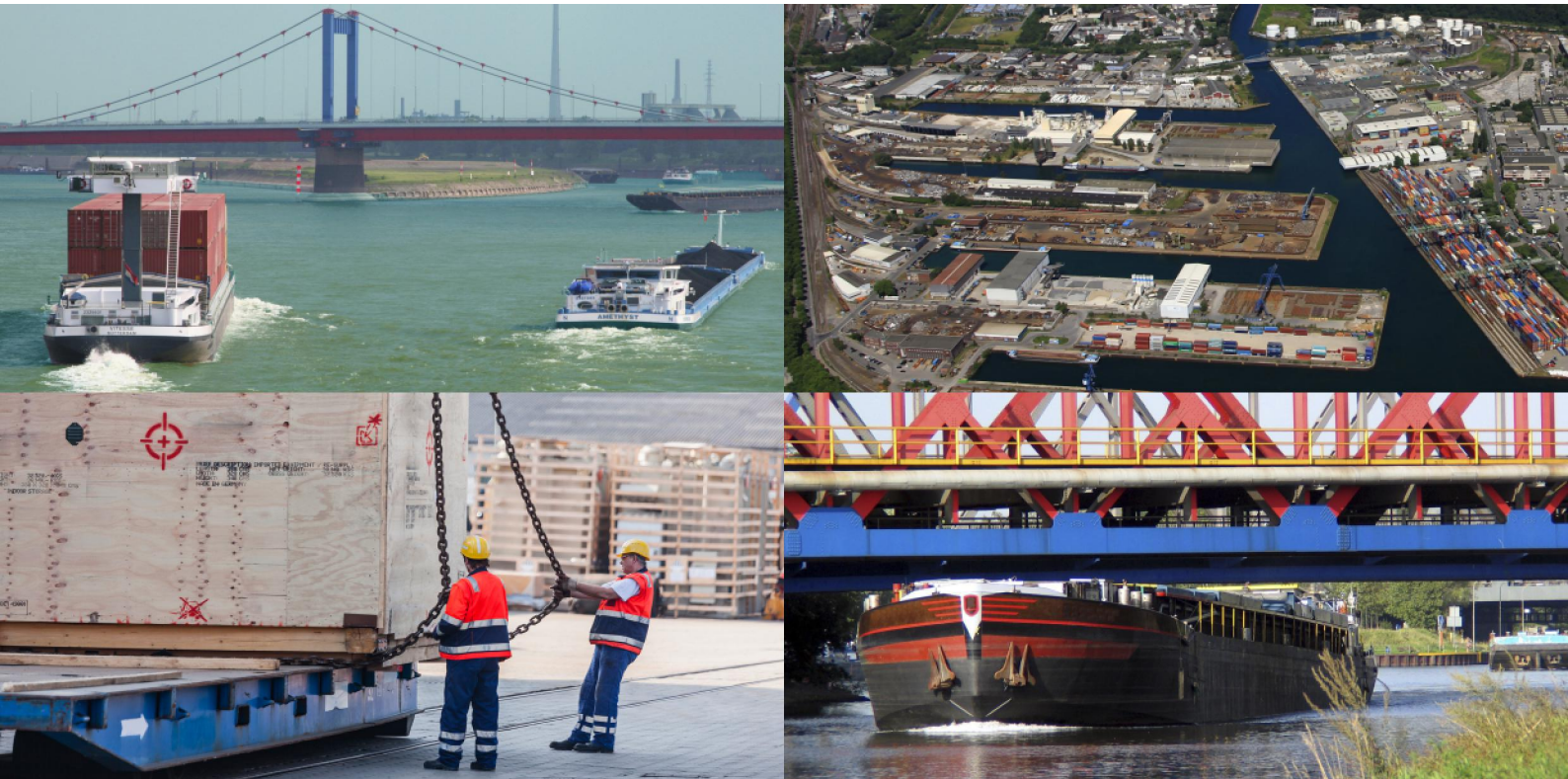




Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen

Bilder Titelseite (v. links oben n. rechts unten):

© duisport/Fotograf Rolf Köppen; Dortmunder Hafen AG; HHM / Hettchen;
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

INHALT	SEITE
1 VORWORT	1
2 KERNAUSSAGEN	2
3 HANDLUNGSFELDER UND AKTEURE – KURZÜBERSICHT	3
4 HANDLUNGSFELDER UND AKTEURE	11
5 GRUNDLAGEN	27
5.1 EINFÜHRUNG	27
5.2 VERKEHRSENTWICKLUNG IN NORDRHEIN-WESTFALEN	28
5.3 SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALENS	28
5.4 BINNENSCHIFFSAUFKOMMEN IN DEN NRW-HÄFEN	38
5.5 DIE ÖFFENTLICHEN HÄFEN IN NRW	40
5.6 AUSGEWÄHLTE WACHSTUMSMÄRKTE	45
5.6.1 Güterbereiche: Beispiel Schwergut	45
5.6.2 Regional: Beispiel Osteuropa	46
5.7 KONKURRIERENDE BINNENHAFENSTANDORTE IN BELGIEN UND DEN NIEDERLANDEN	47
5.8 FLÄCHEN FÜR UMSCHLAG UND LOGISTIK	47
5.8.1 Flächenbedarf und -potenzial in den NRW-Binnenhäfen bis 2030	47
5.8.2 Flächenpotenzial für Logistikflächen außerhalb der Häfen bis 2030	52
5.8.3 Hafenauffine verfügbare Logistikflächen im Umfeld der Binnenhäfen	54
5.9 KOOPERATIONEN	55
5.10 FACHKRÄFTEMANGEL	56
5.11 IMAGE DER LOGISTIKBRANCHE	56
6 ANHANG	58
6.1 STANDORTSPEZIFISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE ÖFFENTLICHEN HÄFEN NORDRHEIN-WESTFALENS	58
6.2 LANDESBEDEUTSAME HÄFEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN	91
6.2.1 Bewertung der öffentlichen Häfen NRWs anhand der LEP-Kriterien für Landesbedeutsame Häfen (Datenbasis aus dem Jahr 2014)	91
6.2.2 Luftbilder der landesbedeutsamen Häfen inklusive bestehender Flächenreserven und geplanter Ausbaumaßnahmen	93
6.3 STRUKTURBILDENDE STANDORTE FÜR LOGISTIKFLÄCHEN	105
6.3.1 Große eigenständige Logistikstandorte (Fläche größer als ca. 15 ha)	105
6.3.2 Kleine eigenständige Logistikstandorte (Fläche kleiner als ca. 15 ha)	107
6.3.3 Ergänzungsflächen zu bestehenden Logistikstandorten	110
7 TABELLENVERZEICHNIS	112
8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS	112
9 IMPRESSUM	113

1 VORWORT

Nordrhein-Westfalen ist als Land der Binnenschifffahrt und als Logistikstandort führend in Deutschland. Die Häfen im bevölkerungsreichsten Bundesland werden zunehmend zu Wachstumsmotoren für Stadt und Land. Die Logistikbranche hat sich zu einer der führenden Wachstumsbranchen in NRW entwickelt. Sie ist ein wichtiger Grundpfeiler der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes geworden.

Damit Nordrhein-Westfalen diese Position hält und stetig ausbauen kann, muss die Wasserstraßen-, Hafen-, Schifffahrts- und Logistikpolitik der Landesregierung regelmäßig neu justiert und zukunftsgerichtet fortgeschrieben werden. Das „Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen“ trägt dem als Beitrag zur Stärkung des Binnenschifffahrts-, Hafen- und Logistiklandes NRW Rechnung. Das Ziel des neuen Konzepts lautet: Vorhandene Stärken unter Wahrung der Vielfalt weiter stärken, Schwächen erkennen und beheben.

Vor allem die Logistik nimmt inzwischen eine wesentliche Querschnittsfunktion in der arbeitsteiligen Wirtschaft ein und hat an wirtschafts-, verkehrs- und auch Klimaschutzpolitischer Bedeutung weiter gewonnen. Sachlich notwendig ist demnach, dass der Bereich Logistik noch stärker in den Vordergrund rückt.

Die insgesamt rund 28.000 Unternehmen der Kernbranche Logistik erwirtschaften in NRW jährlich einen Umsatz von rund 70 Milliarden Euro und bieten Arbeitsplätze für gut 317.000 Beschäftigte. Damit ist die Logistikbranche inzwischen eine der führenden Wachstumsbranchen in Nordrhein-Westfalen. Prognosen sehen weitere Wachstumspotenziale für die kommenden Jahre. Mit dem vorliegenden Konzept soll eine verlässliche Basis für die Weiterentwicklung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalen geschaffen werden. Dabei wird einer klimaneutralen „green logistics“ ein immer stärkerer Stellenwert zukommen.

Eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzplan NRW konkretisierten klimapolitischen Ziele des Landes leisten. Mehrere Maßnahmen zielen darauf ab, die Binnenschifffahrt zu stärken und ihre Klima- und Umweltfreundlichkeit zu verbessern. Ziel ist es, Multimodalität zu erhöhen und Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsträger zu verlagern.

Seit der Erarbeitung des ersten „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepts Nordrhein-Westfalen“ im Jahr 2004 und der Fortschreibung unter dem Titel „Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen“ vier Jahre später hat sich das

System aus Seehäfen, Wasserstraßen und Binnenhäfen in wesentlichen Punkten weiterentwickelt.

Die abgeschwächte Entwicklung der Umschlagsmengen in den Seehäfen nach 2007 hatte Konsequenzen für die NRW-Binnenhäfen, für die engere Zusammenarbeit der Binnenhäfen untereinander sowie mit den Seehäfen. Mit RheinCargo haben sich die Häfen Neuss-Düsseldorf und Köln zusammengeschlossen. DeltaPort ist ein neuer Hafenverbund im Raum Wesel. Die Seehäfen zeigen Interesse, sich an Hafenprojekten in Nordrhein-Westfalen zu beteiligen.

Hinzu kommen Neuerungen im Klima- und Umweltbereich, die Auswirkungen auf die Wasserstraßen als Transport- und Logistiksystem haben.

Viele Handlungsoptionen aus dem Hafenkonzept 2008 behalten nach wie vor Gültigkeit. Sie wurden jedoch auf der Basis aktualisierter, grundlegender Daten fortgeschrieben und ergänzt. Die Landesregierung hat die Vorarbeiten und Grundlagen zum neuen Konzept von einem mit Experten besetzten Beirat begleiten und zwei umfangreiche Gutachten erstellen lassen. Eine Untersuchung befasst sich mit den Grundthematiken des „Systems Wasser“, die andere mit dem Schwerpunktbereich „Logistik“.

Das „Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen“ konzentriert sich wie die Vorgänger auf die öffentlichen Häfen. Private Häfen haben für die NRW-Wirtschaft zwar eine große Bedeutung. Sie dienen aber in der Regel nur als Umschlagstelle einzelner Unternehmen. Die Politik der Landesregierung hat auf die Entwicklung dieser Standorte grundsätzlich wenig Einfluss.

Das neue Konzept bildet einen strategischen Leitfaden für die nordrhein-westfälische Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikpolitik. Zugleich bietet es einen Rahmen für das abgestimmte Vorgehen der Beteiligten. Die Umsetzung des Konzepts erfordert weiterhin das Zusammenwirken vieler Akteure. Dazu setzt die Landesregierung ihren Ansatz fort, einen Rahmen für die Abstimmung der betroffenen privaten und öffentlichen Akteure bereit zu stellen.

2 KERNAUSSAGEN

1. Die Landesregierung ist sich der herausragenden Bedeutung der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen, Häfen, Schifffahrt und Logistik für die wirtschaftliche Entwicklung und die Verfolgung der klimapolitischen Ziele des Landes bewusst. Sie wird daher das „System Wasser“ - Wasserstraßen als Infrastrukturnetze, Häfen als Infrastrukturnoten, Binnenschifffahrt als Infrastrukturnutzer - und die Logistikwirtschaft im Hinblick auf deren Bedeutung für den Industriestandort NRW weiter stärken.
2. Nordrhein-Westfalen weist viele parallele Stärken auf
 - die zentrale Lage in Europa
 - ein dichtes Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz
 - regionale und internationale Flughäfen
 - eine Vielzahl und Vielfalt hochwertiger Hafenstandorte mit guten Anbindungen an Straße und Schiene
 - eine hervorragende Hochschul- und Forschungslandschaft – gerade auch im Logistikbereich
 - große Absatz- und Beschaffungsmärkte

Diese Voraussetzungen müssen unter veränderten und sich ändernden Rahmenbedingungen erhalten bleiben, damit auch künftig eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung steht, um die Mobilität von Gütern und Personen dauerhaft zu sichern.
3. Um die Binnenschifffahrt als ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehrsträger zu stärken, muss angestrebt werden, dass der Emissionsbeitrag der Binnenschiffe trotz erwarteter Zunahme der Transportleistungen weiter gesenkt wird.
4. Um mittelfristig deutlich wachsende Güterströme zu bewältigen, müssen ausreichende Flächen für Umschlag und Logistik verfügbar sein. Dies gilt auch für Bereiche außerhalb der Häfen.
5. Eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt setzt voraus, dass eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur erhalten und – wo nötig – ausgebaut wird. Damit auch die Kanalhäfen vom Wachstum im Bereich der Containerverkehre profitieren können und so einen Beitrag zur klimaverträglichen Abwicklung des prognostizierten Güterwachstums leisten können, muss die mehrlagige Befahrbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes erreicht werden.
6. Nur mit gut ausgebildeten Fachkräften kann die Hafen- und Logistikwirtschaft im internationalen Wettbewerb erfolgreich bestehen. Wenn sie in Konkurrenz zu anderen attraktiven Branchen qualifizierte Fachkräfte gewinnen will, ist sie nicht zuletzt auf ein gutes Image angewiesen.
7. Die Umsetzung des Konzepts kann nur dann gelingen, wenn die jeweiligen Verantwortlichen aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung zielgerichtet zusammenwirken. Dies setzt voraus, dass der Blick über regionale Grenzen hinaus gerichtet wird. Dabei sieht sich das Land in einer Moderatorenrolle.

3 HANDLUNGSFELDER UND AKTEURE – KURZÜBERSICHT

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
Sicherung und Weiterentwicklung von Flächen für Umschlag und Logistik		
1. In den meisten Regionen sind potenzielle Logistikflächen für die nächsten Jahre ausreichend vorhanden. Viele dieser Flächen müssen jedoch bereits kurzfristig verfügbar gemacht werden, um die erwarteten Güterströme abwickeln zu können.	Die Landesregierung wird die vorliegenden Erkenntnisse über geeignete Logistikflächen in bestehende Informationssysteme einbeziehen und aktuell halten, um Investoren bei der Suche nach geeigneten Flächen zu unterstützen. Die Landesregierung wird in Abstimmung mit NRW.INVEST die Entwicklung der geeigneten Logistikflächen beobachten, um frühzeitig Handlungsbedarf zu erkennen. Auf der Basis dieses Konzepts begleitet die Landesregierung in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen die Entwicklung geeigneter Logistikstandorte mit den günstigsten Entwicklungsperspektiven. Die Landesregierung ermutigt die Akteure der Logistikwirtschaft, mit den Verantwortlichen örtlicher Standortentwicklungen Anforderungen für eine konkrete Standortentwicklung zu erörtern.	Landesregierung Kommunen NRW.INVEST
2. In den Häfen sind Logistikflächen knapp. Hafenumschlagflächen hingegen reichen grundsätzlich in den nächsten Jahren noch aus, wenngleich es an einzelnen Standorten zu Engpässen kommen kann.	Der Bedarf an Umschlagflächen kann an den meisten Standorten in den nächsten 5 bis 10 Jahren noch gedeckt werden. Für logistische Aktivitäten sind in Hafenbereichen allerdings kaum Flächen verfügbar. Dies verschlechtert die Wettbewerbsposition der nordrhein-westfälischen Häfen im internationalen Umfeld. Die Landesregierung wird daher die Flächenentwicklung – auch unter Beachtung umweltrechtlicher Beläge – in den Häfen unterstützen, wenn diese im Zusammenhang mit der Stärkung des Systems Wasserstraße stehen. Sie wird die Erkenntnisbasis durch ein aktualisiertes und digitalisiertes Flächenkataster verbreitern.	Landesregierung Kommunen

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
3. Landesplanerische Sicherung von hafenaffinen Umschlag- und umschlagnahen Logistikflächen in den landesbedeutsamen Häfen	Die Landesregierung wird im Landesentwicklungsplan den Schutz bestehender Hafengebiete festlegen (Hafenvorranggebiete), um konkurrierende Nutzungsansprüche hinsichtlich originär genutzter Hafenflächen zu Lasten hafenaffiner Aktivitäten einzuschränken. Dasselbe gilt für das Heranrücken von städtebaulichen und sonstigen Nutzungen, die geeignet sind, die Hafennutzung zu beschränken. Darüber hinaus sollen an den landesbedeutsamen Hafenstandorten bedarfsgerecht Bereiche für hafenaffine gewerbliche und industrielle Nutzungen (Umschlag- und umschlagnahe Logistikflächen) gesichert werden.	Landesregierung
4. Schutz aller öffentlichen Hafen- und wichtiger Logistikflächen vor herannahender Wohnbebauung oder Gewerbeentwicklung	Die Landesregierung wird sich weiter dafür einsetzen, dass • alle öffentlichen Häfen in Nordrhein-Westfalen nicht durch hafenfremde Nutzungen und • wichtige Logistikflächen nicht durch konkurrierende Nutzungen direkt oder indirekt eingeschränkt werden. In Ausnahmefällen begründete Einschränkungen sollen in der Regel nur zugelassen werden, wenn ersatzweise mindestens gleichwertige neue Möglichkeiten der Hafen- bzw. Flächenentwicklung erschlossen werden.	Landesregierung Kommunen Regionalplanungsräte
5. Zunehmende hafenaffine Nutzung von Hafenflächen und Umstrukturierung der Binnenhäfen vor Neuentwicklung	Die Landesregierung unterstützt Anstrengungen, • bestehende Hafengebiete in stärkerem Maße für tatsächlich hafenaffine Aktivitäten zu nutzen und • bestehende Hafenflächen besser zu nutzen, ehe neue Erweiterungsflächen entwickelt werden.	Hafengesellschaften Hafeneigentümer Kommunen Wirtschaftsförderung
6. Ausbau der strategischen Hafenplanung	Die Landesregierung ermutigt die Häfen, ihre strategische Entwicklungsplanung auszubauen, um ihre langfristigen Flächen- und Infrastrukturbedarfe zu begründen und den möglichen regionalwirtschaftlichen Nutzen zu verdeutlichen. Die Landesregierung wird solche strategische Planungen in Einzelfällen unterstützen.	Hafengesellschaften Hafeneigentümer Kommunen
7. Unterstützung der Entwicklung von die Hafenlogistik ergänzenden „trockenen Standorten“	Die Logistikflächen in den Häfen werden bereits kurzfristig an ihre Grenzen stoßen. Durch die Entwicklung von an die Häfen angebotenen trockenen Logistikstandorten kann dieses Problem teilweise entschärft werden. Die Landesregierung wird eine aktive Moderation anbieten, um Hinderungsgründe zügig zu überwinden und die Entwicklung zu unterstützen, sofern diese Standorte das System Wasserstraße stärken.	Landesregierung Bezirksregierungen Kommunen

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Binnenhäfen		
8. Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur	Die Landesregierung wird sich beim Bund (und bei anderen Brückenbetreibern) mit Nachdruck dafür einsetzen, dass prioritäre Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie Brückenanhebungen auf Basis eines Handlungskonzeptes zügig umgesetzt und mögliche Unterbrechungen von Logistikketten beseitigt werden, so dass die Binnenschifffahrt wirtschaftlich betrieben werden kann. Dabei wird möglichen Umweltauswirkungen Rechnung getragen.	Bund Landesregierung Gemeinden Brückenbetreiber
9. Seehafen-Hinterlandverkehre besser anbinden	Die Landesregierung wird sich auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene dafür einsetzen, die Hafenstandorte in NRW auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen besser anzubinden und dadurch zu stärken.	Landesregierung
10. Beschleunigte Nutzung der IT im Hinterlandverkehr der Seehäfen und Verbesserung der Informationsverarbeitung zur Planung der Transportkette	Die Landesregierung wird sich im Dialog mit den Seehäfen dafür einsetzen, dass die von diesen betriebene Einbindung der Hinterlandverkehre und der Binnenhäfen in die IT-Systeme zügig vorankommt. Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der durchgängigen Informationsbereitstellung in intermodalen Transportketten aufzubauen.	Seehäfen Binnenhäfen Landesregierung Bund
11. Forschung zur Sicherung nachhaltiger Mobilität in der Binnenschifffahrt	Die Landesregierung unterstützt weiterhin die technisch-wirtschaftliche Forschung mit dem Ziel, die Binnenschifffahrt als kostengünstigen, ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehrsträger weiter zu stärken. In diesem Kontext sollen unter anderem Hinderungsgründe für durchgehende Logistikketten identifiziert und Möglichkeiten zur Beseitigung untersucht werden.	Landesregierung Binnenschifffahrtsgewerbe BDB Forschungseinrichtungen
12. Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen den Seehäfen und nordrhein-westfälischen Binnenhäfen	Die Landesregierung wird die Fortführung der Betuwe-Linie (Anbindung Rotterdam) und die Realisierung des „Eisernen Rheins“ (Anbindung Antwerpen) so belastungsarm wie möglich weiter vorantreiben. Sie wird die Zusammenarbeit mit den norddeutschen Seehäfen weiter intensivieren, um die Hinterlandverbindungen zwischen Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen zu stärken.	Bund norddeutsche Küstenländer norddeutsche Seehäfen Landesregierung

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
13. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zwischen den Binnenhäfen und ihrem Hinterland	Die Landesregierung wird im Einklang mit den europäischen Luftqualitätszielen ein Netz von Straßen mit prioritärer Netz- und Anbindungsfunktion für die Binnenhäfen entwickeln, das möglichst keinen Einschränkungen für den Güterverkehr unterworfen ist. Sie wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass noch bestehende Defizite in der Schieneninfrastruktur abgebaut und mögliche Unterbrechungen von Logistikketten beseitigt werden.	Bund Kommunen Landesregierung
14. Europäische Wasserstraßennetze	Die Landesregierung bemüht sich aktiv um Förderungen der Europäischen Union zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur. Der Austausch mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasser wird fortgesetzt.	Landesregierung
Weitergehende Kooperation		
15. Entwicklung der Binnenhafengesellschaften vom Landlord zum Marktakteur	Die Landesregierung unterstützt Bestrebungen der Hafenbetreiber, ihren Markt durch marktgerechtes Auftreten aktiv zu fördern. Dabei ist jedoch auf die Einhaltung eines fairen Wettbewerbs zu achten.	Hafenbetreiber
16. Kooperation mit den Seehäfen	Die Landesregierung steht grundsätzlich Kooperationen zwischen Seehäfen und nordrhein-westfälischen Binnenhäfen, z.B. bei Investitionen, positiv gegenüber, wird dabei jedoch auf die Erhaltung eines fairen Wettbewerbs achten.	Seehäfen Binnenhäfen Landesregierung
17. Kooperation bei der Vermarktung	Die Landesregierung begrüßt grundsätzlich gemeinschaftliche Vermarktungsangebote für integrierte Transportketten.	Binnenhäfen Bahngesellschaften andere Marktakteure
18. Gründung einer Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“	Die Landesregierung wird prüfen, ob und ggf. in welcher Form eine Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“ zur weiteren Stärkung des bestehenden Hafensystems und der Logistikwirtschaft beitragen kann. Über eine solche Einrichtung könnten z.B. gemeinsame Marketingaktionen gebündelt, Maßnahmen zur Verbesserung des Images der Logistikbranche ergriffen und ein einheitlicher Außenauftritt der NRW-Häfen und Logistikunternehmen geschaffen werden.	Binnenhäfen Logistikwirtschaft Landesregierung

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
Vernetzung der Verkehrsträger (Ko-Modalität)		
19. Stärkere Einbindung von Bahn und Binnenschiff in Transport- und Logistikketten	Die Landesregierung wird weiter darauf hinwirken, dass die Entscheidungsträger der Transport- und Logistikwirtschaft die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff angemessen einbinden. Dazu sind insbesondere Informationsdefizite auf verschiedenen Ebenen zu beheben. Sie wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, • ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain durch Kopplung von Produktions- und Transportplanung unter Einbeziehung des Aspektes der Nachhaltigkeit aufzulegen. • ein Forschungsprogramm zu dynamischen und flexiblen Transportnetzen aufzubauen, um die intermodalen Logistikprozesse für die Herausforderungen des industriellen Wandels hin zu Industrie 4.0 durch Synchromodalität vorzubereiten.	Landesregierung LogistikCluster.NRW Hafen- und Logistikwirtschaft Bund
20. Einbindung des Schienengüterverkehrs in die Binnenhäfen	Die Landesregierung wird die Binnenhäfen dabei unterstützen, gegenüber dem Bund und den Eisenbahnen erforderliche Verbesserungen in der Schienenanbindung geltend zu machen, erforderliche Erweiterungen der Terminal- und Schienenumschlagkapazitäten voranzutreiben und die Leistungsfähigkeit ihrer Hafenbahnen zu erweitern.	Bund Eisenbahnen
21. Verlagerung der Be- und Entladung von See-Containern von den See- in die Binnenhäfen	Die Landesregierung wird im Dialog mit den See- und Binnenhäfen nach entsprechenden Möglichkeiten der Verlagerung suchen und die Marktakteure, die eine solche Entwicklung anstreben, aktiv unterstützen.	Seehäfen Binnenhäfen
Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und Logistikwirtschaft		
22. Sicherstellung einer ausreichenden Ausbildung für die Binnenschifffahrt der Zukunft	Die Landesregierung wird sich für die Aufrechterhaltung des Ausbildungsangebots für Schiffsführer in NRW einsetzen.	Bund BDB Ausbildungsgewerbe
23. Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Fachkräften für die Logistikbranche	Die Landesregierung wird im Dialog mit der Logistikbranche, der Agentur für Arbeit, Schulen / Bildungsträgern und weiteren Beteiligten prüfen, ob und wie ziel- und berufsgruppenspezifische Aus- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen aufgelegt werden können, um dem Fachkräftemangel in der Logistik auch durch die Gewinnung von Arbeitskräften mit Migrationshintergrund zu begegnen.	Landesregierung Agentur für Arbeit Branchenverbände Bildungsträger weitere Marktakteure

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
Interessenvertretung gegenüber dem Bund		
24. Abgestimmter Auftritt interessierter Bundesländer gegenüber dem Bund	Die Landesregierung wird gemeinsam mit den anderen Bundesländern der Rheinschiene ihre Anstrengungen fortsetzen, sich verstärkt gemeinsam aufzustellen, insbesondere im Hinblick auf infrastrukturelle Aspekte. Dabei sind für die Landesregierung im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur auch die Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes zum Zustand der Gewässer ein rechtlicher Rahmen.	Bund Landesregierungen Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg Rheinland-Pfalz Hessen, ggf. weitere
25. Ausgewogene Verteilung von Investitionsmitteln und transparente Informationen über den technischen Erhaltungszustand der Wasserstraßen sowie der dazugehörigen Infrastruktur	Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass der Bund bei der Verteilung seiner Investitionsmittel der verkehrlichen Bedeutung Nordrhein-Westfalens gerecht wird. Darüber hinaus wird sich die Landesregierung beim Bund dafür einsetzen, dass der Erhaltungszustand der Wasserstraßen und der entsprechenden Infrastruktur transparent gemacht wird.	Landesregierung Bund
Umweltgerechte Binnenschifffahrt und rechtliche Rahmenbedingungen		
26. Nutzung von Landstrom während der Liegezeiten	Die Landesregierung wird die Hafenwirtschaft und Kommunen verstärkt ermuntern, eine Landstrominfrastruktur – insbesondere für die Personenschifffahrt und Hotelschiffe – zu errichten. Hierfür wird die Landesregierung Fördermöglichkeiten prüfen. Eine Nutzung der Infrastruktur ist über zivil- oder öffentlich-rechtliche Regelungen sicherzustellen, soweit die anlegenden Wasserfahrzeuge über die hierfür erforderlichen technischen Einrichtungen verfügen.	EU Bund Landesregierung Kommunen EnergieAgentur.NRW Hafenbetreiber
27. Emissionsarme Binnenschifffahrt	Die Binnenschifffahrt weist im Vergleich zum Straßengüterverkehr einen deutlich geringeren Modernisierungsgrad auf. Vor diesem Hintergrund befürwortet die Landesregierung Instrumente zur Generierung von Vorteilen für emissionsarme Binnenschifffahrt und wird hierzu Gespräche mit den handelnden Akteuren über die Einführung eines „Grünen Labels“ führen. Die Landesregierung begleitet Pilotprojekte zur Nachrüstung mit Technologien zur Reduzierung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen sowie zur Einführung und Demonstration alternativer Kraftstoffe, um eine Datenbasis für eine Strategie zur Emissionsminderung von Binnenschiffen zu erhalten. Die Landesregierung setzt sich für die Schaffung von LNG-Betankungsstationen bis zum Jahr 2030, insbesondere in den Häfen des TEN-V-Netzes, ein. Auch hierfür wird die Landesregierung Fördermöglichkeiten prüfen.	EU Bund Landesregierung Kommunen Hafenbetreiber BDB EnergieAgentur.NRW

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
28. Hochwasserschutz	Die Landesregierung setzt sich für eine vorausschauende Hafenausbauplanung der Hafenbetreiber ein, die im Einklang mit den Anforderungen der Hochwasserschutzbestimmungen (§§ 76 ff. Wasserhaushaltsgesetz) steht. Sie ermuntert die Verantwortlichen, insbesondere auch die Kommunen, zu entsprechender Flächenvorsorge und begleitet beratend entsprechende Politiken. Wenn eine Maßnahme zu Retentionsraumverlust führt, ist unter Beachtung der Vorgaben des § 78 WHG bei Bauleitplänen oder Bauvorhaben in festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten ein Ausgleich erforderlich. In diesen Fällen ermuntert die Landesregierung die Hafenbetreiber, sich hinsichtlich geplanter baulicher Maßnahmen frühzeitig mit den Bezirksregierungen auszutauschen, um praktikable Lösungen für die Realisierung von Hafenprojekten zu finden.	EU Bund Landesregierung Bezirksregierungen Hafenbetreiber Kommunen
29. Beihilferegulungen	Die Landesregierung wird die Entwicklung des Beihilferechts im Hinblick auf mögliche Beschränkungen für Binnenhäfen begleiten.	EU Bund Binnenhäfen
30. Beschleunigung und Unterstützung bei Planungsverfahren für die Hafen- und Logistikflächenentwicklung	Die Landesregierung wird Möglichkeiten weiterer Verfahrensbeschleunigungen und -vereinfachungen prüfen. Sie wird Moderationsangebote entwickeln und nach Optimierungsmöglichkeiten – auch bei der Koordination der verschiedenen Landesbehörden – suchen. Beschleunigend kann insbesondere die vorgelagerte Auseinandersetzung mit gesetzlichen Anforderungen, deren Wahrung längere Verfahren in Anspruch nehmen, wirken.	Bund Bezirksregierungen Kommunen Landesregierung
31. Hafengesetz	Die Landesregierung wird einen Entwurf eines Hafengesetzes vorlegen, das die bisherige Ordnungsbehördliche Verordnung über den Verkehr und den Güterumschlag in Häfen (Allgemeine Hafenverordnung – AHVO) ablöst.	Landesregierung Landtag
32. Abwehr terroristischer Gefahren	Die maßgeblichen EU-Vorschriften (RL 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen und VO (EG) Nr. 725/2004) sind durch das HaSiG NRW umgesetzt worden. Dieses wird derzeit novelliert. Die Landesregierung wird dafür Sorge tragen, dass den Sicherheitsanforderungen zur Abwehr terroristischer Gefahren in den Häfen und Hafenanlagen Genüge getan wird.	Landesregierung Bezirksregierung Düsseldorf (DA für NRW)

Handlungsfeld	Erläuterung	Hauptakteure
Nutzung von Wachstumspotenzialen		
33. Erschließung des Wachstumsmarkts Osteuropa für die nordrhein-westfälische Verkehrs- und Logistikwirtschaft	Die Landesregierung wird sich mit den Partnern NRW.INVEST und NRW.International dafür einsetzen, die wachsenden Osteuropa-Verkehre durch Bündelung stärker auf die Schiene zu lenken und so auch für weitere Logistikaktivitäten nutzbar zu machen. Sie wird Kontakte mit osteuropäischen Partnern ausbauen und sich hierbei mit Akteuren der nordrhein-westfälischen Verkehrs- und Logistikwirtschaft abstimmen.	Partner in Osteuropa Binnenhäfen Verkehrs- und Logistikwirtschaft NRW.INVEST NRW.International
34. Unterstützung des Schwergutverkehrs über nordrhein-westfälische Binnenhäfen	Die Landesregierung unterstützt die zunehmende Abwicklung der Schwertransporte über Binnenhäfen und Binnenschifffahrt auch unter dem Aspekt der Verbesserung der Luftqualität. Auf der Grundlage des bestehenden Netzes an Umschlagstellen und der bestehenden Brückenrestriktionen wird sie die ausreichende Bedienung aller Landesteile und ggf. die Möglichkeit der Netzergänzung prüfen. Sie wird die Häfen darin unterstützen, für Sondertransporte geeignete Hafenzufahrten sicherzustellen. Hinsichtlich der Anbindung wird die Landesregierung auch die Möglichkeiten nutzen, Erleichterungen bei der Genehmigung der Straßentransporte im Vor- und Nachlauf zu erreichen, z.B. durch die Ausweisung von Schwerlasttrouten für die Hafenzufahrt und die Vergabe von Dauer- ausnahmegenehmigungen.	Bund Kommunen

4 HANDLUNGSFELDER UND AKTEURE

Sicherung und Weiterentwicklung von Flächen für Umschlag und Logistik

Handlungsfeld 1: In den meisten Regionen sind potenzielle Logistikflächen für die nächsten Jahre ausreichend vorhanden. Viele dieser Flächen müssen jedoch kurzfristig verfügbar gemacht werden, um die erwarteten Güterströme abwickeln zu können.

Die Landesregierung wird die vorliegenden Erkenntnisse über geeignete Logistikflächen in bestehende Informationssysteme einbeziehen und aktuell halten, um Investoren bei der Suche nach geeigneten Flächen zu unterstützen.

Die Landesregierung wird in Abstimmung mit NRW.INVEST die Entwicklung der geeigneten Logistikflächen beobachten, um frühzeitig Handlungsbedarf zu erkennen. Auf der Basis dieses Konzepts begleitet die Landesregierung in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen die Entwicklung geeigneter Logistikstandorte mit den günstigsten Entwicklungsperspektiven.

Die Landesregierung ermutigt die Akteure der Logistikwirtschaft, mit den Verantwortlichen örtlicher Standortentwicklungen Anforderungen für eine konkrete Standortentwicklung zu erörtern.

Begründung:

Mit der Entwicklung der Logistikwirtschaft zu einem der wachstumsstärksten Sektoren Deutschlands wird die Bereitstellung und Erschließung zusätzlicher Flächen zu einem herausragenden Wettbewerbsfaktor für Logistikstandorte und Binnenhäfen.

Um das Flächenpotenzial für künftige strategische Entwicklungen in der Logistikbranche herauszufinden, wurden aktuell und in Zukunft zur Verfügung stehende Standorte und Flächen erfasst sowie bewertet. Die Anforderungen der Logistikbranche an das Flächenangebot wurden dabei besonders berücksichtigt und unter Einbeziehung von Prognosen für das Wirtschafts- und Verkehrswachstum analysiert. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in vorhandene Informationssysteme einbezogen werden.

Mit der Untersuchung steht eine aktuelle Datenbasis für die strategische Beurteilung von Flächen durch die Logistikwirtschaft und die Landesregierung zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Kriterien wurden strukturbildende Standorte für eine logistische Nutzung identifiziert, die für eine vorrangige Entwicklung besonders geeignet erscheinen.

Gerade bei der Entwicklung von Flächen im Logistikbereich gibt es eine Vielzahl verschiedener Akteure und Entscheidungsträger – von der Landes- und Regionalplanung über die örtlichen Träger der Planungshoheit bis hin zur Logistikbranche sowie zu einzelnen Unternehmen oder Investoren. Die Abstimmung über die Anforderungen dieser Akteure an einen Standort erfordert ein Gesprächsmanagement. Hier kann u.a. auch das LogistikCluster.NRW mitwirken.

Handlungsfeld 2: In den Häfen sind Logistikflächen knapp. Hafenumschlagflächen hingegen reichen grundsätzlich in den nächsten Jahren noch aus, wenngleich es an einzelnen Standorten zu Engpässen kommen kann.

Der Bedarf an Umschlagflächen kann an den meisten Standorten in den nächsten 5 bis 10 Jahren noch gedeckt werden. Für logistische Aktivitäten sind in Hafenbereichen allerdings kaum Flächen verfügbar. Dies verschlechtert die Wettbewerbsposition der nordrhein-westfälischen Häfen im internationalen Umfeld. Die Landesregierung wird daher die Flächenentwicklung – auch unter Beachtung umweltrechtlicher Beläge – in den Häfen unterstützen, wenn diese im Zusammenhang mit der Stärkung des Systems Wasserstraße stehen. Sie wird die Erkenntnisbasis durch ein aktualisiertes und digitalisiertes Flächenkataster verbreitern.

Begründung:

Der überwiegende Teil der knappen Hafenflächen wird für hafenaffine Aktivitäten genutzt. Da Flächen-erweiterungen nur in sehr begrenztem Umfang möglich sind – wie etwa an den Standorten Köln-Godorf oder Düsseldorf-Reisholz –, kann das Verkehrswachstum nur durch Produktivitätssteigerungen auf den bestehenden Flächen und durch Umstrukturierungen bewältigt werden. Die sich hierdurch ergebenden Flächenpotenziale reichen an den meisten Standorten für den Umschlag noch aus, an einigen Standorten ist dies nicht mehr der Fall.

Es bleiben keine oder nur geringe Flächen für Logistikaktivitäten.

Gerade über wassernahe Logistikflächen ist eine Verlagerung von Verkehren auf das Schiff erreichbar. Die Landesregierung wird daher auch die umweltgerechte Entwicklung von wassernahen Umschlag- und Logistikflächen in den Häfen und deren Umfeld unterstützen, wenn diese im Zusammenhang mit der Stärkung des Systems Wasserstraße stehen.

Handlungsfeld 3: Landesplanerische Sicherung von hafenaffinen Umschlag- und umschlagnahen Logistikflächen in den landesbedeutsamen Häfen

Die Landesregierung wird im Landesentwicklungsplan den Schutz bestehender Hafengebiete festlegen (Hafenvorangebiete), um konkurrierende Nutzungsansprüche hinsichtlich originär genutzter Hafenflächen zu Lasten hafenaffiner Aktivitäten einzuschränken. Dasselbe gilt für das Heranrücken von städtebaulichen und sonstigen Nutzungen, die geeignet sind, die Hafennutzung zu beschränken. Darüber hinaus sollen an den landesbedeutsamen Hafenstandorten bedarfsgerecht Bereiche für hafenaffine gewerbliche und industrielle Nutzungen (Umschlag- und umschlagnahe Logistikflächen) gesichert werden.

Begründung:

Eine Flächensicherung ist erforderlich, um die erwarteten Güterströme bedarfs- und umweltgerecht abwickeln zu können und somit ausreichend Standortpotenziale vorzuhalten. Infrastrukturinvestitionen für Hafenfunktionen sollen nicht unwiederbringlich entwertet und die Kapazitäten sowie die Vielfalt der Hafenlandschaft erhalten werden.

Im neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen werden in Kapitel 8 die Städte benannt, in denen sich Standorte der für NRW landesbedeutsamen öffentlichen Häfen befinden.

In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen. Die landesbedeutsamen Häfen sind vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken.

Die landesbedeutsamen Häfen werden nach folgenden alternativen Kriterien bestimmt: das Umschlagvolumen (>2 Mio.t/Jahr), der wasserseitige Containerumschlag (>50.000 TEU/Jahr), oder die besondere standortpolitische Bedeutung.

Landesbedeutsame Häfen befinden sich ausweislich der Tabelle in Anhang 6.2 in:

- Bonn,
- Dortmund,
- Duisburg,
- Düsseldorf,
- Emmerich,
- Hamm,
- Köln,
- Krefeld,
- Minden,
- Neuss,
- Rheinberg,
- Voerde und
- Wesel.

Handlungsfeld 4: Schutz aller öffentlichen Hafen- und wichtiger Logistikflächen vor herannahender Wohnbebauung oder Gewerbeentwicklung

Die Landesregierung wird sich weiter dafür einsetzen, dass

- alle öffentlichen Häfen in Nordrhein-Westfalen nicht durch hafenfremde Nutzungen und
- wichtige Logistikflächen nicht durch konkurrierende Nutzungen direkt oder indirekt eingeschränkt werden.

In Ausnahmefällen begründete Einschränkungen sollen in der Regel nur zugelassen werden, wenn ersatzweise mindestens gleichwertige neue Möglichkeiten der Hafen- bzw. Flächenentwicklung erschlossen werden.

Begründung:

Städtebauliche Begehrlichkeiten und andere Nutzungsvorstellungen in Häfen haben in der Vergangenheit häufig zum Verlust wertvoller wassernaher Flächen geführt. Die Flächenbedarfe lassen künftig in Häfen und sonstigen Logistikbereichen die Inanspruchnahme von Umschlag- oder Logistikflächen für andere Nutzungen nur noch in begründeten Ausnahmefällen zu. Dafür sollen Kompensationsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Logistisch nutzbare Flächen werden in ihrer Entwicklung dadurch gehemmt und behindert, dass in unmittelbarer Nähe neue Wohngebiete ausgewiesen werden. Die überall feststellbare fehlende Akzeptanz von logistischen Nutzungen führt dadurch zu Verzögerungen im Planungsprozess, wenn nicht gar zur Verhinderung der logistischen Nutzung einer an sich hervorragend geeigneten Fläche.

Handlungsfeld 5: Zunehmende hafenauffine Nutzung von Hafenflächen und Umstrukturierung der Binnenhäfen vor Neuentwicklung

Die Landesregierung unterstützt Anstrengungen,

- bestehende Hafengebiete in stärkerem Maße für tatsächlich hafenauffine Aktivitäten zu nutzen und
- bestehende Hafenflächen besser zu nutzen, ehe neue Erweiterungsflächen entwickelt werden.

Begründung:

In früheren Jahrzehnten wurden Hafenflächen mitunter langfristig an Nutzer verpachtet, die keinen Hafenbezug hatten. Entweder fehlte eine hafenauffine Flächennachfrage oder verfügbare Teilflächen kamen erst nach einer Bündelung mit kurzfristig nicht verfügbaren Teilflächen für hafenauffine Nutzungen infrage. Diese Praxis haben Binnenhäfen teilweise eingestellt. Dies muss aber mitunter gegenüber Wirtschaftsförderern oder Hafengesellschaftern offensiv durchgesetzt werden.

Die Auslagerung von nicht hafenauffinen Unternehmen aus den Häfen ist aufwändig. Sie soll in jedem Einzelfall gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung und den jeweiligen Unternehmen auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Die Umstrukturierung von Hafenflächen ist nicht nur ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, sondern auch des schonenden Umgangs mit den Ressourcen. Werden Teilflächen nicht mehr für die ursprünglichen Aktivitäten benötigt, müssen sie neuen hafenauffinen Nutzungen zugeführt werden, um die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen zu erhalten und fortzuentwickeln.

Die Umstrukturierung kann in Einzelfällen eine weitgehende Restrukturierung einzelner Hafenstandorte zum Ziel haben, die dadurch vom klassischen Massenguthafen mit zum Teil begrenztem Containerumschlag zum Container-Logistik-Hafen werden.¹

¹ Beispiele: Düsseldorf-Reisholz, Logport I-III, Köln-Niehl, DeltaPort Wesel

Handlungsfeld 6: Ausbau der strategischen Hafenplanung

Die Landesregierung ermutigt die Häfen, ihre strategische Entwicklungsplanung auszubauen, um ihre langfristigen Flächen- und Infrastrukturbedarfe zu begründen und den möglichen regionalwirtschaftlichen Nutzen zu verdeutlichen. Die Landesregierung wird solche strategische Planungen in Einzelfällen unterstützen.

Begründung:

Die Binnenhäfen können ihre Interessen, z.B. gegenüber konkurrierenden Nutzungsansprüchen, nur wirksam vertreten, wenn sie ihre Flächen- und Erschließungsziele auf nachvollziehbare strategische Planungen stützen und auch in Hinblick potenzieller Erweiterungsabsichten eine vorausschauende Flä-

chenpolitik hinsichtlich der wasserrechtlich erforderlichen Ausgleichsflächen zum Erhalt des Retentionsraumes bei Hochwasser betreiben. So können sie deutlich machen, worauf sich Bedarfseinschätzungen stützen und welche ökonomischen Vorteile sich für den Standort erschließen lassen.

Handlungsfeld 7: Unterstützung der Entwicklung von die Hafenlogistik ergänzenden „trockenen Standorten“

Die Logistikflächen in den Häfen werden bereits kurzfristig an ihre Grenzen stoßen. Durch die Entwicklung von an die Häfen angebundenen trockenen Logistikstandorten kann dieses Problem teilweise entschärft werden. Die Landesregierung wird eine aktive Moderation anbieten, um Hinderungsgründe zügig zu überwinden und die Entwicklung zu unterstützen, sofern diese Standorte das System Wasserstraße stärken.

Begründung:

Die Landesregierung sowie auch einzelne Häfen haben mögliche „trockene Standorte“² ermittelt, die sich für ergänzende Logistik eignen. Deren Realisierung setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen betroffenen Kommunen, Bezirksregierungen und Landesbehörden voraus. Da die Abstimmung und Planreifmachung zeitaufwändig sein kann, wird die Landesregierung ihre Moderation anbieten, um zu einer zügigeren Umsetzung zu kommen, sofern diese Standorte das System Wasserstraße stärken.

² Als trockene Standorte werden Standorte ohne direkten Wasserstraßenanschluss bezeichnet.

Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Binnenhäfen

Handlungsfeld 8: Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur

Die Landesregierung wird sich beim Bund (und bei anderen Brückenbetreibern) mit Nachdruck dafür einsetzen, dass prioritäre Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie Brückenanhebungen auf Basis eines Handlungskonzeptes zügig umgesetzt und mögliche Unterbrechungen von Logistikketten beseitigt werden, so dass die Binnenschifffahrt wirtschaftlich betrieben werden kann. Dabei wird möglichen Umweltauswirkungen Rechnung getragen.

Begründung:

Die Ausbauziele des geltenden Bundesverkehrswegeplans für die nordrhein-westfälischen Wasserstraßen wurden nicht vollständig erreicht. Die Erhöhung des Investitionsbudgets des Bundes muss auch der Beschleunigung der folgenden Maßnahmen zugutekommen:

- Ausbau des Rheins bis Köln auf 2,80 m GIW (Gleichwertiger Wasserstand)
- Ausbau des Kanalnetzes: insbesondere Anpassung der DEK-Nordstrecke für Verkehr mit GMS im Zuge des Ersatzes der Schleusen mit neuen Abmessungen, Querschnittserweiterung des WDK und Ersatzneubau der Schleusen, Ausbau der Oststrecke des DHK

- Anhebung der Brücken im westdeutschen Kanalnetz, so dass ein mindestens zweilagiger Containerverkehr möglich ist
- Intensivierte Instandhaltung der Kanalschleusen; ggf. in Verbindung mit dem Bau größerer Schleusenkammern.

Ferner besteht ein dringender Bedarf an Ruhehäfen, insbesondere auch für Gefahrgutschiffe am Niederrhein.

