittellandkanal nur zweilagig möglich.

- **Entwicklungspotenziale**

Der Hafen liegt günstig in der nord-östlichen Industrieregion des Landes, konkurriert allerdings mit den Häfen Osnabrück und Hannover.

Es besteht weiteres Entwicklungspotenzial im Containerverkehr.

Flächenreserven gibt es am neu errichteten Containerterminal (4 ha).

- **Handlungsoptionen**

Erschließung der wassernahen Umstrukturierungsflächen im Hafengebiet für hafenauffine Unternehmen (Handlungsoption 28).

6 Anhang

6.1 Europäisches Klassifizierungssystem für Binnenwasserstraßen

Tabelle 12:
Europäisches Klassifizierungssystem für Binnenwasserstraßen

WSt-Klasse	Motorschiffe und Schleppkähne					Schubverbände: Art des Schubverbandes					Brücken durchfahrts-höhe **) ***)	Farbe
	Bezeichnung	max. Länge in m *)	max. Breite in m *)	max. Tiefgang in dm	Tragfähigkeit in t	Formation	Länge in m	Breite in m	Tiefgang in dm	Tragfähigkeit in t		
III	Gustav Koenigs	67-80	8,2	2,5	650-1000						4,0-5,0	grün
IV	Johann Weiter	80-85	9,5	2,5	1000-1500	1 lang/ 1 breit	85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0	rot
V a	Großes Rheinschiff	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	1 lang/ 1 breit	95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,0 od. 9,1	gelb
V b						2 lang/ 1 breit	172-185	11,4		3200-6000	5,25 od. 7,0 od. 9,1	blau
VI c						3 lang/ 2 breit oder 2 lang/ 3 breit	270-280 oder 195-200	22,8 oder 33,0-34,2		9600-18000	9,1	Braun

*) erste Zahl: Ist; zweite Zahl: zukünftig (z.T. auch Ist)

**) mit Sicherheitsabstand von 30 cm zwischen höchstem Fixpunkt des Schiffs und der Brücke

***) für Beförderung mit Containern: 5,25 m/ 2 Lagen; 7,00 m/ 3 Lagen; 9,10 m/ 4 Lagen

6.2 Güterumschlag in öffentlichen Häfen von NRW im Jahr 2002³⁷ und Prognosen 2015

6.2.1 Häfen am Niederrhein – von Emmerich bis Emmelsum

Tabelle 13:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Emmerich

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	2	0	- 2
2 Nahrungs- und Futtermittel	239	162	- 77
3 Kohle	0	1	+ 1
5 Mineralölprodukte	58	77	+ 19
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	96	189	+ 93
9 Steine und Erden	403	443	+ 40
10 Chem. Erzeugnisse	17	55	+ 38
11 Investitionsgüter	1	0	- 1
12 Verbrauchsgüter	2	141	+ 139
S u m m e	817	1.068	+ 251
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU (wassers.)	42	97	+ 55
Containerladung in 1.000 t	248	543	+ 295

Quelle: Angaben für 2002 Statistisches Bundesamt. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 14:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Kleve

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	0	1	+ 1
2 Nahrungs- und Futtermittel	167	186	+ 19
10 Chem. Erzeugnisse	0	6	+ 6
S u m m e	167	193	+ 26

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Kleve. Prognose: Planco (2002)

³⁷ Güterbereichsabgrenzung in den nachfolgenden Tabellen entsprechend der Systematik der Bundesverkehrswegeplanung (12 Güterbereiche)

Tabelle 15:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Wesel

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	0	15	+ 15
2 Nahrungs- und Futtermittel	198	170	- 28
3 Kohle	0	18	+ 18
5 Mineralölprodukte	159	156	- 3
6 Eisenerze	6	1	- 5
7 Schrott, NE-Metallerze	2	7	+ 5
9 Steine und Erden	777	441	- 336
10 Chem. Erzeugnisse	29	46	+ 17
12 Verbrauchsgüter	0	4	+ 4
S u m m e	1.171	858	- 313

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Wesel. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 16:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Rhein-Lippe-Hafen

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
5 Mineralölprodukte	1.055	935	- 120
9 Steine und Erden	0	2	+ 2
10 Chem. Erzeugnisse	0	1	+ 1
S u m m e	1.055	938	- 117

Quelle: Angaben für 2002 Rhein-Lippe-Hafen. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 17:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Emmelsum

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
5 Mineralölprodukte	46	0	- 46
10 Chem. Erzeugnisse	163	242	+ 79
12 Verbrauchsgüter	194	293	+ 99
S u m m e	403	535	+ 132
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	24	31	+ 7
Containerladung in 1.000 t	287	345	+ 58

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Emmelsum, Ausnahme Container Statistisches Bundesamt. Prognose: Planco (2002)

6.2.2 Rheinhäfen von Orsoy bis Bonn

Tabelle 18:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Orsoy

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	0	0	0
2 Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0
3 Kohle	1.618	2.500	+ 882
5 Mineralölprodukte	0	0	0
6 Eisenerze	584	500	- 84
7 Schrott, NE-Metallerze	17	0	- 17
9 Steine und Erden	0	0	0
10 Chem. Erzeugnisse	41	0	- 41
S u m m e	2.260	3.000	+ 740

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Orsoy. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 19:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Duisburg

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	17	53	+ 36
2 Nahrungs- und Futtermittel	69	59	- 10
3 Kohle	3.293	4.985	+ 1.692
5 Mineralölprodukte	2.300	2.500	+ 200
6 Eisenerze	81	0	- 81
7 Schrott, NE-Metallerze	523	526	+ 3
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	3.101	3.663	+ 562
9 Steine und Erden	1.420	1.606	+ 186
10 Chem. Erzeugnisse	839	1.287	+ 448
11 Investitionsgüter	7	229	+ 222
12 Verbrauchsgüter	529	600	+ 71
S u m m e	12.179	15.508	+ 3.329
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	242	344	+ 102
Containerladung in 1.000 t	1.290	1.769	+ 479

Quelle: Angaben 2002 Hafen Duisburg. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 20:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Krefeld

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	604	482	- 122
2 Nahrungs- und Futtermittel	190	193	+ 3
3 Kohle	6	1	- 5
5 Mineralölprodukte	192	195	+ 3
6 Eisenerze	1	0	- 1
7 Schrott, NE-Metallerze	292	409	+ 117
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	29	96	+ 67
9 Steine und Erden	275	247	- 28
10 Chem. Erzeugnisse	1.849	1.371	- 478
11 Investitionsgüter	3	10	+ 7
12 Verbrauchsgüter	16	2	- 14
S u m m e	3.457	3.006	- 451
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	19	40	+ 22
Containerladung in 1.000 t	130	304	+ 174

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Krefeld. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 21:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Düsseldorf

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	99	73	- 26
2 Nahrungs- und Futtermittel	598	641	+ 43
3 Kohle	173	333	+ 160
5 Mineralölprodukte	289	299	+ 10
7 Schrott, NE-Metallerze	106	79	- 27
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	136	160	+ 24
9 Steine und Erden	295	260	- 35
10 Chem. Erzeugnisse	436	619	+ 183
11 Investitionsgüter	41	29	- 12
12 Verbrauchsgüter	138	296	+ 158
S u m m e	2311	2.689	+ 378
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	52	82	+30
Containerladung in 1.000 t	378	620	+242

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Düsseldorf, Ausnahme Container TEU Statistisches Bundesamt. Prognose: Planco (2002)

Die Häfen Düsseldorf und Neuss sind seit dem 01.01.2003 zur Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusammengeschlossen.