Die Landesregierung setzt sich nachdrücklich beim Bund dafür ein, dass die Anhebung von Brücken im westdeutschen Kanalsystem bereits mittelfristig umgesetzt wird. Sie wird Bemühungen unterstützen, Containerverkehre im Kanalnetz zu etablieren. Hierzu zählt etwa die Forschung und praktische Umsetzung von neuartigen Schiffstypen für deren Einsatz im westdeutschen Kanalgebiet.

Handlungsfeld 9: Seehafen-Hinterlandverkehre besser anbinden

Die Landesregierung wird sich auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene dafür einsetzen, die Hafenstandorte in NRW auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen besser anzubinden und dadurch zu stärken.

Begründung:

Nordrhein-Westfalen ist Deutschlands wichtigster Logistikstandort und bedeutender europäischer Transitraum, insbesondere für den Straßengüterverkehr. Das Transportaufkommen in der Summe der Verkehrsträger steigt Prognosen zufolge deutschlandweit zwischen 2010 und 2030 um 18 Prozent, die Transportleistung um 38 Prozent. Die Aufgabe, solche Entwicklungen unter verkehrlichen und Nachhaltigkeitsaspekten in verträgliche Bahnen zu lenken, stellt eine große Herausforderung für Nordrhein-Westfalen dar. Die Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für das Erreichen der Verlagerungsziele im Personen- sowie Güterverkehr.

Es gilt daher, die Verkehrsinfrastruktur zu ertüchtigen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts NRW zu erhalten und Klimaschutzziele der Landesregierung zu erreichen. Dafür sind umfangreiche Investitionen für den Erhalt des Straßennetzes sowie für den Ausbau von Schienennetz und Wasserwegen erforderlich.

Ein möglicher Ansatzpunkt zur Erreichung einer besseren Anbindung der nordrhein-westfälischen Häfen ist z.B. eine Einflussnahme auf Ausbaugesetze für alle Verkehrsträger, Haushaltsgesetze, Verkehrsweplanung, Hafenkonzepte.

Handlungsfeld 10: Beschleunigte Nutzung der IT im Hinterlandverkehr der Seehäfen und Verbesserung der Informationsverarbeitung zur Planung der Transportkette

Die Landesregierung wird sich im Dialog mit den Seehäfen dafür einsetzen, dass die von diesen betriebene Einbindung der Hinterlandverkehre und der Binnenhäfen in die IT-Systeme zügig vorankommt.

Die Landesregierung wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der durchgängigen Informationsbereitstellung in intermodalen Transportketten aufzubauen.

Begründung:

Die Bundesregierung fördert die Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnik in der Binnenschifffahrt, um deren Wirtschaftlichkeit und Sicherheit weiter zu verbessern.

Durch die informationstechnische Verknüpfung mit den See- und Binnenhäfen, also die Einbindung der Binnenhäfen in maritime Transportketten, werden Schiffs- und Bahnumläufe optimiert, Schiffs-liegezeiten verkürzt, die Abwicklung an den Terminals beschleunigt, die Planbarkeit erhöht und so eine optimale Dienstleistung für die Verloader ermöglicht. Die Seehäfen sind Treiber dieser Entwicklung, die von der Landesregierung unterstützt wird.

Um intermodale Transportketten optimal gestalten zu können, müssen Informationen rechtzeitig vorliegen. Derzeit sind diese jedoch nicht durchgehend für alle Akteure in Echtzeit verfügbar. Aus diesen Informationsmängeln resultieren unzureichende Ressourcenauslastungen und ein hoher Planungs- und

Abstimmungsaufwand zur Transportplanung. Gerade bei Änderungen der Transportkette etwa durch Verspätungen können Informationen nicht umgehend weitergegeben werden. Das führt zu negativen Auswirkungen auf nachfolgende Logistikprozesse, auf die Zuverlässigkeit und die Planbarkeit für die Verfügbarkeit von Waren.

Der Einsatz von Telematik ist im intermodalen Transport nur teilweise vorhanden und ein klarer Wettbewerbsnachteil zum straßengebundenen Güterverkehr. Vorrangiges Ziel zur optimalen Nutzung der Verkehrsträger ist die Verbesserung des zeitnahen Informationsflusses. Eine verbesserte Digitalisierung und zunehmende Vernetzung wäre für die Logistikwirtschaft hilfreich.

Dadurch würde sich die Zugänglichkeit und Transparenz und somit auch die Attraktivität der multimodalen Transportketten erhöhen. Einheitliche Standards und Schnittstellen für die Verbindung von verschiedenen Informationssystemen müssen festgelegt werden.

Handlungsfeld 11: Forschung zur Sicherung nachhaltiger Mobilität in der Binnenschifffahrt

Die Landesregierung unterstützt weiterhin die technisch-wirtschaftliche Forschung mit dem Ziel, die Binnenschifffahrt als kostengünstigen, ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehrsträger weiter zu stärken. In diesem Kontext sollen unter anderem Hinderungsgründe für durchgehende Logistikketten identifiziert und Möglichkeiten zur Beseitigung untersucht werden.

Begründung:

Als Binnenschiffsland Nr.1 in Deutschland hat Nordrhein-Westfalen ein besonderes Interesse, die Binnenschifffahrt technisch weiter zu entwickeln. Um die Binnenschifffahrt als ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehrsträger zu stärken, ist es erforderlich, dass der Emissionsbeitrag der Binnenschiffe weiter gesenkt wird. Die Erforschung energiesparender und emissionsarmer Antriebe sowohl bei neuen als auch bei bereits im Einsatz

befindlichen Binnenschiffen – auch unter Berücksichtigung alternativer Kraftstoffe – bildet hierbei einen zentralen Ansatzpunkt. 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 im Interesse der Nachhaltigkeit sind wichtige Aufgaben. Dabei stehen neben technischen Fragen auch Fragen der Marktfähigkeit, der Umsetzbarkeit und der Konsequenzen für Binnenschifffahrt und Binnenhäfen im Fokus.

Handlungsfeld 12: Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen den Seehäfen und nordrhein-westfälischen Binnenhäfen

Die Landesregierung wird die Fortführung der „Betuwe-Linie“ (Anbindung Rotterdam) und die Realisierung des „Eisernen Rheins“ (Anbindung Antwerpen) so belastungsarm wie möglich weiter vorantreiben. Sie wird die Zusammenarbeit mit den norddeutschen Seehäfen weiter intensivieren, um die Hinterlandverbindungen zwischen Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen zu stärken.

Begründung:

Die Binnenhäfen haben große Fortschritte hin zur Trimodalität gemacht, indem sie sich zu bedeutenden Schienenverkehrsknoten entwickelt haben. Dies stärkt die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur der Häfen, sondern auch des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße. Derzeit ist die Schienenanbindung an die Seehäfen jedoch noch nicht zufriedenstellend.

Um einen Wettbewerbsnachteil für die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen zu vermeiden, müssen diese Anbindungen verbessert werden. Dieses Anliegen bekommt zunehmend Bedeutung, seit sich Container-/ Logistikstandorte im grenznahen Raum der Niederlande und Belgiens mit sehr guter Schiffs- und / oder Bahnanbindung zu Konkurrenten nordrhein-westfälischer Binnenhäfen entwickeln.

Handlungsfeld 13: Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zwischen den Binnenhäfen und ihrem Hinterland

Die Landesregierung wird im Einklang mit den europäischen Luftqualitätszielen ein Netz von Straßen mit prioritärer Netz- und Anbindungsfunktion für die Binnenhäfen entwickeln, das möglichst keinen Einschränkungen für den Güterverkehr unterworfen ist. Sie wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass noch bestehende Defizite in der Schieneninfrastruktur abgebaut und mögliche Unterbrechungen von Logistikketten beseitigt werden.

Begründung:

Die Landesregierung hält an dem Ziel fest, Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Defizite in der Straßenanbindung der Binnenhäfen stehen dabei besonders im Blickpunkt. Transporte über lange Straßenstrecken zwischen Seehäfen und Standorten im Hinterland sollen ersetzt werden durch eine Kombination aus Transporten über lange Schiffs- oder Bahnstrecken sowie über kurze Transporte über Straßen.

Ein Netz von Straßen mit vorrangiger Netz- und Anbindungsfunktion soll im Einklang mit den europäischen Luftqualitätszielen nach Möglichkeit keinen zeitlichen Einschränkungen unterliegen, die einem Rund-um-die-Uhr-Betrieb der Häfen („24/7“) im Weg stehen würden. Für ausgewählte Standorte schließt dies auch besondere Bedingungen für den Schwerlastverkehr ein. Der Schutz der Bevölkerung, insbesondere vor Lärmeinwirkungen, soll gewahrt bleiben.

Die weitere Verbesserung der Schienenanbindung der Binnenhäfen an ihr Hinterland ist eine Voraus-

setzung dafür, dass die Binnenhäfen ihre Knotenfunktion ins Hinterland weiterentwickeln und ausdehnen können. Nicht nur die großen Häfen Duisburg, Neuss-Düsseldorf und Köln haben hierbei große Erfolge erzielt, sondern auch andere Häfen wie Emmerich am Rhein oder Dortmund am Kanalnetz.

Bei der Straßenanbindung von Binnenhäfen an ihr regionales Hinterland sind zum Teil Landesstraßen, aber auch Kreis- oder Gemeindestraßen betroffen. Die Landesregierung hat bei der Priorisierung ihrer Investitionsbudgets die Belange der Binnenhäfen verstärkt im Blick. Wenn Bundesstraßen betroffen sind, wird sich die Landesregierung darum bemühen, dem Bund eine ausreichende Zahl planungsreifer Projekte vorzulegen.

Altersbedingte Mängel oder Verschleiß im Autobahn-Netz haben ebenfalls gravierende Auswirkungen auf die Binnenhäfen. Die Landesregierung wird sich auch hier bemühen, solche Behinderungen so zügig wie möglich abzubauen und neue Behinderungen zu vermeiden.

Handlungsfeld 14: Europäische Wasserstraßennetze

Die Landesregierung bemüht sich aktiv um Förderungen der Europäischen Union zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur. Der Austausch mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasser wird fortgesetzt.

Begründung:

Das Wasserstraßennetz Nordrhein-Westfalens hat starke Bezüge zum Wasserstraßennetz Belgiens und der Niederlande. Hier finden wesentliche Binnenschiffahrtsverkehre innerhalb der Europäischen

Union statt. Der Kern des europäischen Wasserstraßennetzes muss im Interesse der verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Union unter Wahrung der der Umwelt- und Gewässerverträglichkeit leistungsfähig ausgebaut werden.

Weitergehende Kooperation**Handlungsfeld 15: Entwicklung der Binnenhafengesellschaften vom Landlord zum Marktakteur**

Die Landesregierung unterstützt Bestrebungen der Hafenbetreiber, ihren Markt durch marktgerechtes Auftreten aktiv zu fördern. Dabei ist jedoch auf die Einhaltung eines fairen Wettbewerbs zu achten.

Begründung:

Große, aber teilweise auch kleinere Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen sind inzwischen deutlich aktiver am Markt als in den Jahrzehnten zuvor. Aus Eigentümern mit sehr begrenztem Marktauftritt wurden Akteure, die für potenzielle Kunden, Investoren und Partner marktgerechte Lösungen anbieten und entwickeln.

Manche Häfen benötigen von ihren Eigentümern mehr Unterstützung, um sich für die Zukunft personell und professionell erfolgversprechender aufzustellen. Die Landesregierung wird die Bedeutung des Themas gegenüber den Eigentümern der Häfen und den Betreibern zum Erhalt eines unverzerrten Wettbewerbs deutlich machen.

Handlungsfeld 16: Kooperation mit den Seehäfen

Die Landesregierung steht grundsätzlich Kooperationen zwischen Seehäfen und nordrhein-westfälischen Binnenhäfen, z.B. bei Investitionen, positiv gegenüber, wird dabei jedoch auf die Erhaltung eines fairen Wettbewerbs achten.

Begründung:

Die Seehafenbetriebe oder die dort tätigen Umschlagunternehmen suchen häufig Kooperationen mit den nordrhein-westfälischen Häfen zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Seehäfen. Dies reicht von einem unregelmäßigen Zusammenwirken bis hin zu gegenseitigen Beteiligungen oder gemeinschaftlichen Investitionen. Solche Kooperationen können Investitionsmittel mobilisieren

und die Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen weiter erhöhen. Sie stärken die Binnenhäfen und tragen damit zu einer Vermeidung von Lkw-Verkehren bei.

Da auch die Seehäfen untereinander konkurrieren, können sie durch diese Form der Kooperation versucht sein, den Wettbewerb an einzelnen Binnenhafenstandorten auszuhebeln. Dem wird die Landesregierung erforderlichenfalls entgegenzutreten.

Handlungsfeld 17: Kooperation bei der Vermarktung

Die Landesregierung begrüßt grundsätzlich gemeinschaftliche Vermarktungsangebote für integrierte Transportketten.

Begründung:

Die Nachfrage nach integrierten Transportlösungen legt nahe, dass Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und andere Akteure gemeinschaftliche Angebote für die gesamte Transportkette entwickeln. Dies kann so weit reichen, dass Standorte verschiedener Häfen einbezogen werden, um dem Bedarf großer Verlader zu entsprechen.

Für ein verbessertes Marketing des Systems „Wasserstraßen-Häfen“ ist in den vergangenen Jahren viel geschehen - durch Präsentationen auf Kongressen, durch das vom Bund und auch von NRW geförderte „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ (SPC), durch die Seehäfen und durch größere Binnenhäfen. Die Landesregierung begrüßt diese Initiativen und wird prüfen, ob eine stärkere Einbindung der NRW-Binnenhäfen möglich ist.

Handlungsfeld 18: Gründung einer Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“

Die Landesregierung wird prüfen, ob und ggf. in welcher Form eine Gesellschaft „Marketing Häfen und Logistik NRW“ zur weiteren Stärkung des bestehenden Hafensystems und der Logistikwirtschaft beitragen kann. Über eine solche Einrichtung könnten z.B. gemeinsame Marketingaktionen gebündelt, Maßnahmen zur Verbesserung des Images der Logistikbranche ergriffen und ein einheitlicher Außenauftritt der NRW-Häfen und Logistikunternehmen geschaffen werden.

Begründung:

Die Logistikbranche, eine der größten und wichtigsten Wachstumsbranchen des Landes, hat in den vergangenen Jahren mehr neue Arbeitsplätze geschaffen als jeder andere Wirtschaftszweig im Land. So wuchs etwa durch den Onlinehandel die Zahl der in Deutschland versandten Pakete 2013 auf einen Rekordstand von insgesamt 2,1 Milliarden. Empfänger sind in vielen Fällen Privathaushalte. Dennoch ist die öffentliche Meinung über Logistik seit Jahren eher negativ und steht damit im Gegensatz zur Bedeutung der Branche für den Wirtschaftsstandort.

Ein Weg, die öffentliche Wahrnehmung der Logistikbranche nachhaltig zu verbessern, könnten übergreifende Marketingmaßnahmen mit hohem Wirkungsgrad sein. Als Ausgangspunkt und Kern solcher Maßnahme bieten sich die Häfen des Landes an. Sie haben ihr Geschäft und ihre Infrastrukturen in den letzten Jahren überwiegend dynamisch entwickelt und insbesondere erfolgreich neue Geschäfts-

felder und Dienstleistungen in ihre Portfolios aufgenommen. Gerade die Häfen in Nordrhein-Westfalen haben in der Öffentlichkeit einen hohen Wiedererkennungswert und stehen im Vergleich zu anderen logistischen Bereichen kaum in einem negativen Licht.

Die Landesregierung prüft in Zusammenarbeit mit den Häfen des Landes den Aufbau einer Dachmarke, unter der Aktivitäten zur Imagewerbung und weiter gehenden Vermarktungen der Hafen- und der Logistikwirtschaft entwickelt werden könnten.

Durch eine solche Dachorganisation mit eigenen Marketinganstrengungen könnte ein starker gemeinsamer Auftritt der nordrhein-westfälischen Häfen erfolgen. So könnten die nordrhein-westfälischen Häfen insgesamt ihre führende Rolle in der Logistikwirtschaft und ihre Erfahrungen als neutraler „Gastgeber“ anderer Logistikakteure sowie als „Logistik-Service-Provider“ ausbauen.

Vernetzung der Verkehrsträger (Ko-Modalität)

Handlungsfeld 19: Stärkere Einbindung von Bahn und Binnenschiff in Transport- und Logistikketten

Die Landesregierung wird weiter darauf hinwirken, dass die Entscheidungsträger der Transport- und Logistikwirtschaft die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff angemessen einbinden. Dazu sind insbesondere Informationsdefizite auf verschiedenen Ebenen zu beheben.

Sie wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen,

- ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain durch Kopplung von Produktions- und Transportplanung unter Einbeziehung des Aspektes der Nachhaltigkeit aufzulegen.
- ein Forschungsprogramm zu dynamischen und flexiblen Transportnetzen aufzubauen, um die intermodalen Logistikprozesse für die Herausforderungen des industriellen Wandels hin zu Industrie 4.0 durch Synchronmodalität vorzubereiten.

Begründung:

Um intermodale Transportketten optimal und nachhaltig gestalten zu können, müssen den teilnehmenden Akteuren Informationen rechtzeitig vorliegen. Derzeit sind diese jedoch nicht durchgehend für alle in Echtzeit verfügbar. Aus diesen Informationsmängeln resultieren unzureichende Ressourcenauslastungen und ein hoher Planungs- und Abstimmungsaufwand zur Transportplanung. Gerade bei Änderungen der Transportkette, etwa bei Verspätungen, können Informationen nicht umgehend weitergegeben werden mit negativen Auswirkungen auf nachfolgende Logistikprozesse sowie Zuverlässigkeit und Planbarkeit bei der Warenverfügbarkeit.

Der Einsatz von Telematik ist im intermodalen Transport nur teilweise vorhanden und stellt einen klaren Wettbewerbsnachteil zum straßengebundenen Güterverkehr dar. Vorrangiges Ziel zur optimalen und nachhaltig Nutzung der Verkehrsträger ist die Verbesserung des Informationsflusses in Echtzeit. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung bieten Lösungsmöglichkeiten für die Logistikwirtschaft, etwa mit einem durchgängigen Einsatz von Telematik. Durch einen systemübergreifenden stets aktuellen Informationsfluss könnte eine Verbesserung der Ressourcenausnutzung und schließlich eine Erhöhung der Attraktivität und Nachhaltigkeit multimodaler Transportketten erreicht werden.

Handlungsfeld 20: Einbindung des Schienengüterverkehrs in die Binnenhäfen

Die Landesregierung wird die Binnenhäfen dabei unterstützen, gegenüber dem Bund und den Eisenbahnen erforderliche Verbesserungen in der Schienenanbindung geltend zu machen, erforderliche Erweiterungen der Terminal- und Schienenumschlagkapazitäten voranzutreiben und die Leistungsfähigkeit ihrer Hafenbahnen zu erweitern.

Begründung:

Die trimodale Erschließung und Anbindung von Binnenhäfen ist ein wichtiger Standortfaktor für die Leistungsfähigkeit der Binnenhafeninfrastruktur. Dabei geht es weniger um einen Gleisanschluss, der in der weit überwiegenden Zahl der Binnenhäfen vorliegt, sondern vielmehr um die Anbindung an das überregionale Schienennetz und die Bedienung im Eisenbahnverkehr, etwa mit Ganzzügen im kombinierten Verkehr.

Ein vielversprechendes Marktsegment, das auf Bahnverbindungen angewiesen ist, sind trimodale

Ketten mit direktem oder mittelbarem Umschlag zwischen Binnenschiff und Bahn im Binnenhafen. So verlaufen etwa über den Duisburger und Emmericher Hafen trimodale Ketten *Binnenschiff – Bahn – Straße*. Mit diesen Angeboten werden die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich genutzt und auch an trockenen Standorten die Möglichkeit für eine wettbewerbsfähige Nutzung der Binnenschifffahrt geschaffen. Intermodale Konzepte unter Einbindung der Binnenschifffahrt und Eisenbahn können zudem bei Massengütern sinnvoll sein.

Handlungsfeld 21: Verlagerung der Be- und Entladung von See-Containern von den See- in die Binnenhäfen

Die Landesregierung wird im Dialog mit den See- und Binnenhäfen nach entsprechenden Möglichkeiten der Verlagerung suchen und die Marktakteure, die eine solche Entwicklung anstreben, aktiv unterstützen.

Begründung:

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, den Anteil des Lkw-Verkehrs im Seehafen-Hinterlandverkehr zu Gunsten von Binnenschifffahrt und Bahn zu verringern. Nach wie vor werden viele Seecontainer in den

Seehäfen ausgeladen und nicht in das Hinterland befördert. Die Güter werden auf Paletten verladen und per Lkw ins Hinterland transportiert. Dies sorgt für umfangreiche Lkw-Verkehre mit kleinteiligen Sendungen.

Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und Logistikwirtschaft**Handlungsfeld 22: Sicherstellung einer ausreichenden Ausbildung für die Binnenschifffahrt der Zukunft**

Die Landesregierung wird sich für die Aufrechterhaltung des Ausbildungsangebots für Schiffsführer in NRW einsetzen.

Begründung:

Wie in der gesamten Logistikbranche, gibt es auch in der Binnenschifffahrt ein Nachwuchsproblem. Angesichts der Überalterung der Schiffsführer müssen die Anstrengungen fortgesetzt werden, quantitativ und qualitativ ausreichende Personalkapazitäten sicherzustellen. Das Land Nordrhein-Westfalen als Bin-

nenschiffsland Nr.1 in Deutschland nimmt in diesem Zusammenhang seine besondere Verantwortung an. Hierbei spielt das Schulschiff in Duisburg eine wichtige Rolle. Die Landesregierung wird sich in enger Abstimmung mit dem Bund dafür einsetzen, eine wirtschaftliche Gefährdung seines Betriebs zu verhindern.

Handlungsfeld 23: Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Fachkräften für die Logistikbranche

Die Landesregierung wird im Dialog mit der Logistikbranche, der Agentur für Arbeit, Schulen / Bildungsträgern und weiteren Beteiligten prüfen, ob und wie ziel- und berufsgruppenspezifische Aus- bzw. Weiterbildungsmaßnahmen aufgelegt werden können, um dem Fachkräftemangel in der Logistik auch durch die Gewinnung von Arbeitskräften mit Migrationshintergrund zu begegnen.

Begründung:

Die Gewinnung von Beschäftigten für die Logistikwirtschaft wird auf Grund demografischer Einflüsse schwieriger. Gleichzeitig steigt der Altersdurchschnitt der Mitarbeiter in den Betrieben. Beides bedroht die Leistungsfähigkeit der Branche, obwohl die Lei-

tungsanforderungen von Kundenseite steigen. Die absehbare Lücke zwischen der realisierbaren und der erforderlichen Leistungsfähigkeit ist eindeutig in der mangelnden Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Arbeitnehmer auf fast allen Qualifikationsebenen begründet.

Interessenvertretung gegenüber dem Bund

Handlungsfeld 24: Abgestimmter Auftritt interessierter Bundesländer gegenüber dem Bund

Die Landesregierung wird gemeinsam mit den anderen Bundesländern der Rheinschiene ihre Anstrengungen fortsetzen, sich verstärkt gemeinsam aufzustellen, ins-besondere im Hinblick auf infrastrukturelle Aspekte. Dabei sind für die Landesregierung im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur auch die Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes zum Zustand der Gewässer ein rechtlicher Rahmen.

Begründung:

Angesichts einer in vielen Bereichen gleich gelagerten Interessenlage (z.B. Hinterlandanbindung der ZARA-Häfen), insbesondere der Rheinanlieger-Bundesländer, ist es zweckmäßig, diese Interessenidentität herauszuarbeiten und gegenüber dem

Bund erfolgreich geltend zu machen. Ein gemeinsam abgestimmter Auftritt, wie mit der Düsseldorfer Liste und den Rheinkonferenzen begonnen, soll weiter intensiviert werden. Hierbei werden Aspekte der Umwelt- und Gewässerverträglichkeit berücksichtigt.

Handlungsfeld 25: Ausgewogene Verteilung von Investitionsmitteln und transparente Informationen über den technischen Erhaltungszustand der Wasserstraßen sowie der dazugehörigen Infrastruktur

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass der Bund bei der Verteilung seiner Investitionsmittel der verkehrlichen Bedeutung Nordrhein-Westfalens gerecht wird. Darüber hinaus wird sich die Landesregierung beim Bund dafür einsetzen, dass der Erhaltungszustand der Wasserstraßen und der entsprechenden Infrastruktur transparent gemacht wird.

Begründung:

Die Verteilung der Infrastrukturmittel in den letzten Jahren entsprach nicht den verkehrlichen Notwendigkeiten. Der Ausbau und Erhalt der Wasserstra-

ßeninfrastruktur liegt fast ausschließlich in der Verantwortung des Bundes. Zur Verbesserung der Planungssicherheit der beteiligten Akteure sind verbesserte Informationen erforderlich.

Umweltgerechte Binnenschifffahrt und rechtliche Rahmenbedingungen

Handlungsfeld 26: Nutzung von Landstrom während der Liegezeiten

Die Landesregierung wird die Hafenwirtschaft und Kommunen verstärkt ermuntern, eine Landstrominfrastruktur – insbesondere für die Personenschifffahrt und Hotelschiffe – zu errichten. Hierfür wird die Landesregierung Fördermöglichkeiten prüfen. Eine Nutzung der Infrastruktur ist über zivil- oder öffentlich-rechtliche Regelungen sicherzustellen, soweit die anlegenden Wasserfahrzeuge über die hierfür erforderlichen technischen Einrichtungen verfügen.

Begründung:

Um die Emissionen der im Hafen liegenden Schiffe zu reduzieren, stattdessen Seehäfen die Liegeplätze zunehmend mit einer Landstromversorgung aus. Auch für die Binnenschifffahrt – hier insbesondere für Liegestellen für die Personenschifffahrt und Hotelschiffe, die sich in der Regel in unmittelbarer Innenstadtnähe befinden – gibt es entsprechende Ansätze zur Emissionsminderung. Diese sollten, insbesondere auch bei der Schaffung oder Nutzung neuer Liegeplätze, aufgegriffen werden. Die Errichtung der entsprechenden Infrastruktur liegt in der Verantwortung von Hafenbetrieben und Kommunen. Diese können über zivilrechtliche Anreiz- oder Sanktionierungsmöglichkeiten am ehesten Einfluss auf die Inanspruchnahme der Landstromversorgung durch die Binnenschifffahrt nehmen. Ordnungsrecht-

liche Maßnahmen sind in Erwägung zu ziehen, wenn zivilrechtliche Maßnahmen nicht zu spürbarer Akzeptanz führen.

Insbesondere bei der Schaffung neuer Liegeplätze sollte die Möglichkeit und Notwendigkeit der Errichtung einer Landstromversorgung unter Berücksichtigung ihres Nutzens für die Umwelt geprüft werden. Da die Schaffung einer Landstromversorgung mit nicht unerheblichen Investitionskosten verbunden ist, sollen die geforderten Akteure die im Rahmen des TEN-V-Programms für die Landstromversorgung vorgesehenen Fördermittel abrufen. Darüber hinaus wird die Landesregierung prüfen, ob weitere Möglichkeiten für ein Förderprogramm bestehen. Der Aufbau einer standardisierten Ladeinfrastruktur gemäß der EU-Richtlinie für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU) ist anzustreben.

Handlungsfeld 27 „Emissionsarme Binnenschifffahrt“

Die Binnenschifffahrt weist im Vergleich zum Straßengüterverkehr einen deutlich geringeren Modernisierungsgrad auf. Vor diesem Hintergrund befürwortet die Landesregierung Instrumente zur Generierung von Vorteilen für emissionsarme Binnenschifffahrt und wird hierzu Gespräche mit den handelnden Akteuren über die Einführung eines „Grünen Labels“ führen. Die Landesregierung begleitet Pilotprojekte zur Nachrüstung mit Technologien zur Reduzierung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen sowie zur Einführung und Demonstration alternativer Kraftstoffe, um eine Datenbasis für eine Strategie zur Emissionsminderung von Binnenschiffen zu erhalten. Die Landesregierung setzt sich für die Schaffung von LNG-Betankungsstationen bis zum Jahr 2030, insbesondere in den Häfen des TEN-V-Netzes, ein. Auch hierfür wird die Landesregierung Fördermöglichkeiten prüfen.

Begründung:

Die „CO₂-Neutralität“ des Gütertransports wird künftig zunehmend zum Wettbewerbsvorteil. Umweltgerechte und ressourcenschonende Transport- bzw. Logistikprozesse gewinnen für Anbieter und Kunden an Bedeutung („green logistics / shipping“). Deshalb sind zukunftsorientierte Maßnahmen für einen nachhaltigen Güterverkehr auch auf der Wasserstraße gefragt. Verglichen mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luft ist das Schiff zwar nach wie vor ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, da Binnenschiffe, bezogen auf transportierte Gütermenge und Distanzkilometer (Emissionen/t*km) geringere Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen als der Straßen- und Schienenverkehr verursachen. Bei anderen Schadstoffen liegen die Emissionen von Schiffsmotoren aber inzwischen vor allem für Stickoxide (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀) über denen von Straße und Schiene.

In vielen Ballungsräumen von NRW liegt die NO₂-Belastung über den Grenzwerten der EU-Luftqualitätsrichtlinie. Angesichts des prognostizierten Anstiegs der Binnenschiffsverkehre ist auch die Binnenschifffahrt gefordert, einen Beitrag zur Emissionsminderung zu leisten. Für Schiffsneubauten gibt es bereits Vorschriften für eine emissionsärmere Abgas- und Motorentechnik, die jedoch immer noch hinter denen des Straßenverkehrs zurückstehen. Eine sukzessive Flottenerneuerung findet aber durch die lange Nutzungsdauer der Schiffsmotoren (ca. 30 Jahre) nur langsam statt. Daher kommt Nachrü-

tungsmöglichkeiten eine große Bedeutung zu. Dies begleitet die Landesregierung durch Pilotprojekte.

Eine Beschleunigung der Modernisierung von Binnenschiffsantrieben kann z.B. durch die Inanspruchnahme von Förderprogrammen des Bundes (Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen) oder die Schaffung wirtschaftlicher Anreize für umweltfreundliche Binnenschiffe (z.B. über die Ausgestaltung von Hafen- und Ufergeldern) erreicht werden. Darüber hinaus wird die Landesregierung prüfen, ob weitere Möglichkeiten für ein Förderprogramm bestehen (z.B. zur abgastech-nischen Nachrüstung von älteren Binnenschiffen mit Partikelfiltern und SCRT-Technologie oder Umrüstung auf Öl/Wasser-Emulsionen).

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung von Emissionen und Luftschadstoffen stellt die Nutzung alternativer Kraftstoffe wie z.B. Gas to Liquid Kraftstoffe (GtL) oder Kraftstoff-Wasseremulsionen dar. Ziel sind zunächst Pilotprojekte, um eine Datenbasis für eine Strategie zur Emissionsminderung bei Binnenschiffen zu schaffen.

Zur effektiven Nutzung von LNG (Flüssigerdgas) bedarf es einer marktgerechten Infrastruktur für die Betankung von Binnenschiffen. Die Landesregierung wird sich im Dialog mit der Hafenwirtschaft für die Errichtung einer angemessenen Zahl an LNG-Tankstellen in Binnenhäfen, insbesondere in denen des TEN-V-Kernnetzes, unter Berücksichtigung des nationalen Strategierahmens einsetzen.

Handlungsfeld 28: Hochwasserschutz

Die Landesregierung setzt sich für eine vorausschauende Hafenausbauplanung der Hafenbetreiber ein, die im Einklang mit den Anforderungen der Hochwasserschutzbestimmungen (§§ 76 ff. Wasserhaushaltsgesetz) steht. Sie ermuntert die Verantwortlichen, insbesondere auch die Kommunen, zu entsprechender Flächenvorsorge und begleitet beratend entsprechende Politiken. Wenn eine Maßnahme zu Retentionsraumverlust führt, ist unter Beachtung der Vorgaben des § 78 WHG bei Bauleitplänen oder Bauvorhaben in festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten ein Ausgleich erforderlich. In diesen Fällen ermuntert die Landesregierung die Hafenbetreiber, sich hinsichtlich geplanter baulicher Maßnahmen frühzeitig mit den Bezirksregierungen auszutauschen, um praktikable Lösungen für die Realisierung von Hafenprojekten zu finden.

Begründung:

Einem verbesserten Hochwasserschutz wird von der EU-Kommission im Einklang mit nationalen und regionalen Regierungen hohe Bedeutung zugemessen. Hieraus resultieren in Einzelfällen Zielkonflikte für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Funktionsfähigkeit und für die weitere Entwicklung bestimmter Hafenstandorte, etwa bei Aufschüttungen hochwassergefährdeter Flächen. Die Landesregie-

rung wird darauf achten, dass berechnete Belange des Hochwasserschutzes und Effektivierungsbelange der Häfen, insbesondere hinsichtlich Erweiterungsvorhaben auf dem Hafengelände, unter Berücksichtigung der Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes zu einem interessengerechten Ausgleich gebracht werden. Die Landesregierung ermuntert die Verantwortlichen, insbesondere auch die Kommunen, zu vorausschauender Flächenvorsorge.

Handlungsfeld 29: Beihilferegulungen

Die Landesregierung wird die Entwicklung des Beihilferechts im Hinblick auf mögliche Beschränkungen für Binnenhäfen begleiten.

Begründung:

Das europäische Beihilfeverbot kann auch für Hafenstandorte zu Problemen führen, wenn sie z.B. auf eine Quersubventionierung durch die Stadtwerke angewiesen sind. Am Beispiel der Flughäfen und der für diese geltenden Beihilfeleitlinien wird deutlich, dass auch die Binnenhäfen sich dieser Entwicklung künftig nicht entziehen können. Vor diesem Hinter-

grund sind betroffene Hafenbetreiber gefordert, das wirtschaftliche Fundament der Häfen im Auge zu behalten und etwa durch verstärkte Kooperationsanstrengungen zu verbessern.

Die Landesregierung wird die Binnenhäfen bei der Bewältigung dieser Aufgabe unterstützen.

Handlungsfeld 30: Beschleunigung und Unterstützung bei Planungsverfahren für die Hafen- und Logistikflächenentwicklung

Die Landesregierung wird Möglichkeiten weiterer Verfahrensbeschleunigungen und -vereinfachungen prüfen. Sie wird Moderationsangebote entwickeln und nach Optimierungsmöglichkeiten – auch bei der Koordination der verschiedenen Landesbehörden – suchen. Beschleunigend kann insbesondere die vorgelagerte Auseinandersetzung mit gesetzlichen Anforderungen, deren Wahrung längere Verfahren in Anspruch nehmen, wirken.

Begründung:

In der Vergangenheit kam es immer wieder vor, dass wichtige Entwicklungsvorhaben durch überlange und komplexe Zulassungsverfahren in der Bauleit- und Fachplanung um viele Jahre verzögert wurden. Ein

Beispiel ist der geplante Containerhafen in Köln-Godorf. Die Landesregierung wird anbieten, in solchen Fällen unter Wahrung der kommunalen Planungshoheit bei der Lösung von Konflikten zu unterstützen und Akzeptanz für diese zu fördern.

Handlungsfeld 31: Hafengesetz

Die Landesregierung wird einen Entwurf eines Hafengesetzes vorlegen, das die bisherige Ordnungsbehördliche Verordnung über den Verkehr und den Güterumschlag in Häfen (Allgemeine Hafenverordnung – AHVO) ablöst.

Begründung:

Die bisher geltende „Ordnungsbehördliche Verordnung über den Verkehr und den Güterumschlag in Häfen (AHVO)“ umfasst Gefahrenabwehrmaßnahmen für Häfen und Umschlaganlagen. Dieses auf das

Landeswassergesetz gestützte Verordnungsrecht soll in Gesetzesform gefasst werden. Spezifisch umweltrechtliche Belange werden weiterhin im Umweltrecht geregelt.

Handlungsfeld 32: Abwehr terroristischer Gefahren

Die maßgeblichen EU-Vorschriften (RL 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen und VO (EG) Nr. 725/2004) sind durch das HaSiG NRW umgesetzt worden. Dieses wird derzeit novelliert.

Die Landesregierung wird dafür Sorge tragen, dass den Sicherheitsanforderungen zur Abwehr terroristischer Gefahren in den Häfen und Hafenanlagen Genüge getan wird.

Begründung:

Die landesrechtliche Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG sowie der Verordnung EG 725/2004 ist durch das Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafensicherheitsgesetz – HaSiG) vom 30. Oktober 2007 (GV. NRW. S.470), geändert durch Gesetz vom 9. Februar 2010 (GV. NRW. S.135), erfolgt.

Die in diesem Gesetz vorgesehene Aufgabenteilung bei der Gefahrenabwehr zwischen Hafenbetreiber und Hafensicherheitsbehörde ist aufgrund einer höchstrichterlichen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster und nach den Feststellungen der EU-Kommission in der Weise zu ändern, dass die gesamte Gefahrenabwehrplanung und deren Durchführung als hoheitliche Aufgabe ausgestaltet wird.

Nutzung von Wachstumspotenzialen**Handlungsfeld 33: Erschließung des Wachstumsmarkts Osteuropa für die nordrhein-westfälische Verkehrs- und Logistikwirtschaft**

Die Landesregierung wird sich mit den Partnern NRW.INVEST und NRW.International dafür einsetzen, die wachsenden Osteuropa-Verkehre durch Bündelung stärker auf die Schiene zu lenken und so auch für weitere Logistikaktivitäten nutzbar zu machen. Sie wird Kontakte mit osteuropäischen Partnern ausbauen und sich hierbei mit Akteuren der nordrhein-westfälischen Verkehrs- und Logistikwirtschaft abstimmen.

Begründung:

Verkehre mit Osteuropa werden fast ausschließlich per Lkw abgewickelt. Das Binnenschiff spielt nahezu keine Rolle. Auch die Eisenbahnen könnten wesentlich stärker genutzt werden.

Dies ist aus NRW-Sicht verkehrs- und umweltpolitisch unbefriedigend. Bei ausreichender Bündelung könnte ein höherer Bahn- und Binnen- und Seeverkehrsanteil erreicht werden. Erfolgt diese Bündelung über Logistikstandorte in NRW, entstehen zusätzliche Beschäftigung und Wertschöpfung. Besondere Potenziale und Kooperationsbereitschaft bietet Polen. Bei dieser Bündelung können auch die Mengen weiter östlich liegender Länder, wie etwa Weißrussland, Russland und die baltischen Länder einbezogen werden. Die Güter könnten per Bahn nach Polen transportiert und dort entweder neu gebündelt

und per Bahn oder per Lkw weiter Richtung Osten transportiert werden.

Das Interesse an einer solchen Zusammenarbeit besteht. Die Region Danzig/Gdynia beispielsweise ist an einer engen Kooperation mit NRW stark interessiert - sowohl mit der Landesregierung, als auch mit Logistikern, Häfen und Unternehmen. Auch NRW-Häfen wie Duisburg und Neuss/Düsseldorf haben Polen und Osteuropa im Blick und suchen bereits nach Kooperationsmöglichkeiten.

Bei einer Intensivierung der Kooperation kann auf eine gute außenwirtschaftliche Verflechtung von NRW mit Osteuropa aufgebaut werden. Die Einbeziehung von NRW.INVEST und NRW.International ist anzustreben.

Handlungsfeld 34: Unterstützung des Schwergutverkehrs über nordrhein-westfälische Binnenhäfen

Die Landesregierung unterstützt die zunehmende Abwicklung der Schwertransporte über Binnenhäfen und Binnenschifffahrt auch unter dem Aspekt der Verbesserung der Luftqualität. Auf der Grundlage des bestehenden Netzes an Umschlagstellen und der bestehenden Brückenrestriktionen wird sie die ausreichende Bedienung aller Landesteile und ggf. die Möglichkeit der Netzergänzung prüfen.

Sie wird die Häfen darin unterstützen, für Sondertransporte geeignete Hafenzufahrten sicherzustellen. Hinsichtlich der Anbindung wird die Landesregierung auch die Möglichkeiten nutzen, Erleichterungen bei der Genehmigung der Straßentransporte im Vor- und Nachlauf zu erreichen, z.B. durch die Ausweisung von Schwerlastrouten für die Hafenzufahrt und die Vergabe von Dauerausnahmegenehmigungen.

Begründung:

Schwerguttransporte gewinnen zunehmend an Bedeutung für die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen. Zunehmender Sanierungsbedarf der Bundesfernstraßen, Brückensperrungen für den Schwerlastverkehr und Mangel an genehmigungsfähigen Ausweichrouten begünstigen diese Entwicklung.

Obwohl Nordrhein-Westfalen auf Grund seines dichten Wasserstraßen- und Hafensystems mit zahlreichen Umschlagsmöglichkeiten für Schwergut im Länderwettbewerb gut positioniert ist, sind die Möglichkeiten für Standorte abseits von Wasserstraßen noch verbesserungsbedürftig, um Transportketten über die Binnenhäfen zu entwickeln.

5 GRUNDLAGEN

5.1 Einführung

Nordrhein-Westfalen liegt im Herzen Europas und ist Standort zahlreicher Industrie- Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Die gute Entwicklung dieser Unternehmen ist für den Wohlstand und die Lebensqualität in Nordrhein-Westfalen essentiell. Eine verantwortungsvolle auch dem Klimaschutz verpflichtete Politik muss dies bestmöglich unterstützen.

Grundvoraussetzung für eine positive Entwicklung ist eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur. Das Negativbeispiel maroder Autobahnbrücken sollte eine Ausnahme bleiben.

Vor dem Hintergrund eines prognostiziert weiter wachsenden Verkehrsaufkommens ist die Identifizierung von möglichen Maßnahmen zur Sicherung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Infrastruktur daher ein zentrales Anliegen des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzepts, damit die erwarteten Verkehre so klima- und umweltgerecht wie möglich abgewickelt werden können.

Nordrhein-Westfalen zeichnet sich wie kein anderes Bundesland durch ein dichtes Netz an Wasserstraßen und eine Vielzahl von Hafenstandorten aus. Zahlreiche Häfen unterschiedlicher Ausrichtung sichern eine hohe Standortattraktivität für Industrie und Handel. Die Vielzahl hochwertiger Standorte in und außerhalb von Häfen schafft beste Bedingungen für eine räumlich diversifizierte Wirtschaftslandschaft. Sie erlaubt es, die wirtschaftlich gebotene Konzentration auf leistungsfähige Standorte mit einer verkehrlich, ökologische und raumplanerisch erforderliche Dezentralität zu verbinden.

Kaum eine andere Region in Deutschland und darüber hinaus ist derart begünstigt und bietet als Konsequenz so gute Voraussetzungen für logistische Aktivitäten.

Während andere Standorte über singuläre Alleinstellungsmerkmale verfügen, zeichnet sich Nordrhein-Westfalen durch eine Vielzahl von für die Logistikwirtschaft relevanten Stärken aus:

- Zentrale geographische Lage innerhalb Deutschlands und Europas
- Hohe Nachfragedichte (Konsumenten, Handel, Industrie)

- Große Bündelungspotenziale (einerseits durch die zentrale Lage und andererseits durch die hohe eigene Nachfragedichte)
- Führende Forschungskompetenz insbesondere im Ruhrgebiet, breite universitäre Landschaft in logistikbezogenen Studiengängen
- Hervorragende Ausstattung mit allen Verkehrsträgern
- Langjährige Erfahrung mit Unternehmensnetzwerken in NRW.

Wertschöpfende Logistik kann daher am Standort NRW hervorragend entstehen und wachsen. Besonders die nordrhein-westfälischen Häfen eignen sich aufgrund der vielfach dort vorhandenen trimodalen Umschlagsmöglichkeiten für die besonders wachsenden Containerverkehre. Viele Häfen haben sich bereits zu bedeutenden Logistikzentren entwickelt.

Die Landespolitik setzt sich daher zum Ziel, die bestehende Vielfalt der Hafenlandschaft und des Logistikstandortes NRW als Ganzes zu erhalten, Logistikaktivitäten im Hafenumfeld und an anderen Standorten zu unterstützen und sich verändernden Anforderungen anzupassen.

Häfen mit vorrangig lokaler oder regionaler Bedeutung stehen solchen mit überregionaler oder internationaler Ausstrahlung gegenüber. Viele Häfen konzentrieren sich auf konventionelle (nicht containerisierte) Verkehre, insbesondere auf Massen- und Massenstückgüter (bulk und break bulk). Auch wenn diese Verkehre zumeist keine hohen Wachstumsaussichten bieten, ist ihre reibungslose und kostengünstige Abwicklung Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige nordrhein-westfälische Industrie. Die Landesregierung misst daher dem Erhalt und der Stärkung der Häfen auch unter diesem Aspekt hohe Bedeutung zu.

Nordrhein-Westfalen ist mit seinem neuen Klimaschutzgesetz Vorreiter beim Klimaschutz. Dort sind bereits konkrete Minderungsziele für Treibhausgasemissionen festgeschrieben. Die Landesregierung unterstützt daher Anstrengungen, durch vermehrten Einsatz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiff sowie durch Bildung von Transportketten mit guten Umweltbilanzen schadstoffärmere und klimafreundlichere Verkehre durchzuführen. Vor allem aus diesem Grund hat der Kombinierte Verkehr eine große Bedeutung. Technischer Fortschritt und verstärkte Innovationen können den ökologischen Vorteil des Schiffs noch weiter verbessern. Es sind weitere Anstrengungen erforderlich, um „green

shipping“ und „green logistics“ zum Durchbruch zu verhelfen. Bei vielen großen Unternehmen kommt schon heute den Aspekten Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit („Green Label“) bei der Beauftragung von Logistikleistungen zunehmend Bedeutung zu.

Die Landesregierung nimmt im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes 2008 zum Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept NRW zum Anlass, eine an den Prinzipien der Nachhaltig-

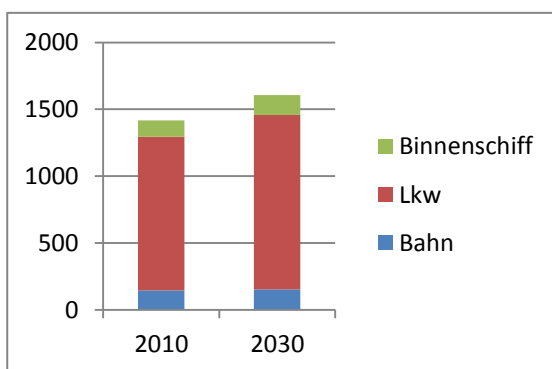
keit ausgerichtete Weiterentwicklung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalen anzustreben.

Hierzu wurden erfolgversprechende und realisierbare Maßnahmen zur Förderung und Weiterentwicklung des Standortes in den Themenkomplexen Flächen, Infrastrukturen / Intermodalität, Fachkräfte und Image der Logistikbranche, welche den wesentlichen Rahmen für eine weiter prosperierende Entwicklung der Branche bilden, erarbeitet.

5.2 Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen

Der Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen wird weiter wachsen. Bis 2030 wird das Transportaufkommen in Nordrhein-Westfalen um 0,19 Milliarden Tonnen zunehmen – von 1,42 Milliarden Tonnen (2010) auf 1,61 Milliarden Tonnen. Die Straße behält den mit Abstand höchsten Anteil am Transportaufkommen und wächst im gleichen Zeitraum um 13% von 1,15 auf 1,3 Milliarden Tonnen. Prozentual wird beim Schienengüterverkehr ein geringes Wachstum von rund 5 % erwartet, von 146 auf 154 Millionen Tonnen³. Das höchste Wachstum verspricht mit 22 % die Wasserstraße. Hier steigt das Transportaufkommen von 122 auf 150 Millionen Tonnen. Nach absoluter Transportmenge nähert sich die Wasserstraße der Schiene an. In Abbildung 1 ist die Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern dargestellt.

Abbildung 1: Transportaufkommen in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsträgern in 1.000 t



³ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Bonn 2014

Knapp 70% des gesamten Aufkommens in 2010 war Binnenverkehr, hatte also Quelle und Ziel in Nordrhein-Westfalen. Der Binnenverkehr ändert sich bis 2030 nur wenig. Das Wachstum liegt im überregionalen Verkehr.