Tabelle 22:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Neuss

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	136	252	+ 116
2 Nahrungs- und Futtermittel	1.898	1.930	+ 32
3 Kohle	105	100	- 5
5 Mineralölprodukte	559	674	+ 115
7 Schrott, NE-Metallerze	197	228	+ 31
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	326	328	+ 2
9 Steine und Erden	943	622	- 321
10 Chem. Erzeugnisse	158	191	+ 33
11 Investitionsgüter	124	128	+ 4
12 Verbrauchsgüter	153	197	+ 44
S u m m e	4.600	4.650	+ 50
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	39	64	+ 25
Containerladung in 1.000 t	289	470	+ 181

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Neuss. Prognose: Planco (2002)

Die Häfen Düsseldorf und Neuss sind seit dem 01.01.2003 zur Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zusammengeschlossen.

Tabelle 23:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Köln

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	124	141	+ 17
2 Nahrungs- und Futtermittel	54	73	+ 19
3 Kohle	151	224	+ 73
4 Rohöl	0	3	+ 3
5 Mineralölprodukte	5.100	4.363	- 737
6 Eisenerze	3	0	- 3
7 Schrott, NE-Metallerze	403	282	- 121
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	3	109	+ 106
9 Steine und Erden	320	99	- 221
10 Chem. Erzeugnisse	2.284	2.985	+ 701
11 Investitionsgüter	156	235	+ 79
12 Verbrauchsgüter	257	756	+ 499
S u m m e	8.855	9.270	+ 415
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	64	103	+ 39
Containerladung in 1.000 t	457	723	+ 266

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Köln, Ausnahme Container Statistisches Bundesamt. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 24:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Bonn

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
2 Nahrungs- und Futtermittel	10	0	- 10
7 Schrott, NE-Metallerze	0	48	+ 48
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	4	15	+ 11
9 Steine und Erden	40	134	+ 94
10 Chem. Erzeugnisse	92	20	- 72
11 Investitionsgüter	11	0	- 11
12 Verbrauchsgüter	61	59	- 2
S u m m e	218	276	+ 58
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	29	41	+ 12
Containerladung in 1.000 t	257	372	+ 115

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Bonn. Prognose: Planco (2002)

6.2.3 Häfen an der Ruhr und am Rhein-Herne-Kanal

Tabelle 25:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Mülheim

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	94	63	- 31
2 Nahrungs- und Futtermittel	0	17	+ 17
5 Mineralölprodukte	179	125	- 54
7 Schrott, NE-Metallerze	191	176	- 15
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	294	324	+ 30
10 Chem. Erzeugnisse	0	10	+ 10
11 Investitionsgüter	24	21	- 3
S u m m e	782	736	- 46

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Mülheim. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 26:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Essen

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
3 Kohle	6	19	+ 13
5 Mineralölprodukte	212	258	+ 46
7 Schrott, NE-Metallerze	0	23	+ 23
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	30	49	+ 19
9 Steine und Erden	161	153	- 8
10 Chem. Erzeugnisse	15	0	- 15
11 Investitionsgüter	79	114	+ 35
12 Verbrauchsgüter	0	4	+ 4
S u m m e	503	620	+ 117

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Essen. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 27:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Gelsenkirchen

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	195	217	+ 22
2 Nahrungs- und Futtermittel	57	35	- 22
3 Kohle	52	120	+ 68
5 Mineralölprodukte	265	368	+ 103
7 Schrott, NE-Metallerze	110	165	+ 55
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	313	322	+ 9
9 Steine und Erden	50	4	- 46
10 Chem. Erzeugnisse	219	241	+ 22
11 Investitionsgüter	7	18	+ 11
12 Verbrauchsgüter	1	3	+ 2
S u m m e	1.269	1.493	+ 224

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Gelsenkirchen. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 28:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Herne-Wanne

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
3 Kohle	352	400	+ 48
7 Schrott, NE-Metallerze	1	50	+ 49
9 Steine und Erden	127	160	+ 33
S u m m e	480	610	+ 130

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Herne-Wanne. Prognose: Planco (2002)