Innerhalb Deutschlands ist NRW die mit Abstand bedeutendste Quell- / Zielregion für Güterverkehre. Der Anteil des Binnenschiffs am gesamten Güterverkehr ist in NRW mit rund 9% zwar immer noch gering, liegt aber in Deutschland an der Spitze.

Mit seiner Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur ist Nordrhein-Westfalen das Binnenschiffsland Nr.1 in Deutschland.⁴

5.3 Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens

Für die Binnenhäfen ist vor allem der Seehafenhinterlandverkehr relevant, also der Verkehr, der entweder Quelle oder Ziel in einem Seehafen hat. Der nicht seehafenbezogene Verkehr hat geringen Bezug zu den Binnenhäfen. Er wird zu 85% auf der Straße abgewickelt. Einen wesentlichen Anteil an den Straßenverkehren haben Steine, Erden und Baustoffe.

Nachfolgend wird der Seehafenhinterlandverkehr genauer betrachtet. Grundlage ist die aktuelle Verkehrsprognose des Bundes (BMVI), die die deutschen Verkehrsverflechtungen auf Basis der Jahre

⁴ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Bonn 2014.

2010 bis 2030 prognostiziert.⁵ In den besonders binnenschiffsrelevanten Bereichen Kohle (knapp 60%) und Erze (81%) ist der Anteil des Seehafenhinterlandverkehrs am Gesamtverkehr hoch. Containerverkehr per Binnenschiff ist nahezu ausschließlich Seehafenhinterlandverkehr und hat eine große Bedeutung für NRW.

⁵ Vgl. zur Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Seeverkehrsprognose 2030, FE-Nr. 96.980-2011.

Tabelle 1: Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens 2010 und 2030 nach Verkehrsmitteln in 1.000 t

	2010				2030			
Gütergruppe	Bahn	Binnenschiff	Lkw	SUMME	Bahn	Binnenschiff	Lkw	SUMME
Erzeugn. der Landwirtschaft	480	465	821	1.766	1.053	733	2.437	4.223
Steinkohle	4.588	14.757	54	19.398	3.761	18.393	6	22.160
Erdöl und Erdgas	0	175	4	179	0	203	4	207
Erze	51	24.290	30	24.372	89	32.318	87	32.495
Steine und Erden etc.	141	2.645	1.403	4.188	291	2.869	2.962	6.122
Nahrungs- und Genussmittel	4	1.009	2.122	3.135	167	1.220	6.447	7.833
Textilien und Bekleidung etc.	0	15	970	986	88	34	1.609	1.732
Holz, Papier und Pappe, etc.	218	609	1.696	2.523	481	944	2.736	4.161
Koks	18	635	39	692	93	527	7	627
Mineralölerzeugnisse	145	3.228	399	3.771	142	4.430	415	4.987
Chem. Erzeugnisse etc.	648	2.021	3.406	6.074	1.347	3.364	5.219	9.930
Sonstige Mineralerzeugnisse	349	608	1.098	2.055	616	880	2.100	3.596
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse	1.685	2.177	3.116	6.979	2.739	2.494	6.833	12.066
Maschinen, Ausrüstungen etc.	17	108	1.538	1.663	137	177	2.378	2.692
Fahrzeuge	62	61	1.206	1.328	134	72	1.716	1.921
Möbel etc.	1	30	383	414	56	76	937	1.069
Sekundärrohstoffe; Abfälle	56	555	806	1.418	150	648	2.062	2.860
Sonstige	3.520	4.126	1904	9.550	7.481	7.724	4.638	19.843
SUMME	11.983	57.513	20.995	90.491	18.822	77.108	42.596	138.526
Modal Split	13%	64%	23%	100%	14%	56%	31%	100%

Quelle: Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verflechtungsprognose 2030, Bonn 2014

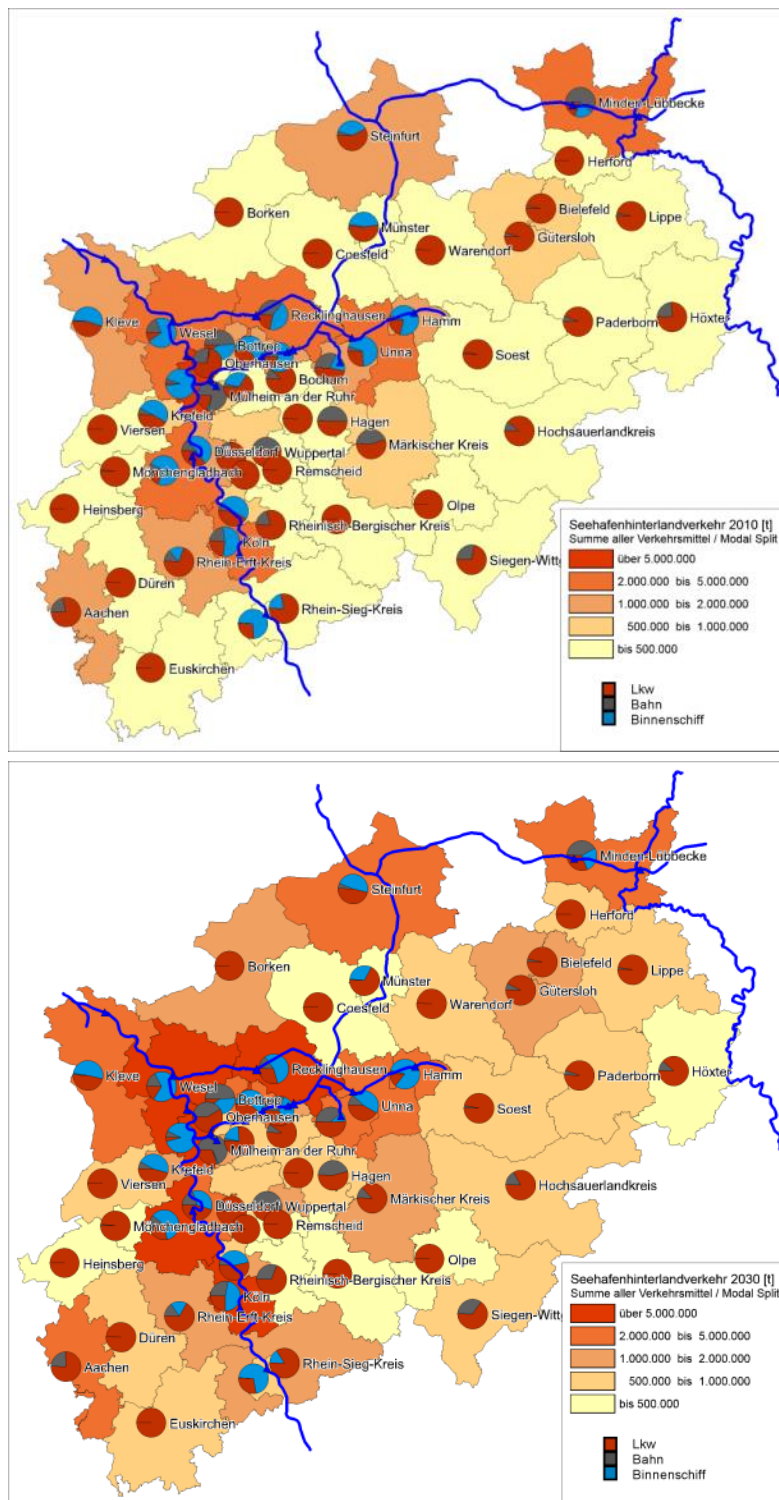
2010 betrug das Gesamtvolumen des Seehafenhinterlandverkehrs von oder nach NRW 90 Millionen Tonnen. Bis 2030 wird ein Anstieg auf 138 Millionen Tonnen prognostiziert. Die bedeutendsten Gütergruppen sind Kohle und Erze, chemische Erzeugnisse sowie Metallerzeugnisse und – in verschiedenen Gütergruppen enthalten - Containerladung. Erze machen mit 24 Millionen Tonnen fast ein Viertel des ganzen Aufkommens aus. Hinzu kommen knapp 20 Millionen Tonnen Kohle, so dass damit knapp 50% des gesamten Aufkommens erfasst sind.

Der Anteil des Binnenschiffs an diesen Gesamtmen-gen ist mit 64% (2010) hoch und verdeutlicht einmal

mehr die Bedeutung dieses Verkehrsmittels für NRW. Trotz einer beachtlichen Steigerung der Binnenschiffsverkehre bis 2030 von 57 Millionen auf 77 Millionen Tonnen sinkt der Anteil des Binnenschiffs auf 56%, während der des Lkw weiter steigt (von 23% auf 31%).

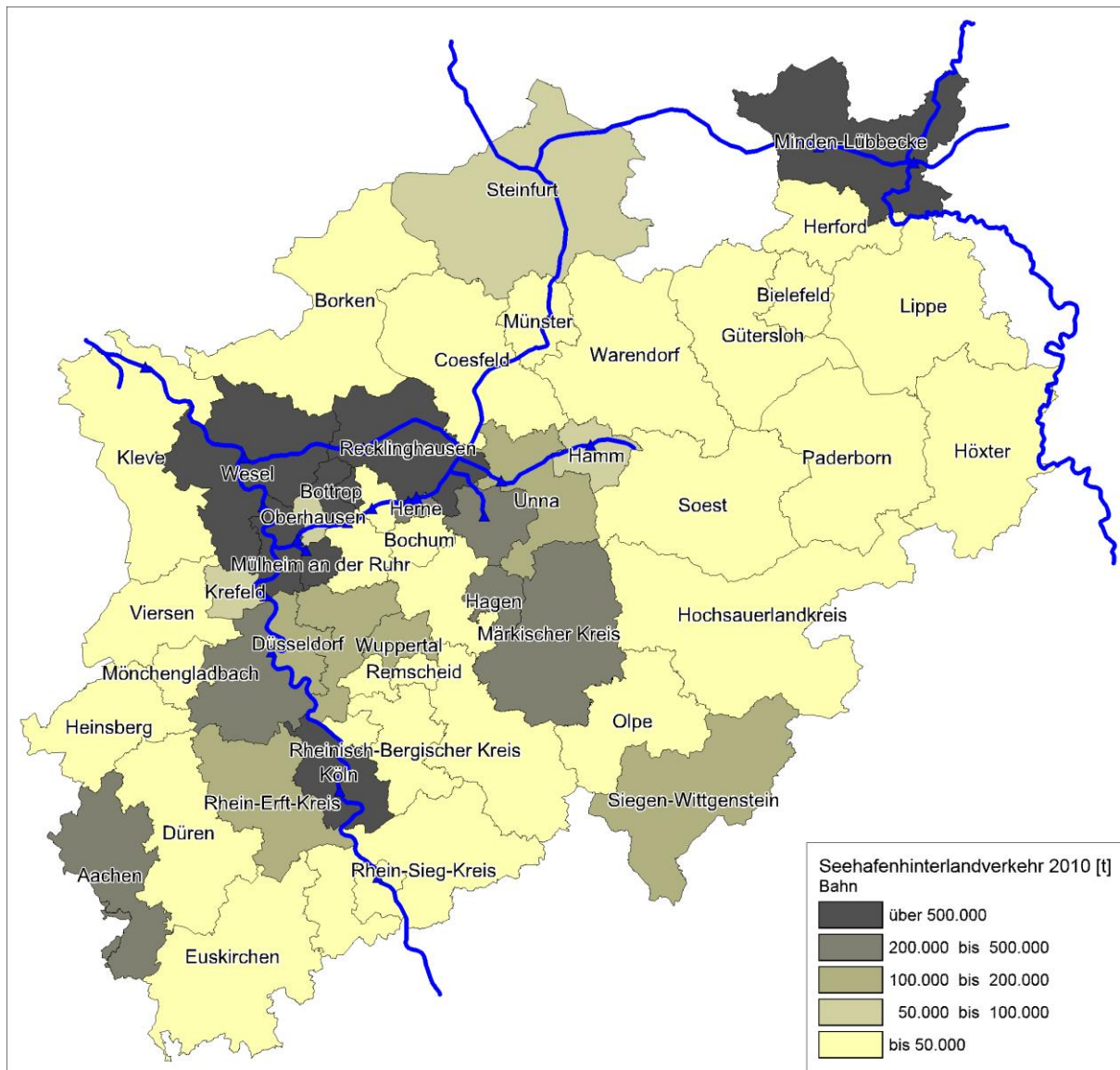
Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die regionale Verteilung und den Modal Split (Aufteilung auf die Verkehrsträger) des Aufkommens 2010 und 2030. Aufkommensstärkste Regionen sind das Rhein-/Ruhrgebiet und Ostwestfalen.

Abbildung 2: Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens 2010 und 2030



Es ist nicht verwunderlich, dass das Binnenschiff entlang des Rheins einen maßgeblichen Anteil am Transportaufkommen hat. Überraschender ist – zumindest auf den ersten Blick – die geringe Rolle

der Bahn in weiten Teilen des Landes. Ursachen dürften einerseits das geringe Aufkommen insgesamt, andererseits eine fehlende Erschließung sein.

Abbildung 3: Seehafenhinterlandverkehr per Bahn 2010

Rotterdam bleibt der bedeutendste Seehafen für NRW. Sein Anteil am Seehafenhinterlandverkehr liegt 2010 bei 60%. Er geht bis 2030 zwar leicht zurück, bleibt aber über 55%.

Unter den deutschen Häfen hat Hamburg für NRW die größte Bedeutung, liegt allerdings mit 8% Marktanteil deutlich hinter Rotterdam. Die günstige Lage am Rhein ist der entscheidende Wettbewerbsvorteil Rotterdams. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass entlang der Rheinschiene wichtige Wirtschaftszentren Nordrhein-Westfalens liegen. Die ZARA-Häfen haben insgesamt einen Anteil von 75% an den nordrhein-westfälischen Seehafenhinterlandverkehren.

Gleichwohl nimmt die Bedeutung der deutschen Häfen für NRW nach der Prognose der Verkehrswegeplanung 2030 zu. Einerseits kommt Wilhelms-haven als neuer Standort hinzu, andererseits neh-

men auch die Anteile Hamburgs und Bremens / Bremerhavens zu.

Die Mittelmeerhäfen spielen, gemessen an der Gesamttonnage, eine geringe, wenn auch leicht steigende Rolle für NRW. Ihr Anteil liegt auch 2030 voraussichtlich unter 5%.

Der Modal Split des nordrhein-westfälischen Seehafenhinterlandverkehrs wird dadurch beeinflusst, über welchen Seehafen die Güter NRW erreichen bzw. verlassen. Verkehre über die Westhäfen gehen zu einem großen Teil per Binnenschiff nach / aus NRW, während im Hinterlandverkehr der deutschen Häfen der Lkw sowie die Bahn dominieren.

Bezüglich der deutschen Häfen ist es Ziel der Landesregierung, insbesondere die Bahn stärker in die Transportketten zu integrieren. Davon würden auch die Binnenhäfen, die sich zunehmend auch als

Schienenknoten entwickeln (wie etwa der Dortmund-Hafen) profitieren.

Für die Binnenhäfen spielt der Massen- und Stückgutverkehr nach wie vor eine große Rolle. Bezogen auf die Tonnage dominieren diese Verkehre deutlich vor dem Containerverkehr.

Der Fokus auf Containerverkehre ist einerseits in der Dynamik dieses Segmentes begründet. Während Massen- und Stückgutverkehre eher stagnieren und in einigen Bereichen sogar rückläufig sind, wird im Containerbereich nach wie vor ein deutliches Wachstum erwartet. Zugleich verbindet sich mit dem Containerverkehr und der damit einhergehenden Logistik eine attraktive Wertschöpfung.

Der Seehafenhinterlandverkehr mit Containern bleibt – wenn auch krisenbedingt etwas abgeschwächt – das dynamischste Marktsegment im Güterverkehr.

Dargestellt ist in der nachfolgenden Tabelle der Seehafenhinterlandverkehr, also der Verkehr der Seehafenregionen mit NRW. Hinzu kommt ggf. Verkehr von Containern, die im Umfeld der Häfen zwischengelagert, be- und verarbeitet werden. Diese Verkehrsströme sind nur zum Teil bekannt. Binnenschiffsverkehre mit Containern sind fast ausschließlich Seehafenhinterlandverkehre. Bei Bahn und Lkw ist dies nicht der Fall.

Tabelle 2: Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens mit Containern 2010 und 2030 in TEU

Container in TEU*	2010				2030			
	Bahn	Binnenschiff	Lkw	SUMME	Bahn	Binnenschiff	Lkw	SUMME
Hamburg	83.794	9.929	379.999	473.722	162.698	25.881	709.301	897.880
Bremen/Bremerhaven	25.919	9.657	32.215	67.790	62.101	18.112	50.407	130.620
Wilhelms-haven	0	0	0	0	99.822	0	162.588	262.410
Summe deutsche Nord-seehäfen	109.713	19.586	412.214	541.513	324.621	43.993	922.296	1.290.911
Rotterdam	72.305	348.058 (+221.138)*	215.624	635.988	188.329	670.661 (+362.149)*	318.557	1.177.548
Antwerpen	26.320	182.376 (+107.333)*	137.714	346.411	61.960	304.112 (+182.995)*	216.406	582.477
Zeebrugge, Amsterdam	0	6.094	57.961	64.055	3.712	16.845	85.837	106.395
SUMME ZARA	98.626	536.528	411.300	1.046.454	254.001	991.618	620.800	1.866.419
Mittelmeer	90.676	0	64.181	154.857	202.836	0	104.739	307.575
Ostsee	0	0	31.131	31.131	4.330	0	48.850	53.180
Andere	68.944	547	10.816	80.306	123.764	777	15.519	140.060
SUMME	367.959	556.661 (+328.471)	929.641	1.854.261	909.553	1.036.388 (+545.144)	1.712.204	3.658.145
Modal Split	20%	30%	50%	100%	25%	28%	47%	100%

Quelle: Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Bonn 2014 sowie Angaben der Seehäfen

*Die in Klammern dargestellten Werte sind Containerverkehre per Binnenschiff aus dem Umfeld Rotterdams und Antwerpens von/nach NRW. Bei diesen Verkehren handelt es sich nicht um Seehafenhinterlandverkehre i.e.S., da sie zunächst z.B. in einem Logistikzentrum zwischengelagert werden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind sie in die Werte zunächst nicht eingerechnet.

Der Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens mit Containern hatte in 2010 ein Volumen von 1,8 Mio. TEU. Bis 2030 wird eine Verdoppelung auf 3,6 Mio. TEU vorausgesagt, was einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 3,5% entspricht. Berücksichtigt man auch Verkehre aus dem Umfeld der Häfen Rotterdam und Antwerpen (siehe Klammerzusatz in der Tabelle), beträgt das

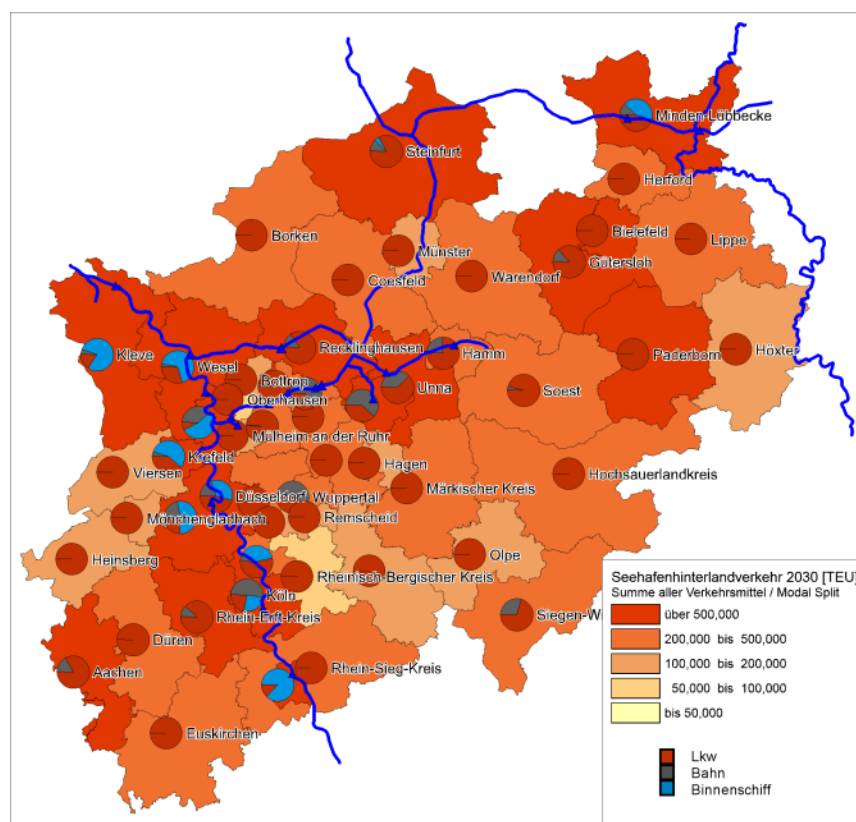
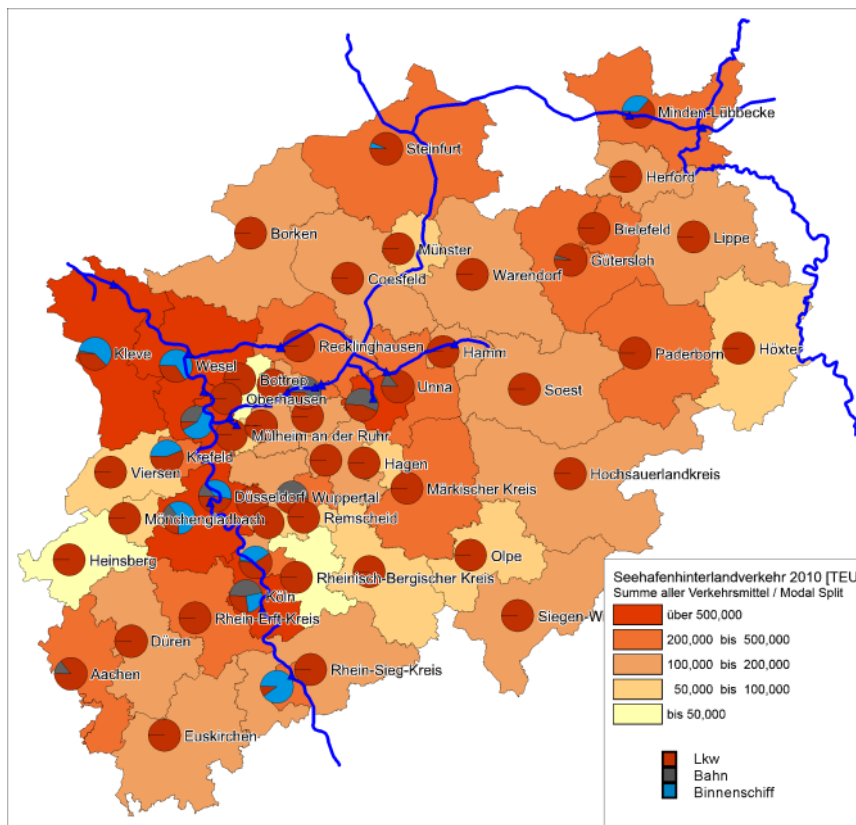
Volumen in 2010 rd. 2,18 Mio. TEU und steigt bis 2030 auf 4,2 Mio. TEU an.

Etwa 30% der **Container** von / nach NRW werden per Binnenschiff transportiert. Der Anteil des Lkw liegt (2010) bei 50%, der Bahnanteil bei 20%. Auffällig ist, dass der Anteil der Bahn nach der Bundesprognose bis 2030 steigt und der des Lkw (und auch

des Binnenschiffs) sinkt. Berücksichtigt man die Modal-Split-Vorgaben der Häfen Rotterdam und Antwerpen, ist dies erstaunlich, da die Rheinrelationen diejenigen sind, die am besten für Binnenschiffstransporte geeignet sind. Es wäre also eine deutliche Erhöhung des Anteils am Modal Split auf diesen Relationen zu erwarten. Auffällig ist auch der sinkende Anteil des Lkw.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die regionale Verteilung des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern und den regionalen Modal Split für 2010 und 2030.

Abbildung 4: Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern 2010 und 2030



Betrachtet man die Einzugsgebiete der deutschen Seehäfen und der ZARA-Häfen, wird deutlich, dass sich die ZARA-Häfen stark auf die Rheinschiene konzentrieren. Das Einzugsgebiet der deutschen Häfen liegt eher im Norden und Nordosten des Landes. Die Karte zeigt das Potenzial Mindens als Bin-

nenhafen mit einer Anbindung an die deutschen Häfen.

Es wird zudem deutlich, dass Teile Nordrhein-Westfalens (Norden/Nordosten) klar auf die deutschen Häfen ausgerichtet und insofern auf eine gute Anbindung zu diesen angewiesen sind.

Abbildung 5: Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafen hinterlandverkehrs mit Containern mit den deutschen Seehäfen 2010

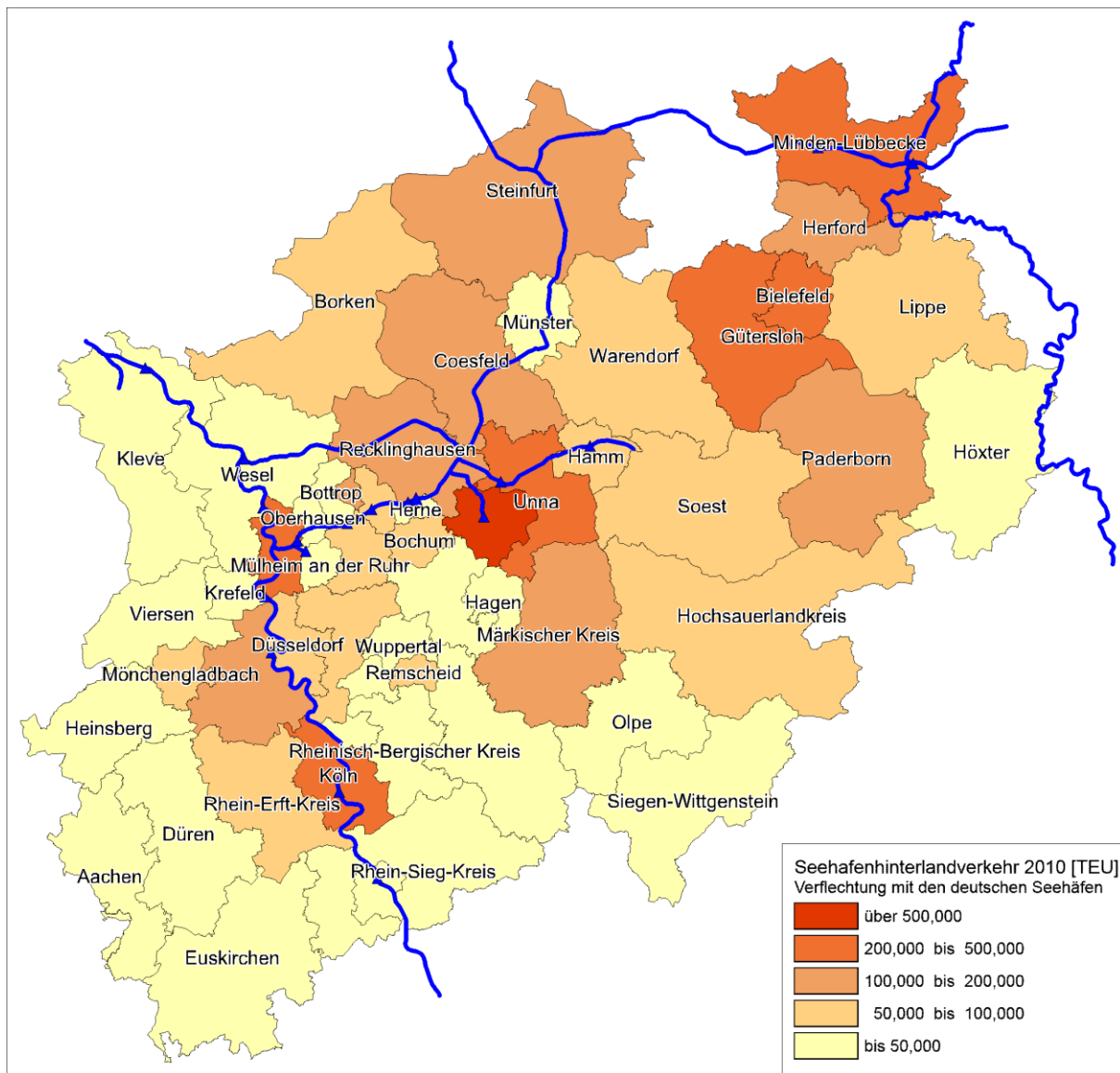
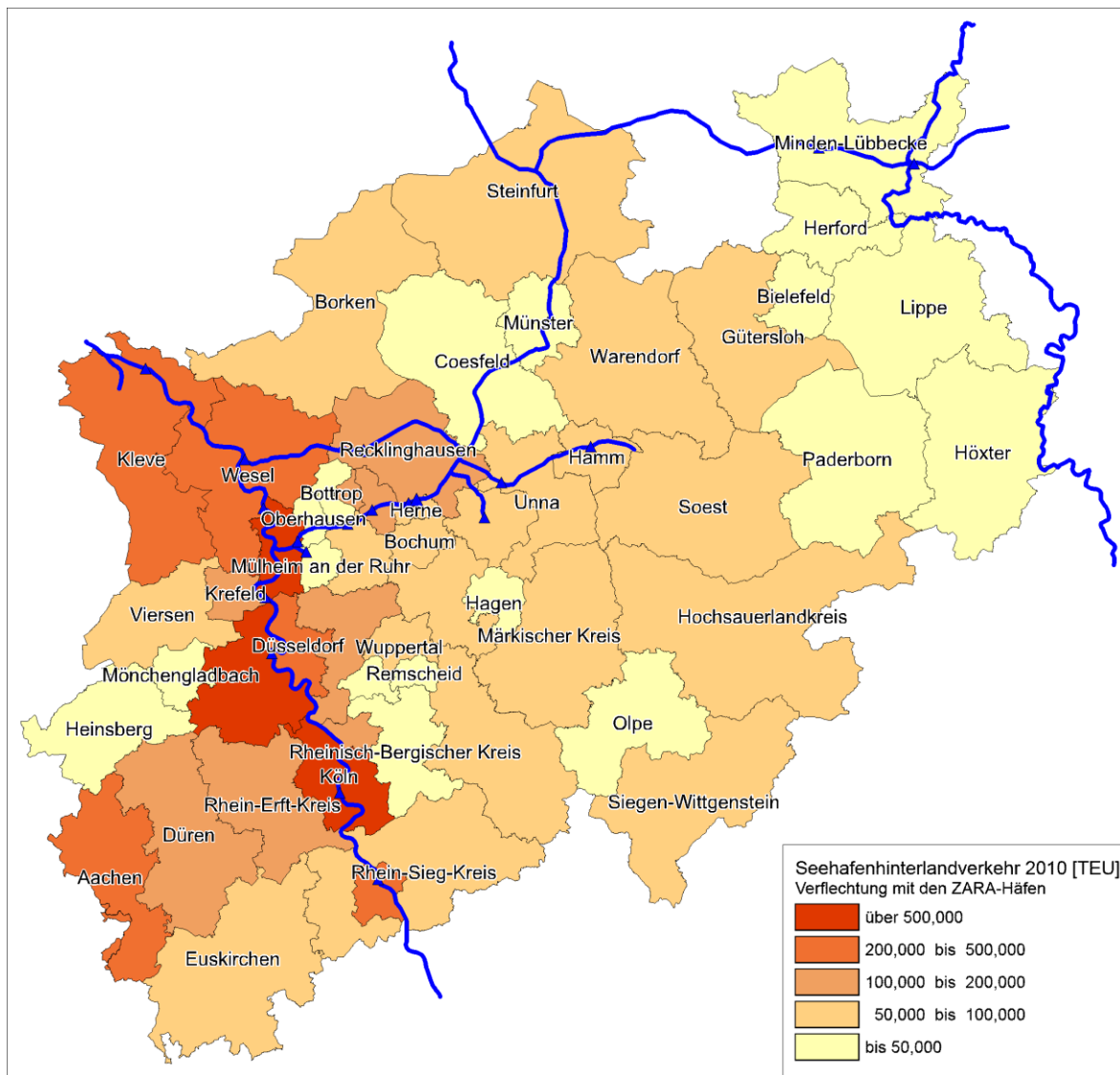


Abbildung 6: Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern mit den ZARA Seehäfen 2010



Fazit

Verkehrspolitisch ist wichtig, dass die Verkehre über Rotterdam zu einem großen Teil auf der Wasserstraße durchgeführt werden (66 von 89 Mio. t) und der Lkw eine untergeordnete Rolle spielt. Verkehre von den deutschen Häfen gehen nach wie vor zu einem beachtlichen Teil über die Straße. Dem sollte durch neue Konzepte entgegengewirkt werden. Die angestrebte engere Zusammenarbeit zwischen dem Land NRW und der Freien und Hansestadt Hamburg ist hierfür ein Ansatzpunkt.

Die deutschen Häfen wachsen nach der Prognose stärker als die ZARA-Häfen. Hier bleibt allerdings abzuwarten, ob die geplanten Anpassungen der Zufahrten (Außenweser und Elbe) wie geplant umgesetzt werden, was in der Prognose vorausgesetzt wird. Auch die Rolle Wilhelmshavens ist noch zu

bestätigen. Bis heute ist der Hafen nicht annähernd auf dem prognostizierten Kurs. 2013 wurden dort nur 76.000 TEU umgeschlagen. Im Hinterlandtransport von und nach Wilhelmshaven wird der Lkw dominieren. Die Schiene wird etwa ein Drittel der Güter aufnehmen, Binnenschiffsverkehre von und nach NRW wird es aufgrund der fehlenden Wasserstraßenverbindung nicht geben. Die weitere Entwicklung Wilhelmshavens wird neben der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung von der weiteren Schiffsgrößentwicklung abhängen. Daneben werden auch die Fahrwasseranpassungen von Außenweser und Elbe einen Einfluss auf Wilhelmshaven haben.

Die Bedeutung der Mittelmeerhäfen bleibt gering. Nach den Aussagen sämtlicher befragter Reeder hat hierbei neben der schwierigen Hinterlandanbindung insbesondere die Performance der Mittelmeerhäfen einen limitierenden Einfluss.

5.4 Binnenschiffsaufkommen in den NRW-Häfen

Der Binnenschiffsumschlag in öffentlichen und privaten NRW-Binnenhäfen war im Zeitraum 1992-2004 (Datengrundlage für das Hafenkonzept 2008) bei 100-120 Millionen Tonnen (1992: 113; 2004: 116 Millionen Tonnen) pro Jahr relativ stabil. Steigerungen im Bereich Container/Stückgut standen einem Rückgang bei trockenem Massengut gegenüber.

Auch in den Jahren zwischen 2010 und 2013 blieb das Gesamtvolumen des Binnenschiffsumschlags in NRW bei rund 125 Millionen Tonnen relativ konstant. Selbst gegenüber 1992 sind die Steigerungen moderat. Gleichwohl gab es in einigen Gütergruppen deutliche Veränderungen. Nach 2010 ging ein Rückgang bei Eisenerzen mit einem Zuwachs bei Mineralölzeugnissen und chemischen Erzeugnissen einher.

Ein direkter Vergleich einzelner Gütergruppen ist aufgrund eines Bruchs in der Statistik im Jahre 2010 nur eingeschränkt möglich. Seit 2010 wird eine andere Gütergruppensystematik verwendet. Aus die-

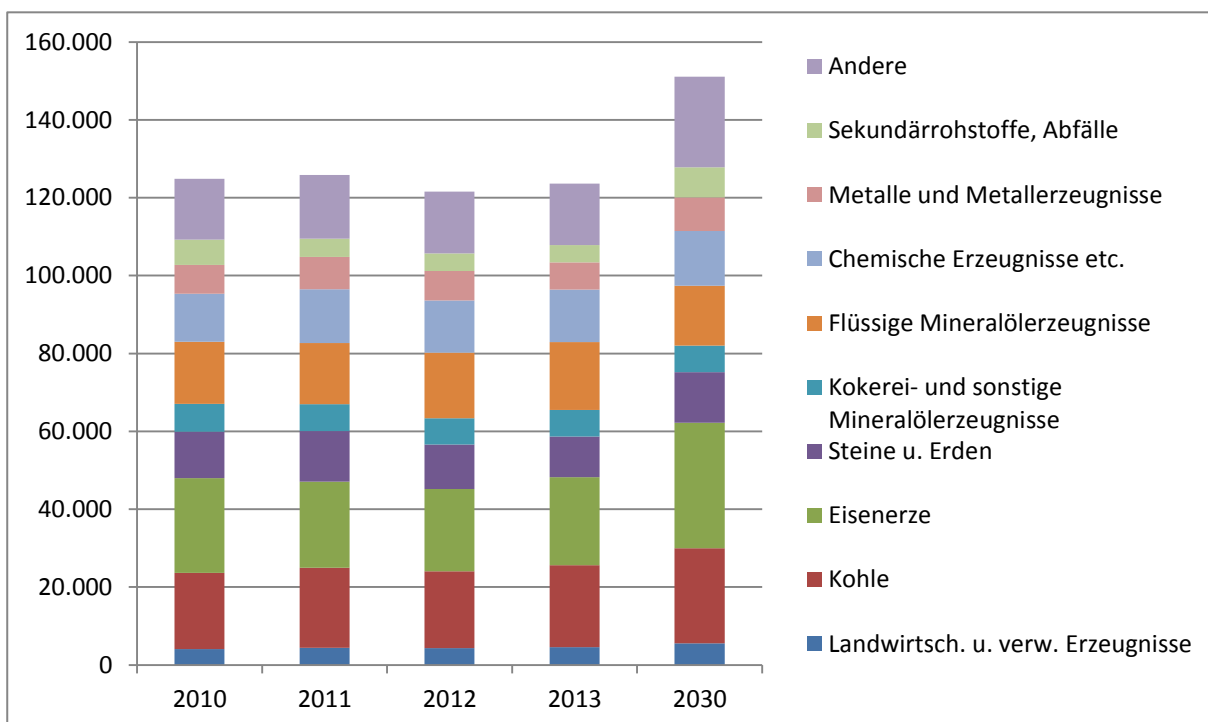
sem Grund werden lediglich die Gesamtmengen gegenübergestellt und die Entwicklung ab 2010 genauer betrachtet.

Bis zum Jahr 2030 prognostiziert das BMVI im Seehafen hinterlandverkehr von NRW ein moderates Wachstum von knapp 1% pro Jahr. Damit setzt sich die Entwicklung der letzten Jahre fort. Wesentliches Wachstum gibt es weiterhin nur beim Container.

Selbstverständlich gibt es dabei Entwicklungsunterschiede der einzelnen Standorte.

Insgesamt steigt das Aufkommen nordrhein-westfälischer Binnenhäfen von 2010 bis 2030 immerhin von 123 Millionen Tonnen auf 151 Millionen Tonnen, also um 28 Millionen Tonnen. Hiervon entfallen 10 Millionen Tonnen auf Eisenerz, jeweils 3 Millionen Tonnen auf Kohle und Steine, Erden und 8 Millionen Tonnen auf „Andere“, was im wesentlichen Container sind. Die vier genannten Bereiche decken 24 der 28 Millionen Tonnen Zuwachs ab.

Abbildung 7: Binnenschiffsumschlag in nordrhein-westfälischen Häfen 2010-2030 in 1.000 t



Quelle: IT-NRW sowie eigene Berechnungen auf Grundlage der Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn 2014
„Andere“ enthält auch Container

Containerverkehr

Der Containerverkehr ist, wie bereits gezeigt, das Marktsegment mit dem deutlichsten Wachstum. Allerdings verlief die Entwicklung in den letzten Jah-

ren auch im Containerumschlag (einem Teil der o.a. Gesamtmengen) verhalten.

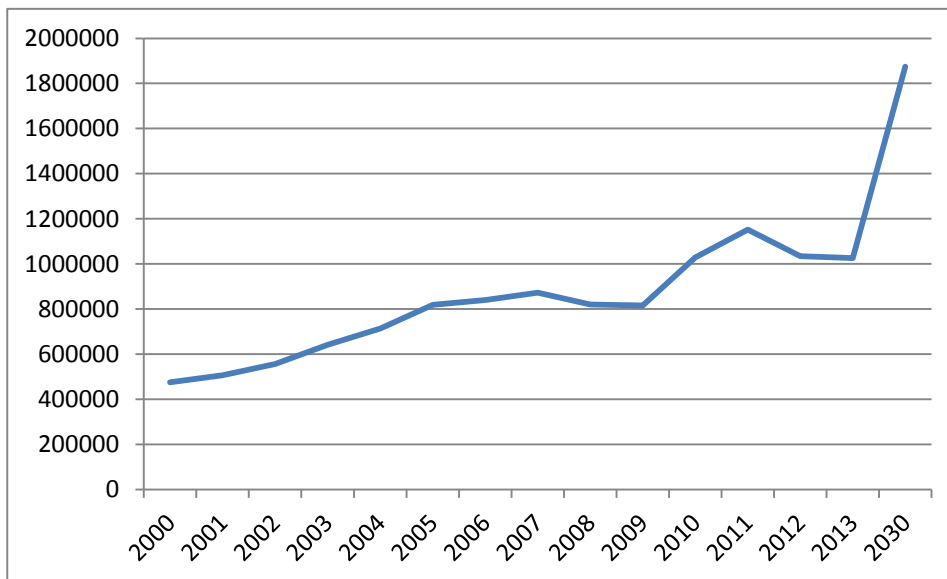
Während sich das Aufkommen zwischen 2000 (475.000 TEU) und 2006 (839.000 TEU) in nur

sechs Jahren nahezu verdoppelte und zweistellige jährliche Wachstumsraten die Regel waren, zeigen sich ab 2007 die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise. Zwischen 2007 und 2009 ging der Umschlag sogar zurück. 2009 entsprach das Niveau dem des Jahres 2005.

Nach einer deutlichen Steigerung zwischen 2009 und 2011 (+ 337.000 TEU) hat der Containerumschlag in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen

in den Jahren 2012 und 2013 immerhin wieder das Niveau von 2010 erreicht. 2011 schienen die Auswirkungen der „Krise“ nicht nur überwunden, es schien sogar eine Rückkehr auf den alten Wachstumspfad denkbar. Der erneute Einbruch nach 2011 brachte zwar eine Ernüchterung, die Grundtendenz bleibt aber positiv.

Abbildung 8: Containerumschlag in nordrhein-westfälischen Häfen 2000 bis 2030 in TEU



Quelle: IT-NRW / Prognose PLANCO auf Basis der Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn 2014.

Bis 2030 erwartet die BMVI-Prognose ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 3%, so dass sich das Umschlagsvolumen bis 2030 auf 1,9 Mio. TEU p.a. erhöht. Gegenüber 2010 ist dies immer noch nahezu eine Verdoppelung, dies trotz der Stagnation zwischen 2010 und 2013.

Mit diesen Erwartungen liegt man für 2030 um knapp 600.000 TEU unter den Erwartungen der Vorgänger-Prognose für das Jahr 2025. Für 2025 werden nun 1,6 Mio. TEU erwartet, 800.000 TEU weniger als nach der alten Prognose.

Aufgrund der Stagnation in den letzten Jahren müsste bis 2025 zudem ein jährliches Wachstum von knapp 4% erreicht werden, um den für 2025 prognostizierten Wert überhaupt zu erreichen.

Diese Wachstumsraten entsprechen in etwa den vor der Veröffentlichung der Bundesprognose angepassten Prognosen zahlreicher nationaler und internationaler Institute.

Damit werden auch die für die Binnenhäfen ermittelten Kapazitäts- und Flächenbedarfe später erreicht als erwartet.

Auch wenn die Prognose deutlich zurückgenommen wurde, können die Binnenhäfen also ein deutliches Wachstum im Containerumschlag erwarten. Damit auch Häfen im westdeutschen Kanalnetz von dieser Dynamik profitieren können, sollte der weiterhin starken Zunahme der Containerverkehre durch eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere Brückenanhebungen, Schleusenmodernisierung) Rechnung getragen werden. Betrachtet man die langen Planungszeiträume für Kapazitätserweiterungen in Deutschland, gibt der im Vergleich zu früheren Prognosen verlangsamte Anstieg des Güteraufkommens etwas „Luft“. Dies sollte aber nicht dahingehend fehlinterpretiert werden, dass erforderliche Kapazitätserweiterungen und Ausweisungen von hafenaffinen Logistik-, Gewerbe-, und Industrieflächen weniger dringlich sind.

Die Seehäfen setzen trotz der Wachstumseinbußen nach 2007 ihren Kapazitätsausbau fort. Dies gilt insbesondere für Rotterdam (Maasvlakte II), aber auch für Antwerpen. Das dadurch entspannte Umschlagsgeschehen kommt auch der Binnenschifffahrt zugute. Zudem wird intensiv daran gearbeitet, die Abwicklung der Binnenschiffe im Seehafen zu verbessern. Das Ziel steigender Marktanteile der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr wird so eher erreichbar.

Auch der Hafen Antwerpen plant umfangreiche Erweiterungen im Bereich des Deurganck Dock und des Antwerp Gateway Terminals, an dem auch der Duisburger Hafen beteiligt ist. Die Umschlagskapazität für See- und Binnenschiffe soll von jetzt 1,8 Millionen TEU auf 4,8 Millionen TEU erweitert werden.

5.5 Die öffentlichen Häfen in NRW

Die öffentlichen Häfen sind in NRW für etwa die Hälfte des Binnenschiffsumschlags verantwortlich.

Die amtliche Statistik des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) weist für 2013 einen Binnenschiffsumschlag von insgesamt 124 Mio. t aus. Die öffentlichen Häfen schlagen hiervon rund 56 Mio. t um. Allerdings ist die statistische Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Häfen nicht immer eindeutig. An verschiedenen Stellen werden den Angaben der privaten Häfen öffentliche Umschlagsstellen zugeschlagen.

Die drei umschlagsstärksten öffentlichen Häfen sind Duisburg, Neuss-Düsseldorf und Köln. Diese drei Standorte machen zusammen etwa 50% des Umschlags der öffentlichen Häfen aus. Sie sind auch die wichtigsten Standorte für den Containerumschlag, wo sie 2/3 des Gesamtumschlags abwickeln.

Der Hamburger Hafen plant neben Erweiterungsprojekten im Hafen insbesondere den Ausbau der Elbe, um größeren Containerschiffen eine höhere Abladetiefe ermöglichen zu können. Bremerhaven verfolgt den Ausbau der Außenweser. Wilhelmshaven verfügt (derzeit) über ausreichend freie Kapazitäten.

Auch wenn sich das Wachstum in den Seehäfen verlangsamt hat und sich dadurch die Kapazitätsprobleme etwas entschärft haben, stehen fast alle Seehäfen vor dem Problem der „congestion“ in der Hinterlandanbindung. Der Ab- und Zufluss der Container verläuft zu schleppend.

Während die öffentlichen Häfen insgesamt nur etwa 50% des gesamten Binnenschiffsumschlags in NRW abwickeln, erreichen sie im Containerbereich nahezu 100%. Der einzige nennenswerte private Umschlagpunkt ist Stürzelberg.

Die wichtigsten umgeschlagenen Gütergruppen sind Kohle/Koks, chemische Erzeugnisse, Steine und Erden sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse und Container.

Die nachfolgenden Karten zeigen den Umschlag von trockenem und flüssigem Massengut sowie von Containern in den Binnenhäfen 2013 und 2030. Sie verdeutlichen die regionale Konzentration der Umschlagsmengen entlang der Rheinschiene.