6.2.4 Häfen am Dortmund-Ems-Kanal

Tabelle 29:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Dortmund

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	0	10	+ 10
2 Nahrungs- und Futtermittel	4	1	- 3
3 Kohle	428	658	+ 230
5 Mineralölprodukte	591	373	- 218
6 Eisenerze	54	0	- 54
7 Schrott, NE-Metallerze	180	679	+ 499
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	283	398	+ 115
9 Steine und Erden	898	823	- 75
10 Chem. Erzeugnisse	10	31	+ 21
11 Investitionsgüter	0	2	+ 2
12 Verbrauchsgüter	12	47	+ 35
S u m m e	2.460	3.022	+ 562
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	3	27	+ 24
Containerladung in 1.000 t	16	240	+ 224

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Dortmund (ausgen. Container/ nur nasser Umschlag: Statistisches Bundesamt). Prognose: Planco (2002)

Tabelle 30:
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Münster

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	0	0	0
2 Nahrungs- und Futtermittel	12	0	-12
3 Kohle*	84	0	- 84
5 Mineralölprodukte	0	0	0
7 Schrott, NE-Metallerze	0	1	+ 1
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	0	0	0
9 Steine und Erden	130	30	- 100
10 Chem. Erzeugnisse	21	39	+ 18
12 Verbrauchsgüter	1	2	+ 1
S u m m e	248	72	- 176

Quelle: Angaben für 2002 Stadtwerke Münster. Prognose: Planco (2002)

*) Ab 2006 Umstellung des belieferten Kraftwerks auf andere Primärenergieträger

6.2.5 Häfen am Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal

Tabelle 31.
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Dorsten

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
2 Nahrungs- und Futtermittel	2	1	- 1
3 Kohle	68	0	- 68
5 Mineralölprodukte	1	0	- 1
7 Schrott, NE-Metallerze	90	0	- 90
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	2	0	- 2
9 Steine und Erden	194	265	+ 71
10 Chem. Erzeugnisse	3	6	+ 3
S u m m e	360	272	- 88

Quelle: Angaben für 2002 Statistisches Bundesamt. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 32.
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Lünen

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	27	70	+ 43
2 Nahrungs- und Futtermittel	0	1	+ 1
3 Kohle	97	180	+ 83
6 Eisenerze	0	4	+ 4
7 Schrott, NE-Metallerze	6	53	+ 47
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	44	62	+ 18
9 Steine und Erden	452	602	+ 150
10 Chem. Erzeugnisse	2	39	+ 37
11 Investitionsgüter	2	1	- 1
12 Verbrauchsgüter	1	1	0
S u m m e	632	1.013	+ 381

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Lünen. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 33.
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Hamm

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	41	86	+ 45
2 Nahrungs- und Futtermittel	401	351	- 50
3 Kohle	18	19	+ 1
5 Mineralölprodukte	461	367	- 94
6 Eisenerze	1	2	+ 1
7 Schrott, NE-Metallerze	68	82	+ 14
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	75	84	+ 9
9 Steine und Erden	173	261	+ 88
10 Chem. Erzeugnisse	141	134	- 7
S u m m e	1.379	1.386	+ 7

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Hamm. Prognose: Planco (2002)

6.2.6 Häfen am Mittellandkanal

Tabelle 34
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Lübbecke

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	1	6	+ 5
2 Nahrungs- und Futtermittel	5	1	- 4
5 Mineralölprodukte	117	112	- 5
8 Eisen, Stahl und NE-Metalle	202	127	- 75
9 Steine und Erden	0	8	+ 8
10 Chem. Erzeugnisse	21	30	+ 9
S u m m e	346	284	- 62

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Lübbecke. Prognose: Planco (2002)

Tabelle 35.
Güterumschlag 2002 und Prognose 2015 für den Hafen Minden

Güterbereich	Umschlag in 1.000 t		
	2002	2015	Veränderung
1 Landw. Erzeugnisse	33	80	+ 47
2 Nahrungs- und Futtermittel	163	176	+ 13
3 Kohle	0	3	+ 3
5 Mineralölprodukte	0	5	+ 5
10 Chem. Erzeugnisse	1	15	+ 14
11 Investitionsgüter	1	0	- 1
12 Verbrauchsgüter	32	9	- 23
S u m m e	230	288	+ 58
Umschlag von Containern			
Container in 1.000 TEU	2	21	+ 19
Containerladung in 1.000 t	13	150	+ 137