Abbildung 9: Umschlag von trockenem Massengut 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen

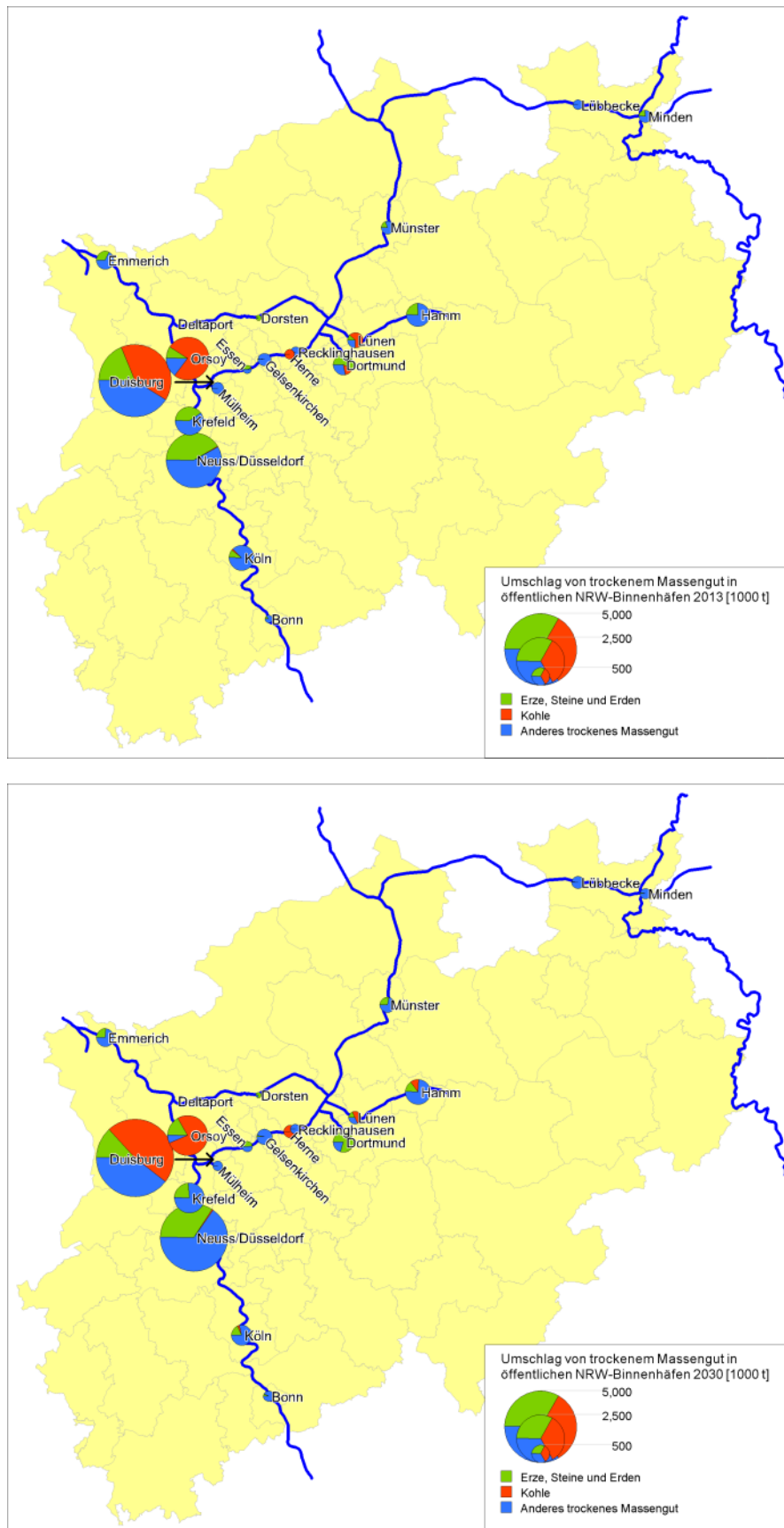


Abbildung 10: Umschlag von flüssigem Massengut 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen

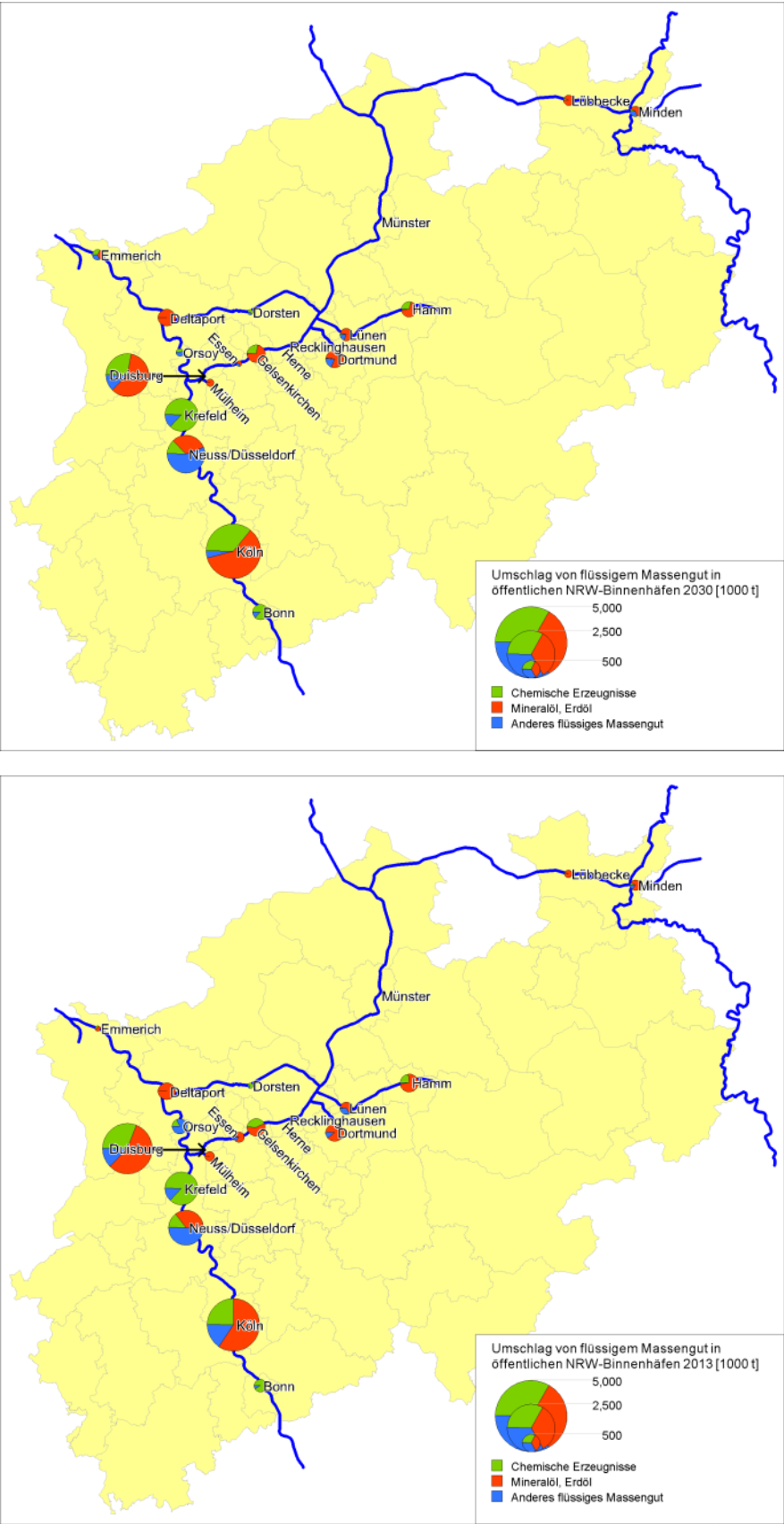
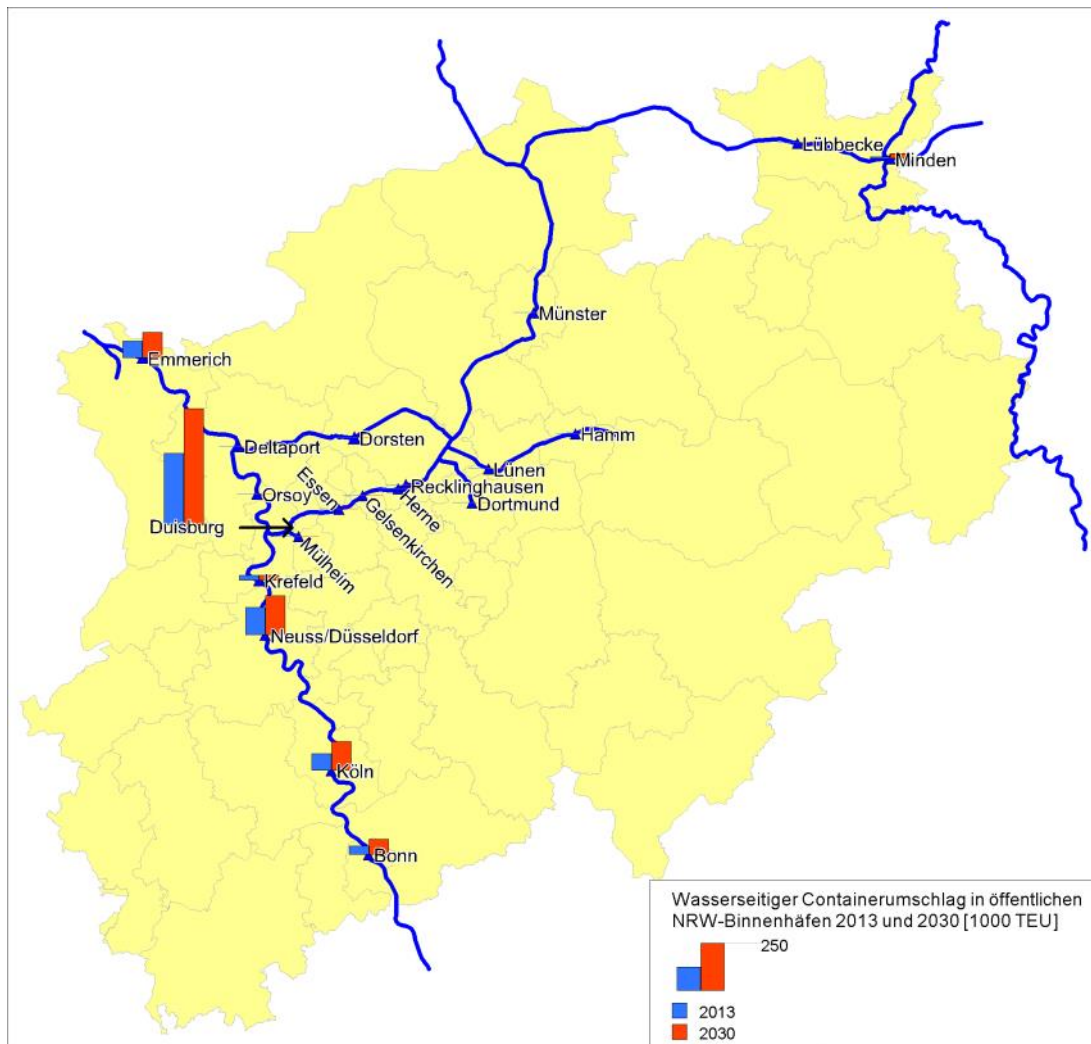


Abbildung 11: Umschlag von Containern 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen

Die Häfen an der Rheinschiene stehen für knapp 80% des Umschlags der öffentlichen Häfen in NRW. Container werden fast ausschließlich in den Rheinhäfen umgeschlagen. Im Kanalsystem findet ein Umschlag von Containern nur in Minden in nennenswertem Umfang und regelmäßig statt. Ein Grund hierfür dürfte vor allem in zu niedrigen Brücken liegen, die wirtschaftliche Containertransporte erschweren.

Da Wachstum überwiegend im Containerverkehr erwartet wird, wird auch das Wachstum der Rheinhäfen höher bleiben als das der Kanalhäfen. Faktisch wächst der Umschlag unter den Kanalhäfen nur in Gelsenkirchen, Hamm und Minden in nennenswertem Umfang. In Dortmund, Mülheim, Essen, Lünen und Herne stagniert der Umschlag oder geht zurück.

Bei den Häfen mit Wachstumspotenzial wird die Landesregierung auch die Entwicklung weiterer Flächen fördern und unterstützen. Die Landesplanung kann ein Mittel hierzu sein. Die Unterstützung

kann sich dabei auch auf Flächen außerhalb des Hafengebietes beziehen (s.u.), wenn damit das System Wasserstraße gestärkt wird.

Fazit

Öffentliche Binnenhäfen sind ein wichtiges Standbein der nordrhein-westfälischen Wirtschaft

In den öffentlichen Binnenhäfen in NRW werden rund 50% des gesamten Schiffsumschlags des Landes umgeschlagen. Die andere Hälfte wird in rund 100 privaten Häfen bzw. Umschlagstellen abgewickelt. Im Containerbereich sind es nahezu 100% in den öffentlichen Häfen.

Die öffentlichen Rheinhäfen sind für 80% des Umschlags aller öffentlichen Häfen verantwortlich. Container werden fast ausschließlich entlang des Rheins umgeschlagen. Ein Grund hierfür dürfte vor allem in zu niedrigen Brücken im westdeutschen Kanalnetz liegen, die wirtschaftliche Containertransporte erschweren. Eine Ausnahme ist der Mindener Hafen.

Private Häfen sind wichtig für die Industrie

Auch wenn sich die Untersuchung auf die öffentlichen Häfen konzentriert, ist hervorzuheben, dass private Häfen – in der Regel Werks- und Industrielägen, die der Ver- und Entsorgung einzelner Unternehmen mit Gütern und Rohstoffen dienen – außerordentlich wichtig für die nordrhein-westfälische Wirtschaft sind.

Die gute und günstige Versorgung mit Rohstoffen oder anderen Gütern über die Wasserstraße bietet den Unternehmen in NRW einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Regionen. Sie sollte erhalten bleiben.

Eine Stärke Nordrhein-Westfalens ist die Hafenvielfalt

Die vielen kleineren Standorte (insbesondere im Kanalnetz), die vom Umschlagvolumen nicht mit den großen Standorten mithalten können, sind für viele Unternehmen im Umfeld der Häfen wichtig. Auch diese Häfen sind in ihrem Bestand zu schützen und – wo sinnvoll – in ihrer weiteren Entwicklung zu fördern.

Nordrhein-Westfalen hat immer davon profitiert, eine Vielzahl großer, kleiner und unterschiedlich ausgerichteter Häfen zu haben. Diese Hafenvielfalt gilt es zu sichern.

So schlägt etwa der Hafen Mülheim Schwergut für die Firma Siemens um. Ohne den Mülheimer Hafen hätte Siemens erhebliche logistische Probleme an diesem Standort. Der direkte Wasserzugang ist damit ein wesentlicher Grund für den Standort Mülheim.

Eine besser ausgebaute Wasserstraßeninfrastruktur würde die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen abseits des Rheins erhöhen und zugleich Beiträge des Güterverkehrs zum Klimaschutz in nennenswertem Umfang ermöglichen. Die Landesregierung wird dies gegenüber dem Bund weiterhin deutlich machen.

Die Landesregierung wird die Binnenhäfen in NRW darin unterstützen, ihre Aktivitäten möglichst uneingeschränkt ausüben können. Insbesondere wird sie darauf hinwirken, dass städtebauliche Begehrlichkeiten zu keinen Entwicklungshemmnissen führen.

Allerdings müssen sich kleinere Häfen, insbesondere einige Kanalhäfen neuen Herausforderungen stellen, die in deren spezifischer Finanzierungsstruktur begründet liegen und sich bereits in naher Zukunft erheblich auswirken können. Daher sollten betroffene Hafenbetreiber ihre Strukturen hinterfragen und sich auch in finanzieller Hinsicht zukunftssicher aufstellen.

Weiterhin starkes Wachstum prognostiziert

Auch wenn die aktuellen Prognosen gegenüber früheren Erwartungen nach unten korrigiert wurden, wird für die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen ein starkes Wachstum prognostiziert. Dies gilt insbesondere für den Containerverkehr, der sich bis 2030 etwa verdoppeln soll. Massen- und Stückgutverkehr wachsen hingegen nur langsam – wie schon in der Vergangenheit.

Vom Wachstum profitieren insbesondere die Häfen entlang der Rheinschiene. Sie sind das Herzstück der nordrhein-westfälischen Hafenlandschaft. In der Folge entsteht zusätzlicher Flächenbedarf für Umschlag und Logistik in den Häfen und in deren Umfeld.

Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes, der Verkehrsinfrastruktur des Landes und des Klimaschutzes ist es erforderlich, dass im westdeutschen Kanalnetz in nennenswertem Umfang wirtschaftlichen Containerverkehr betrieben werden kann.

Das verlangsamte Wachstum sollte nicht dahingehend fehlinterpretiert werden, dass notwendige hafenauffüllende Ausbau- und Entwicklungsplanungen aufgeschoben werden könnten. Im Gegenteil: Das abgeschwächte Wachstum verschafft den Binnenhäfen lediglich ausreichende Zeit für die Wahrnehmung der sich bietenden Chancen. Vor dem Hintergrund der langen Planungszeiträume in Deutschland gilt dies umso mehr.

Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung nutzen

Nach wie vor werden viele Seecontainer im Seehafen entladen und die Güter dann auf Paletten umgeladen, um sie per Lkw weiter zu transportieren. Eine Möglichkeit zur Förderung der Binnenhäfen liegt darin, die Containerentladung von den Seehäfen (Rotterdam und Antwerpen) in die NRW-Binnenhäfen zu verlagern.

So würde die Nutzung der Wasserstraße im Hinterlandverkehr wesentlich gefördert. Dies käme nicht nur den Binnenhäfen und der regionalen Logistikwirtschaft zugute, sondern ist auch unter verkehrspolitischen Aspekten sinnvoll. Gemeinsam mit einem oder mehreren Binnenhäfen könnten entsprechende Pilotprojekte unterstützt werden.

NRW braucht gleichermaßen die ZARA-Häfen und deutsche Seehäfen

Rotterdam ist eindeutig der bedeutendste Seehafen für NRW. Dies sollte sich in der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik widerspiegeln. Aber auch die deutschen Seehäfen sind wichtig für die nordrhein-westfälische Wirtschaft. Die Betrachtung der Anteile darf nicht über die hohen absoluten Zahlen hinwegtäuschen. Die deutschen Seehäfen werden auch 2030 mit einem Volumen von 36 Millionen Tonnen wichtige Partner für NRW bleiben. Insbesondere das nördliche / nordöstliche NRW ist eher auf die deutschen Häfen ausgerichtet als auf die ZARA-Häfen.

5.6 Ausgewählte Wachstumsmärkte

5.6.1 Güterbereiche: Beispiel Schwergut

Der Schwerguttransport verspricht ein großes Potenzial für die Binnenschifffahrt und damit auch für die Binnenhäfen. Mängel an der Straßeninfrastruktur oder Brückensperrungen an Autobahnen für den Schwerlastverkehr beschleunigen diese Entwicklung. Zugelassene Strecken für Umwege sind immer schwerer zu finden. Ohne Sondertransporte sind Standorte in NRW nicht konkurrenzfähig.

Die Beschränkungen für Sondertransporte auf der Straße haben daher zu einer Verlagerung von Schwerguttransporten auf die Wasserstraße geführt. Die Wasserstraße bietet mit den Abmessungen und Tragfähigkeiten der Schiffe ausgezeichnete Bedingungen für schwere und großvolumige Güter. Darüber hinaus ist - anders als im Straßenverkehr - keine aufwändige Planung der Route und Genehmi-

Konsequenzen für NRW aus dem Seehafenwettbewerb

Grundsätzlich verhält sich das Land Nordrhein-Westfalen neutral in der Frage, welcher Seehafen für Verkehre von und nach NRW genutzt wird, zumal es hierauf praktisch keinen Einfluss hat. Aus Sicht der Binnenhäfen ist die Chance, über Binnenschiffstransporte in die Transportkette eingebunden zu sein, bei den ZARA-Häfen höher als bei den deutschen Seehäfen. Insofern stärkt eine gute Wettbewerbsposition der ZARA-Häfen auch die NRW-Binnenhäfen.

Kooperationen stärken die deutschen Binnenhäfen im nationalen und internationalen Wettbewerb

Zur Stärkung der Wettbewerbsposition gegenüber anderen Verkehrsträgern und anderen Standorten im In- und Ausland könnten sich Kooperationen zwischen Binnenhäfen, aber auch zwischen Binnen- und Seehäfen anbieten. Daher wird die Landesregierung sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten grundsätzlich unterstützen, ohne dabei in den Wettbewerb einzugreifen. Dies schließt allerdings nicht aus, dass auf Entwicklungen reagiert wird, wenn sie elementare verkehrliche und wirtschaftliche Landesinteressen berühren.

gung der Transporte erforderlich. Einzig für den Zulauf kann die Beantragung einer Genehmigung notwendig sein. Eine Erleichterung gegenüber dem Straßenverkehr ist zudem das Fehlen zeitlich begrenzter Fahrverbote. Schifffahrt und Häfen sehen das Potenzial und positionieren sich als leistungsfähige Alternative für den Schwerguttransport. Geeigneten Schwergutumschlagstellen sind in Häfen immer häufiger in erforderlichem Umfang vorhanden.

Ein kritischer Aspekt ist die kleinräumige Anbindung der Binnenhäfen. Auch wenn die Häfen in der Regel über eine nahe Autobahnanbindung verfügen, kann die letzte Meile, insbesondere bei großvolumiger Ladung, eine Barriere sein. Daher sind die Binnenhäfen bemüht, auf eine schwergutgeeignete Gestaltung der Hafenzufahrt hinzuwirken.

Das Land kann die Entwicklung der Schwerguttransporte in der Binnenschifffahrt unterstützen. Auf der Grundlage des bestehenden Netzes an Umschlag-

stellen und den bestehenden Brückenrestriktionen kann es sich als sinnvoll erweisen, die ausreichende Bedienung aller Landesteile und ggf. die Möglichkeit der Netzergänzung zu prüfen. Dabei ist etwa an den rechtsrheinischen Bereich südlich von Reisholz zu denken.

Neben der Bereitstellung leistungsfähiger Infrastruktur und Equipment durch die Häfen sollten die Kommunen für das Thema Sondertransporte sensibilisiert werden und diese im Planungsprozess berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Berücksichtigung der Belange von Großraum- und

Schwerguttransporten bei der Gestaltung von Kreisverkehren zu legen.

Hinsichtlich der Anbindung sind auch Möglichkeiten von Erleichterungen bei der Genehmigung der Straßentransporte im Vor- und Nachlauf zu prüfen. Möglich sind etwa die Ausweisung von Schwerlasttrassen für die Hafenzufahrt und die Vergabe von Dauerausnahmegenehmigungen. Dies könnte den administrativen Aufwand für den Vor- und Nachlauf von wiederholt stattfindenden Sondertransporten mit ähnlichen Abmessungen und Gewichten erheblich verringern.

5.6.2 Regional: Beispiel Osteuropa

In den vergangenen Jahren wurden die Kontakte zwischen NRW und Staaten in Osteuropa vertieft und Ansätze für eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit entwickelt.

Osteuropa gilt nach wie vor als Wachstumsmarkt. Innerhalb Osteuropas hat sich das Bild seit der Wirtschafts- und Finanzkrise jedoch verändert. Vor der Krise wies die GUS-Region (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten) die stärksten Wachstumsraten auf. Seit einiger Zeit nehmen Polen, Tschechien und die Slowakei eine führende Rolle ein. Neben der Nähe zu Deutschland stützt sich deren Entwicklung auf eine erfolgreiche industrielle Umstrukturierung und ein Lohnniveau, das immer noch erheblich unter dem Westeuropas liegt.

Langfristig erwarten Experten auch für Russland wieder Wachstumsraten wie in Polen. Von der OECD werden für Russland in den nächsten Jahren durchschnittliche Wachstumsraten von bis zu 3,6%, für Polen von 3,5% vorausgesagt, während Deutschland unter 2% (1,6) liegt. Für andere westeuropäische Länder sind die Wachstumserwartungen noch geringer.

Vor diesem Hintergrund könnte es im Interesse der NRW-Unternehmen liegen, Handelsbeziehungen zu diesen Ländern zu intensivieren (Bezug von Vorprodukten, Export von Fertigprodukten).

Im Jahr 2010 wurden Güter im Umfang von 15 Millionen Tonnen zwischen NRW und Osteuropa transportiert. Bis 2030 wird ein Anstieg auf 22 Millionen Tonnen erwartet. Davon entfallen 60% auf Polen, gefolgt von Tschechien und Russland.

Verkehre mit Osteuropa werden fast ausschließlich per Lkw abgewickelt. Das Binnenschiff spielt nahezu keine Rolle, aber auch die Bahn wird kaum genutzt. Hier spielen neben vielen organisatorischen Fragen auch die kritischen infrastrukturellen Rahmenbedingungen in vielen Ländern Osteuropas eine Rolle.

Diese Situation ist aus NRW-Sicht verkehrs- und umweltpolitisch unerwünscht. Bei ausreichender Bündelung von Transporten könnte ein höherer Bahn- und Binnen-See-Anteil erreicht werden. Erfolgte diese Bündelung über Logistikstandorte in NRW, könnte zusätzliche Beschäftigung und Wertschöpfung im Land generiert werden. Hier könnte ein Ansatzpunkt der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik liegen. Bei einer solchen Bündelung könnten auch die Mengen weiter östlich liegender Länder, etwa Weißrusslands, Russlands oder der Länder des Baltikums, einbezogen werden. Die Güter könnten per Bahn nach Polen transportiert und dort entweder neu gebündelt und per Bahn oder per Lkw weiter Richtung Osten transportiert werden.

Das Interesse an einer solchen Zusammenarbeit besteht auch in Osteuropa. Die Region Danzig/Gdynia ist z.B. an einer tieferen Kooperation mit NRW (sowohl mit der Landesregierung, als auch mit Logistikern, Häfen und Unternehmen) stark interessiert. Auch NRW-Häfen wie Duisburg und Neuss/Düsseldorf haben Polen/Osteuropa im Blick und suchen nach Kooperationsmöglichkeiten.

Die wichtigsten Gütergruppen im Warenaustausch mit Osteuropa wie Metalle und Halbzeug, Holz/Papier/Pappe und chemische Erzeugnisse sind grundsätzlich bündelbar und bahnfähig. Bei der Intensivierung der Kooperation kann auf eine gute außenwirtschaftliche Verflechtung NRWs mit

Osteuropa aufgebaut werden. Die Einbeziehung der Gesellschaften NRW.INVEST GmbH und NRW.International GmbH dürfte hilfreich sein. Ins-

5.7 Konkurrierende Binnenhafenstandorte in Belgien und den Niederlanden

Die Binnenhäfen in NRW stehen im Wettbewerb mit anderen Binnenhäfen außerhalb des Landes, so auch in Belgien und den Niederlanden. Die Intensität des Wettbewerbs hängt von der Funktion der Binnenhäfen ab. Dienen sie der lokalen oder regionalen Versorgung und bedienen ein Einzugsgebiet von rund 50 Kilometern, beschränkt sich der Wettbewerb auf die Schnittmengen der Einzugsgebiete nordrhein-westfälischer Häfen. Erfüllen sie darüber hinaus eine Gateway- oder Hubfunktion, kann der Wettbewerb ausgeprägter sein.

Von den belgischen und niederländischen Terminals mit regionalem Einzugsgebiet gehen nur etwa 5% bis 10% des Aufkommens von und nach NRW. Die Konkurrenzsituation ist damit aus heutiger Sicht insgesamt moderat – wenngleich einzelne Standorte

besondere NRW.INVEST verfügt über gute Kontakte in die genannten Länder, vor allem nach Polen.

durchaus betroffen sind. Sie wird insbesondere beeinflusst durch die jeweilige Lage der Logistikparks bzw. Industrie- und Gewerbeflächen. Standorte mit überregionaler Bedeutung, wie etwa Venlo, stehen in deutlich stärkeren Wettbewerb zu den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen.

Die Ansiedlungsentscheidung von Logistikunternehmen ist besonders von der Verfügbarkeit geeigneter Flächen abhängig. Damit nordrhein-westfälische Binnenhäfen von Ansiedlungen profitieren können, ist neben einem angemessenen Ausbau der Häfen und Wasserstraßen wichtig, entsprechende Flächen in Häfen oder gut angebundene Flächen außerhalb von Häfen auszuweisen. Neue Terminals wie etwa der Trilogieport in Lüttich mit großen ausgewiesenen Logistikflächen sind insofern eine Konkurrenz für Standorte in NRW.

5.8 Flächen für Umschlag und Logistik

5.8.1 Flächenbedarf und -potenzial in den NRW-Binnenhäfen bis 2030

Eine Voraussetzung, um größere Gütermengen per Schiff transportieren zu können, sind ausreichende Umschlag- und Logistikkapazitäten in den Binnenhäfen. Hierzu benötigen die Häfen, neben entsprechenden Liegeplätzen und Umschlagsanlagen, vor allem Flächen. Bereits im Hafenkonzept 2008 wurde die Flächenknappheit in den Häfen als ein Entwicklungshemmnis erkannt. Die Situation wurde und wird weiter dadurch verstärkt, dass die Kommunen Hafenflächen für andere Nutzungen wie Wohnen oder Gewerbe beanspruchen. Auch die Ausweisung neuer Flächen aufgrund angrenzender Bebauung oder Schutzgebiete ist vielfach schwierig.

Nicht alle Hafenflächen werden hafenaffin genutzt. Dies ruft immer wieder Widerstände gegen die Entwicklung neuer Flächen hervor. Neue Flächen sollten erst entwickelt werden, wenn die bestehenden Flächen „vernünftig“, nämlich wasseraffin, genutzt werden.

Historisch bedingt sind aber in vielen Häfen auch Betriebe ansässig, die keinen Hafenbezug haben. Häufig handelt es sich dabei um Betriebe, die an

anderen Stellen in der Region keinen Platz fanden und in dem Industriegebiet Hafen „nicht stören“. Beispiele sind Entsorgungsbetriebe. Die Flächen wurden zudem in einer Zeit vergeben, als die Zukunft der Häfen schwierig schien. In den 70er und 80er Jahren prägten rückläufige Massengutverkehre das Bild und neue Wachstumsfelder waren kaum in Sicht. Gleichzeitig erforderten wirtschaftliche Zwänge, die Flächen nicht brach liegen zu lassen bis sich hafenaffine Nutzungen ergaben, sondern diese so gut wie möglich zu vermieten oder zu verpachten. Dabei wurden häufig langjährige Pachtverträge abgeschlossen.

Heute hat sich diese Situation grundlegend verändert. Es herrscht auch nach der Krise ein anhaltend hohes Wachstum im Containerverkehr und es gibt wachstumsstarke Massengüter. Bedingt durch die Globalisierung hat sich die Rolle von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen deutlich verändert. Als Folge des starken Anstiegs der interkontinentalen Verkehre (zum Teil um einen Faktor 4 gegenüber dem allgemeinen Wirtschaftswachstum) hat auch der Seehafen hinterlandverkehr entsprechend zugenommen. Für diese Verkehre sind die Binnenhäfen hervorragend positioniert. Dies gilt insbesondere für die Rheinschiene, aber auch für einige Standorte im Kanalnetz. So ist etwa Minden Partnerhafen der

deutschen Seehäfen im Containerverkehr. Hinzu kommen weitere strukturelle Entwicklungen wie die zunehmende Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen und die wachsende Bedeutung der Binnenhäfen auch als Knoten des Schienengüterverkehrs.

In vielen weiteren Fällen hat ein Unternehmen zum Zeitpunkt der Ansiedlung den Hafen genutzt. Bedingt durch Marktveränderungen haben sich aber die Verkehrsströme verändert, so dass die Binnenschifffahrt heute keine Rolle mehr spielt.

Trotzdem gibt es auch heute immer wieder freie Flächen, die an Unternehmen vergeben werden, die keinen Hafenbezug haben. Hintergrund ist ein wirtschaftlicher Druck der Anteilseigner der Hafengesellschaft – meist Gebietskörperschaften –, das Betriebsergebnis des Hafens zu optimieren. Diese Vorgehensweise erscheint bisweilen als kurzfristig. Denn es wäre im Interesse der Allgemeinheit (und zumeist auch der Hafenbetriebe selbst), wenn frei werdende Flächen so lange frei gehalten würden, bis sie einer hafenaffinen Nutzung zugeführt werden können, die eine effektivere Nutzung in Aussicht stellt und Unternehmen für längere Zeit an das „System Wasser“ bindet. Damit könnten sich weitere Verlagerungspotenziale auf den Verkehrsträger „Schiff“ eröffnen.

Neben der Akzeptanz des zumeist kommunalen Hafen-Eigentümers erfordert dies eine langfristige Entwicklungsplanung, die Flächenbedarfe für verschiedene Nutzungen identifiziert.

Nachdem die Seehäfen – vor allem Rotterdam und Antwerpen - in der Vergangenheit erfolgreich das Ziel verfolgten, containernahe Logistik anzusiedeln, indem sie hierfür terminalnahe Flächen bereit stellten, zeichnete sich Anfang der 2000er Jahre eine Trendwende ab. Engpässe bei der bedarfsgerechten Bereitstellung neuer Umschlagflächen ließen das Interesse wachsen, die containernahe Logistik in das Hinterland der Seehäfen auszulagern. Nordrhein-Westfalen ist hierfür besonders geeignet. Diese Verschiebung hat einen doppelten, von der nordrhein-westfälischen Landespolitik weiter unterstützten, wirtschaftlichen Effekt: Sie schafft wirtschaftliche Wachstumschancen in der Logistik und sie verbessert die Standortbedingungen für die verladende Wirtschaft. Aber auch verkehrspolitisch ist diese Entwicklung positiv zu beurteilen: Verkehrsströme zwischen den Seehäfen und den Hinterlandzentren werden stärker gebündelt und sind damit für die

Massenverkehrsträger Binnenschiff und Bahn geeigneter.

Bedingt durch die Wirtschaftskrise in 2007/2008 hat der Flächendruck auf die Seehäfen abgenommen. Neue Umschlagsprognosen liegen auch langfristig zum Teil deutlich unter den Prognosen vor der Krise. Damit ist der erwartete Flächenengpass in den Seehäfen nicht im erwarteten Ausmaß eingetreten und wird auch für die Zukunft mittelfristig nicht erwartet.

Vor diesem Hintergrund haben die Seehäfen wieder begonnen, Hafenflächen für logistische Aktivitäten freizugeben. Damit sind die Seehäfen nicht nur strategischer Partner, sondern auch Wettbewerber für die Binnenhäfen.

Gleichwohl bleibt der Druck auf die Seehäfen hoch, Ladung schnell und möglichst nicht über die Straße ins Hinterland zu transportieren. Dies ist unter anderem bedingt durch Verkehrsprobleme in den Seehäfen. Die Abwicklung – insbesondere über die Straße – erhöht die Gefahr von Staus und damit verbundenen Wartezeiten sowie eine geringere Zuverlässigkeit der Transporte. Dies verschlechtert die Position eines Seehafens im Seehafenwettbewerb.

Die Chance für die Binnenhäfen, sich neben Umschlag- auch zu Logistikknoten zu entwickeln, ist damit nach wie vor gegeben. Dies erfordert aber kostengünstige Verlademöglichkeiten und entsprechende Logistikflächen in den Häfen und deren Umfeld. Die Hafenkommunen sollten im Zusammenwirken mit der Landesregierung diese Chance ergreifen und Logistikflächen in erforderlichem Umfang bereitstellen, zumal wenn hierdurch Verkehrsverlagerungen auch zu klimaschonenden Verkehrsträgern erreicht werden können.

Nachfolgend wird der Umfang an Flächen, die künftig für Umschlag und umschlagnahe Logistik in den Binnenhäfen zur Verfügung stehen sollten, um die beschriebenen Chancen wahrzunehmen, quantifiziert. Dabei ist hervorzuheben, dass der Bedarf an *allgemeinen* Logistikflächen (z.B. Distributionszentren) hiermit nicht erfasst ist. Er ist deutlich höher und reflektiert weitere Wachstums- und Beschäftigungspotenziale.

Die Binnenhäfen am Rhein können aufgrund bestehender Flächenreserven und Erweiterungsmöglichkeiten ihrer Terminalleistung den Bedarf an Umschlagsflächen in der Summe zumindest in den nächsten 5 bis 10 Jahren voraussichtlich decken. An einzelnen Standorten kann es jedoch auch früher zu Engpässen kommen.

Tabelle 3: Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Flächenbedarf für den Containerumschlag in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens bis 2030 in ha

	ohne geplante Ausbaumaßnahmen	mit geplanten Ausbaumaßnahmen ⁶
bis 2020	-	-
2020 bis 2030	38	24
SUMME bis 2030	38	24

Quelle: PLANCO, eigene Berechnungen

Die bei rein summarischer Betrachtung entspannte Flächensituation für den Containerumschlag in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen bedeutet nicht, dass in keinem Binnenhafen Flächenprobleme bestehen oder kurz- und mittelfristig zu erwarten sind.⁶ Denn die Umschlagsentwicklung erfolgt nicht in allen Häfen mit gleicher Dynamik. Die Flächenbilanz ist zudem nicht überall gleich.

Bei der Beurteilung des Flächenbedarfs ist auch zu berücksichtigen, dass für Jahre starker Konjunktur oder saisonale Spitzen zusätzliche Flächen erforderlich sein könnten. Die Seehäfen kalkulieren hierfür mit einem zusätzlichen Bedarf von rund 20 bis 30%. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die entscheidenden Flächenengpässe kurzfristig nicht im Umschlag, sondern in der (umschlagnahen) Logistik zu erwarten sind. Im Sinne einer flächensparenden und bedarfsgerechten Flächenpolitik ist auch durch eine überregional abgestimmte Flächenausweisung Vorsorge zu betreiben, damit eine Neuinanspruchnahme von Flächen auf das notwendige Maß beschränkt werden kann.

Für den Bereich der Logistik wird der Engpass voraussichtlich bereits kurzfristig gravierend sein. Es ist zu erwarten, dass sich Logistikunternehmen bei fehlenden Kapazitäten in den Binnenhäfen andere Standorte suchen könnten – was allerdings die angestrebte Straßenentlastung in Frage stellen könnte.

⁶ Berücksichtigt wurde ein Ausbau der Häfen Köln (Godorf), Düsseldorf (Reisholz), Minden (RegioPort Weser), Dortmund (Hafenbahnhof) sowie Krefeld ohne hierbei Aussagen über die Realisierungsfähigkeit zu treffen. Grundlage der Berechnungen ist die Verkehrsprognose ohne projektbedingte Verlagerungseffekte. Da diese Vorhaben in der Regel auch lokale Verkehrsverlagerungen bewirken, entspricht die Differenz des Flächenbedarfes mit und ohne Ausbaumaßnahmen nicht der ausgebauten Fläche.

Tabelle 4: Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Zusatzbedarf an umschlagnahen Logistikflächen in den Binnenhäfen NRW bis 2030

	Flächenbedarf in ha
bis 2020	44
2020 bis 2030	173
SUMME bis 2030	217

Quelle: PLANCO, eigene Berechnungen

Damit liegt der unter Berücksichtigung der erwarteten Güterverkehrszunahme gutachterlich prognostizierte Flächenbedarf für Umschlag- und Logistikflächen in den NRW-Binnenhäfen bis 2030 in der Summe bei bis zu 255 Hektar. Bei Realisierung der

bereits geplanten Ausbaumaßnahmen vermindert er sich leicht auf 241 Hektar. Im Bereich der Logistik ist eine noch größere Flächennachfrage denkbar.

Tabelle 5: Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagnahe Logistik in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens bis 2030 in ha

	Umschlag	Umschlagnahe Logistik	Summe
bis 2020		44	44
2025 bis 2030	24-38	173	197-211
SUMME bis 2030	24-38	217	241-255

Quelle: PLANCO, eigene Berechnungen

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass potenzielle Flächen für Umschlag und Logistik gegenwärtig nicht in dem dargestellten Bedarfsumfang, sondern nur teilweise (siehe Tabelle 6) voraussichtlich planerisch sicherbar sind. Daher sollen zusätzliche Flächenbedarfe, die über die gegenwärtig planungsrechtlich sicherbaren Flächen hinausgehen (siehe Tabelle 6), künftig dann gesichert werden, wenn Flächenpotenziale für eine Nutzung als Umschlag- oder Hafenlo-

gistikflächen durch das Brachfallen von Flächen neu entstehen. Der ermittelte Flächenbedarf betrifft im Ergebnis ausschließlich die landesbedeutsamen Häfen, in denen entsprechende Flächensicherung betrieben werden soll und verteilt sich auf diese wie folgt:

Tabelle 6: Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagnahe Logistik bis 2030 in den landesbedeutsamen Häfen NRWs in Hektar*

Hafen-standort	Bedarf für Umschlagflächen nach Abzug von Reserven und geplanten Ausbaumaßnahmen	Bedarf für umschlagnahe Logistikflächen nach Abzug von Reserven und geplanten Ausbaumaßnahmen	summierter Gesamtbedarf zusätzlicher Flächen für Umschlag und Logistik ⁷	aktuell voraussichtlich planerisch sicherbar ⁸	aktueller Fehlbedarf (zu sichern, wenn Flächenpotenziale durch Brachfallen von Flächen neu entstehen)
Bonn	0	7	7	0	7
Neuss / Düsseldorf (NDH)	0	41	41	31	10
Duisburg (Duisport)	20	116	136	0	136
Wesel / Voerde (DeltaPort)	0	7	7	6,3	0,7
Köln	0	26	26	0	26
Krefeld	0	5	5	5	0
Emmerich	4	14	18	14	4 (Umschlag)
Andere (Rheinberg sowie Dortmund, Hamm, Minden)	0	0	0	0	0
Summe	24	217	241	56,3	184,7

⁷ Die der Bedarfsberechnung zugrunde gelegten Hafengebiete, innerhalb derer sich zum Teil noch Flächenreserven befinden sowie die für Ausbaumaßnahmen bereits vorgesehenen Flächen können den Abgrenzungen auf den Luftbildern in Anhang 6.2.2 entnommen werden.

⁸ Es ist möglich, dass Teile der Flächen bis zur Fortschreibung der Regionalpläne in Anspruch genommen sind.

5.8.2 Flächenpotenzial für Logistikflächen außerhalb der Häfen bis 2030

Bei allgemeinen Logistikflächen ist die Verkehrsanbindung, insbesondere an kreuzungsfreie Straßen, besonders wichtig. Lage und verfügbares Personal bestimmen ebenso die Standortwahl der Logistikbranche.

Logistik ist eine Querschnittsaufgabe in modernen Industrien. Deshalb richten sich nicht nur ihre Organisation und ihre Abläufe, sondern auch ihre Ansiedlungen nach den Anforderungen ihrer Kunden. Die Ansiedlungsformen sind entsprechend vielfältig. Aus diesem Grund werden im Wesentlichen folgende Typen von Logistikstandorten unterschieden: Handelsstandorte (traditionell in der Nähe der Kunden oder Verkaufsstellen von Handelsunternehmen), Produktionsstandorte (traditionell in der Nähe der Umschlaganlagen), Standorte auf der „grünen Wiese“ (neu ausgewiesene Gewerbe- und Industrieflächen zur Verlagerung und Erweiterung bestehender Betriebe oder zur Ansiedlung neuer Produktions- und Dienstleistungsunternehmen), Ansiedlungen auf altindustriellen Flächen.

Vor diesem Hintergrund wurden potenzielle und bestehende Gewerbeflächen mit einer Mindestgröße von 5 Hektar erhoben und auf ihre Eignung als logistische Entwicklungsfläche untersucht. Dabei wurde jede aktuell bekannte gewerblich-industrielle Fläche in Nordrhein-Westfalen, die in den kommenden Jahren für die Logistikwirtschaft bedeutend sein kann, in diese Untersuchung einbezogen.

Die Entwicklung von Standorten und Flächen für Logistiktutzungen kann unterschiedliche Ziele verfolgen, zum Beispiel

- die Abrundung eines vorhandenen Logistikstandorts;
- die Errichtung eines in sich zusammenhängenden Logistikstandorts kleiner bis mittlerer Größe, auch als Ergänzung zu bestehenden Gewerbe- / Industriegebieten, in denen bisher keine Logistiktutzungen angesiedelt sind;
- die Errichtung eines neuen Logistikstandorts auch für Logistiktutzungen mit größerem Flächenbedarf oder möglichst frei wählbaren Aufteilungen (Parzellierungen).

Es wurden daher drei Gruppen gebildet und die einzelnen Standorte/Flächen jeweils einer davon zugeordnet:

- Ergänzungen zu bestehenden Logistikstandorten
- Kleine eigenständige Logistikstandorte (Fläche < 15 ha)
- Große eigenständige Logistikstandorte (Fläche > 15 ha)

Im Ergebnis wurden rd. 380 grundsätzlich geeignete Standorte mit einer Gesamtfläche von rund 10,500 Hektar aufgelistet. Nordrhein-Westfalen verfügt demnach über eine große Zahl potenzieller Logistikflächen. Allerdings sind diese nicht in dem erforderlichen Maße verfügbar.

Ermittelt wurden speziell Standorte und Flächen, auf denen in den kommenden Jahren die Entwicklung von Logistiktansiedlungen als strukturelle Schwerpunkte der Entwicklung der NRW-Logistikbranche sinnvoll erscheint. Hierfür kamen sowohl komplett neue als auch Ergänzungen bereits bestehender Standorte aller Größenordnungen in Betracht. Es wurde lediglich darauf geachtet, dass jeweils aktuell oder später freie Flächen für entsprechende Ansiedlungen zur Verfügung gestellt werden können. Die Eingrenzung auf Standorte mit mehr als 5 Hektar Gesamtfläche resultiert aus der Erfahrung, dass kleinere Standorte nur sehr eingeschränkt für strukturbildende Logistiktansiedlungen in Frage kommen und daher nur als Ergänzungen bestehender Logistikstandorte Berücksichtigung fanden.

Eine vollständige Auflistung aller potenziell für Logistiktansiedlungen geeigneten Flächenreserven im Landesgebiet war damit nicht zielführend. In der Untersuchung nicht berücksichtigte Standorte und Flächen wurden keineswegs als ungeeignet für Logistiktansiedlungen beurteilt. Sie kommen lediglich als strukturbildende Standorte nicht in Betracht.

Bei der Bewertung der Eignung von Logistikstandorten sind spezifische, insbesondere an den Anforderungen der Logistikbranche orientierte Kriterien berücksichtigt worden. Die Qualitäten eines konkreten Standorts, die seine Eignung für Logistiktansiedlungen bestimmen, sind durch die betroffenen Akteure unterschiedlich stark beeinflussbar (siehe nachstehende Tabelle 6).

Tabelle 7: Kriterien für die Bewertung von potenziellen Logistikflächen

Merkmal	Beeinflussbarkeit
Flächengröße	Nein
Planerische Darstellung / Ausweisung	Ja
Nutzbarkeit	Ja
Gleisanschluss	Ja
Anbindung an ÖPNV	Ja
Möglichkeit der Nutzung des kombinierten Verkehrs	Ja
Kaufkraft im Umkreis bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	Nein
Anzahl erreichbarer Kreise bzw. kreisfreier Städte bis 60 Min. Fahrzeit vom Standort	Nein
Bevölkerungsveränderung in der Stadt/Gemeinde des Standorts 2012–2030	Nein
Bevölkerungsveränderung im Kreis bzw. in der kreisfreien Stadt des Standorts 2012–2030	Nein
Entfernung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	Ja
Anbaufreiheit der Anbindung zur nächsten kreuzungsfreien überörtlichen Straßenverbindung	Ja
Entfernung zur nächsten Großstadt	Nein
Entfernung zum nächsten größeren Produktionsstandort	Nein
Nähe zu einem Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen	Nein
Fahrzeit zum nächsten Terminal des kombinierten Verkehrs	Ja
Fahrzeit zum nächsten Hafen	Ja
Fahrzeit zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs	Ja
Güteraufkommen 2010	Nein
Güteraufkommen 2030	Nein
Arbeitslose 2014 – alle Zielberufsbereiche	Nein
Arbeitslose 2014 – Zielberufsbereich 5	Nein
Anteil der Arbeitslosen im Zielberufsbereich 5 an allen Arbeitslosen	Nein
Anteil der jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre) im Zielberufsbereich 5 an allen jungen Arbeitslosen (15-44 Jahre)	Nein
Lärsituation am Standort	Ja
Unterstützung durch Politik und Verwaltung	Ja

Quelle: SCI

Unter Zugrundelegung der Kriterien lassen sich (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte benennen (siehe Anhang 6.3).

Das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept NRW stellt weder einen Rahmenplan mit strategischer Umweltprüfung dar noch beinhaltet es Zusagen für Förderentscheidungen des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Entwicklung von Logistikstandorten erfolgt wie bisher vor Ort auf der Ebene der Bauleitplanungen, im Einklang mit den Zielen der Landesplanung und den Ausweisungen der Regionalpläne. Damit ist es der Regional- und Fachplanung möglich, bei der Flächenentwicklung vom Wasserstraßen-, Hafen und Logistikkonzept NRW abzuweichen.

Von den ermittelten (potenziell) strukturbildenden Logistikstandorten weisen einige so ausgezeichnete Qualitäten auf und lassen in ihrer Entwicklung so wenige Schwierigkeiten erwarten, dass eine Entwicklung dieser Flächen mit dem Ziel der möglichst

baldigen Ansiedlungsreife vorrangig unterstützt werden sollte. Bei anderen Standorten ist die Entwicklung ebenfalls auf einem guten und bislang weitgehend hindernisfreien Weg. Auch die Entwicklung dieser Flächen sollte daher unterstützend begleitet werden. Einige Standorte sollten hingegen zunächst weiter beobachtet werden. Dort, wo konkrete Probleme erkennbar sind, ist deren gezielte Prüfung anzustreben.

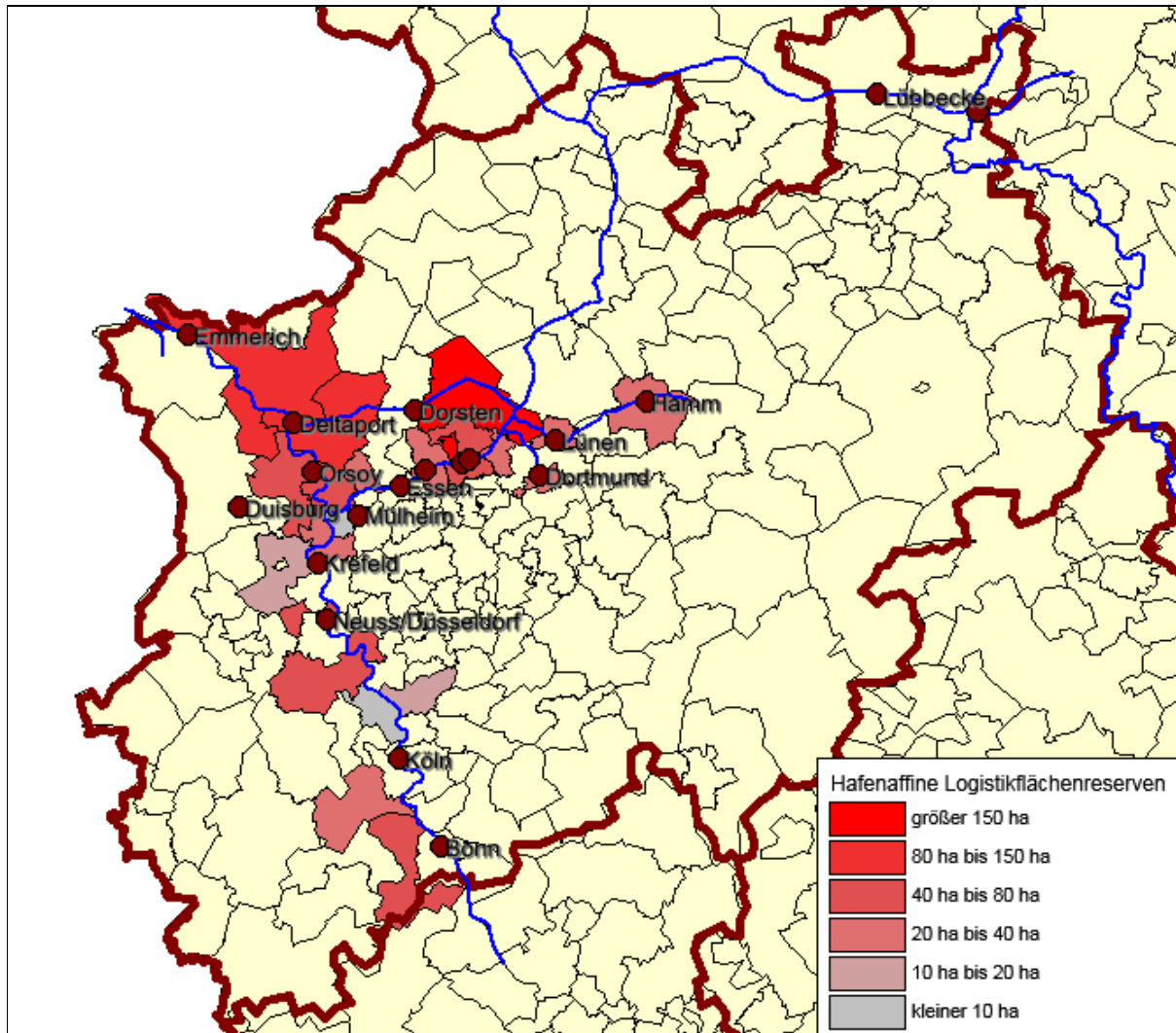
Von besonderem verkehrs- und wirtschaftspolitischen Interesse sind zunächst solche Flächen, deren bestimmungsmäßiger Nutzen mit möglichst geringem Aufwand erzielt werden kann. Der Schwerpunkt der Landespolitik wird daher auf der Unterstützung der Entwicklung der Flächen mit der besten Eignung und gleichzeitig den besten Entwicklungschancen liegen müssen.

5.8.3 Hafenauffine verfügbare Logistikflächen im Umfeld der Binnenhäfen

Einen besonderen Stellenwert haben hafenauffine verfügbare Logistikflächen im Umfeld der Binnenhäfen. In Betracht kommen hier alle potenziellen Flä-

chen mit einer Fahrzeit von weniger als 30 Minuten zum nächstgelegenen Hafen. Es ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 12: Hafenauffine verfügbare Logistikflächen im Umfeld der Binnenhäfen



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von SCI/Fraunhofer.

Die Darstellung zeigt einerseits, dass grundsätzlich Flächen für logistische Nutzungen vorhanden sind - ohne allerdings im Detail die Verfügbarkeit der Flächen und andere Details zu differenzieren. Sie zeigt aber auch, dass sich die Flächen auf den nord- und westlichen Teil von NRW konzentrieren. Im Umfeld

Emmerich / Deltaport sind umfangreiche Flächen vorhanden, während etwa im Kölner Raum kaum Flächen verfügbar sind. Im Einzelfall ist die tatsächliche Eignung der Flächen für hafenauffine Nutzung zu klären.

5.9 Kooperationen

Kooperationen haben in den letzten Jahren für die Binnenhäfen an Gewicht gewonnen und sind in verschiedenen Konstellationen in die Praxis umgesetzt worden. Die Zusammenarbeit reicht von der gemeinschaftlichen Interessenvertretung und dem Informationsaustausch über eine Zusammenarbeit bei Vermarktung, Flächenentwicklung und Betrieb zur Verbesserung der Marktposition und Realisierung von Synergien. Darüber hinaus können Anbieter komplementärer Leistungen in der Transportkette wie Seehäfen, Transportoperatoren und Verlader integriert werden. Die institutionelle Ausgestaltung der Kooperation reicht von abgestimmtem Verhalten ohne vertragliche Bindung mit Kooperationsbekundungen über vertragliche Vereinbarungen bis zu gesellschaftsrechtlichen Verflechtungen. Hinsichtlich der beteiligten Ebene sind Kooperationen der Hafenverwaltung, des öffentlichen Hafenbetreibers und der überwiegend privaten Umschlagdienstleister zu unterscheiden.

Kooperationsaktivitäten der Binnenhäfen lassen sich unter folgenden Kriterien beurteilen:

- Synergien in Hafenbetrieb und -management
- Sicherstellung eines landesweiten Netzes leistungsfähiger Binnenhäfen
- Beitrag zur Stärkung der Marktposition der Binnenhäfen
- Sicherstellung ausreichenden Wettbewerbs bei Hafenumschlag, Transport und Flächenvermarktung

Entscheidend ist der Beitrag von Kooperationen zur Effizienz des nordrhein-westfälischen Hafensystems und damit zur Erreichung des Zieles einer Verkehrsverlagerung. Das Land wird daher darauf achten, dass das dichte und leistungsfähige Hafennetz marktgerecht erhalten und weiterentwickelt wird.

Die Bereitschaft zur Kooperation wird wesentlich durch zwei Entwicklungen beeinflusst. Engpässe in den öffentlichen Haushalten erhöhen den wirtschaftlichen Druck. Kooperationen können zu mehr Effizienz und damit einer besseren Wirtschaftlichkeit beitragen. Das starke Mengenwachstum stellt die Häfen vor Kapazitätsprobleme. Kooperationen können zu einer Entlastung beitragen.

Die Hoffnungen auf Effizienzsteigerungen durch gemeinsam eingesetztes Personal oder Equipment haben sich jedoch nicht überall erfüllt, da bei gleichzeitigen Peaks an allen Standorten ausreichend

Kapazität vorgehalten werden muss. Daher haben etwa einige Kanalhäfen derartige Überlegungen wieder verworfen. Zudem sind die einzelnen Standorte schon stark auf die örtlichen Bedürfnisse zugeschnitten. Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Zusammenarbeit der überwiegend kommunalen Anteilseigner an den Hafengesellschaften bisweilen problematisch ist.

Grundsätzlich denkbar ist auch eine Konzentration bestimmter Aktivitäten an einzelnen Standorten, um nicht überall die leistungsfähige Infrastruktur bereit halten zu müssen. Vielfach ist schon die Finanzierung der erforderlichen Erhaltungsinvestitionen ein Problem, erst recht von geplanten Neu- und Ausbauvorhaben. Allerdings sind viele Häfen bereits hoch spezialisiert und an den Anforderungen der lokalen Industrie ausgerichtet. Gleichwohl ist Potenzial für weitere betriebliche Kooperationen bei den Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen vorhanden.

Mögliche Kooperationsbereiche in der betrieblichen Zusammenarbeit bestehen auch in der Flächen- und Infrastrukturentwicklung. Neben einer belastbaren Kapazitätsplanung in den Häfen, die zu mehr Effizienz führt, liegt insbesondere in der Zusammenarbeit mit externen Partnern, die über Flächen verfügen, hohes Potenzial. logport ruhr, die erfolgreiche Kooperation von duisport und der RAG, ist ein Beispiel. Dies ist vor allem dann interessant, wenn es sich hierbei um die Erschließung von Flächen ohne Wassernutzung handelt.

Gute Chancen für weitere Kooperationen bestehen auch im Bereich der Vermarktung. Insbesondere die Zusammenarbeit mit Transportoperatoren und Logistikern könnte weiter intensiviert werden. Gerade kleinere Anbieter mit begrenzten Vermarktungsressourcen können davon profitieren. Die Landesregierung wird jeweils prüfen, ob sie derartige Kooperationen anstößt. Es ist daran gedacht, dass sich Land, Hafenbetreiber und andere Akteure „unter einem Dach“ zusammenfinden, um etwa Marketingmaßnahmen zu optimieren sowie eine erhöhte Wahrnehmung und Präsenz in Übersee zu erzielen.

Durch eine engere Kooperation mit den Seehäfen und damit verbundene optimierte logistische Abläufe erlangen die Binnenhäfen einen Vorteil im Wettbewerb mit anderen Standorten. Einen Schwerpunkt stellt dabei der Verkehr im Seehafen hinterland mit Containern dar. Vor dem Hintergrund des Güterverkehrswachstums bestehen hier die größten Möglichkeiten und Herausforderungen für die nordrhein-

westfälischen Binnenhäfen. Dies betrifft aufgrund der natürlichen Verbindung über den Rhein insbesondere die ZARA-Häfen.

Eine stärkere Kooperation mit den deutschen Seehäfen – auch im Rahmen der bestehenden Kooperation zwischen Eurogate und den Häfen in Dortmund und Minden – ist im Landesinteresse. Nordrhein-Westfalen hat durch eine gemeinsam mit dem Stadt-

staat Hamburg unterzeichnete Absichtserklärung bereits eine Grundlage für eine stärkere Zusammenarbeit der Häfen geschaffen. Diese gilt es mit Leben zu füllen, um so zu einer Optimierung des Modal Split beitragen zu können. Zudem würde NRW von einem stärkeren Wettbewerb zwischen den Seehäfen profitieren.

5.10 Fachkräftemangel

Die Transport- und Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen beklagen einen Fachkräftemangel in den verschiedensten Bereichen – insbesondere jedoch bei „einfachen“ Tätigkeiten und bei Fahrpersonal. Bei diesen Arbeitnehmergruppen besteht starker Wettbewerb mit anderen Branchen. Ein problematisches Image, eingeschränkte Verdienstmöglichkeiten – insbesondere im Vergleich zu anderen Berufen in Handel und Industrie – sowie eine oftmals schlechte Erreichbarkeit der Betriebsstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellen wesentliche Wettbewerbsnachteile dar.

Verschärft wird die Problematik durch den demographischen Wandel. Nach statistischen Vorausberechnungen des IT.NRW werden 2030 im Land insgesamt 11 % weniger Menschen im üblichen Erwerbsalter leben als 2011. Seit 2010 wanderten im Jahresdurchschnitt rund 45.000 Menschen pro Jahr mehr nach Nordrhein-Westfalen zu als aus Nordrhein-Westfalen ab. Damit besteht die Chance, Wanderungsbewegungen zur dauerhaften Sicherung des Wirtschaftswachstums und als praktisches Mittel gegen den Fachkräftemangel zu nutzen.

Eine wesentliche Herausforderung ist jedoch die gezielte Beseitigung von Ausbildungsmängeln. Um Arbeitskräfte erfolgreich in den Arbeitsmarkt zu in-

tegrieren, empfiehlt es sich, Zuständigkeiten und Möglichkeiten verschiedener Einrichtungen zu bündeln, etwa der Agentur für Arbeit, von Schulen und Bildungsträgern, Industrie- und Handelskammern, Branchenverbänden sowie Organisationen für Menschen mit Migrationshintergrund.

Im Zuge des demographischen Wandels wird auch das Durchschnittsalter der Belegschaften weiter steigen. Die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit weisen darauf hin, dass die Altersstruktur in der Logistikbranche nah am Durchschnitt des gesamten Arbeitsmarktes in Nordrhein-Westfalen liegt. Lediglich Berufskraftfahrer sind in der Regel signifikant älter als der Durchschnitt der Branche.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen an viele Tätigkeiten in der Logistikbranche. In sämtlichen Bereichen der Logistik wie Tourenplanung, Warenbestandsmanagement, Bestellmanagement, Auslieferungsabwicklung oder Warenrückverfolgung werden IT-Systeme eingesetzt. Es ist davon auszugehen, dass sich durch Entwicklungen wie Industrie 4.0 und das Internet der Dinge die Berufsbilder und Anforderungsprofile weiter wandeln werden. EDV-Kenntnisse und ein sicherer Umgang mit der entsprechenden Hardware sind werden immer wichtiger. Es gilt, mit gezielten Maßnahmen Fachkräfteangebot und -nachfrage miteinander zu verbinden.

5.11 Image der Logistikbranche

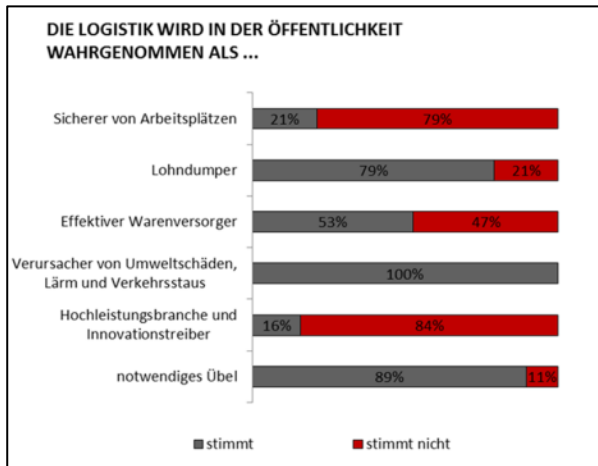
Nordrhein-Westfalen profitiert wirtschaftlich in besonderem Maße von der Logistikbranche: Aktuell sind dort rund 648.000 Menschen⁹ landesweit beschäftigt. In dieser großen und wichtigen Wachstumsbranche sind in den vergangenen Jahren viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden, was Land und Kommunen Wirtschaftswachstum und zusätzliche Steuereinnahmen gebracht hat. Dennoch prägt

die öffentliche Meinung über Logistik ein eher negatives Bild, etwa über schlechte Arbeitsbedingungen oder eine geringere Bezahlung von Beschäftigten im Speditionsgewerbe.

Dies hat auch eine geringe Akzeptanz von logistischen Bau- und Investitionsmaßnahmen und Ansiedlungen zur Folge.

⁹ Stichtag 30.06.2014

Abbildung 13: Wahrnehmung von Logistik in der Öffentlichkeit



Quelle: SCI/Logistikbarometer, April 2014

Ein weiterer Grund für das eher negative Branchenimage ist die stark fragmentierte und heterogene Unternehmensstruktur. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) stellen die Mehrheit der Betriebe. Sie stellen sich öffentlich kaum dar. Auch die Verbände der Logistikbranche sind uneinheitlich aufgestellt. Vor diesem Hintergrund ist vor allem die Branche selbst in der Pflicht, ihre Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft hervorzuheben und mehr Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu schaffen. Die Wirtschafts- und Verkehrspolitik des Landes kann aber

einen Beitrag zur dauerhaften Imageverbesserung leisten.

Um die öffentliche Wahrnehmung der Logistikbranche zielgerichtet und nachhaltig zu verbessern, sind übergreifende und nachhaltige Marketingmaßnahmen sinnvoll. Beispiele aus den Niederlanden belegen, dass bei Unternehmen im Logistikbereich der Aspekt Umweltfreundlichkeit für deren öffentliche Darstellung/Imagepflege an Bedeutung gewinnt. Hierbei könnte auch ein „grünes Label“ unterstützend wirken. Die Aktivitäten könnten landesweit „unter einem Dach“ gebündelt werden, um einheitliche Kampagnen mit hohem Wirkungsgrad sicherzustellen. Die Landesregierung wird vor diesem Hintergrund prüfen, welche Möglichkeiten einer gemeinsamen Kommunikationsstrategie zu einer langfristigen Verbesserung des Branchenimages bestehen.

Eine mögliche gemeinsame Positionierung der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen und Logistikakteure könnte gerade in Übersee die NRW-Präsenz durch internationale Messeauftritte ermöglichen und erhöhen. Dabei sollte eine gemeinsame „Marke“ sowohl die Stärken der Marktführer betonen, als auch die Vielfalt der Binnenhafen- und Logistiklandschaft herausstellen.

6 ANHANG

6.1 Standortspezifische Handlungsempfehlungen für die öffentlichen Häfen Nordrhein-Westfalens

Die beschriebenen Handlungsoptionen müssen durch konkrete Umsetzungsmaßnahmen in den

einzelnen Häfen begleitet werden. Ausgehend von den jeweiligen Stärken und Schwächen sowie den erkennbaren Entwicklungspotenzialen wurden in Abstimmung mit den jeweiligen Häfen die folgenden Umsetzungsmaßnahmen identifiziert.

Bonn			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen verfügt durch die direkte Lage am Strom und die Nähe der Autobahn über eine gute Anbindung. Wasserseitig unterliegt der Hafen zu dem kaum Restriktionen. • Die Containerbrücken haben eine 24/7 Betriebserlaubnis. • Die Hafenentwicklung wird durch die integrierte Hafenstruktur mit Verwaltung und Terminalbetrieb in einer Hand erleichtert. Die Unabhängigkeit und privatrechtliche Organisation erlaubt zudem eine hohe Flexibilität. • Der Fokus auf das Containergeschäft bringt ein umfangreiches Dienstleistungsangebot mit hoher Kundenorientierung. • Nach der Erweiterung stehen umfangreiche freie Kapazitäten im Containerumschlag zur Verfügung.	• Ein Gleisanschluss fehlt und ist auch nicht realisierbar. • Durch den fehlenden Gleisanschluss ist eine intermodale Verbindung mit den deutschen Seehäfen im Containerverkehr nicht möglich. • Aufgrund fehlender Flächen sind Entwicklungen nur außerhalb des Hafengebiets möglich. • Die unmittelbare Zufahrt verläuft durch ein Wohngebiet und die Zufahrtsstraße weist Ausbaubedarf auf.	Flächen • Es sind keine Flächenpotenziale vorhanden Märkte • Der Fokus liegt auf der Weitentwicklung des Containergeschäfts. Ein Beispiel ist die Einrichtung von Containerverkehr auf der Mosel gemeinschaftlich mit Partnern. • Mit den Investitionen in den Ausbau der Spundwand auf 150 m werden die Bedingungen für den konventionellen Umschlag verbessert.	• Gegenüber der Stadt Bonn sollte verstärkt auf den Ausbau der Zufahrtsstraße gedrängt werden. • Dem Hafen sollte die Suche nach Entwicklungsflächen außerhalb des Hafens leichter gemacht werden.

DeltaPort			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
- Die DeltaPort Hafenstandorte unterliegen keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich. - Die Hafenstandorte verfügen über eine gute Straßenanbindung. Die BAB 3 ist jeweils etwa 10 km entfernt erreichbar. Durch das dichte und weitverzweigte Autobahnnetz im Ballungsraum Ruhrgebiet ist die Region und sind die Hafenstandorte hervorragend angebunden. - Der Hafenverbund deckt die gesamte Güterpalette ab und hat die einzelnen Standorte auf bestimmte Geschäftsfelder spezialisiert. - Der Stadthafen Wesel ist nach der Modernisierung ein leistungsfähiger Standort für den Schüttgutumschlag. Getreide, Salz und Baustoffe sind die wichtigsten Märkte. - DeltaPort ist überwiegend Umschlagpunkt für das überregionale Hinterland. - Der Hafen Emmelsum ist erfolgreich im Containerumschlag (Zellstoff, Papier) als Bindeglied zwischen den ZARA Häfen (per Binnenschiff) und Werk/Verarbeitung in Österreich (per Bahn). - Mit der Wiederinbetriebnahme des brach liegenden KV-Terminals durch Contargo stärkt DeltaPort die Position im Containerumschlag. - Der Rhein-Lippe-Hafen ist für den Schwergutumschlag ausgelegt und mit der Ansiedlung eines Schwergut-Logistikers in	- Der Stadthafen Wesel ist über die Bundesstraße 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 geplante Bau der Südumgehung Wesel im Zuge der B58 verbessert diese straßenseitige Anbindung. Darüber hinaus kann auch die BAB 3-Auffahrt Hünxe über gut ausgebauten Fernstraßen mit geringer Zusatzstrecke ohne Durchquerung des Stadtzentrums genutzt werden. - Im Rhein-Lippe-Hafen ist kein Gleisanschluss vorhanden. Die Kosten für den Bau eines Anschlusses werden mit 17 Mio. € veranschlagt. Gleichwohl kann die nahegelegene Gleisinfrastruktur in Emmelsum über einzurichtende Shuttleservices genutzt werden. - Die Leistungsfähigkeit der Bahnanbindung des Hafens Emmelsum müsste ggf. langfristig verbessert werden, derzeit reicht diese jedoch für die mittelfristig geplanten Mengen aus. - Das Höhenniveau der im westlichen Bereich des Hafen Emmelsum liegenden Erweiterungsflächen von rd. 15 ha liegt unter dem Niveau des bestehenden Hafenareals. Daher sind für die Nutzbarmachung der Flächen im Rahmen des Projekts „Westerweiterung Hafen Emmelsum“ umfangrei-	Flächen - Es sind mit insgesamt etwa 86 ha umfangreiche Flächenreserven für die Ansiedlung hafenaffinen Gewerbes vorhanden. Diese Flächen befinden sich ausschließlich in den Standorten Emmelsum und Rhein-Lippe-Hafen. 21 ha sind im Hafen Emmelsum kurz- und mittelfristig verfügbar. Mit Sappi wird derzeit über eine Fläche von 6 ha zur Erweiterung des Logistikzentrums für Papier und Zellstoff verhandelt. - Angrenzend an das KV-Terminal von Contargo steht mittelfristig eine 15 ha große Fläche zur Erweiterung des westlichen Hafenbereichs zur Verfügung. In Emmelsum sind darüber hinaus Landaufschüttungen und eine Verlängerung der Kai-mauer geplant. - In unmittelbarer Nähe des Hafens befinden sich in Emmelsum zudem Freiflächen eines privaten Flächenentwicklers. Diese können durch hafenaffine Logistikansiedlungen Wachstumsimpulse für den Hafen bringen. - Im Rhein-Lippe-Hafen stehen umfangreiche Freiflächen von 65 ha für Entwicklungen zur Verfügung. Von den Flächen können 14 ha kurzfristig, 24 ha mittelfristig und 27 ha langfristig entwickelt werden. Diese sollen hafenbezogen vermarktet werden. - In den drei Hafenarealen von DeltaPort werden spezifische Entwicklungsziele verfolgt. Der	- Gemeinschaftlich mit angesiedelten Unternehmen Stärkung der bestehenden Umschlagaktivitäten und Akquisition neuer Geschäfte im Stadthafen Wesel. - Erschließung wassernaheer Flächen für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Logistikunternehmen. In diesem Zusammenhang sollten die umfangreichen Entwicklungspotenziale im Hafen Emmelsum (Westerweiterung) und Rhein-Lippe-Hafen (etwa südlich und östlich sowie nordwestlich des Hafenbeckens) trotz der teilweise erforderlichen Flächenanhebung erschlossen werden. Die Akquisition von Fördermitteln für die Hafenentwicklung kann die Realisierung erleichtern. - Hafenaffine Vermarktung der Freiflächen und Erweiterung des Kundenkreises. - Prüfung der Synergiepotenziale der KV-Terminals in Emmelsum und Werben für eine Zusammenarbeit der Betreiber. - Stärkung des Standorts als Schwergutumschlagpunkt. - Positive Begleitung der Überlegungen zur Einrichtung eines Mega-Hub am Standort. Prüfung der Möglichkeiten einer Verbindung von Hub-Umschlag und Bedienung des regionalen Einzugsgebietes. Neben einer Erweiterung des Contargo Terminals in Emmelsum käme für ein solches Hub-Terminal auch der Rhein-Lippe-Hafen mit

DeltaPort			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
diesem Segment gut aufgestellt. Der Neubau einer Kaimauer ist plangenehmigt. - Die Hafenstandorte Emmelsum und Rhein-Lippe-Hafen bieten umfangreiche Flächenreserven und Entwicklungspotenziale. - Im Containerumschlag besteht eine Kooperation mit dem Terminal in Emmerich.	che Aufhöhungsarbeiten erforderlich. - Aufgrund der Papierlogistik ist im Hafen Emmelsum nur staubfreier Umschlag möglich. Der Hafen Emmelsum ist daher auf den Umschlag von Containern ausgerichtet. - Durch den Rückgang des Mineralölverbrauchs verliert der Rhein-Lippe-Hafen langfristig möglicherweise als Mineralölumschlagpunkt an Bedeutung. Allerdings wird dies durch die Versorgung des angeschlossenen Tanklagers in Hünxe-Bucholtswelmen und die dortige Vorhaltung von Mineralölprodukten sowie von Versorgungsreserven verschiedener Länder kompensiert. Des Weiteren finden aktuell Gespräche mit europäischen Unternehmen statt, die in den deutschen Mineralölmarkt einsteigen möchten. - Für die Hafenentwicklung notwendige Infrastrukturinvestitionen sind ohne Fördermittel kaum realisierbar. - Anforderungen des Naturschutzes und der Schutzbedürftigkeit von Streusiedlungen erschweren die Hafenentwicklung.	Stadthafen Wesel soll in seiner jetzigen Funktion als Drehscheibe für den Umschlag von Agrar- und Massengütern erhalten und gestärkt werden. Der Rhein-Lippe-Hafen wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Standortes zu einem Universalhafen für Stück-, Schwergut und Container ausgebaut werden. Im Hafen Emmelsum wird insbesondere an weitere Logistiksiedlungen wie etwa Distributionszentren mit Bezug zum Containerverkehr gedacht. In den Hafengebieten und angrenzenden Bereichen wird eine hafenauffine Ansiedlungspolitik angestrebt. Insgesamt steht eine Fläche von rd. 86 ha für hafenauffine Gewerbe- und Industriebetriebe zur Verfügung. Märkte Der Hafenverbund DeltaPort verfügt in verschiedenen Geschäftsfeldern über Entwicklungspotenzial. Mit der Übernahme und Wiederinbetriebnahme des brach liegenden Containerterminals durch Contargo wird sich der Containerumschlag positiv entwickeln. Damit wird das mit der günstigen Lage zu den Seehäfen und dem Flächenpotenzial verbundene Potenzial des Hafens Emmelsum als Containerumschlagpunkt realisiert. Die Kooperation mit dem Terminal in Emmerich wird den Standort stärken. Neben Binnenschiffsverkehren sind auch Bahnverkehre vorgesehen. Ähnlich wie	umfangreichen Flächenreserven infrage. - Bedarfsweiser Ausbau der Gleisanlagen im Hafengebiet und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnanbindung des Hafens Emmelsum. Nach derzeitiger Planung reicht die Kapazität der Gleisinfrastruktur am Hafenstandort für die erwarteten Verkehre aus. - Bereitschaft zur Herstellung eines Gleisanschlusses für den Rhein-Lippe-Hafen bei Akquisition eisenbahnauffiner Ansiedlungen und Prüfung der Fördermöglichkeiten etwa über die Gleisanschlussförderung. Eine Anbindung über den Hafen Emmelsum ist die vorzugswürdige Option, wenngleich auch bei dieser Variante etwa die erforderlichen Brückenbauwerke zu Investitionskosten von 17 Mio. € führen. Grundsätzlich wäre auch eine Anbindung an die hoch belastete Betuwe-Linie denkbar, aufgrund der Rahmenbedingungen aber wohl nur schwer umsetzbar - Prüfung von Lösungen zur Vereinbarkeit der Hafenentwicklung mit Naturschutz und Streusiedlungen - Weiterführung der Planungen zur Einrichtung einer LNG Tankstelle in Abstimmung mit anderen Häfen in der Region - Abschluss der Planungen zur Einrichtung von Landstromanschlüssen

DeltaPort			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
		Emmerich bietet sich Emmelsum für den Umschlag Binnenschiff-Bahn und die Bedienung eines überregionalen Hinterlandes an. - Die Häfen und Flächen in Wesel bieten auch die Voraussetzungen für die Bildung eines Mega-Hub im Seehafen-Hinterlandcontainerverkehr der Binnenschifffahrt. Die Überlegungen zur Errichtung einer solchen Anlage am Niederrhein zur Optimierung der Seehafenbedienung insbesondere durch terminalreine Seehafenverkehre per Binnenschiff sind noch nicht abgeschlossen. - Der Papier- und Zellstoffumschlag von Jerich und Sappi entwickelt sich positiv. Es wird über eine Erweiterung am Standort nachgedacht. Perspektivisch ist auch eine Zusammenarbeit von Contargo mit den KV-Terminals von Jerich und Sappi denkbar. - Am Standort Wesel bestehen nach der Ertüchtigung der Anlagen Potenziale im Massengut. Mit langfristig mindestens 300.000 t Salzumschlag pro Jahr konnte zusätzliches Geschäft akquiriert werden. Zudem bestehen im Agrarbereich Potenziale. - Der Mineralölumschlag im Rhein-Lippe-Hafen leidet unter dem zurückgehenden Verbrauch. Durch die Ansiedlung des Schwergutlogistikers Hegmann Transit und des Unternehmens GS-Recycling, das Entsor-	

DeltaPort			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
		gungsleistungen nach CDNI anbietet, werden am Standort neue Umschlagsgeschäfte generiert. Potenzial erwächst auch aus einer geplanten Biogas Anlage in Hünxe. Es wird über eine Zuführung von Jauche per Pipeline über den Rhein-Lippe-Hafen nachgedacht. Es ist geplant die Reststoffe zur Verwertung als Düngemittel über den Stadthafen Wesel zu transportieren. Des Weiteren wird über die Errichtung einer LNG-Tankstelle beraten. Potenziale ergeben sich im Rhein-Lippe-Hafen im Zusammenhang mit Ansiedlungen auf den umfangreichen Freiflächen. Dies gilt etwa für die bereits realisierte Ansiedlung im Schwergutbereich.	

Dorsten			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen ist mit Koppel- und 2-er Schubverbänden, sowie ÜGMS mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m 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. • Der Hafenbetreiber bietet integrierte Transport- und Logistikangebote. Die Einbindung in das Ruhrmann Netzwerk trägt zu einer stabilen Geschäftsentwicklung bei. • Im angrenzenden Industriepark sind Entwicklungsflächen vorhanden. • Es bestehen Möglichkeiten für Schwergut und RoRo-Umschlag.	• Das Hafengeschäft und dessen Entwicklung ist beschränkt auf das Geschäft des örtlichen Betreibers. • Es besteht eine Abhängigkeit von wenigen Geschäftsfeldern. • Kunden sind von dem Dienstleistungsangebot des Hafenbetreibers abhängig.	Flächen • Der Hafen verfügt über keine Flächenreserven. Im interkommunalen Industriepark Dorsten/Marl angrenzend an den Hafen noch Freiflächen zu vergeben. Diese bieten keinen direkten Wasserzugang. Märkte • Der Betreiber wird mit seinem Netzwerk zu einer stabilen Entwicklung des Umschlaggeschäfts beitragen. Durch den Industriepark besteht zudem die Möglichkeit hafenaffines Gewerbe anzusiedeln, welches Potenzial für den Hafen mit sich bringt.	• Vermarktung der Flächenreserven im Industriepark Dorsten/Marl an hafenaffines Gewerbe und Erschließung neuer Transportpotenziale. • Vermarktung als Hafenstandort für Schwergut- und RoRo-Umschlag • Prüfung einer stärkeren Diversifikation des Umschlaggeschäfts. • Verlängerung der Schienenanbindung in den Hafen bei Potenzial für Bahnumschlag.

Dortmund			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen hat eine leistungsfähige Infrastruktur und ist gut erreichbar. Der Hafen kann von Koppel- und 2er-Schubverbänden sowie von ÜGMS mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m angelaufen werden. Gleisanschlüsse sind im ganzen Hafengebiet vorhanden. Außerdem ist der Hafen über einen Autobahnzubringer direkt mit der BAB 45 verbunden. • Es bestehen gute Voraussetzungen für einen Ausbau des Containerumschlags. Mit dem Bau des neuen KV-Terminals bestehen umfangreiche Kapazitätsreserven und Entwicklungspotenziale im Kombinierten Verkehr. Diese werden durch die Vernetzung des Hafens und angrenzender Gewerbegebiete mit Ansiedlungspotenzial gefördert. • Der Hafen ist derzeit keinen nennenswerten Nutzungskonflikten ausgesetzt. Dies wird sich auch perspektivisch nicht ändern, da ein weiteres Heranrücken der Wohnbebauung durch politische Entscheidungen unterbunden wurde. • Der Dortmunder Hafen ist ein wichtiger Container Umschlagpunkt im Hinterland der Seehäfen, insbesondere im Bahn-KV der deutschen Häfen. Der Glückauf-Shuttle stellt eine KV-Verbindung mit dem Duisburger Hafen und Anschluss zu Containerverkehren der Binnenschifffahrt mit den ZARA-Häfen her. • Zahlreiche Unternehmen	• Es sind nur noch wenige freie Grundstücksflächen für die Ansiedlung von Gewerbe im Hafengebiet verfügbar. • Der Dortmunder Hafen ist von der Funktionsfähigkeit der Schleuse Henrichenburg mit nur einer Schleusenkammer abhängig. Dies kann bei Reparaturarbeiten und Streiks dazu führen, dass der Hafen wie in 2013 vorübergehend nicht oder nur eingeschränkt per Binnenschiff erreichbar ist. Es drohen Abwanderungen und Verlagerungen auf andere Verkehrsträger. • Hinsichtlich des neuen KV-Terminals drohen Nutzungskonflikte durch die nahe Wohnbebauung. • Containerverkehre der Binnenschifffahrt im Dortmunder Hafen sind aufgrund der begrenzten Brückendurchfahrts Höhen im Kanalnetz eingeschränkt.	Flächen • Die Flächen im Hafen sind zu 95% ausgelastet. Es stehen nur begrenzte Freiflächen von 7 ha verteilt auf kleinere Grundstücke zur Verfügung. Nur ein Teil der Flächen ist für den Umschlag geeignet. Zudem schränken bei einigen Flächen angrenzende Nutzungen die Entwicklungsmöglichkeiten ein. • Durch den hohen Anteil hafenauffiner Nutzung sind keine Entwicklungspotenziale durch Umnutzungen zu erkennen. • Im nordwestlichen Teil des Hafens auf dem Gelände des ehemaligen Hafenbahnhofs entsteht ein neues bimodales KV-Terminal. Das 7 ha Terminal bietet im Endausbau eine Umschlagkapazität von 150.000 Ladeinheiten. • Es bestehen Entwicklungspotenziale auf Industriebrachen in Hafennähe. So bieten etwa die Westfalahütte und ein DB-Gelände an der Westfaliastraße Entwicklungsmöglichkeiten. Auf der Fläche Westfalahütte entwickelt Garbe Logistic einen Logistikpark. Dort konnte bereits DB Schenker als Ansiedler gewonnen werden. Die Revitalisierung der Schienenanbindung zur Westfalahütte bedeutet zusätzliches Potenzial für den Hafen. Hier besteht etwa die Möglichkeit, eine Bahnshuttle-Verbindung – analog zum GVZ Ellinghausen – einzurichten. Das westlich an das Hafengebiet angrenzende	• Eintreten für die Sicherstellung einer höheren Betriebssicherheit der Schleuse Henrichenburg zur wasserseitigen Anbindung des Dortmunder Hafens. Kürzere Reaktionszeiten bei technischen Störungen durch Vorhaltung von Ersatzteilen würden eine wesentliche Verbesserung bedeuten. • Intensivierung der Zusammenarbeit mit den deutschen Seehäfen und Weiterentwicklung der Containerzugverbindungen mit den deutschen Nordseehäfen zur Realisierung bestehender Verlagerungspotenziale. • Fokussierung der Containerumschlagaktivitäten auf die Entwicklung von Bahn-KV-Verkehren. • Prüfung der Potenziale im Schwergutumschlag bei Errichtung einer Schwergutumschlaganlage. • Weiterentwicklung der Kooperation mit dem Duisburger Hafen. • Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung der Anwohnerbelastungen durch das neue KV-Terminal. • Weiterentwicklung der hafenauffinen Flächenentwicklung in angrenzenden Lagen und Realisierung der Geschäftspotenziale aus einer stärkeren Vernetzung. • Fortführung der kontrollierten städtebaulichen Entwicklung im südöstlichen Hafenteil und Betonung der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens zum Schutz vor einem Heranrücken der Wohnbebauung.

Dortmund			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
verschiedener Branchen wie etwa Stahlverarbeitung und Recycling sind vom konventionellen Umschlag im Dortmunder Hafen abhängig. • Das Einzugsgebiet umfasst den Großraum Dortmund und die Region bis in das Siegerland, Sauerland und Ostwestfalen sowie Nordhessen. • Der Hafen ist gut mit angrenzenden Gewerbegebieten vernetzt und ein Standortfaktor für Ansiedlungen. So haben sich Großverlader wie IKEA in Hafennähe angesiedelt und nutzen den Hafen als Umschlagpunkt. • Es besteht eine Kooperation mit dem Duisburger Hafen.		DB-Gelände wird perspektivisch als Hafenerweiterungsgebiet gesehen. Märkte • Der Neubau des bimodalen KV-Terminals Schiene/Straße mit geplanter Inbetriebnahme Ende 2015/Anfang 2016 bietet zusätzliches Entwicklungspotenzial im Kombinierten Verkehr. Dies gilt für Seehafenhinterland- und kontinentale Verkehre. Mit dem neuen Terminal wird zusätzlich die Möglichkeit für den Umschlag von Sattelaufiegern geschaffen. • Ein Wachstumsschwerpunkt im Kombinierten Verkehr werden die Verbindungen mit den deutschen Nordseehäfen bleiben. Die Kooperation der Landesregierung mit der Hansestadt Hamburg bietet Potenzial. Zudem ist das Container-Terminal im Dortmunder Hafen ein Hinterland-Partner der Eurogate. Mit wieder zunehmendem Flächendruck kann die Kooperation wieder an Bedeutung gewinnen und zusätzliches Umschlagpotenzial bedeuten. Als mögliches Hub-Terminal ist dabei neben einer Verlagerung von Containerverkehren der Region auf Bahn und Binnenschiff auch an Containerpotenziale durch ein erweitertes Einzugsgebiet zu denken. • Im konventionellen Umschlag gibt es etwa in den Segmenten Eisen und Stahl sowie Schrott bzw. Recycling Entwicklungspotenzial.	

Duisburg			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Duisburger Hafen ist der größte deutsche Binnenhafen. Die gesamte Güterpalette wird umgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt bei Containern, Kohle und Eisen/Stahl. • Der Hafen unterliegt keinen wasserseitigen Restriktionen und ist mit 6-er Schubverbänden erreichbar. Alle Duisburger Hafenteile verfügen über einen Gleisanschluss. Es besteht in allen Bereichen eine direkte Autobahnanbindung. • Es stehen neun Containerterminals mit einer Umschlagkapazität von mehr als 2,5 Mio. TEU zur Verfügung. • Der Hafen verfügt über spezialisierte Areale für den konventionellen Umschlag wie der Kohle-, Stahl und Schrottinsel. Zudem stehen leistungsfähige Anlagen für das Fahrzeug(RoRo)- und Schwergutgeschäft zur Verfügung. • Die Vernetzung des Hafens mit trockenen Standorten in Hafennähe trägt zur Entwicklung des Standortes bei. So stehen durch die logport Flächenentwicklungen umfangreiche Flächen für Logistiksiedlungen mit Anbindung an das Hafengebiet zur Verfügung. • Der Duisburger Hafen ist Hinterland-Hub der Seehäfen und bedient ein überregionales Hinterland im Containerverkehr. Dies wird durch die Zusammenarbeit mit Seehäfen und Hinterlandoperatoren verstärkt. Ein Beispiel ist die Partnerschaft	• Die Verbindung der einzelnen Hafenteile ist zwar gewährleistet, aber mit einigem Zeitaufwand verbunden. • Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es in der Straßenanbindung des Duisburger Hafens häufig zu Stausituationen. Im Zusammenhang mit der Verkehrssituation kommt es zunehmend zu Anwohnerbeschwerden. • Die Flächenpotenziale befinden sich zu einem großen Teil entfernt vom Hafen. Eine Vernetzung von logport IV und V mit dem Hafengebiet wird eine Herausforderung sein. • Anlieger sind zusehends Wettbewerb durch den Landlord Duisburger Hafen ausgesetzt. • Es stehen keine nennenswerten Flächenreserven mit direktem Wasserzugang zur Verfügung. • Es besteht eine ausgeprägte Lärmproblematik in Duisburg, die zu rechtlichen Problemen hinsichtlich Abstandsregelungen etc. führen kann. • Der Duisburger Hafen ist im konventionellen Umschlag recht abhängig von wenigen Geschäftsfeldern wie Kohle und Stahl. So sind Mengenrückgänge in diesen Bereichen wie zuletzt durch den Verlust eines umfangreichen Kohlegeschäfts besonders spürbar. • Die Aktivitäten von dui-sport rail im Eisenbahnbetrieb sind eher regional ausgerichtet. Eine Aus-	Flächen • Im bestehenden Hafengebiet stehen nur noch 30 ha Flächen zur Verfügung. Weite Teile wie logport I sind vollständig vermarktet. Die hafenfernen Entwicklungsgebiete in Kamp-Lintfort (logport IV), Oberhausen (logport V) und Castrop-Rauxel (Rütgers Industriepark) bieten Entwicklungspotenzial. Dabei kommt dui-sport die Erfahrung mit hafenbezogener Entwicklung von naheliegenden Flächen und ihre Vernetzung mit dem Hafengebiet. • Es laufen regelmäßig Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität der bestehenden Terminals. So wurde kürzlich die Kapazität des Terminals in logport III und die Bahnkapazität der logport I Terminals DIT sowie D3T erhöht. Da angrenzend an die Terminals in der Regel keine Freiflächen verfügbar sind, ist in der Regel eine Ertüchtigung der Anlagen wie etwa neue Kräne zur Kapazitätserhöhung erforderlich. Märkte • Der Duisburger Hafen ist eine wichtige Drehscheibe im Kombinierten Verkehr. Durch die Zusammenarbeit mit den Seehäfen und dem wachsenden Anteil von Binnenschiffs- und Bahnverkehren im Hinterland der ZARA-Häfen wird Duisburg die Position als Hinterland-Hub ausbauen. Der weniger umfangreiche Bahn-KV von Containern über	• Intensivierung der Zusammenarbeit mit den ZARA-Häfen und maritimen Operateuren. Prüfung der Potenziale einer stärkeren Vernetzung mit den deutschen Nordseehäfen. • Hafenauffine Vermarktung der Freiflächen im Hafengebiet. • Weiterführung der Vernetzung des Hafens mit trockenen Standorten und hafenbezogene Entwicklung der Flächen. Suche nach Partnern mit Flächenpotenzial in der Region. • Stärkere Fokussierung auf die originäre Funktion als öffentlicher Hafen- bzw. Infrastrukturbetreiber. Zurückhaltung im Wettbewerb mit privaten Logistikunternehmen, insbesondere den angesiedelten Unternehmen. • Bemühung um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich des Duisburger Hafens. • Realisierung der Ausbau- bzw. Kapazitätssteigerungspotenziale der bestehenden Terminals. • Prüfung der langfristigen Umnutzung • Stärkere Vermarktung des Schwergutgeschäfts. • Ausbau der Eisenbahnaktivitäten zur besseren Abbildung gebrochener Verkehre zur Bedienung des überregionalen Hinterlandes. • Modernisierung und Kapazitätserhöhung der Eisenbahninfrastruktur in und um den Duisburger Hafen. Bau des geplanten MegaHub im Kombi-

Duisburg			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
mit dem Terminalbetreiber ect beim Betrieb des DeCeTe Terminals und im Rahmen der Hinterlandnetzwerkes European Gateway Services. Auch im konventionellen Umschlag wird wie bei der Kohle ein überregionales Hinterland bedient. • Der Hafen verfügt über ein umfangreiches Netz an Zugverbindungen. Dieses Netz erschließt das regionale und überregionale Hinterland per Bahn. Aus diesem Grund ist Duisburg insbesondere im Kombinierten Verkehr ein wichtiger Umschlagpunkt, sowohl für intermodale Ketten Binnenschiff-Bahn als auch unimodale Ketten Bahn-Bahn. Auch das regionale Hinterland wird per Eisenbahn bedient. So ist mit dem Dortmunder Hafen und Evonik als Partnern die Zugverbindung Glückauf-Express zur Bedienung der KV-Terminals in Dortmund und Marl eingerichtet worden. • Die Kooperation des Duisburger Hafens mit zahlreichen Partnern wirkt geschäftsfördernd. • Der Duisburger Hafen wickelt umfangreiche Binnen-See-Verkehre (Short-Sea) ab. Verbindungen bestehen insbesondere mit den britischen Inseln und Skandinavien. • Duisburg entwickelt sich zunehmend zu einem der führenden Logistikplätze Europas. Es gelingt eine Vernetzung der Logistiksiedlungen im Hafengebiet und angren-	dehnung würde die Gestaltung gebrochener Verkehre Binnenschiff-Bahn für ein überregionales Hinterland erleichtern.	die deutschen Nordseehäfen bietet noch Ausbaupotenzial. • Die maritimen Verkehre sind in Duisburg an ein umfangreiches Netz kontinentaler Verbindungen im Bahn-KV angebunden. So werden sich insbesondere auch gebrochene Verkehre Binnenschiff-Bahn über Duisburg weiter positiv entwickeln. Auch ein Wachstum des kontinentalen Bahn-KV ist zu erwarten. Dazu trägt auch die Terminalentwicklung in Hohenbudberg (logport III) bei. Der Umschlag im Kombinierten Verkehre profitiert zudem von der Vernetzung mit containerbezogenen Logistiksiedlungen wie Distributionszentren im Duisburger Hafengebiet. • Im konventionellen Umschlag ist hingegen eine schwächere Entwicklung zu erwarten. Das Importkohlegeschäft hat zumindest noch mittelfristig Potenzial, ist aber ein sehr umkämpfter Markt. Unter den anderen führenden Umschlagbereichen dürften das Chemie- und das besonders konjunkturabhängige Stahlgeschäft recht stabil bleiben. Das Schwergutgeschäft bietet Potenzial. Ein weiterer Wachstumsmarkt könnte die Fahrzeuglogistik sein.	nierten Verkehr.