Quelle: Angaben für 2002 Hafen Minden. Prognose: Planco (2002)

6.3 Verzeichnis von Abkürzungen und Fachbegriffen

ARA-Häfen	Häfen der Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam-Range einschließlich weiterer an diesem Küstenabschnitt liegender Seehäfen (auch „Westhäfen“ genannt in Abgrenzung zu den Seehäfen an der deutschen Nordseeküste)	LEP	Landesentwicklungsplan (Nordrhein-Westfalen)
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung	Loco-Verkehr	Der Teil des Umschlags eines Hafens, der für Unternehmen aus dem Hafengebiet selbst (ohne Vor- und Nachlauf) oder aus dem unmittelbaren Umland (Hinterlandtransport im Nahverkehr) abgewickelt wird
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	MLK	Mittellandkanal
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	Modal Split	Verkehrsaufteilung (Split) auf die Verkehrsträger (Modi)
DHK	Datteln-Hamm-Kanal	MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
ELWIS	Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem (des Bundes)	MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (vor Einführung der aktuellen Abgrenzungen der Ministerien)
GPS	Global Positioning System – satellitenunterstütztes System zur präzisen Positionsbestimmung z.B. von Binnenschiffen. In Kombination mit digitalen Wasserstraßenkarten erlaubt GPS eine präzise Navigation	RHK	Rhein-Herne-Kanal
GVFG	Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz	TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Container = Maßeinheit für den Containerverkehr (ein 40-Fuß-Container wird in der Statistik mit 2 TEU erfasst)
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung	WDK	Wesel-Datteln-Kanal
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr (insb. Containerverkehr, Wechselbehälterverkehr, Rollende Landstraße): Verkehr, der mindestens zwei Verkehrsträger miteinander verbindet, wobei die Güter mitsamt den sie beinhaltenen Behältern umgeschlagen werden.	Westhäfen	siehe ARA-Häfen

6.4 Impressum / Zuständigkeit / Kontaktadressen

Dieses Konzept ist erstellt worden in der Verantwortung des

**Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen (MVEL NRW)**

Haroldstr. 4 / 40213 Düsseldorf

Postanschrift: MVEL NRW / 40190 Düsseldorf

Telefon: (0211) 837-02 (Zentrale)

Internet: www.mvel.nrw.de

Referat

**„Intermodaler Güterverkehr und Häfen,
Schifffahrt; Schienengüterverkehr; Logistik“**

MR Hans-Martin Müller
(Tel.: 837-4257 / e-mail: HMartin.Mueller@mvel.nrw.de)

Frau Sylvia Albrecht
(Tel.: 837-4529 / e-mail: Sylvia.Albrecht@mvel.nrw.de)

An der Erstellung des Konzepts waren innerhalb des MVEL außerdem beteiligt:

Min.Dir. Eckhard Busch, LMR Dr. Harald Albuschkat, Bernd Michalski

An der Erstellung des Konzepts war – auf Grundlage eines vorher im Auftrag des MVEL erarbeiteten Gutachtens – außerdem die Firma **PLANCO Consulting GmbH**, Essen (Internet: www.planco.de) intensiv beteiligt.

Für die Richtigkeit der in diesem Konzept wiedergegebenen statistischen Angaben kann keine Gewähr übernommen werden.

Das Konzept dient in der vorliegenden Fassung der Abstimmung und (politisch-fachlichen) Willensbildung.

Die im Konzept enthaltenen Erwägungen und Absichtserklärungen entfalten keine rechtlich bindenden Wirkungen, sondern dienen der Landesregierung als inhaltliche Grundlage für das eigene Wirken und die Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Akteuren.