Duisburg			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
zenden Bereichen mit dem Hafenumschlag. • Der Hafen verfügt durch Flächenreserven im Hafengebiet und der Entwicklung von Industriebrachen gemeinschaftlich mit Partnern über ein umfangreiches Flächenpotenzial. • Die duisport Gruppe bietet ein breites Portfolio von Umschlag-, Transport- und Logistikdienstleistungen. Auch die verschiedenen Standorte und die diversifizierte Branchenstruktur tragen zur Stabilität der Geschäftsentwicklung bei. • Die KV-Terminals im Duisburger Hafen verfügen über eine hohe Frequenz an Verbindungen im Containerverkehr der Binnenschifffahrt mit den ZARA-Häfen und ein dichtes Netz an Bahnverbindungen im maritimen und kontinentalen Verkehr.			

Emmerich			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Emmericher Hafen hat eine 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. • Der Hafen ist durch die Lage am Rhein und die Anbindung im Straßen- und Schienenverkehr gut erreichbar. • Hafen- und Logistikentwicklung erfolgen in der Grenzregion abgestimmt. Das Containerterminal ist Standortfaktor für Logistiksiedlungen und profitiert vom wachsenden Transportaufkommen in der Region. • Durch die grenznahe Lage bietet der Emmericher Hafen die schnellste Verbindung in die Seehäfen und ist am wenigsten von wasserstandsbedingten Abladebeschränkungen betroffen. • Der Betreiber agiert recht unabhängig und weist eine hohe Flexibilität auf. • Die geplante Kooperation mit dem Containerterminal in Emmelsum stärkt die Leistungsfähigkeit und Marktposition des Standorts.	• Die Kapazität des Containerterminals bietet nur begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten. • Die kompakte Struktur des Containerterminals erschwert das Handling der KV-Züge. • Im Hafengebiet gibt es kaum Flächenpotenziale. • Das Angebot im Bahn-KV beschränkt sich auf die Basel-Züge. Eine KV-Verbindung per Bahn in die Seehäfen fehlt. • Es besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Straßen- und Eisenbahnanbindung. • Anforderungen des Naturschutzes erschweren eine Hafenerweiterung in das FFH-Gebiet „Dornicksche Ward“	Flächen • Im Hafen Emmerich gibt es kaum nennenswerte Flächenreserven. • In Hafennähe und der Region existieren umfangreiche Flächenpotenziale. Der NettPark bietet bis zu 24 ha für Logistiksiedlungen, von denen 4 ha sofort zur Verfügung stehen. Dort werden bereits 16 ha durch einen international operierenden Logistiker genutzt. Ab 2015 stehen im NettPark weitere 12 ha Fläche baurechtlich gesichert zur Verfügung. Eine Erweiterung um weitere 40 ha erscheint möglich, ist planerisch aber noch nicht gesichert. Darüber hinaus bestehen Flächenpotenziale in einer Größe von 30 ha durch eine grenzüberschreitende Erweiterung des 5 km vom Hafen entfernten niederländischen Gewerbegebietes s`Herrenberg/NL, in dem heute schon 128 ha für Logistikaktivitäten (60 ha Hallenfläche) genutzt werden. Des Weiteren bestehen auf niederländischer Seite, unmittelbar an der Grenze, noch 30 ha Flächenreserven. Diese Entwicklung ist planerisch noch nicht gesichert. Das Containerterminal im Emmericher Hafen ist ein wichtiger Standortfaktor für die Logistikentwicklungen. Märkte • Der Emmericher Hafen gewinnt an Bedeutung im Containerverkehr für die niederländische Grenzregion, trotz starken Wettbewerbsdrucks durch ei-	• Im Zusammenhang mit dem dreigleisigen Ausbau der Betuwe-Linie (Emmerich-Oberhausen) ist aus Sicht des Hafens eine ausreichende Anbindung des Containerterminals sicherzustellen. • Überprüfung der Realisierbarkeit von Erweiterungspotenzialen für das Containerterminal. • Etablierung der geplanten Kooperation im Containerumschlag mit dem Hafen Emmelsum zur Stärkung der Marktposition und Schaffung neuer Entwicklungspotenziale • Hafenbezogene Vermarktung vorhandener Flächen und Realisierung bestehender Entwicklungspotenziale für den Hafen an Standorten außerhalb des Hafengebiets in der Grenzregion. • Beseitigung infrastruktureller Engpässe in der unmittelbaren Straßenanbindung. • Einsetzen für zügige Realisierung des Autobahnanschlusses Emmerich-Süd. • Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zur Stärkung der Marktposition.

Emmerich			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
		ne große Zahl Terminals auf niederländischer Seite. • Die Umschlagentwicklung wird durch umfangreiche Flächenreserven in der Grenzregion und eine haven- bzw. logistikorientierte Ansiedlungspolitik begünstigt. • Das trimodale Produkt Basel-Multimodal-Express bietet Entwicklungspotenzial. Mit dem Ausbau der Betuwe-Linie sind grundsätzlich Potenziale im Bahnverkehr verbunden.	

Essen			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Schwerpunkt der umgeschlagenen Güter in Essen liegt bei Mineralölprodukten und Baustoffen. Dabei handelt es sich überwiegend um stabile langfristig gewachsene Strukturen. • Im Mineralölgeschäft wird ein überregionales Einzugsgebiet bedient. • Der Hafen verfügt durch die unmittelbare Lage an der A 42 und mit dem dichten Hafenbahnnetz über eine gute Anbindung. • Die kompakte Hafenstruktur trägt zu einer hohen Flexibilität bei. • Der Essener Hafen ist durch seine Ausrichtung und Lage kaum Wettbewerb durch andere Hafenstandorte ausgesetzt.	• Überregionale Transporte haben im Trockengutbereich eine geringe Bedeutung. • Der Hafen verfügt über geringe Flächenreserven. • Das Dienstleistungsangebot ist durch die Orientierung auf bestehende Geschäfte begrenzt. • Wie in anderen Kanalhäfen stehen im Essener Hafen aufwändige Erhaltungs- bzw. Erneuerungsinvestitionen für Poller und Spundwände an. • Ein Großteil des Umschlags entfällt auf stagnierende Marktsegmente.	Flächen • Es sind keine Flächenpotenziale vorhanden. Märkte • Marktpotenziale bestehen im Mineralölgeschäft durch das örtliche Tanklager.	• Positive Begleitung der Marktentwicklung im Mineralölgeschäft. • Durchführung der Maßnahmen zur Sanierung bzw. Erneuerung der Spundwände und Poller. • Versuch die bestehende Kooperation mit Duisport zu beleben, etwa durch eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Ruhrkohle Flächen in Hafennähe. • Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung bei der Flächenvermarktung und Fokussierung auf hafenaffine Vermarktung.

Gelsenkirchen			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Das im Hafen gelegene Tanklager ist ein wichtiger Umschlagpunkt für Mineralölerzeugnisse. Erfolgreich abgeschlossene Akquisitionen und daraus erfolgte Investitionen von Hafenanliegern führten zu einem hohen Durchsatz von Getreideprodukten. Ebenso sorgt der ausgewogene Branchenmix für eine gute Grundlast. • Der Hafen ist sehr gut erreichbar. Wasserseitig ist der Hafen mit Koppel- und 2-er Schubverbänden sowie ÜGMS mit einer Abladetiefe von bis zu 2,8 m erreichbar. Im gesamten Hafengebiet sind Gleisanschlüsse vorhanden. Der Hafen ist über die 2 km entfernte BAB 42 an das Autobahnnetz angebunden. Ortsgebiete werden nur am Rande berührt. • Der Hafen hat – zentral in Gelsenkirchen und der Metropolregion Rhein-Ruhr gelegen – eine hohe Lagegunst. • Durch die Lage inmitten eines Industrie- und Gewerbegebietes gibt es trotz der zentralen Lage in der Stadtmitte keine Nutzungskonflikte. Auf der Hafenzufahrt erfolgt eine geringe Belastung von Wohngebieten. Einzig im Zusammenhang mit Verkehren auf der Hafenbahn kommt es zu gelegentlichen Anwohnerbeschwerden.	• Perspektivisch besteht Investitionsbedarf für die Ertüchtigung der Infra- und Suprastruktur. • Eine klassische KV-Anlage fehlt im Hafen. Containerumschlag ist allerdings möglich. Dies setzt aber die hafenübergreifende Zusammenarbeit bei der Etablierung von Binnenschiff- bzw. Bahncontainerdiensten und die Akzeptanz der Kunden voraus. • Die Flächenknappheit im Hafen schränkt das Entwicklungspotenzial erheblich ein. • Der Hafen hat durch die Nähe anderer Häfen ein begrenztes Einzugsgebiet. • Die Straßeninfrastruktur im Hafen weist leichte Mängel auf.	Flächen • Im Hafen gibt es nur noch begrenzte Flächenreserven für hafenaffine Entwicklung. • 2 km entfernt vom Hafen steht eine 5 ha Fläche zur Verfügung. Aufgrund des fehlenden Wasser- und Gleisanschlusses bietet sie sich etwa als Ausweichfläche an. • Auch Industriebrachen in der Umgebung des Hafens bieten Entwicklungspotenzial. • In Zusammenarbeit mit der örtlichen Wirtschaftsförderung wird auch das Potenzial von Gewerbegebieten im Einzugsgebiet für Erweiterungen und Neuansiedlungen geprüft. • Am Wasser liegende Flächenpotenziale bestehen eventuell im privat betriebenen Hafen Grimberg, der nicht zu GELSEN-LOG. gehört. Märkte • Investitionen der örtlichen Großverlader deuten auf eine langfristige Aufrechterhaltung zentraler Transportströme hin. Entsprechend der Entwicklung in den Sektoren Mineralöl, Getreide und Schrott ist allerdings eher mit einer Stagnation des Umschlagaufkommens zu rechnen. Die hohen Investitionen der Hafenstandorte am Niederrhein erschweren die Entwicklung neuer Geschäfte. • Der Hafen bemüht sich, neue Märkte für den Hafenstandort Gelsenkirchen zu erschließen. Dabei liegt der Fokus auf der Binnenschifffahrt.	• Durchführung der erforderlichen Erhaltungsinvestitionen bei Infra- und Suprastruktur. • Einwirken auf eine hafenaffine Nutzung der wenigen freien bzw. ungenutzten Flächen. • Weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung zur stärkeren Vernetzung des Hafens mit Gewerbe und Industrie im Stadtgebiet • Prüfung hafenaffiner Vermarktung von Flächen in hafennahen Gewerbegebieten. • Prüfung von Entwicklungsmöglichkeiten auf Industriebrachen in der Umgebung des Hafens und in den privaten Häfen Grimberg und Bismarck. • Fortsetzung bzw. Wiederbelebung der Bemühungen zur Erschließung neuer Märkte. • Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur im Hafen

Hamm			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen Hamm ist breit aufgestellt. Es werden vielfältige Güter in nennenswerten Umfang umgeschlagen. • Investitionen der ansässigen Unternehmen wie insbesondere der Nahrungs- und Futtermittelproduzenten stärken den Standort. Eine Erhöhung der Produktions- und Lagerkapazitäten trägt zu einem Umschlagwachstum bei. • Durch den Ausbau des DHK kann der Hafen, wie auf anderen Strecken im westdeutschen Kanalnetz Standard, mit größeren Schiffseinheiten und Abladetiefen angelaufen werden. Der Hafen ist nach Fertigstellung der Kanalstraße gut an die Autobahn angebunden. Abgesehen von der fehlenden Anbindung des Nordhafens verfügt der Hafen auch über einen guten Bahnanschluss. • Die Flächen im ehemaligen Zechenhafen bieten Entwicklungspotenzial. • Der Hafen ist mit den Ansiedlungen der Metro und der Errichtung des Zentrallagers von Trinkgut ein wichtiger Gewerbestandort für Logistikan-siedlungen. • Die Stadt steht hinter dem Hafen und fördert die Entwicklung. • Es bestehen keine Nutzungskonflikte. • Der leistungsfähige Hafen hat eine wichtige Bedeutung für die Wahl Hamms als NRW Logistikstandort 2014.	• Der Hafen wird im Kombinierten Verkehr Nischenanbieter mit speziellen Bahnverkehren bleiben. • Ambitionen im Containerumschlag konnten bisher nicht realisiert werden. Dies dürfte aufgrund der Wettbewerbssituation unter den KV-Terminals in der Region und den begrenzten Brückendurchfahrtshöhen im Wasserstraßennetz langfristig so bleiben. • Das Entwicklungspotenzial ist aufgrund der begrenzt verfügbaren Flächen gering. • Der Nordhafen hat keinen Gleisanschluss. • Es besteht eine Abhängigkeit von einem Kunden im Bahnbereich. • Die Entfernung des Hafens zu örtlichen Gewerbeentwicklungen ist recht groß. • Die Lokomotiven der Hafenbahn haben keine Zulassung für das DB-Netz.	Flächen • Es sind 5 ha Erweiterungsflächen für die Ansiedlung hafenauffinen Gewerbes vorhanden. • Neben den begrenzten Freiflächen im Hafen stellen Entwicklungen in Hafennähe Potenzial für den Hafen dar. Märkte • Der Hafen ist vor allem Versorger der regionalen Industrie. Es wird ein großer Einzugsbereich von Ostwestfalen bis ins Sauerland und nach Nordhessen bedient. Die Investitionen der örtlichen Agrarindustrie am Standort lassen ein Umschlagwachstum bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Nahrungs-, Futter- und Düngemitteln erwarten. Die Entwicklung im Agrarsektor ist aber ernsteabhängig. Die Entwicklung der bestehenden Geschäfte in anderen Sektoren ist konjunkturabhängig. Es ist eher mit einer Stagnation zu rechnen. Es wird eine hafenauffine Entwicklung der Freiflächen mit zusätzlichem Umschlag angestrebt. • Im Kombinierten Verkehr wird der Hafen Nischenanbieter für den Umschlag einzelner Spezialverkehre im Bahnbereich bleiben. Aufgrund der regionalen Wettbewerbssituation und den begrenzten Brückendurchfahrtshöhen im Wasserstraßennetz sind derzeit keine nennenswerten Potenziale zu erkennen.	• Förderung von Investitionen und organischem Wachstum der Hafenanlieger zur Steigerung des Umschlaggeschäfts. • Hafenauffine Vermarktung der Freiflächen mit Umschlag. • Einsetzen für die zügige Freigabe des Datteln-Hamm-Kanal für Abladetiefen bis 2,8 m. • Zügige Erneuerung der Lokomotiven der Hafenbahn für eine erhöhte Betriebsflexibilität. • Suche von wassernahen Entwicklungsflächen für hafenauffine Ansiedlungen. • Erschließung neuer Geschäftsfelder und breitere Aufstellung im Bahnbereich. • Nutzung des Labels Hamm - Logistikstandort NRW 2014 durch den Hafen. • Realisierung von Synergien in der Standortvermarktung für Hafenumschlag und Logistik. • Vermeidung von Nutzungskonflikten und Sicherstellung einer Beschränkung der Stadtentwicklung auf den Osthafen.

Hamm			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
		• Der Hafen ist bemüht, sich im Hafenbahnbereich breiter aufzustellen und das Aufkommen zu steigern.	

Herne-Wanne			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Es stehen perspektivisch umfangreiche Flächenreserven im Hafengebiet und in angrenzenden Bereichen zur Verfügung. • Der Hafen verfügt über eine leistungsfähige KV-Anlage, die kürzlich erweitert wurde. Es werden internationale Zugverbindungen angeboten. • Der Hafen ist durch die Nähe zur Autobahn und die Bahnanbindung sehr gut erreichbar. • Die WHE hat eine ausgeprägte Kompetenz im Eisenbahnbereich. Über die Tochtergesellschaft ETZ Betriebs GmbH ist sie auch in der Wartung und Instandhaltung des rollenden Materials tätig. • Durch die entfernte Lage zur Stadt bestehen keine Nutzungskonflikte.	• Trotz der guten Lage ist aufgrund der Vielzahl der Hafenstandorte in der Region das Einzugsgebiet begrenzt und steht im Wettbewerb um Ansiedlungen im konventionellen Stückgut- und Massengutbereich mit den benachbarten Hafenstandorten. • Der Hafen ist sehr stark vom Umschlag von Massengütern, wie insbesondere der Kohle, abhängig. Daher machte sich der abnehmende Kohleumschlag besonders stark bemerkbar. • Es fehlt eine Straßenverbindung zwischen den Teilhäfen Herne-Wanne und Julia. • Ein großer Anteil des Kohleumschlags ist in jüngster Vergangenheit weggebrochen. Für die freigewordenen Kapazitäten bedarf es der Akquisition neuer Verkehre. Dabei hat die hafenauffine Flächenentwicklung und –vermarktung eine große Bedeutung für Umschlag und Logistik. • Das KV-Terminal ist von Wettbewerbsterminals umgeben.	Flächen • Es stehen perspektivisch umfangreiche Flächenreserven von 80 ha im Hafengebiet und angrenzenden Bereichen zur Verfügung. Nur ein geringer Teil dieser Flächen haben direkten Wasserzugang. • Zudem bietet die entfernt zum Hafen gelegene ehemalige Schachanlage General Blumenthal 35 ha Entwicklungspotenzial. Märkte • Der Kohleumschlag kann sich in Abhängigkeit der Energiepolitik und –wende stark verändern. Mittelfristig bleiben begrenzte Potenziale im Importkohlegeschäft. Entwicklungspotenzial bietet der Umschlag von Recyclinggütern. • Perspektivisch können durch hafenauffine Ansiedlungen neue Umschlagpotenziale geschaffen werden. • Im Kombinierten Verkehr wird die Akquisition zusätzlicher Verkehre angestrebt. Grundsätzlich sind auch Seehafen-Hinterlandverkehre eine Option.	• Werben für zügige Realisierung des RHK Ausbaus östlich von Gelsenkirchen. • Umstrukturierung und Entwicklung der freien und freiwerdenden Flächen zur Ausschöpfung von Potenzialen für den weiteren Ausbau zum Logistikzentrum im mittleren Ruhrgebiet. • Hafenauffine Vermarktung der Flächen und Akquisition neuer Binnenschiffsverkehre mit möglichst diversifizierter Güterstruktur. • Vermarktung des KV-Terminals zur Etablierung weiterer Operateure und Verbindungen. Prüfung der Möglichkeiten einer Etablierung von Seehafenverbindungen. • Bessere Vernetzung der Hafenteile durch Schaffung zusätzlicher Straßen- und Gleisverbindungen, etwa zwischen den Häfen Herne-Wanne und Julia. • Erneuerung der Gleisanlagen im Hafen und Sanierung der Kaimauern.

Köln			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
- Die öffentlichen Kölner Häfen sind ein führender Hafen für flüssige Massengüter wie chemische Grundstoffe, Mineralöl und andere Raffinerieprodukte. - Die Verteilung der Hafenstandorte von Nord nach Süd im Stadtgebiet ermöglicht eine gute Erschließung des Hinterlandes. - Die Anbindung der Kölner Häfen ist gut. Wasserseitig unterliegen die Kölner Häfen keinen Restriktionen. Der Verkehr ist mit allen auf dem Rhein zugelassenen Schiffseinheiten möglich. Alle Hafenteile sind gut an das Autobahnnetz um Köln angebunden. Bis auf den Hafenteil Niehl II verfügen alle Rheincargo Häfen über einen Gleisanschluss. Die Hafenbahn ist äußerst leistungsfähig wie auch die umfangreichen Verkehre außerhalb des Hafens zeigen. - Die Kölner Häfen liegen günstig zu den westlichen Seehäfen und zu den wichtigen Quellen und Zielen des Hinterlandverkehrs. Durch die sehr gute straßenseitige Anbindung sind sie auch für das Siegerland, den Aachener und den Koblenzer Raum gut erreichbar. - Die Zusammenarbeit im Gemeinschaftsunternehmen Rheincargo erhöht die Leistungsfähigkeit und stärkt die Marktposition der Kölner Häfen. - Rheincargo verfügt über ein leistungsfähiges Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit wird die	- Die Hafengebiete liegen räumlich weit voneinander entfernt. Durch die klare industrielle Trennung sind allerdings Verkehre zwischen den Hafenteilen nur in geringem Umfang erforderlich. - Es sind nur noch eingeschränkt freie Flächen für Ansiedlung und Erweiterungen im bestehenden Hafengebiet vorhanden. So fehlen Rheincargo insbesondere auch Freilagerflächen für den konventionellen Umschlag für Nicht-Hafenanlieger. Aufgrund der hohen Flächenauslastung ist nur Direktumschlag ohne Zwischenlagerung möglich. - Die Erschließung der Potenziale der Häfen hängt davon ab, ob die Planungen realisiert werden können. - Eine beabsichtigteumnutzung von Teilen des Deutzer Hafens zu einem Büroareal würde zu einer weiteren Verknappung der Hafenflächen führen. - Eine Realisierung der Godorfer Erweiterung ist rechtlich bzw. politisch umstritten. Mit Urteil vom 19.02.2015 hat das Bundesverwaltungsgericht Urteile des OVG Münster bestätigt, mit denen auf die Klage von Anwohnern die Planfeststellung für den Ausbau des Hafens Godorf aus formalen Gründen aufgehoben worden ist. - Voraussetzung für eine Erweiterung des Hafens wäre die Durchführung neuer Planfeststellungsverfahren sowie einer entsprechenden Umwelt-	Flächen - In den Kölner Häfen gibt es langfristig (begrenzte) Umstrukturierungspotenziale im Umfang von ca. 11 ha. - Die Hafenerweiterung in Godorf würde neue Hafenflächen für den Umschlag von Gütern der lokalen chemischen Industrie schaffen. Das geplante Containerterminal befindet sich jedoch in einem Naturschutzgebiet. Ein Containerterminal in Godorf würde dazu beitragen, Lkw-Verkehre durch die Kölner Innenstadt zu vermeiden. - Zudem schafft die geplante Erweiterung des KV-Terminals Köln-Nord Entwicklungspotenzial im Hafen. Auf einer Fläche von 15 ha entsteht das Terminal mit einer Kapazität von 400.000 TEU im Endausbau. Die HGK ist auch Eigentümerin des Terminals Köln-Nord, so dass durch eine enge Zusammenarbeit der Terminals ggf. bestimmte Aktivitäten vom Hafen nach Köln-Nord verlagert werden können. Märkte - Der Hafen Köln hat gute Entwicklungsperspektiven im Containerumschlag. Die zunehmende Wahrnehmung von Hubfunktion für die Seehäfen verspricht zusätzliches Potenzial. - Im konventionellen Umschlaggeschäft wird auf eine Erholung des eingebrochenen Baustoffgeschäfts spekuliert. Potenzial verspricht der Recyc-	- Weiterführung der RheinCargo Integration und Realisierung weiterer Synergien - Fortführung der Konten zur Erfassung von geschaffenen Retentionsflächen im Rahmen des Hochwasserschutzes zur Erleichterung von Entwicklungsprojekten - Einwirkung auf klarere Trennung von Hafen und konkurrierenden Nutzungen zur Sicherung der Hafenflächen und Prüfung der Möglichkeiten einer Ausdehnung der Betriebszeiten. - Versuch der Schaffung von Freilagerflächen für die Zwischenlagerung von Umschlaggütern von Nichthafenanliegern - Bessere Erschließung des Hinterlandes durch integrierte Angebote mit Umschlag und Sammlung bzw. Zustellung beim Kunden. - Vollendung der laufenden Erneuerung der Kaimauern. Prüfung der Akquise von TEN-V Mitteln zur Förderung der Maßnahmen. - Prüfung der Möglichkeiten einer Anpassung der Infrastruktur zur besseren Aufnahmefähigkeit größerer Schiffe. Fortsetzung der sukzessiven Ertüchtigung der Krananlagen für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und Tragfähigkeit sowie zur Schaffung von Redundanzen. - Fortsetzung der Planungen zur Einrichtung eines Angebots zur Reinigung bzw. Entgasung von Tankschiffen. - Nutzung des Flächenpo-

Köln			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
Gestaltung leistungsfähiger Ketten mit Umschlag Binnenschiff-Bahn in den Kölner Häfen erleichtert. Am Standort Köln werden erfolgreich integrierte Dienstleistungen vom Umschlag im Hafen über Zustellung per Bahn bis hin zur Entladung beim Kunden erbracht. • Der Hafen ist eine wichtige Drehscheibe in der Neufahrzeuglogistik der Ford-Werke. Die RoRo-Rampen an den Standorten - und II ermöglichen die Verladung der Pkw-Neufahrzeuge. • Es bestehen grundsätzlich Entwicklungspotenziale an den Standorten Godorf und Köln-Nord, die geeignet sind, zusätzliche jährliche Containerumschlagkapazitäten zu schaffen. • Die Kaimauern werden großflächig erneuert. Damit verbessern sich die Umschlagbedingungen und die Voraussetzungen für den Schwergutumschlag. • Die Einrichtung eines Angebots zur Reinigung/Entgasung von Tankschiffen ist in Vorbereitung. Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung der Tankschiffahrt und den wachsenden Umweltstandards trägt dies zur Wirtschaftlichkeit der Tankschiffahrt in den Kölner Häfen bei. • Anreizkomponenten in den Mietverträgen tragen zur hafenauffinen Nutzung der Hafenflächen für Umschlagaktivitäten bei. Ohne Umschlagaktivität ist ein Pönale fällig.	verträglichkeitsprüfung im Rahmen einer Änderung des örtlichen Flächennutzungsplans (Aufhebung des dortigen Naturschutzgebietes). • In den Hafenteilen Niehl I und Deutz führt die Einhaltung von Grenzwerten für Lärmemissionen zunehmend zu Einschränkungen. Die Konflikte würden bei einem Heranrücken konkurrierender Nutzungen noch zunehmen. • Die Hafenentwicklung ist zunehmend durch Anforderungen des Hochwasserschutzes zur Erhaltung der Retentionsflächen beeinträchtigt. • In einzelnen Hafenteilen (Niehler Westkai, Deutz) sind die Betriebszeiten beschränkt. • Die Umschlaganlagen sind z.T. nicht auf dem neuesten Stand. Zudem fehlen etwa in Godorf und am Stapelkai Ersatzanlagen und eine Redundanz ist nicht gegeben, so dass bei Kranausfall größere Probleme entstehen. • Die Sperrung von Straßenbrücken um Köln für den Schwerverkehr (insbesondere A1 Brücke Leverkusen) verschlechtert die Anbindung der Kölner Häfen. • Die Hafeninfrastruktur ist z.T. nicht für zunehmend größere Schiffe ausgelegt. Etwa in der Tankschiffahrt ist der Abstand zwischen den Steigern unzureichend für das gleichzeitige Anlegen großer Tankschiffe mit 135 m Länge und bis zu 15 m Breite an benach-	lingumschlag. In den Kölner Häfen ist auch eine Zunahme des Schwergutumschlags zu erwarten. Möglicher Weise ergeben sich auch am Standort Köln wasserseitige Umschlagpotenziale im Zusammenhang mit dem wachsenden Import von Steinkohle. Andere Geschäfte werden als stabil erwartet, wobei insbesondere Stahl und Chemie konjunkturellen Schwankungen ausgesetzt sind. Die Entwicklung integrierter Komplettangebote mit Umschlag und Vor- bzw. Nachlauf zur Erschließung des Hinterlandes verspricht Potenzial. • Im Kombinierten Verkehr bietet neben dem Seehafen-Hinterlandverkehr der Transport von Sattelaufliegern Wachstumsperspektiven. Dies gilt etwa für die Zug-Verbindung in die Türkei, deren Frequenz erhöht werden soll.	tenzials von 11 ha innerhalb bestehender Hafenflächen durch Umstrukturierung.

Köln			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
	barten Anlagen. Der notwendige Sicherheitsabstand gemäß ADN von 10 m wird unterschritten.		

Krefeld			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen Krefeld weist eine vielfältige Güterstruktur auf und ist in Nordrhein-Westfalen einer der bedeutendsten Umschlagsorte für Mais und chemische Grundstoffe. • Der Hafen ist ein wichtiger Standortfaktor für den Chempark. Ein großer Teil des wasserseitigen Umschlags steht im Zusammenhang mit der chemischen Industrie vor Ort. • Wasserseitig unterliegt der Hafen nur im südlichen Teil durch die Drehbrücke Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich, ebenso der fünfflagige Containerverkehr. • Die Beteiligung der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Kooperation der Standorte hat positiv zur Entwicklung im Krefelder Hafen beigetragen. • Das Containerterminal am Hafenkopf mit Anlegern direkt am Rheinstrom ermöglicht eine schnelle Bedienung durch Liniendienste der Binnenschifffahrt ohne aufwendiges Manövrieren. • Mit der Ansiedlung des Thyssen Krupp Stahl Service Centers positioniert sich der Hafen als Standort für Unternehmen im Bereich Stahl. • Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagpunkt im wachsenden Marktsegment der Binnenschifffahrt für Schwergut. • Die Entwicklungen im südlichen Hafenteil mit verschiedenen bereits	• Es besteht eine Abhängigkeit von wenigen Großverladern. • Die Zufahrt zum südlichen Hafenteil erfordert abhängig von Schiffgröße und Wasserstand die Öffnung der Hubbrücke. Mit der Brückenöffnung sind Wartezeiten im Schiffs- und Straßenverkehr verbunden. Die unter Denkmalschutz stehende Brücke stellt zudem hinsichtlich der Betriebsbereitschaft ein Risiko dar. • Die straßenseitige Anbindung weist Defizite auf. Im südlichen Teil könnte etwa die diskutierte südliche Anbindung der BAB 57 für Verbesserungen sorgen. Die Realisierung wird durch die Überschreitung von Verwaltungsgrenzen erschwert. Bei Ansiedlung des geplanten interkommunalen Gewerbeparks in Hafennähe wäre sie allerdings erforderlich. • Fehlende Spundwände erschweren den Umschlag. • Es besteht Erneuerungsbedarf bei der Hafenbahninfrastruktur. So sind etwa die Weichenanlagen veraltet und müssen vor Ort betätigt werden. • Die wachsenden Anforderungen des Hochwasserschutzes erschweren die Flächenentwicklung. • Bestehender Denkmalschutz etwa bei Drehbrücke und Lagerhallen hemmt die Hafenentwicklung. • Mit der Ausweitung städtebaulicher Nutzung in Richtung Rhein und Ha-	Flächen • Im Hafen steht umfangreiches Entwicklungspotenzial zur Verfügung. Neben der kurzfristigen Neuansiedlung im Bereich Logistik stehen etwa 20 ha mit direktem Wasserzugang zur Verfügung. Zudem bietet mittelfristig die ehemalige Südwerft 4 ha Flächenpotenzial mit der Entwicklung von 2 Liegeplätzen für Binnenschiffe am Rhein. Daneben stehen im Hafengebiet mindestens weitere 20 ha Freifläche abseits des Wassers für Entwicklungen zur Verfügung. In Hafennähe sind zudem die Errichtung eines bimodalen KV-Terminals und ergänzende Logistiksiedlungen auf einem 20 ha Areal des Hafenbahnhofs in Linn geplant. • Abgesehen von den Freiflächen ergeben sich langfristig möglicher Weise Potenziale aus der Umnutzung nicht hafenaffin genutzter Flächen. Märkte • Der Hafen Krefeld hat Potenzial im kombinierten Verkehr. So wird das KV-Geschäft von Neuansiedlungen im Logistikbereich profitieren. Durch die bevorstehenden Neuansiedlungen von Distributionszentren im Hafengebiet wird kurzfristig ein zusätzliches Aufkommen von bis zu 15.000 TEU erwartet. Dies betrifft mit dem trimodalen Terminal am Hafenkopf und dem geplanten Bahn-Terminal maritime und kontinentale	• Weiterer Ausbau zum Gewerbe- und Logistikzentrum durch die Erschließung bestehender Flächen und hafenaffine Vermarktung. Durch das Zusammenspiel von Umschlag und hafen naher Logistik gilt das insbesondere auch für die Flächen abseits des Wassers und im Eigentum der Stadt. Dazu ist eine Fortführung der engen Abstimmung von Stadt und Hafen anzustreben. • Weiterführung der Planungen eines bimodalen KV-Terminals Schiene/Straße in Hafennähe. • Bau weiterer Spundwände im Hafen. • Weiterer Ausbau der Zusammenarbeit mit NDH/RheinCargo. • Erschließung weiterer Flächenpotenziale, unter anderem auch durch Umnutzungen. • Schaffung neuer Liegeplätze durch Reaktivierung der Südwerft. • Prüfung einer Nutzbarmachung der nicht verfügbaren Freiflächen am Wasser. • Prüfung einer Aufhebung des Denkmalschutzes für Lagerhallen und Drehbrücke. • Schnelle Fertigstellung der Hafenringstraße und Behebung von Engpässen in der straßenseitigen Verkehrsanbindung des Hafens. • Zügige Ertüchtigung und Ausbau von Hafenbahnnetz und Hafenbahnhof mit Umbau der ortsbedienten Weichen auf Elektrobetrieb.

Krefeld			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
erfolgten Ansiedlungen und der bevorstehenden Neuansiedlung im Bereich Logistik schaffen Entwicklungspotenziale für den Hafen. Weiteres Potenzial bedeutet das in Hafennähe geplante Bahnterminal. • Der Hafen verfügt über umfangreiche Flächenpotenziale. Es stehen noch etwa 20 ha Flächenreserven am Wasser zur Verfügung. Dazu kommen noch mindestens 20 ha weitere Flächen, die keinen direkten Wasserzugang bieten.	fen können zunehmende Nutzungskonflikte zu einem Entwicklungshemmnis werden. • Im südlichen Hafenteil befindet sich Wohnbebauung.	Verkehre. Die begrenzten Kapazitäten des trimodalen Terminals limitieren das Potenzial der Binnenschifffahrt im Containerverkehr. Das geplante Bahnterminal Krefeld zielt in erster Linie auf die Erschließung kontinentaler KV-Potenziale ab. Es bietet aber auch Potenzial für die Etablierung zusätzlicher maritimer KV-Verbindungen. • Wachstumspotenzial besitzen der Stahlbereich mit der Ansiedlung des ThyssenKrupp Stahl-Service-Centers und der Schwergutumschlag mit der Ansiedlung der Felbermayr Gruppe. Im Zusammenhang mit dem Stahl-Service-Center werden sektorspezifische Folgeansiedlungen und eine Stärkung des Stahl- und Metallgeschäft am Standort angestrebt. Zudem werden im Recyclinggeschäft vor dem Hintergrund des zunehmenden Exportes Potenziale gesehen.	• Zurückhaltendes Agieren des Hafenbetreibers im Umschlaggeschäft zur Vermeidung von Wettbewerb mit angesiedelten Umschlagunternehmen.

Lübbecke			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Durch die verkehrsgünstige Anbindung der B239 in den Raum Herford-Bielefeld-Lippe, in dem sich kein Kanalplatz befindet, ist der Hafen ein wichtiger Umschlagpunkt für die regionale Landwirtschaft. Mit dem Aufkommen des Gesellschafters, der örtlichen Raiffeisen Genossenschaft, besteht eine Grundlast. Die Kooperation mit Genossenschaften und Landhändlern bietet Wachstumspotenzial. • Der Hafen verfügt durch die Investitionen, etwa in das Silo, über umfangreiche sowie leistungsfähige Lager- und Umschlagkapazitäten für landwirtschaftliche Güter. • Der Hafen verfügt mit den Erweiterungsflächen über Entwicklungspotenzial. Mit der Raiffeisen Genossenschaft als Flächeneigentümer ist eine schnellere Entwicklung zu erwarten. • Es bestehen die Voraussetzungen für den Schwergutumschlag. • Der Lübbecke Hafen liegt außerhalb jeglicher Wohnbebauung in einem Industriegebiet. Beschränkungen für die Umschlagaktivitäten gibt es nicht.	• Die verkehrliche Anbindung limitiert die Entwicklungspotenziale. Die Entfernung zur BAB 30 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. • Es besteht eine ausgeprägte Abhängigkeit zur Landwirtschaft. Trotz der grundsätzlichen Möglichkeit für den konventionellen Umschlag anderer Güter konnten bisher keine nennenswerten Geschäfte realisiert werden. Es fehlen hafenauffine Ansiedlungen. • Nach der Insolvenz des vorigen Hafenbetreibers besteht nach Übernahme durch die Lübbecke Hafen GmbH noch weiterer Entwicklungsbedarf hinsichtlich Flächen und Anlagen. • Die verfügbaren Flächen im Hafengebiet verfügen über keinen direkten Wasserzugang.	Flächen • Die Hafengesellschaft hat kürzlich angrenzend eine Fläche von 7 ha erworben. Darauf befindet sich eine überdachte Halle mit etwa 1 ha Fläche. • Es besteht die Möglichkeit einer Wiedermobilisierung des Gleisanschlusses. Die Kosten werden auf 180.000 € geschätzt. Märkte • Als Überschussgebiet für Getreide bietet die Region perspektivisch ein hohes Aufkommen für den Hafen Lübbecke. Es besteht Potenzial, weitere Transporte von Düngemitteln und landwirtschaftlichen Erzeugnissen über den Hafen abzuwickeln. Etwa durch die Zusammenarbeit mit anderen landwirtschaftlichen Genossenschaften kann das Verkehrsaufkommen erhöht werden. Mit der Erweiterung der Lagerkapazitäten und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden die Voraussetzungen hierfür geschaffen. Der Bau weiterer Silos erhöht die Getreidelagerkapazität um 10.000 t und der Bau einer Düngerumschlaghalle die Kapazität um 8.000 t. Mit dem Bau einer Bandstraße für den Düngerumschlag wird die Leistungsfähigkeit erhöht.	• Weiterentwicklung des Hafens als Logistikzentrum für die regionale Landwirtschaft: Kapazitätserweiterung und Erweiterung des Angebots. • Verbesserung der Anbindung für Sondertransporte und Positionierung als Schwergutumschlagpunkt für Projektladung in der Region. • Die Entwicklung der Flächenpotenziale sollte vorangetrieben. Die Stadt kann einen Beitrag mit der Verbesserung der Erschließung und Bereitstellung öffentlicher Mittel leisten. • Bereitschaft zur Wiedermobilisierung des Gleisanschlusses bei Gewinnung eisenbahnaffiner Ansiedlungen. • Vermarktung der Flächen mit dem Ziel einer Erweiterung der Güterpalette im wasserseitigen Umschlag.

Lünen			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
- Nach dem Ausbau des DHK ist der Stadthafen für die im Kanalgebiet standardmäßig eingesetzten Schiffseinheiten wie ÜGMS und Koppelsowie 2er-Schubverbände bis 186 m erreichbar. Auch die Anbindung des Hafens über Straße und Schiene ist gut. - Der Hafen schlägt vielfältige Güter um und verfügt mit der Kohle über eine hohe Grundlast. - Als Komplettanbieter von Logistik-Dienstleistungen hat der Hafenbetrieb ein großes Interesse an einer hohen Leistungsfähigkeit und erfolgreichen Vermarktung. Verlader schätzen das integrierte Komplett-Angebot der Hafengesellschaft. - Zum Portfolio des Hafens gehört neben umschlagbezogenen Logistik-Dienstleistungen auch die Veredelung. Lünen hat sich etwa erfolgreich als Logistikzentrum für Eisen und Stahl sowie für Recyclingprodukte etabliert. Neben dem Umschlag werden Lagerung, Kommissionierung und Verteilung angeboten. - Der Umschlag durch den öffentlichen Hafenbetreiber sichert Neutralität für Verlader und Logistiker. - Der Hafen verfügt durch die Investition in einen modernen Kran über eine hohe Leistungsfähigkeit.	- Die Straßenzufahrt in Hafennähe ist stauanfällig. - Es sind mittelfristig keine Flächenpotenziale am Wasser realisierbar. - Der Hafen hat nur eine Betriebserlaubnis bis 22 Uhr. - Die Abhängigkeit eines großen Teils des Geschäfts von der Energieerzeugung aus Kohle kann aufgrund der energiepolitischen Entwicklung langfristig ein Problem werden.	Flächen - Der Stadthafen hat allenfalls langfristig Erweiterungsmöglichkeiten. Es werden allerdings umfangreiche Investitionen in Bestandsflächen getätigt wie die Anschaffung einer Krananlage. Zudem ist eine Verlängerung der Kaimauer um 150 m geplant. Die Investitionen verbessern die Nutzbarkeit der vorhandenen Flächen. Märkte - Durch das naheliegende Trianel-Kraftwerk wird Importkohle langfristig ein wichtiger Markt bleiben. Neben dem kraftwerksbezogenen Umschlag als Grundlast werden Steine und Erden sowie Recycling und Metalle wichtige Umschlagbereiche bleiben. Dabei ist konjunkturell und auftragsbezogen eine Variabilität zwischen den Gütern zu erwarten.	- Weiterentwicklung der umschlagbezogenen Logistikdienstleistungen etwa der Veredelung zur Stärkung des Hafenstandorts. - Einsetzen für die Realisierung von Flächenpotenzialen am gegenüberliegenden Kanalufer. - Zügige Umsetzung der geplanten Spundwanderweiterung um 150 m. - Einsetzen für eine zügige Freigabe des DHK für Abladetiefen bis 2,8 m. - Erweiterung der B54 auf der Hafenzufahrt. - Vernetzung des Hafens mit naheliegenden Gewerbegebieten und Prüfung naheliegender Flächenpotenziale für hafenaffine Ansiedlungen. - Fortführung der Zusammenarbeit mit örtlichen privaten Umschlagstellen.

Minden			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen liegt günstig in der nord-östlichen Industrieregion des Landes. • Der Mindener Hafen hat trotz der sehr begrenzten Schiffsgrößen in der Binnenschifffahrt eine starke Position als Hinterlandterminal im Containerverkehr der deutschen Seehäfen. Dies liegt an der verkehrsgünstigen Lage am Wasserstraßenkreuz und dem großen Einzugsgebiet im ostwestfälischen Raum. • Der Mindener Hafen verfügt neben den deutschen Seehäfen auch über eine Verbindung mit den Rheinmündungshäfen. • Die Entwicklung des örtlichen Containerumschlags profitiert von der guten Zusammenarbeit mit Operateuren und Spediteuren, die Kombinierte Verkehre über Minden erfolgreich etabliert haben und laufend weiterentwickeln. Zudem sind einige Großverlader im ostwestfälischen Raum Kunden des Terminals. • Mit dem RegioPort Weser stärkt der Mindener Hafen seine Position im Containerumschlag und schafft zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten. Der Einsatz von GMS ist möglich und es steht eine höhere Umschlagkapazität zur Verfügung. • Eine abgestimmte Entwicklung von Terminal und containerbezogener Logistik wird angestrebt. Der RegioPort Weser bietet Flächen für Logistiksiedlungen.	• Im Hafengebiet gibt es keine nennenswerten Flächenreserven und Umnutzungspotenziale. • Das Containerterminal im Industriehafen operiert an der Kapazitätsgrenze. Eine gleichzeitige Abfertigung von Ganzzug und Binnenschiff ist nicht möglich. • Der Transport von Containern ist sowohl auf der Mittelweser als auch auf dem Mittellandkanal nur zweilagig möglich. Der Einsatz von GMS auf der Mittelweser unterliegt Einschränkungen durch Begegnungsverbote und damit verbunden ggf. erforderlichen Wartezeiten, die einen wirtschaftlichen Betrieb erschweren. Die angestrebte Befahrbarkeit der Mittelweser mit ÜGMS ist derzeit nicht absehbar. Das Schiffshebewerk in Scharnebeck ist ein Engpass für die Hamburg-Verkehre per Binnenschiff. • Die enge Schleusenabmessung zum Industriehafen erlaubt nur kleinen Schiffseinheiten den Hafen anzulaufen. • Die Entwicklung des RegioPort Weser steht Anwohnerprotesten gegenüber. Es ist mit einem langwierigen Klageverfahren zu rechnen. • Im ersten Bauabschnitt ist nur eine bimodale Erschließung des RegioPort Weser geplant. Zudem ist ein Parallelbetrieb der Terminals im Industriehafen (Bahn) und im RegioPort Weser (Binnenschiff) vorgesehen.	Flächen • Im Mindener Hafen gibt es keine Flächenreserven. Auch nennenswerte Umnutzungspotenziale sind nicht zu erkennen. • Aus der Flächenknappheit, den Schiffsgrößenbeschränkungen im Industriehafen und den prognostizierten Umschlagspotenzialen resultiert die Planung des RegioPort Weser an der Ortsgrenze zwischen Minden und Bückeburg. Dort sind ein Containerterminal von bis zu 14 ha Fläche und ergänzende Gewerbeflächen von 8 ha geplant. Die Flächen sind mittlerweile fast vollständig erworben worden und stehen für eine Entwicklung zur Verfügung. Darüber hinaus bietet sich angrenzend weiteres Entwicklungspotenzial. Märkte • Der Containerumschlag bietet Entwicklungspotenzial, das aufgrund der begrenzten Kapazität und Erreichbarkeit mit dem bestehenden Terminal nicht realisierbar ist. Der RegioPort Weser schafft weiteres Entwicklungspotenzial für den Standort im Containerverkehr. Erste containerbezogene Logistiksiedlungen nahe des geplanten Terminals konnten vertraglich fixiert werden. Mit dem wachsenden Containerumschlag in den Seehäfen ist eine Zunahme des regionalen Containerverkehrs zu erwarten. Dabei wird der Schwerpunkt weiterhin auf den nord-deutschen Seehäfen lie-	• Fokussierung auf den Containerverkehr und Realisierung von Entwicklungspotenzialen im Containerumschlag. • Fortführung der Bemühung um eine Beschleunigung der RegioPort Weser Planungen. • Weitere Stärkung der Zusammenarbeit mit Seehäfen, Speditionen und Operateuren mit Fokus auf die deutschen Nordseehäfen. • Stärkung der KV-Verbindung mit den Rheinmündungshäfen. • Positionierung des RegioPort Weser als Logistik-Drehscheibe. Containeraffine Vermarktung der Gewerbeflächen. • Zügige Nachrüstung eines Gleisanschlusses im RegioPort Weser und Zusammenführung des Bahn-KV und Binnenschiff-KV an einem Standort. Vorbereitung einer hafenauffinen Nachnutzung des bestehenden Terminals im Industriehafen (frühestens ab 2028). • Analyse der Zusammenarbeit im Hafenband und erfolgreiche Ausrichtung der Kooperation für die Zukunft. • Beitrag zur Erhaltung der vielfältigen Umschlagaktivitäten am Hafenstandort Minden. • Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen hinsichtlich des RegioPort Weser.

Minden			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
Der Mindener Hafen ist Bestandteil der Kooperation „Hafenband am Mittellandkanal“.		gen. Mit der Zugverbindung nach Duisburg und dem Anschluss in die Rheinmündungshäfen wird das Terminal auch zunehmend Container dieser Häfen abfertigen. Auch im kontinentalen KV bieten sich durch die umfangreichen Zugverbindungen in Duisburg Potenziale. Der RegioPort bietet bei wieder eintretenden Flächenengpässen in den Seehäfen auch Potenzial für die Etablierung als Hinterland-Hub der deutschen Seehäfen mit erweitertem Einzugsgebiet. Vor der Krise und dem damit verbundenen abnehmenden Flächen- druck war, mit der Aufnahme des Mindener Terminals in den Kreis der Hinterland Partner durch Eurogate, bereits die Bedienung eines erweiterten Einzugsgebietes beabsichtigt gewesen. Minden hat mit Containeraufkommen und Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet Hub-Potenzial.	

Mülheim			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen ist gut angebunden. Er ist für ÜGMS mit einer Abladetiefe von bis zu 3,0 m erreichbar. Auch kleinere seegängige Küstenmotorschiffe können den Hafen anlaufen. Die BAB 3 und die BAB 40 sind nur ca. 2 km entfernt. Im Hafengebiet sind großflächig Gleisanschlüsse vorhanden. • Die örtliche Industrie ist sehr vom Hafen abhängig. Dies gilt etwa für den Schwergutumschlag von Siemens. • Der Hafen ist nur eine kurze Reise über die Wasserstraße vom Rhein entfernt. • Der Hafen bietet gemeinsam mit Partnern ein umfassendes Leistungsportfolio im Eisenbahnbereich. • Langfristig bestehen Entwicklungspotenziale am Ruhrufer.	• Die isolierte Lage im Wasserstraßennetz. Mit der Einkammerschleuse Raffelberg fehlt die Redundanz bei einem Schleusenausfall. • Trotz der zentralen Lage des Hafens ist sein Einzugsgebiet aufgrund der großen Hafendichte eingeschränkt. • Größe oder Zuschnitt der Parzellen, die zur Umnutzung zur Verfügung stehen, erschweren häufig die Vermarktung. Dies gilt ebenso für die privaten Parzellen. • Es besteht die Gefahr einer zunehmenden Nutzung der Flächen im Hafengebiet durch nicht hafenaffine Nutzungen. • Der Eisenbahnanschluss des Hafens über Speldorf ist in einem schlechten Erhaltungszustand und bedarf der Pflege durch die DB AG.	Flächen • Der Hafen verfügt über keine Flächenreserven. Es bestehen mit 10ha Umnutzungspotenziale freiwerdender Flächen. Der Hafen ist bestrebt, hafenaffine Unternehmen mit Umschlag anzuschließen. • Die Stadt hat ein Vorkaufsrecht für Eigentumsflächen Dritter im Hafengebiet. Die Ausübung scheitert häufig an den fehlenden öffentlichen Mitteln. Damit fehlt die Möglichkeit, auf eine hafenaffine Nutzung hinzuwirken. Im Rahmen des Haushaltssicherungsprozesses ist ein korrespondierender Beschluss zur Einnahmeverbesserung gefasst worden. Damit wächst der Handlungsspielraum der Stadt. • Langfristig bestehen Entwicklungspotenziale am Ruhrufer, wo weniger Druck durch Stadtentwicklung als im bestehenden Hafengebiet besteht. Märkte • Der bestehende Umschlag erfolgt z.T. in stagnierenden Marktsegmenten. Durch die Verbindung mit der örtlichen Industrie sind diese Geschäfte als nachhaltig anzusehen. Eine Unsicherheit besteht aufgrund der energiepolitischen Rahmenbedingungen hinsichtlich des Absatzes von Kraftwerksturbinen und dem dafür erforderlichen Schwergutumschlag. Umschlagpotenziale ergeben sich durch die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen.	• Zügige Durchführung der Investitionen in Poller und Spundwände. • Die Erhaltung der Eisenbahn Zulaufstrecke über Speldorf ist sicherzustellen. • Weiterentwicklung des Schwergutumschlags in Zusammenarbeit mit dem ansässigen Siemens Turbinenwerk. • Vertiefende Untersuchung der Entwicklungspotenziale am Ruhrufer. • Verstärktes Einwirken auf eine hafenaffine Nutzung der Flächen. • Verstärkte Begleitung des Hafens bei privaten Verkauf-/oder Umwidmungsverfahren zugunsten einer hafenaffinen Weiterentwicklung.

Neuss-Düsseldorf			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
- Die Neuss-Düsseldorfer Häfen sind mit Schwerpunkten im Containerumschlag und einer breiten Palette konventionell umgeschlagener Güter wie insbesondere Nahrungsmitteln, Erzen, Baustoffen und Automobilen einer der führenden Hafenstandorte in Deutschland. - Der wasserseitige Zugang zu den Düsseldorfer Häfen unterliegt keinen Restriktionen. Auch der Hafen Neuss unterliegt keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Transport von Containern ist mit bis zu vier Lagen möglich. - Die Zusammenarbeit im Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo erhöht die Leistungsfähigkeit und stärkt die Marktposition der Neuss-Düsseldorfer Häfen. Auch die Kooperation mit dem Krefelder Hafen trägt der schwierigen Wettbewerbssituation in dieser Region Rechnung. Die Zusammenarbeit mit der HGK hat auch die Position im überregionalen Schienengüterverkehr gestärkt. - RheinCargo verfügt über einen leistungsfähigen Eisenbahnbetrieb. Dies trägt zur Gestaltung wettbewerbsfähiger Transportketten mit integriertem Umschlag und Weitertransport per Eisenbahn bei. - Die Häfen sind für die größeren Ballungszentren im westlichen Rhein-Ruhrgebiet über die vorhandenen Autobahnverbindungen sehr gut zu	- Es besteht in Neuss und Düsseldorf das Risiko von Nutzungskonflikten. Dies schränkt die Entwicklungsperspektiven ein. Nach den vollzogenen Entwicklungen hat der Druck eines weiteren Vorrückens der Stadtentwicklung aber abgenommen. - In Neuss und Düsseldorf besteht ein erheblicher Mangel an Flächen. Aus diesem Grund ist die Realisierung der Hafenerweiterung in Reisholz von großer Bedeutung. - Aus der hohen Dichte an relevanten Häfen und Terminals resultiert ein schwieriges Marktumfeld. Allerdings haben die NDH durch ihre Universalität und die Kooperationen eine gute Position. - Die straßenseitige Erreichbarkeit – insbesondere des Düsseldorfer Hafenteils – leidet unter den erheblichen Verkehrsbelastungen rund um die Häfen. Zudem fehlt in Düsseldorf eine zweite Zufahrt zur Schaffung von Redundanz im Straßengüterverkehr. In Neuss ist die westliche Anbindung über Batteriestraße/Europadamm nicht für die intensivere Nutzung durch LKW ausgelegt. - Die Kapazität der Hafenbahnhöfe ist nahezu vollständig ausgelastet und stellt ein Entwicklungshemmnis dar. So mussten schon Anfragen für zusätzliche Zugverbindungen im intermodalen Verkehr abgelehnt werden.	Flächen - In den Neuss-Düsseldorfer Häfen gibt es kaum freie entwicklungsfähige Flächen. Durch Arrondierungen bieten sich aber zumindest mittelfristig Flächenpotenziale. Der Zeithorizont beträgt aber, durch die langen Laufzeiten der bestehenden Verträge, 20 Jahre und mehr. - Große Potenziale erwachsen aus der geplanten Erweiterung des Reisholzer Hafens zu einer modernen Logistikkreuzung. Dies unterstreicht auch die angestrebte Beteiligung durch die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Auf 56 ha sind Containerumschlag und ergänzende Distribution sowie weiterhin Schwer- und Massengutumschlag geplant, die insbesondere der Ver- und Entsorgung der Chemie- und Maschinenbauindustrie der Region dienen. Angrenzend an das geplante Hafengebiet bieten sich weitere Flächenpotenziale. - Ein grundsätzliches Entwicklungshemmnis sind die Anforderungen des Hochwasserschutzes zur Sicherung ausreichender Retentionsflächen. Für die geplante Hafenerweiterung in Reisholz sind nur in begrenztem Umfang Ausgleichsflächen zu schaffen, da praktisch alle angrenzenden Flächen bereits festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind. - Auch die Kooperationen mit benachbarten Bin-	- Prüfung der Verbesserung der Straßenanbindung durch Herstellung einer zweiten Verbindungsstraße zum Haupthafen Düsseldorf (Redundanz) und Optimierung der westlichen Anbindung des Neusser Hafens. - Weiterführung der RheinCargo Integration und Realisierung weiterer Synergien. - Erhöhung der Kapazität in den Hafenbahnhöfen und Verlängerung der Gleislängen in Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf-Reisholz zur besseren Aufnahme längerer Züge (EU-Ziel: 740m Ganzzüge). - Schaffung einer direkten Westeinfahrt in den Düsseldorf-Haupthafen in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Neuss als Ersatz des aufwendigen „Kopfmachens“ in Düsseldorf-Bilk. - Verbesserung der Verkehrlichen Anbindung des Reisholzer Hafens. - Fortführung der Hafenerweiterung in Reisholz. Beantragung von TEN-V Fördermitteln für die Planung. - Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Seehäfen wie etwa durch eine gemeinschaftliche Hafenentwicklung in Reisholz. - Beibehaltung der intensiven Zusammenarbeit mit dem Krefelder Hafen. - Zusammenarbeit mit Bezirksregierung und Landesverwaltung/-

Neuss-Düsseldorf			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
erreichen. Die Entwicklung des Reisholzer Hafens zu einer modernen Logistikkreuzung bietet Potenzial. Zudem liegt hier eine der wenigen rechtsrheinischen Umschlagmöglichkeiten für Schwergut.	- Die begrenzten Gleislängen in den Übergabebahnhöfen limitieren die Zuglängen. Dies gilt etwa für den Hafenbahnhof in Düsseldorf-Bilk, wo aufgrund der fehlenden Möglichkeit zur Direkteinfahrt von Westen in den Düsseldorfer Haupthafen, ein aufwendiges „Kopfmachen“ der Züge erforderlich ist. - Die straßenmäßige Anbindung der Neusser Containerterminals ist insbesondere bei Ausbau der Umschlagkapazitäten und Erweiterung des Contargo Terminals unzureichend für die Bewältigung der zunehmenden Lkw-Verkehre in den Peak-Zeiten. - Schwierigkeiten der DB bei Gleiskapazitäten und Netzauslastung wirken bis in die Abläufe in den Häfen hinein. Der harte Wettbewerb mit dem größten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr begrenzt die Optionen für gebrochene Verkehre Bahn/Schiff und wirkt so auch negativ auf den Hafenumschlag. - Die Notwendigkeit zur Sicherstellung ausreichender Retentionsflächen im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz stellt zunehmend ein Entwicklungsrisiko für Hafenumschlag und wasser-nahe Lagerflächen dar.	nenhäfen ist ein Beitrag zur Lösung des Flächenproblems. Hier sind nach dem Engagement in Krefeld und Köln bereits Synergien realisiert worden (z.B. Ansiedlung ThyssenKrupp Servicecenter / Krefeld). - Entwicklungspotenziale ergeben sich für die Neuss-Düsseldorfer Häfen auch durch GI-Flächen außerhalb des Hafengebietes. Dies gilt insbesondere für großformatige Areale im Umfeld der Häfen, die per Eisenbahn angeschlossen sind. Für den Neusser Hafen sind solche „Bahnsatelliten“ in interkommunalen Gewerbe- und Industriegebieten in Dormagen-Neuss (Silbersee) und Grevenbroich-Jüchen (ehem. Tagebaufläche) möglich. Auch im Umfeld des Reisholzer Hafens erfolgen bereits Ansiedlungen, welche die dortige Möglichkeit zur Schwergutverladung nutzen wollen. Märkte - Entwicklungspotenziale ergeben sich insbesondere im Containerverkehr. Dies gilt umso mehr bei Realisierung der Hafenerweiterung in Reisholz unter Beteiligung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Zudem ergeben sich durch die Bildung von industrienahen Hinterland-Hubs Potenziale für die Neuss-Düsseldorfer Häfen. Von der zunehmenden Wahrnehmung von Hub-Funktionen im Seehafenhinterland werden eine	politik, um eine praktikable Implementierung des Hochwasserschutzes zu erreichen (z.B. Bildung von „Retentionsreserven“ bei anstehenden Deichbauvorhaben auf Landesebene). - Ausbau der Straßenanbindung und LKW-Vorstaukapazitäten der Neusser Containerterminals. - Ausbau der Kompetenz als Anbieter von Schienengüterverkehren am Standort Neuss-Düsseldorf im RheinCargo Verbund. - Nutzung bestehender Flächenpotenziale zur Erweiterung der bestehenden Containerterminals und Erhöhung der Kapazitäten durch optimalen Ausbau der Bestandsanlagen. - Verhinderung eines weiteren Vordringens konkurrierender Nutzungen in die Hafenbereiche. - Unterstützung der Stadtwerke Düsseldorf bei Realisierung von LNG Tankstelle und Landstromversorgung. - Abstimmungen mit der DB zur Optimierung der Situation in den Übergabebahnhöfen und Verbesserungen bei zu- und ablaufenden Verkehren in Fremdkonstruktion. - Intensivierung der hafenbezogenen Gewerbeflächenentwicklung in Gebieten mit Schienenanbindung an das Hafengebiet. - Ausbau der verbliebenen Hafenbecken mit Schrägufern, um maximale Ausdehnung der Landflächen

Neuss-Düsseldorf			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
		Ausdehnung des Bedienungsbereiches im Containerverkehr und ein wachsender Anteil überregionaler Hinterlandverkehre erwartet. Damit können auch für die kontinentalen Verkehre der Industrie bessere trimodale Transportalternativen über die Hafenstandorte angeboten werden. • Im Massengutbereich werden Nahrungs- und Futtermittel sowie Baustoffe wichtige Geschäftsfelder bleiben. Weitere Potenziale im Schüttgutgeschäft sollen durch eine Erweiterung der Produktpalette realisiert werden. Die Erz- und Kohleverkehre sind im Markt hart umkämpft. Zudem sind die Verkehre marktbedingt erheblichen mengenmäßigen Schwankungen ausgesetzt. Hinsichtlich der Entwicklung der Kohleverkehre kommt die energiepolitische Unsicherheit hinzu. Grundsätzlich bieten integrierte Angebote zur Bedienung eines überregionalen Einzugsgebietes über die Neuss-Düsseldorfer Häfen noch Entwicklungspotenzial. • Potenzial bietet auch der Recyclingverkehr. Ein wichtiges Standbein wird mit den Automobilen und dem besonders konjunkturabhängigen Metallgeschäft auch der Umschlag konventioneller Stückgüter bleiben. Im Schwergutgeschäft ergeben sich Potenziale am Standort Reisholz.	für die Hafennutzung zu erreichen.

Orsoy			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Schwerpunkte des Hafens Orsoy sind der Kohle- und Eisenerzumschlag. Bei den Kohletransporten und der -lagerung werden ergänzende Dienstleistungen wie Sieben, Mahlen und Brechen angeboten. • Als Rheinhafen unterliegt Orsoy keinen wasserseitigen Restriktionen. Der Verkehr mit 6-er-Schubverbänden ist möglich. Die Gleisanlagen ermöglichen eine zügige Verladung der Güter in Waggons. Der Hafen ist über das Gleisnetz der NIAG-Eisenbahn gut im Bahnverkehr angebunden. • Der Hafen könnte – zumindest vorübergehend – von dem wachsenden Importkohleverbrauch profitieren. Die langfristige Entwicklung ist von den energiepolitischen Rahmenbedingungen abhängig. • Der Hafenbetreiber hat eine ausgeprägte Kompetenz bei der Gestaltung integrierter Angebote. Zudem werden mit Partnern leistungsfähige Angebote gestaltet. • In 2013 wurde mit dem Umschlag von Importkohle zur Versorgung der STEAG Kraftwerke ein Großauftrag akquiriert.	• Der Hafen schlägt ausschließlich Kohle um. Damit besteht eine ausgeprägte Abhängigkeit von den energiepolitischen Rahmenbedingungen und dem damit verbundenen Importkohleverbrauch. • Straßenseitig ist der Hafen von der nächsten Bundesautobahn (BAB 42) ca. 6 km entfernt. Es müssen Wohngebiete durchquert werden. • Erforderliche Erneuerung der veralteten Gleiskörper im Hafenbereich.	Flächen • Im Hafen sind keine Flächenreserven vorhanden. Märkte • Zumindest mittelfristig bieten die wachsenden Importkohleströme gute Aussichten. Langfristig sind die Aussichten schlechter, aber abhängig von den energiepolitischen Weichenstellungen. Der Hafen Orsoy bietet sich als Massengut-Distributionszentrum für eine breitere Güterpalette an. In anderen Massengutbereichen sind die Einzelbedarfe aber häufig geringer, so dass die Gestaltung wirtschaftlicher Angebote für gebrochene Verkehre über ein Distributionszentrum in Orsoy eine Herausforderung darstellt.	• Ausbau der Marktposition bei Importkohle. • Weiterentwicklung als Massengut-Distributionszentrum mit einer diversifizierteren Güterstruktur • Entwicklung integrierter Angebote für eine breite Palette von Massengütern. Die Zusammenarbeit mit Partnern der Transportkette kann hier Impulse bringen. • Erneuerung der Gleisanlagen im Hafen. • Prüfung von über den Hafenbahnbetrieb hinausgehenden Synergiepotenzialen und Kooperationsmöglichkeiten mit DeltaPort.

Recklinghausen			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
• Der Hafen ist auf die Bedürfnisse des Mühlenbetriebs abgestimmt und der Umschlagbetrieb wird selbständig von der Mühle durchgeführt. • Durch die Investitionen ist der Mühlenbetrieb im Recklinghäuser Hafen eine sehr moderne Anlage mit hoher Produktionskapazität. Mit dem Hochregallager auf dem Betriebsgelände sind zudem die Logistikvoraussetzungen für den kleinteiligen Vertrieb der Ware in der Region gegeben. Dies trägt zur nachhaltig positiven Entwicklung des Standorts und des wasserseitigen Umschlags für den Rohstoffbezug bei.	• Der Hafenumschlag beschränkt sich auf Rohstoffe für die Mühle. Durch die fehlende Diversifikation besteht eine ausgeprägte Abhängigkeit des Hafenstandorts von der Mühle. • Es bestehen keine hafenwirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten. • Abgesehen vom Mühlenbetrieb steht die Freizeitnutzung im Mittelpunkt der Hafenentwicklung. Daher sind langfristig Nutzungskonflikte nicht ausgeschlossen.	Flächen • Begrenzte Erweiterungsflächen für den Mühlenbetrieb sind vorhanden. Durch die Ausweitung der Freizeitnutzung sind keine weiteren Entwicklungspotenziale zu erkennen. Märkte • Der Mühlenbetrieb im Recklinghäuser Hafen ist nach umfangreichen Investitionen gut aufgestellt. Damit wird sich auch der ausschließlich vom Mühlenbetrieb durchgeführte Umschlag positiv entwickeln.	• Erhaltung der Hafeninfrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Mühlenbetrieb zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Umschlags. • Vereinbarkeit der freizeitwirtschaftlichen Entwicklung mit dem Mühlenbetrieb.

6.2 Landesbedeutsame Häfen in Nordrhein-Westfalen

6.2.1 Bewertung der öffentlichen Häfen NRWs anhand der LEP-Kriterien für Landesbedeutsame Häfen (Datenbasis aus dem Jahr 2014)

Hafen	Gesamtumschlag in 1.000 t (LEP: > 2 Mio t)	Wasserseitiger Containerum- schlag in TEU (LEP: > 50.000 TEU)	Besondere standortpolitische Bedeutung	Wertung
Hafen Bonn	620	62.692 (LEP)		LEP
Dortmunder Hafen	2.014 (LEP)	2.419		LEP
Neuss-Düsseldorfer Häfen LEP-Standorte in Neuss und Düssel- dorf (Haupthafen und Reisholz)	9.271 (LEP)	171.841 (LEP)		LEP
Rheinhafen Orsoy LEP-Standort in Rheinberg	2.292 (LEP)			LEP
Duisburger Hafen	16.317 (LEP)	527.767 (LEP)		LEP
Hafen Emmerich	1.216	103.878 (LEP)		LEP
Hafen Hamm	1.447		Wegen seiner Er- schließungsfunktion Westfalens für die Binnenschifffahrt und der sie unterstützenden Unternehmens- ansiedlungen ist der Hafen von besonde- rer standortpoliti- scher Bedeutung. Darstellung im LEP NRW ist daher erforderlich.	LEP
Hafen Köln (Häfen Niehl und Godorf)	12.431 (LEP)	107.258 (LEP)		LEP
Hafen Krefeld	3.269 (LEP)	19.775		LEP

Hafen Minden	813	18.459	Wegen der Lage, des bevorstehenden Ausbaus, der Erschließungsfunktion für Westfalen-Lippe und Teile Niedersachsens (Verlagerung von der Straße auf das Binnenschiff) von besonderer standortpolitischer Bedeutung. Darstellung im LEP NRW ist daher erforderlich .	LEP
Hafenverbund DeltaPort LEP-Standorte in Wesel (Stadthafen und Rhein-Lippe-Hafen) und Voerde (Emmelsum)	2.415 (LEP)	42.832		LEP
Hafen Dorsten	315			
Hafen Mülheim	802			
Hafen Essen	650			
Hafen Gelsenkirchen	910			
Hafen Lübbecke	339			
Stadthafen Lünen	990			
Hafen Herne	467			
Hafen Recklinghausen	198			
SUMME	56.776	1.056.921		

Quelle: IT.NRW

6.2.2 Luftbilder der landesbedeutsamen Häfen inklusive bestehender Flächenreserven und geplanter Ausbaumaßnahmen¹⁰

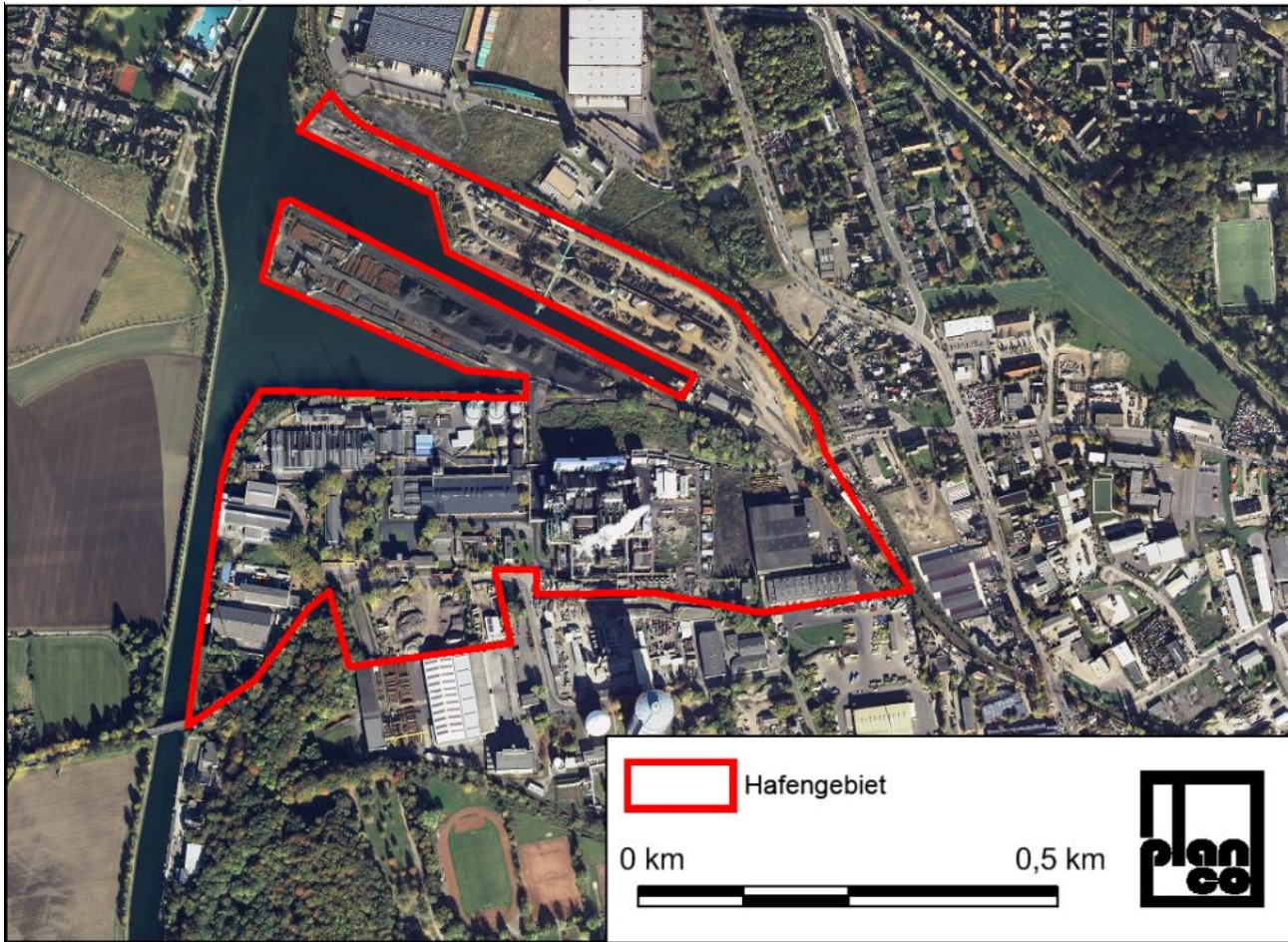
Hafen Bonn



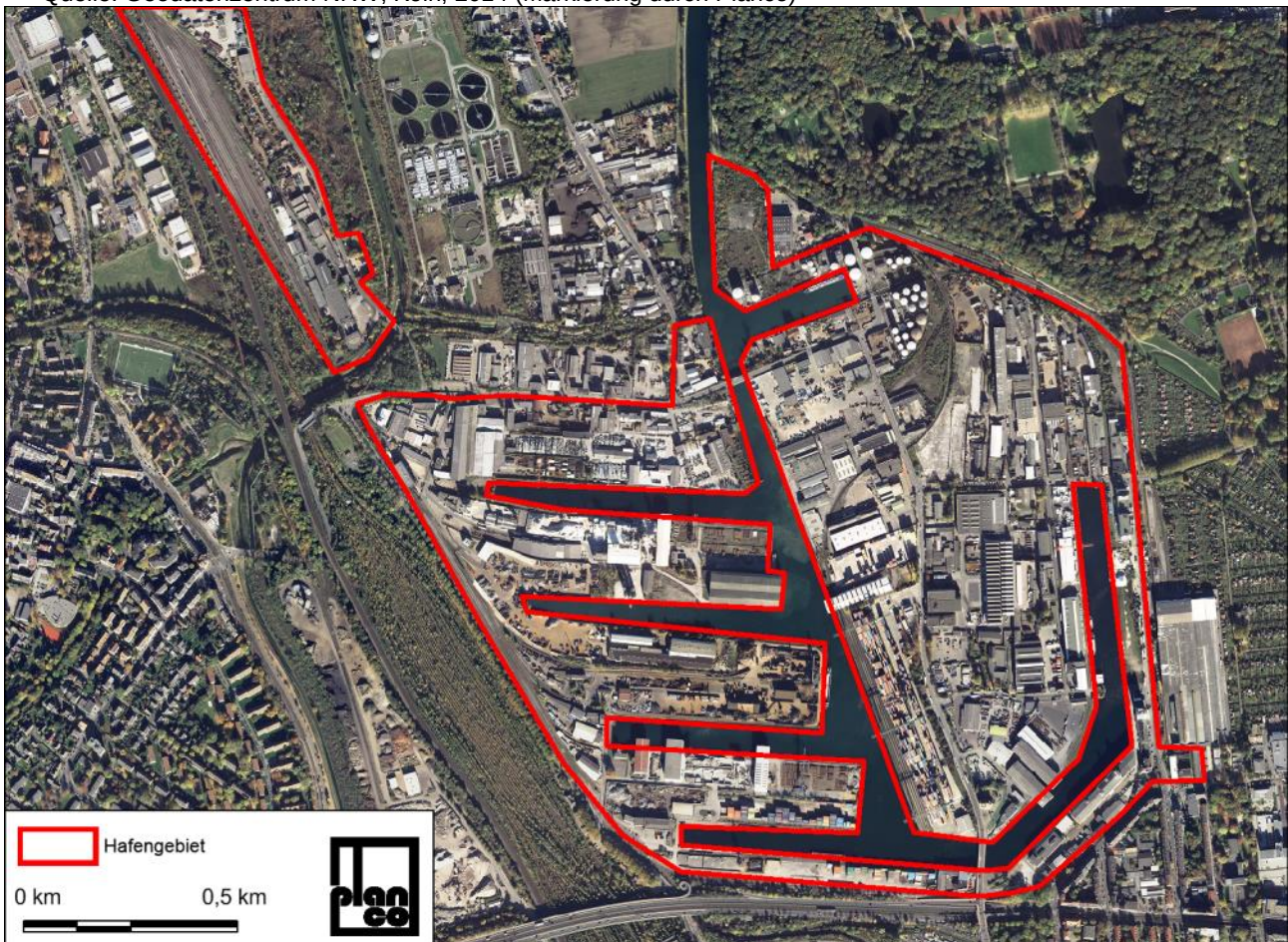
Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Plano)

¹⁰

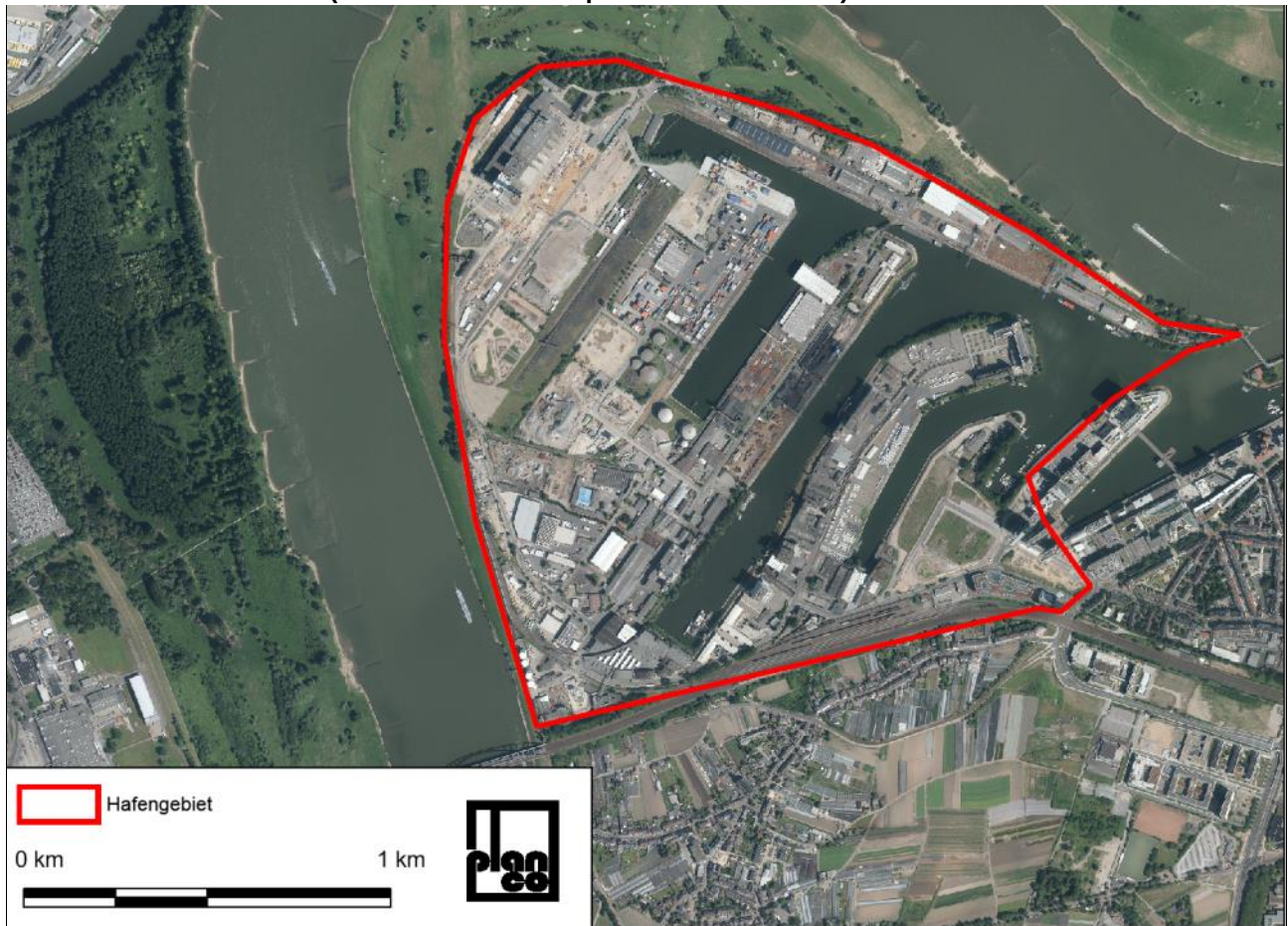
Die Luftbildkarten sind Skizzen, keine technischen Zeichnungen. Insofern sind zeichnerische Ungenauigkeiten möglich. Potenzielle Erweiterungsflächen innerhalb der markierten Bereiche, die nach Angaben der Regionalplanungsbehörden nachhaltigen naturschutzrechtlichen Restriktionen unterliegen und deren Realisierung eine vorherige Verträglichkeitsprüfung voraussetzt, sind gesondert durch eine Schraffur markiert. Eine Untersuchung der Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten im Umfeld der markierten Hafenbereiche ist nicht Gegenstand dieses Konzepts.

Dortmunder Hafen (nördlicher und südlicher Teil)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)



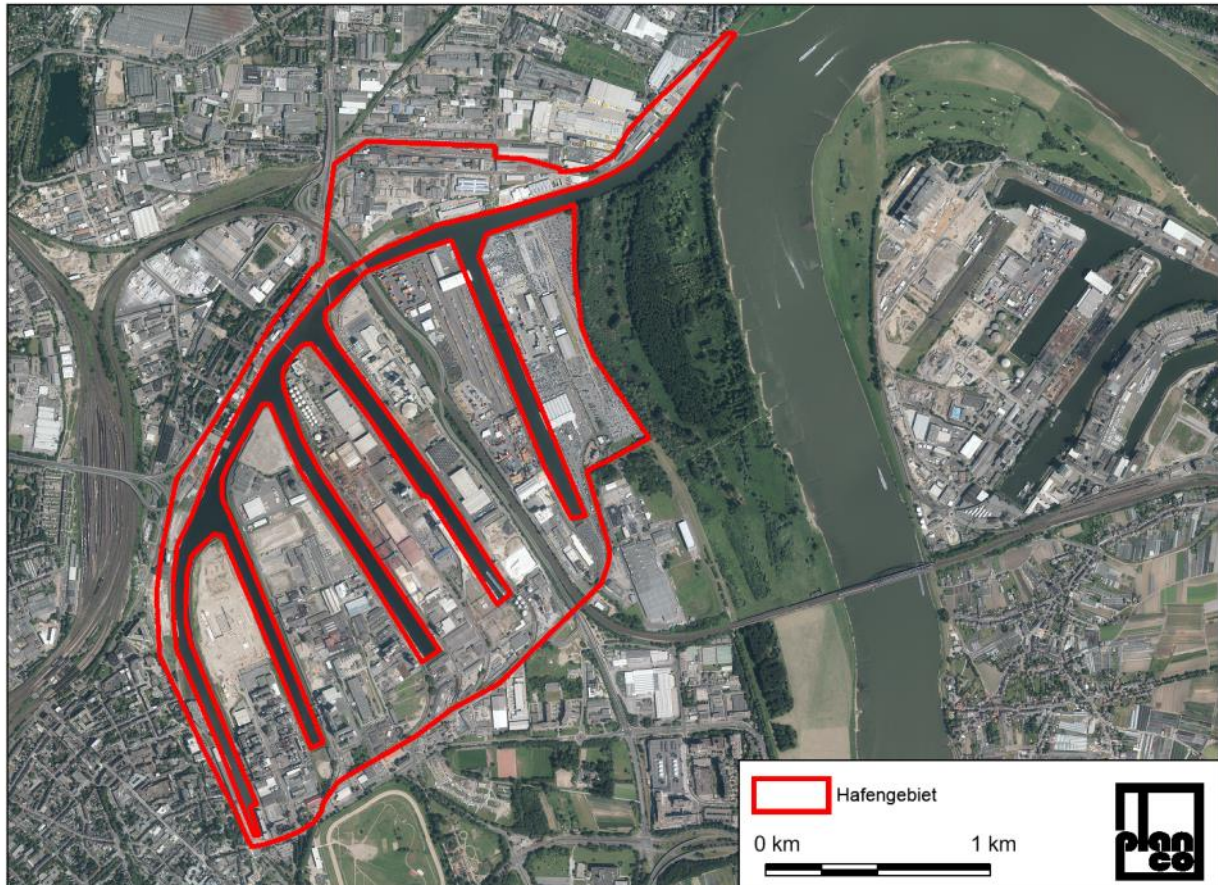
Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

Neuss-Düsseldorfer Häfen (hier: Düsseldorf Haupthafen und Reisholz)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Plano)



Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Plano)

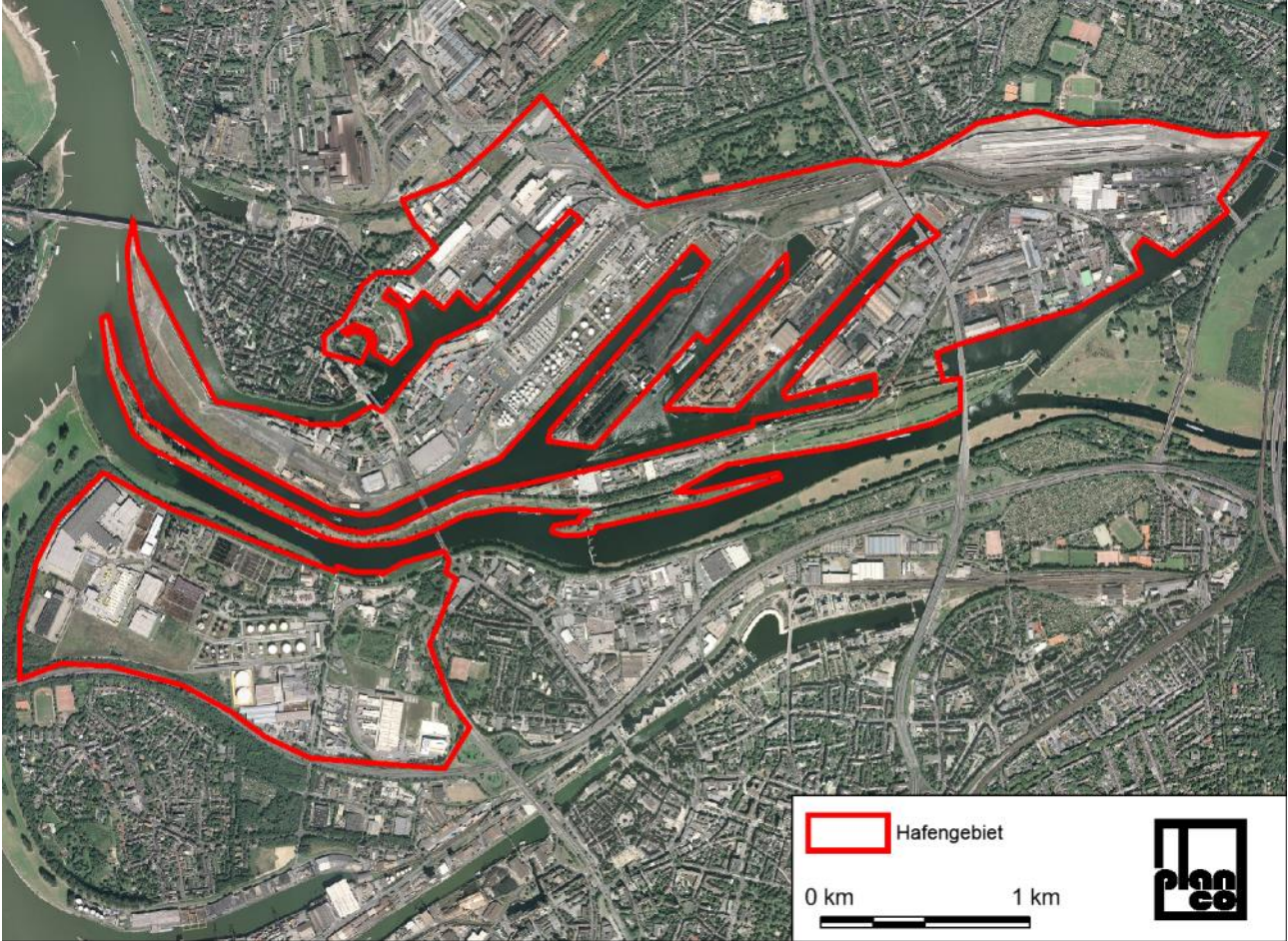
Neuss-Düsseldorfer Häfen (hier: Neuss)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

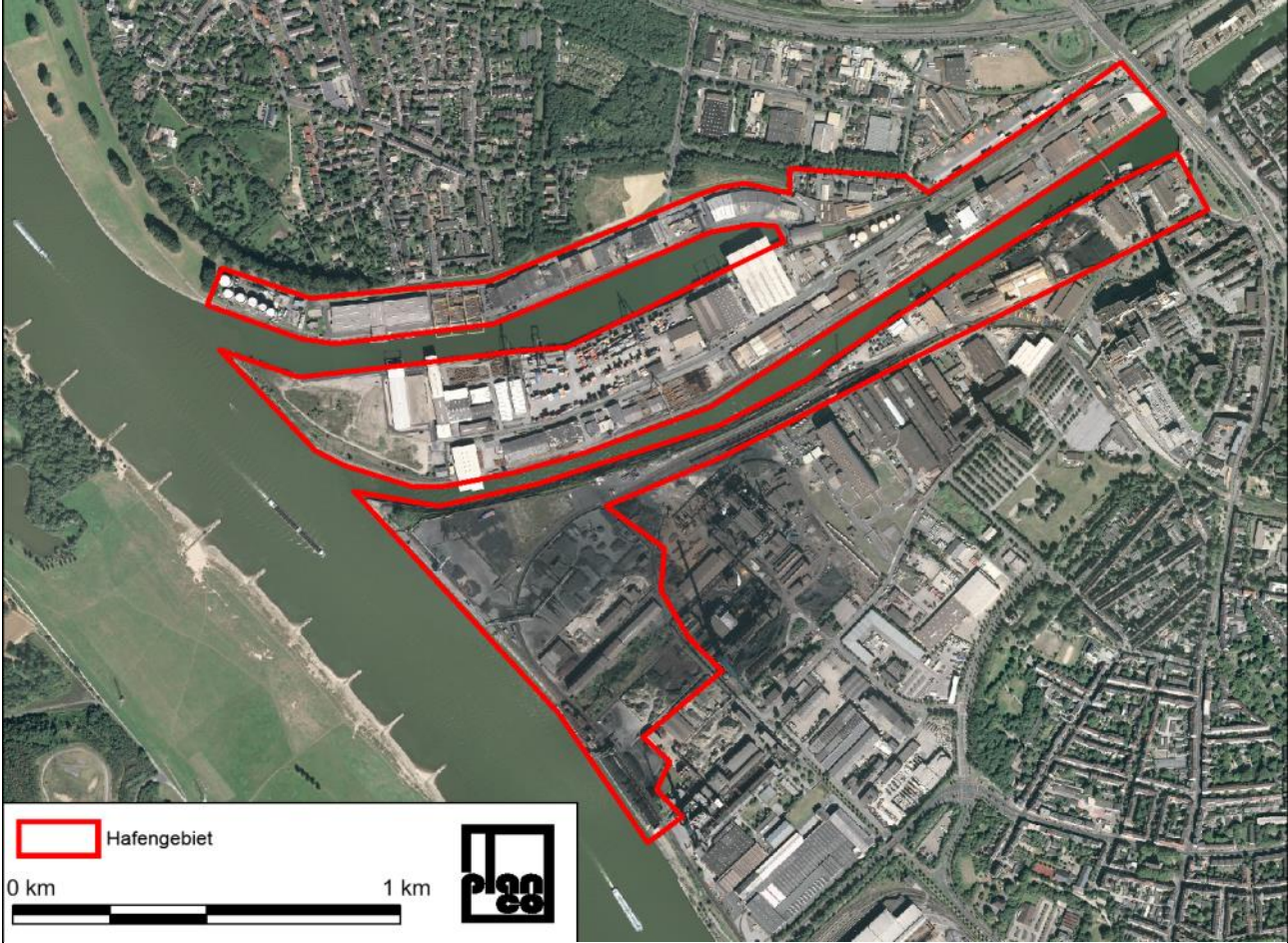
Rheinhafen Orsoy (Rheinberg)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

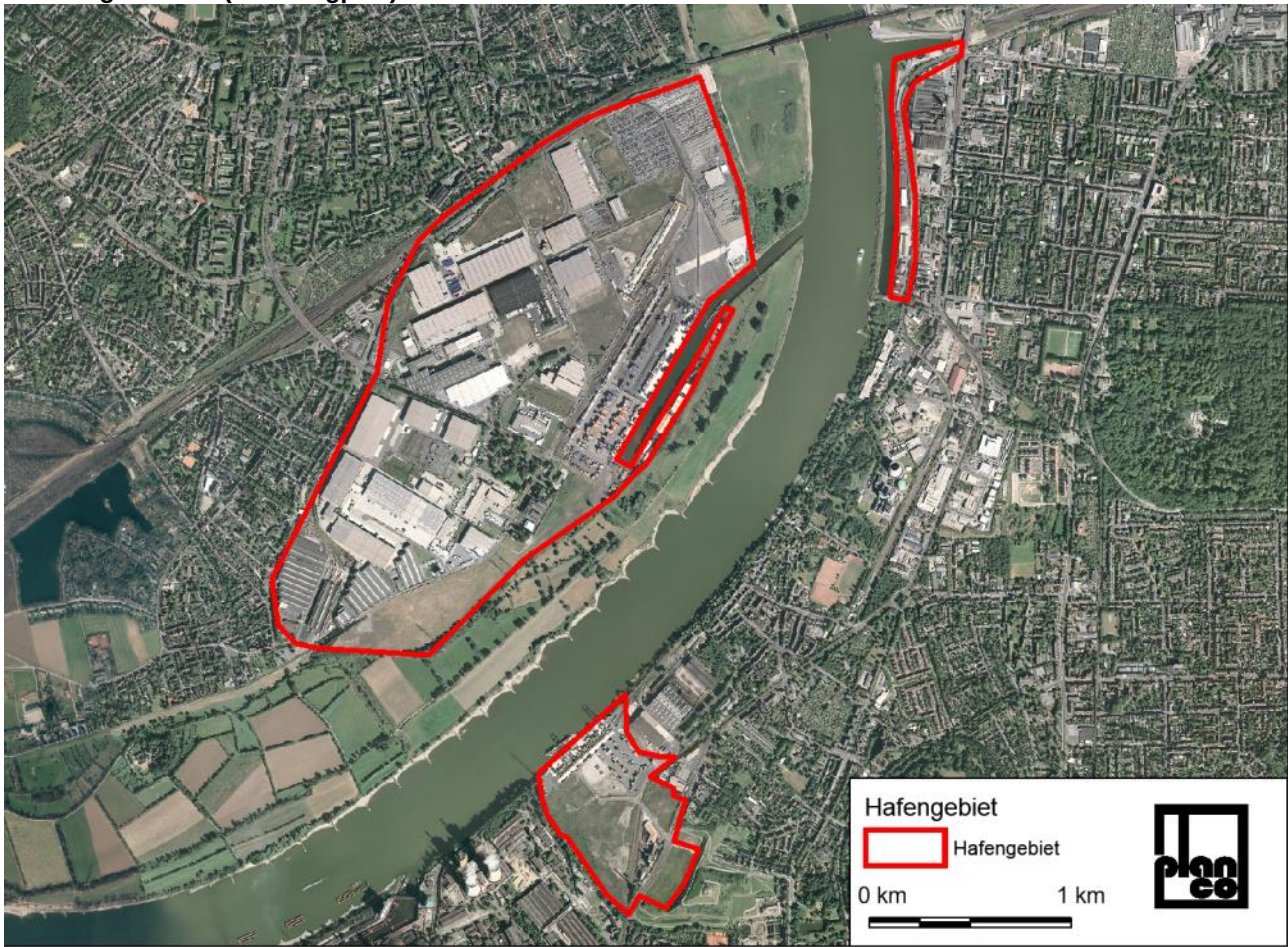
Duisburger Hafen (hier: Ruhrort, Kasslerfeld und Parallelhafen)



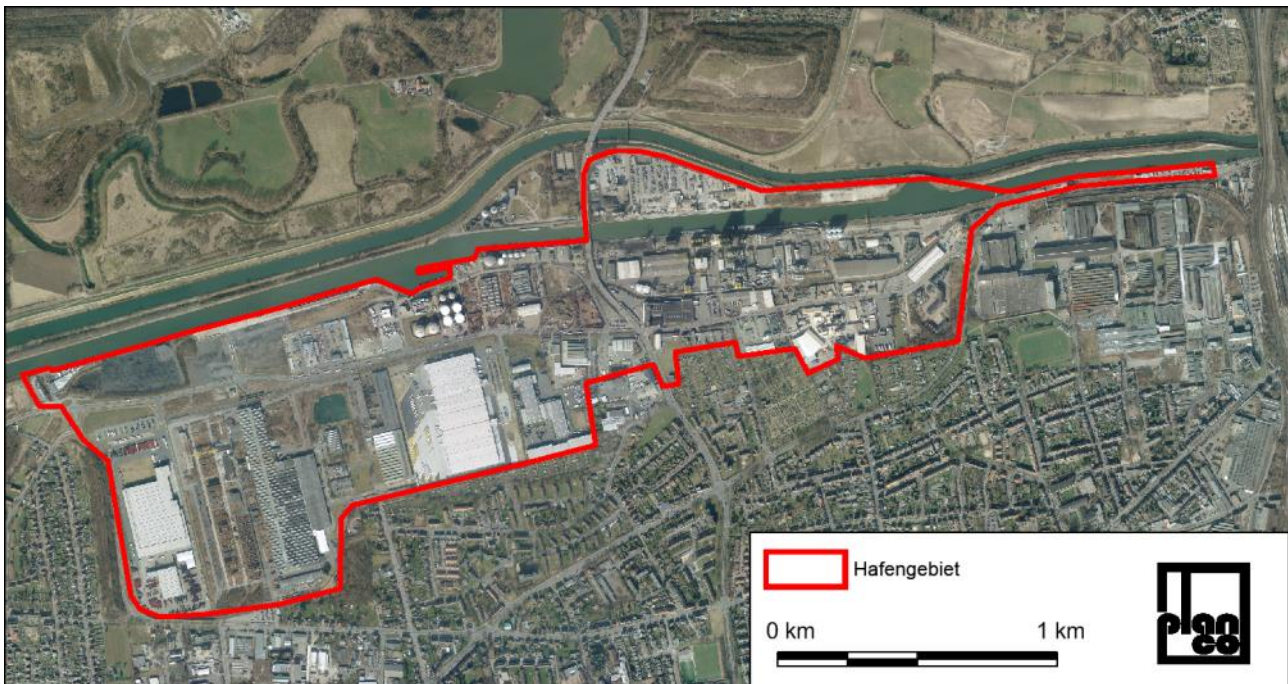
Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)



Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

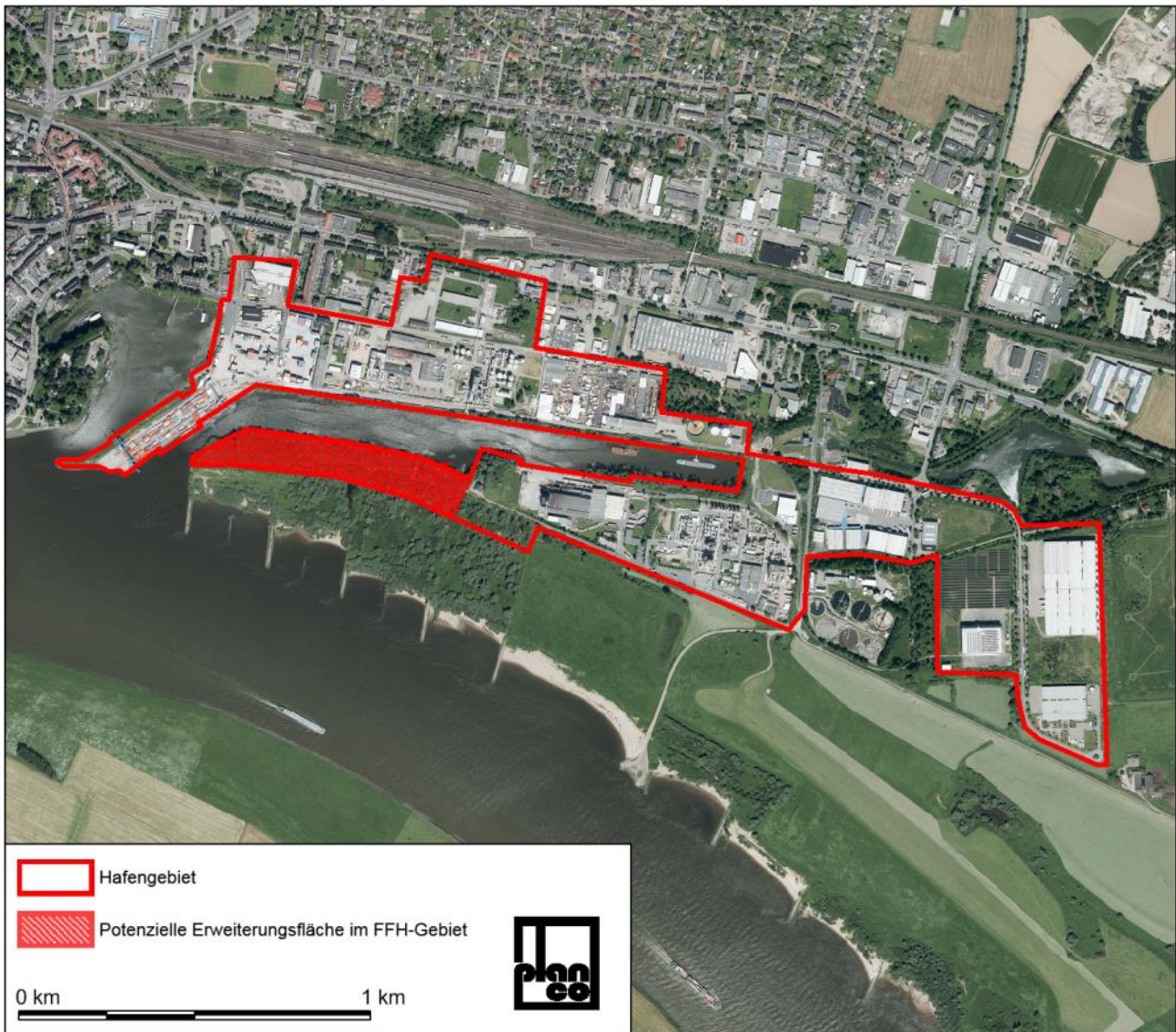
Duisburger Hafen (hier: Logport)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

Hafen Hamm

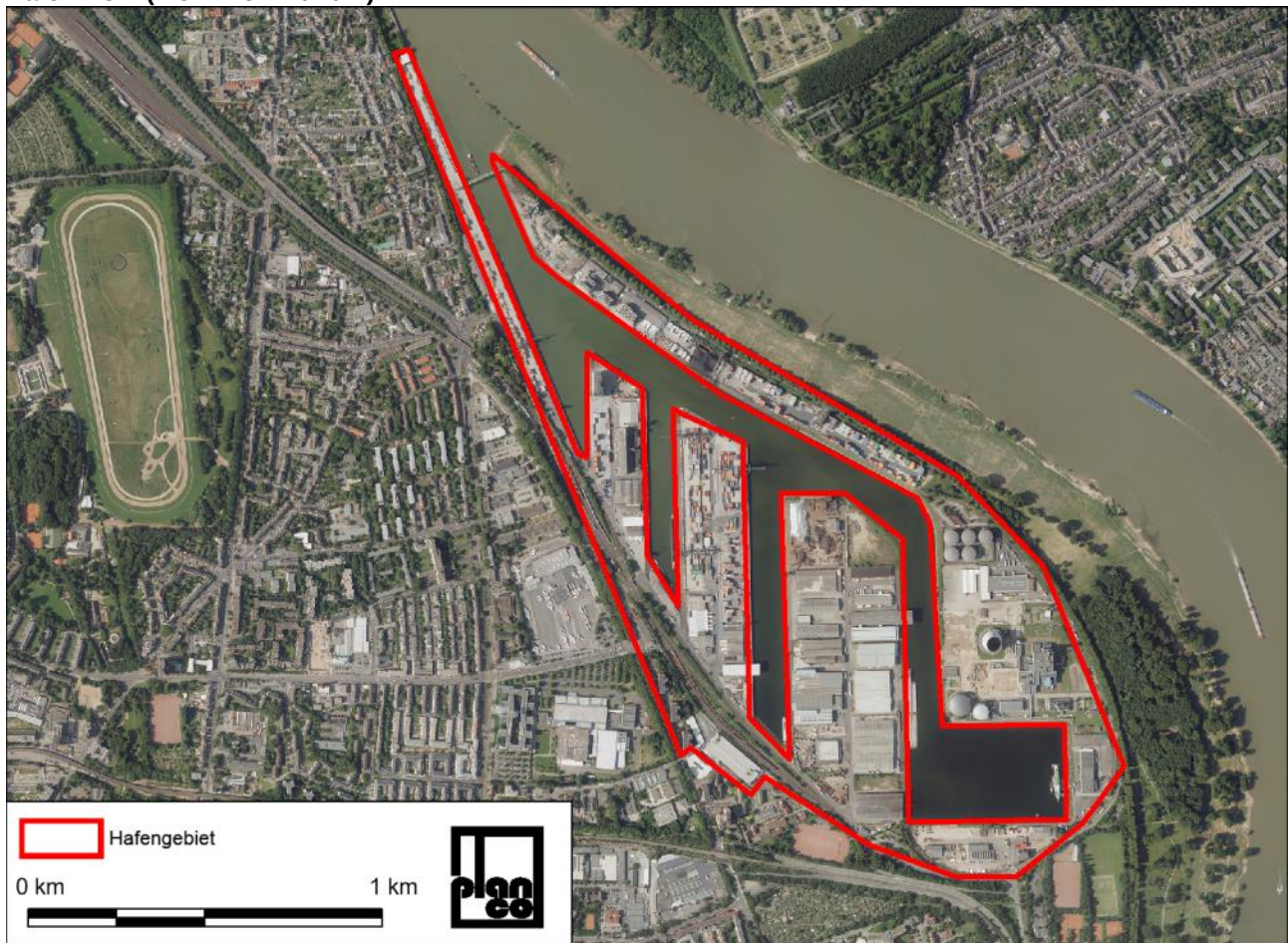
Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

Hafen Emmerich¹¹

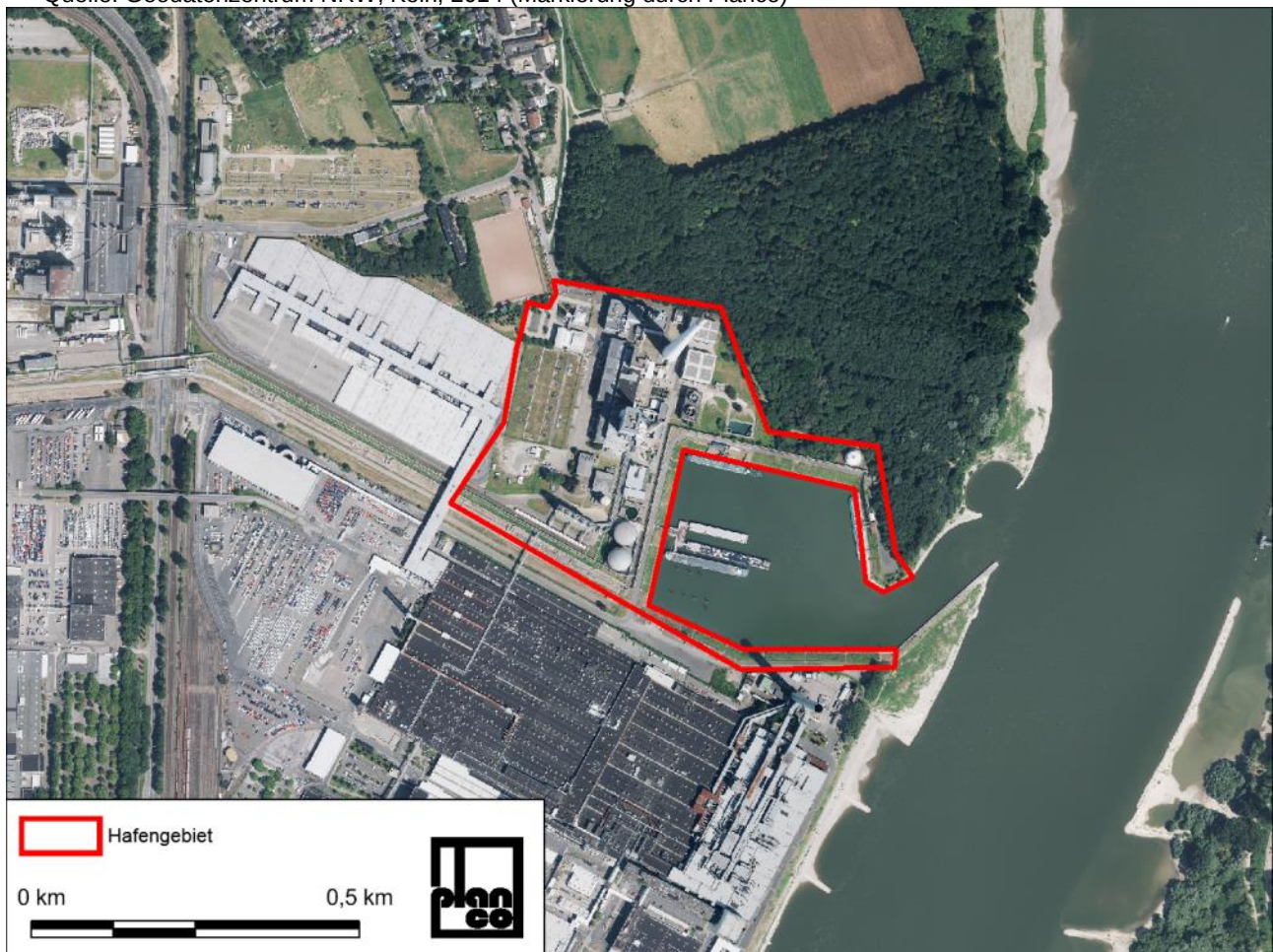


Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

¹¹ Eine eventuelle Erweiterung des Hafens Emmerich in das gesondert markierte FFH-Gebiet „Dornicksche Ward“ unterliegt naturschutzrechtlichen Restriktionen und setzt eine vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung voraus.

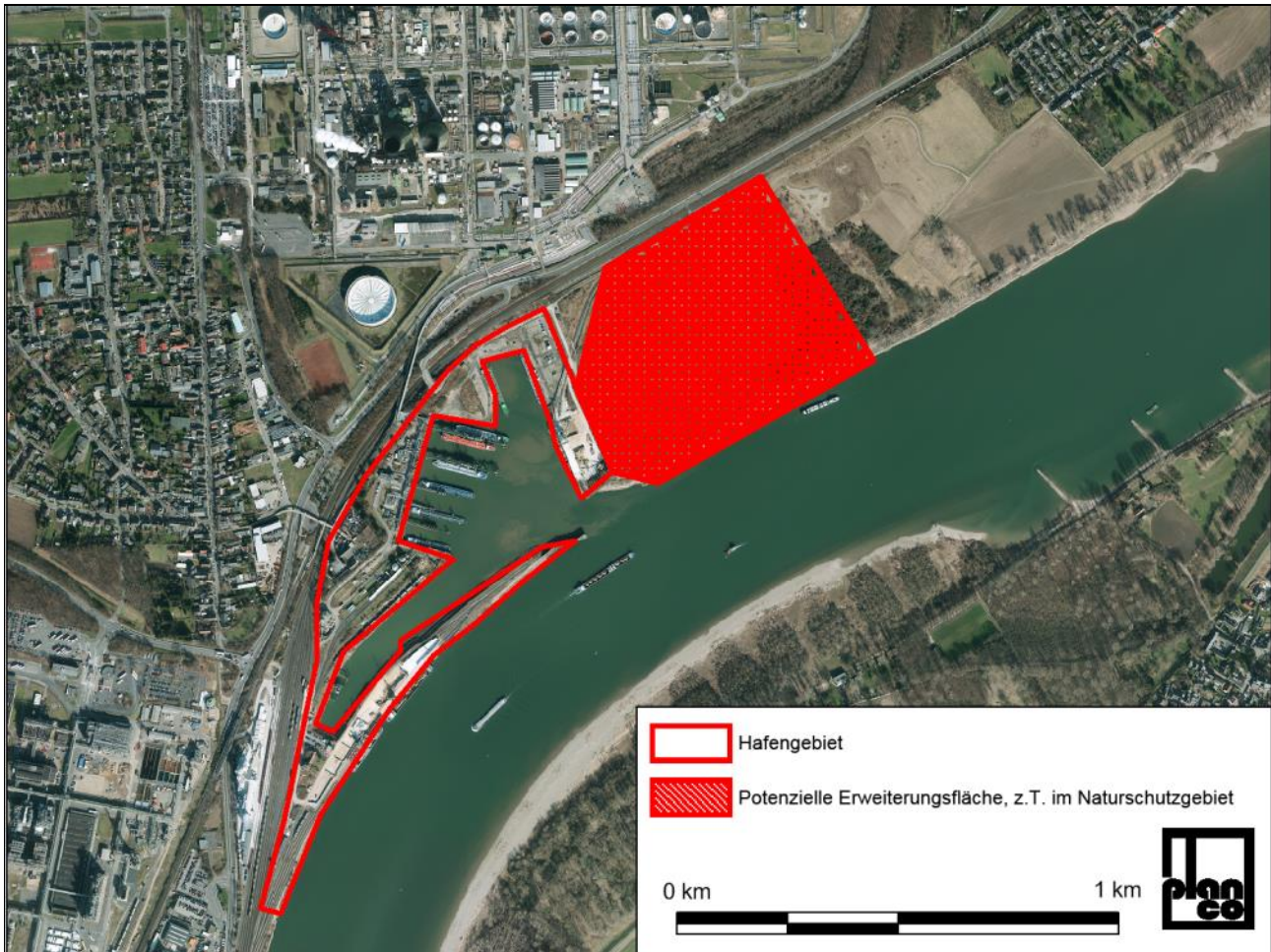
Hafen Köln (hier: Niehl I und II)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)



Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

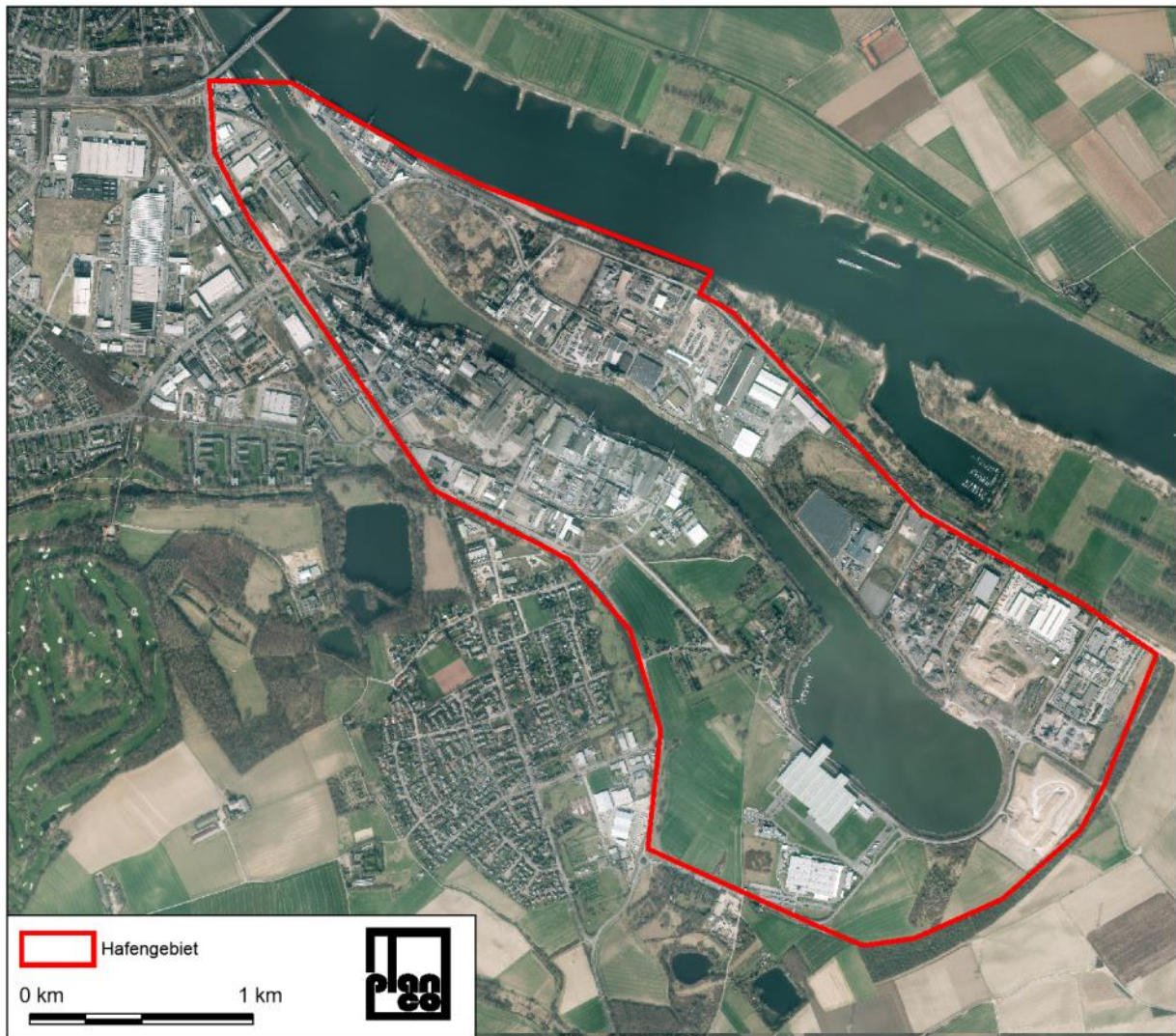
Hafen Köln (hier: Godorf)¹²



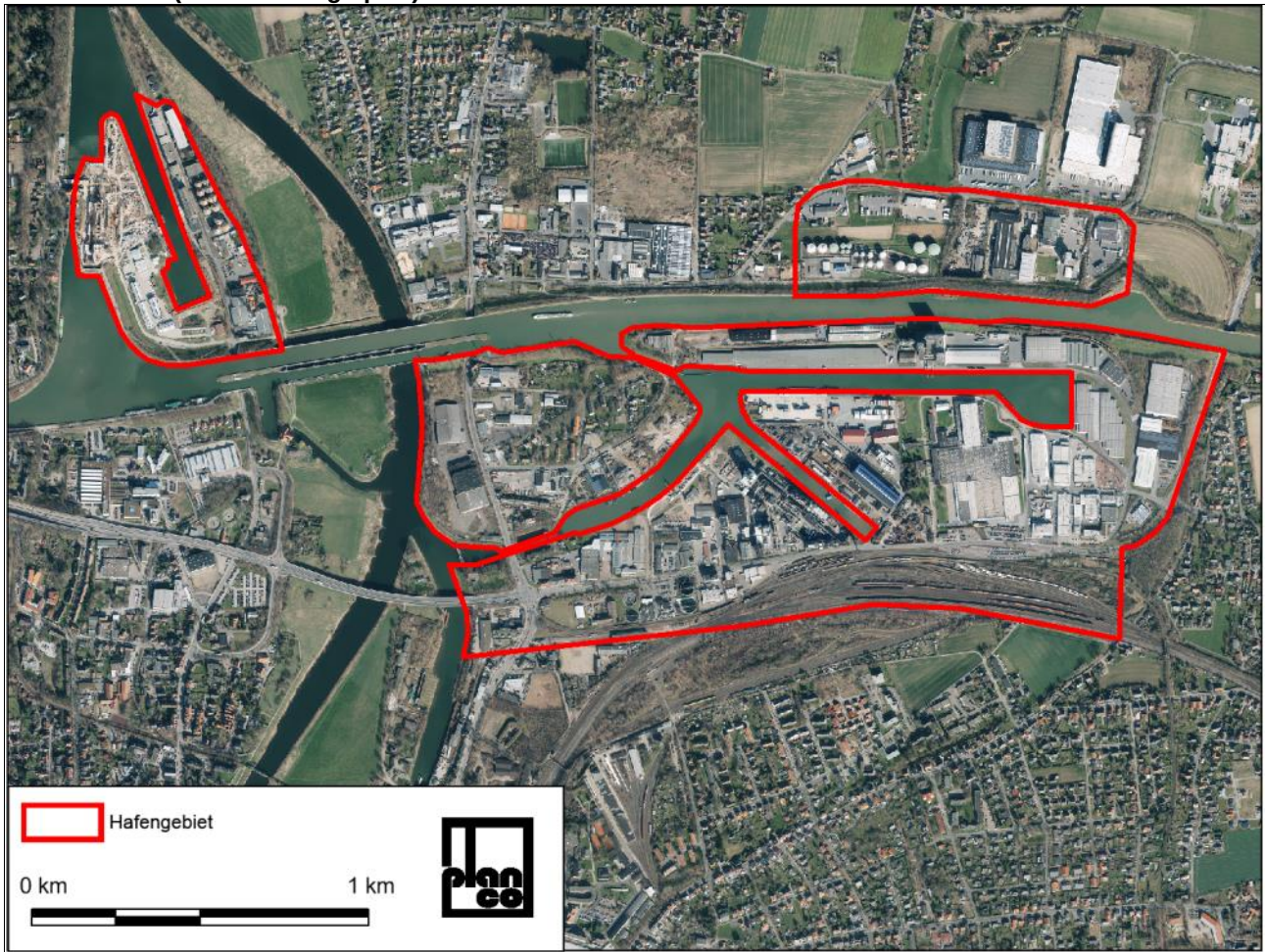
Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

¹²

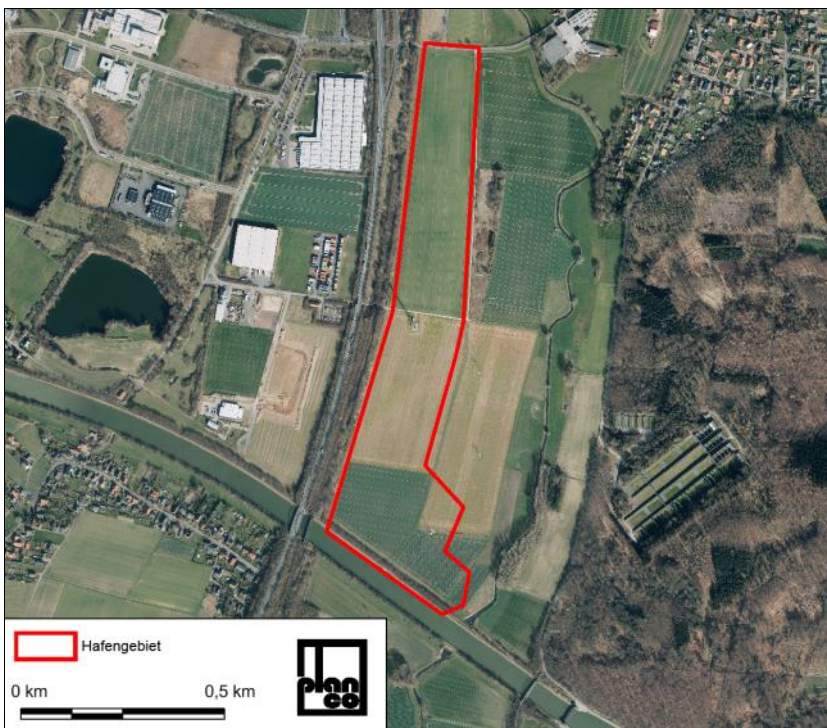
Eine Realisierung der Godorfer Erweiterung ist rechtlich bzw. politisch umstritten. Mit Urteil vom 19.02.2015 hat das Bundesverwaltungsgericht Urteile des OVG Münster bestätigt, mit denen auf Klage von Anwohnern die Planfeststellung aus formalen Gründen für den Ausbau des Hafens Godorf aufgehoben worden ist.

Hafen Krefeld

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

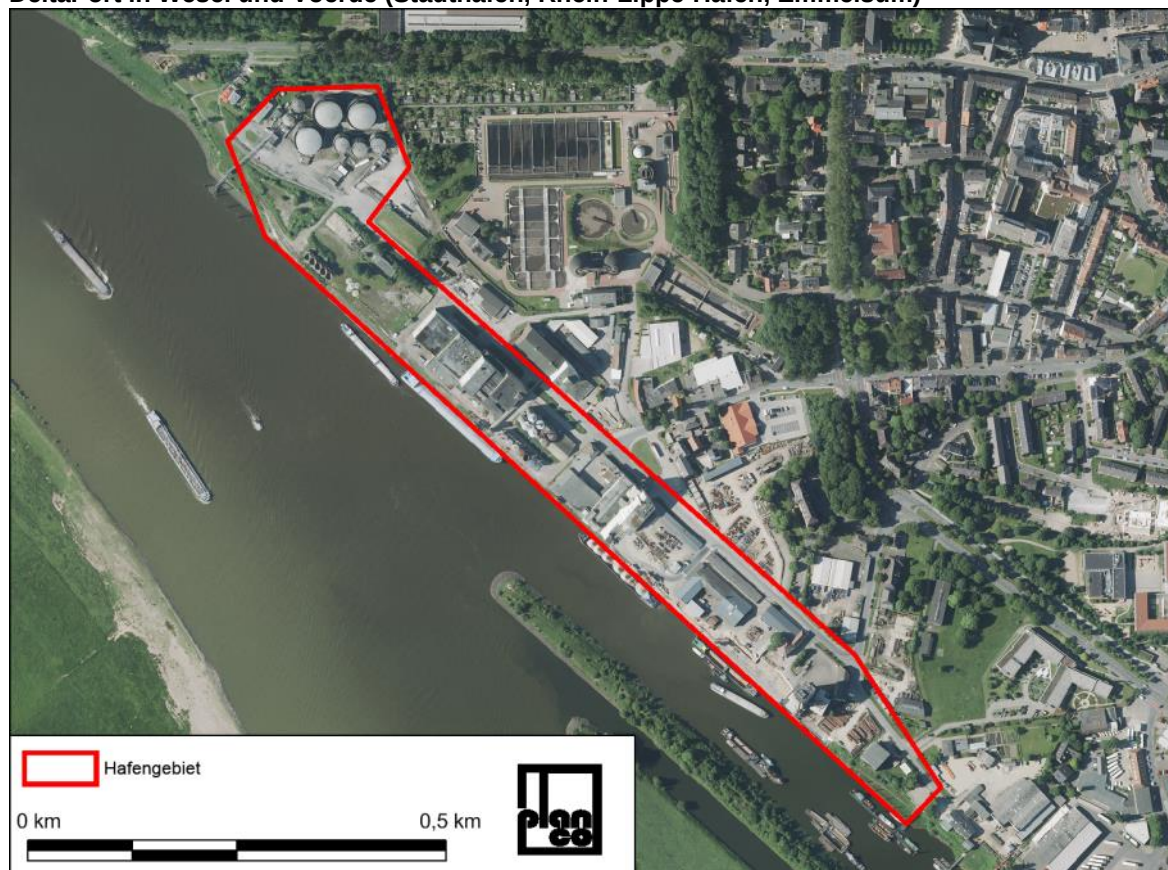
Hafen Minden (inklusive Regioport)

Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

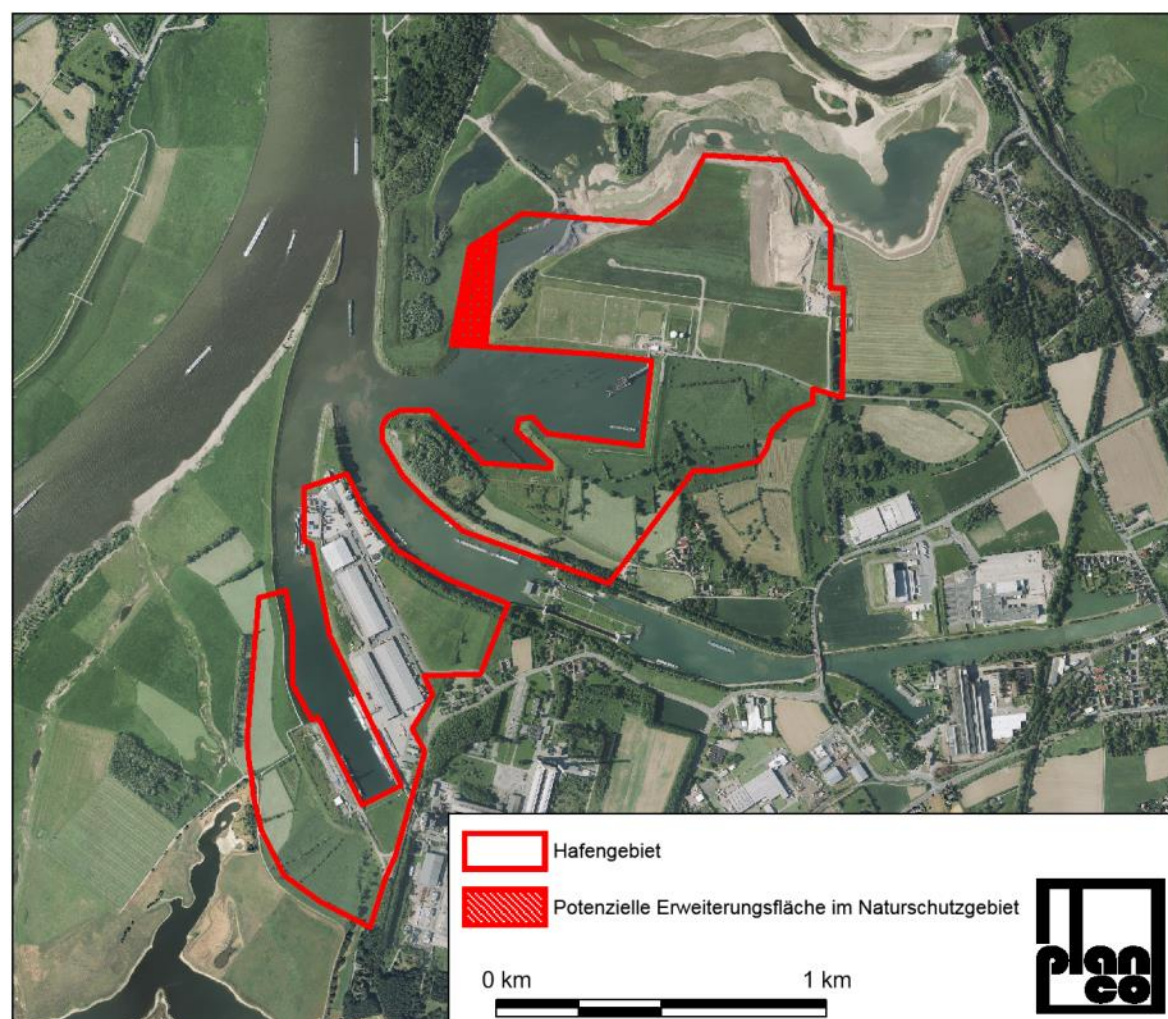


Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

DeltaPort in Wesel und Voerde (Stadthafen, Rhein-Lippe-Hafen, Emmelsum)



Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)



Quelle: Geodatenzentrum NRW, Köln, 2014 (Markierung durch Planco)

6.3 Strukturbildende Standorte für Logistikflächen

Der Vergleich der untersuchten Standorte anhand der zugrunde gelegten Kriterien ergab in jeder der Standortgruppen (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte, die nachfolgend dargestellt sind. Bei der Analyse der Standorte wurden insbesondere die Anforderungen der Logistikbranche sowie die bestehenden und erwarteten Güterverkehrsströme unter Zugrundelegung eines Prognosehorizonts bis zum Jahr 2030 berücksichtigt (siehe Kapitel 5.8.2). Die nachstehenden Standortbeschreibungen sollen sowohl einen kursorischen Überblick über die Stärken als auch über mögliche Verbesserungspotenziale der Standorte bieten.

6.3.1 Große eigenständige Logistikstandorte (Fläche größer als ca. 15 ha)

Die Auswertung nur der beeinflussbaren Merkmale ergab folgende (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte:

Hürth, Erweiterung GVZ

Die planerische Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Er hat Gleisanschluss, ist an den ÖPNV angebunden und für die KV-Nutzung über das benachbarte Terminal Köln Eifeltor geeignet. Die Bevölkerungsentwicklung in der Standortkommune und im Kreis wird vsl. überdurchschnittlich verlaufen. Die Anbindung an das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz ist wohnanbaufrei. Die nächste Großstadt und der nächste Produktionsstandort liegen nah. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind kurz. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Der Standort erreicht in allen relevanten Kriterien mindestens durchschnittliche Ausprägungen. Lediglich die Flächengröße und die Nähe zu einem Knotenpunkt zwischen kreuzungsfreien überörtlichen Straßen, denen im Vergleich in dieser Standortgruppe untergeordnete Bedeutung zukommt, bleiben die Werte darunter.

Marl, Zeche Auguste Victoria III und VII

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, weist Gleisanschluss und ÖPNV-Anbindung auf. Eine KV-Anlage kann mit kurzer Umfuhr erreicht werden. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz, die nächste Großstadt und der nächste Produktionsstandort liegen nah. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen sind kurz. Das Angebot an Arbeitskräften

Das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept NRW stellt weder einen Rahmenplan mit strategischer Umweltprüfung dar noch beinhaltet es Zusagen für Förderentscheidungen des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Entwicklung von Logistikstandorten erfolgt wie bisher vor Ort auf der Ebene der Bauleitplanungen, im Einklang mit den Zielen der Landesplanung und den Ausweisungen der Regionalpläne. Damit ist es der Regional- und Fachplanung möglich, bei der Flächenentwicklung vom Wasserstraßen-, Hafen und Logistikkonzept NRW abzuweichen. Die umweltrechtliche Eignung der nachstehend dargestellten Flächen ist rechtzeitig zu prüfen.

(sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) liegt über dem Gruppendurchschnitt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Erreichbare Kaufkraft sowie Bevölkerungsveränderung in der Standortkommune und im Kreis bleiben unter dem Gruppendurchschnitt. Die Fahrzeit zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs ist lang, kann aber vsl. durch entsprechende Nutzung des bestehenden Gleisanschlusses ersetzt werden. Das erwartete künftige Güterverkehrsaufkommen sowie die Anteile der Arbeitslosen des Zielberufsbereichs 5 an allen Arbeitslosen (sowohl aller Personen als auch der jungen Altersgruppe bis 44 Jahre) bleiben ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt.

Herten-Süd / Emscherbruch

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar und an den ÖPNV angebunden. Eine KV-Anlage sowie die nächste Großstadt liegen in der Nähe. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind kurz. Das aktuelle Angebot an Arbeitskräften (alle Berufsgruppen) und die Lärmsituation liegen über dem Gruppendurchschnitt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein direkter Gleisanschluss ist möglich, aber nicht vorhanden. Die Bevölkerungsentwicklung, das erwartete künftige Güterverkehrsaufkommen sowie das aktuelle und künftige Arbeitskräfteangebot liegen unter dem Gruppendurchschnitt.

Dortmund, Güterbahnhof Westfalia

Die Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Er weist Gleisanschluss und ÖPNV-Anbindung auf, liegt in einer Großstadt mit nahen Produktionsstandorten und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten

Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz liegt nah und ist wohnanbaufrei erreichbar. Nächstes KV-Terminal und nächster Hafen sind schnell zu erreichen. Das Angebot an freien Arbeitskräften liegt über dem Gruppendurchschnitt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die zeitliche Nutzbarkeit des Standorts kann noch nicht abschließend bestimmt werden. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. leicht unterdurchschnittlich verlaufen. Das aktuelle und das erwartete künftige Güteraufkommen bleiben ebenfalls leicht unter dem Gruppendurchschnitt.

Kamp-Lintfort, LogPort IV

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, weist einen Gleisanschluss auf, ist an den ÖPNV angebunden und erlaubt mit kurzer Umfuhr zum nächsten Terminal eine Nutzung des kombinierten Verkehrs. Anzahl erreichbarer Kommunen und erreichbare Kaufkraft liegen deutlich über dem Gruppendurchschnitt. Die Entfernung zum kreuzungsfreien überörtlichen Straßennetz ist kurz und wohnanbaufrei, die nächste Großstadt und die nächsten Produktionsstandorte liegen ebenfalls nahe. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die Bevölkerungsentwicklung am Standort wird vsl. deutlich unterdurchschnittlich verlaufen. Das erwartete künftige Güteraufkommen bleibt ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation am Standort erforderte einige planerische Restriktionen und muss zur Realisierung konkreter Nutzungen genau betrachtet werden.

Uentrop, südlich Dupont-Gelände

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Die Anzahl der erreichbaren Kreise und kreisfreien Städte sowie die erreichbare Kaufkraft liegen an der Spitze des Vergleichs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar), die nächste Großstadt und die nächsten größeren Produktionsstandorte liegen nah. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die Bevölkerungsentwicklung auf Stadt-/Gemeinde- und Kreisebene sowie das erwartete künftige Güteraufkommen bleiben unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation verlangt nähere Aufmerksamkeit bei der Standortentwicklung.

Hamm, INLOGPARC, 2. Bauabschnitt

Die Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten; er wird vsl. zeitlich voll nutzbar sein, liegt in einer Großstadt und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz ist auf kurzem Weg wohnanbaufrei erreichbar. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen sind ebenfalls kurz. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist möglich, aber nicht vorhanden. Die Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte, die erreichbare Kaufkraft und die Bevölkerungsentwicklung bleiben leicht unter dem Gruppendurchschnitt. Deutlicher ist der Unterschied beim aktuellen und erwarteten künftigen Güteraufkommen sowie beim Angebot freier Arbeitskräfte.

Lünen, STEAG-Kraftwerk

Die Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Er weist Gleisanschluss und ÖPNV-Anbindung auf. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz ist wohnanbaufrei erreichbar. Ein Produktionsstandort liegt in der Nähe. Der nächste Hafen und die nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind schnell erreichbar. Die Lärmsituation ist relativ unproblematisch. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Eine Nutzung des kombinierten Verkehrs am Standort ist nicht unbedingt sinnvoll möglich. Die erreichbare Kaufkraft liegt leicht und die Bevölkerungsentwicklung auf Stadt-/Gemeinde- und Kreisebene deutlich unter dem Gruppendurchschnitt. Auch das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen erreichen diese Marke nicht ganz.

Emmerich, OST IV, Teil 2, Nettpark Emmerich

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar und ermöglicht die sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz und ein größerer Produktionsstandort liegen nahe. Die Standorte des nächsten KV-terminals, des nächsten Hafens und der nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind identisch und schnell zu erreichen. Die Lärmsituation wurde zufrieden stellend bewältigt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorgesehen. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot an freien Arbeitskräften liegen deutlich unter dem Gruppendurchschnitt.

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale wurden folgende weitere (potenziellen) strukturbildende Logistikstandorte identifiziert:

Dortmund, Kokerei Kaiserstuhl III

Aus der zentralen Lage des Standorts folgen günstige Verbindungen, Entfernungen und Fahrzeiten zu Umland, überörtlichen Straßen und deren Knotenpunkten, Produktionsstandorten und Bevölkerungsschwerpunkten, zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen. Gleisanschluss, ÖPNV-Anbindung und Unterstützung in Politik und Verwaltung tragen zum günstigen Ergebnis bei. Das Angebot an freien Arbeitskräften sowohl allgemein als auch im Zielberufsbereich sowie dort auch innerhalb der jüngeren Bevölkerungsschicht ist interessant. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen sind noch nicht vollständig. Ein Risikofaktor ist das heute wie vsl. auch künftig unterdurchschnittliche Güteraufkommen.

Dortmund, Westfalahütte (ehem. Sinteranlage)

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV sowie über die autobahnähnlich ausgebauten B 236 anbaufrei an das Autobahnnetz angebunden. Durch die Lage im Stadtgebiet Dortmund liegen die nächste Großstadt und die nächsten Produktionsstandorte ebenfalls nah. Die Fahrzeiten zum nächsten Hafen und zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind ebenfalls kurz. Das aktuelle Angebot an Arbeitskräften (alle Berufsgruppen sowie Zielberufsbereich 5) ist überdurchschnittlich gut. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die zeitliche Nutzbarkeit ist eingeschränkt, ein Gleisanschluss zwar möglich, aber nicht vorhanden. Eine KV-Nutzung ist nicht vorgesehen. Die Bevölkerungsentwicklung in der

Standortkommune wird vsl. unterdurchschnittlich verlaufen. Aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen liegen ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt.

Duisburg-Walsum

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, hat Gleisanschluss und ÖPNV-Anbindung. Kreuzungsfreies überörtliches Straßennetz, nächste Großstadt und nächster größerer Produktionsstandort liegen nah. Die Fahrzeit zum nächsten Hafen ist kurz. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot an Arbeitskräften liegen an der Spitze des Vergleichs. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Eine KV-Nutzung ist am Standort bislang nicht vorgesehen. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. unter dem Gruppendurchschnitt verlaufen. Die Lärmsituation erfordert besondere Aufmerksamkeit.

Aachen, Gewerbegebiet Avantis

Die planerische Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Er ist an den ÖPNV angebunden. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz liegt nah und ist anbaufrei erreichbar. Durch die Lage im Stadtgebiet Aachen sind auch die Entfernungen zur nächsten Großstadt und zum nächsten größeren Produktionsstandort kurz. Die nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs wird schnell erreicht. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die zeitliche Nutzbarkeit ist nicht bekannt. Die Bevölkerungsentwicklung in der Standortkommune wird vsl. unterdurchschnittlich verlaufen. Aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen bleiben unter dem Gruppendurchschnitt.

6.3.2 Kleine eigenständige Logistikstandorte (Fläche kleiner als ca. 15 ha)

Die Auswertung nur der beeinflussbaren Merkmale ergab folgende (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte:

Herne, Logistikpark Unser Fritz

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, ist an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar), nächste Großstadt und nächster größerer Produktionsstandort liegen nah, ein Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen ist benachbart. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs können schnell erreicht werden. Im Angebot freier Arbeitskräfte ist der Ziel-

berufsbereich 5 sowohl bei allen als auch speziell bei den jungen Arbeitnehmern überdurchschnittlich repräsentiert. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden. Die Bevölkerungsentwicklung auf Stadt-/Gemeinde- und auf Kreisebene wird vsl. unterdurchschnittlich verlaufen. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot an Arbeitskräften (sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) bleibt ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt.

Herne, Logistikpark Schloss Grimberg

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, ist an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar), nächste Großstadt und nächster größerer Produktionsstandort liegen

nah, ein Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen ist benachbart. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs können schnell erreicht werden. Im Angebot freier Arbeitskräfte ist der Zielberufsbereich 5 sowohl bei allen als auch speziell bei den jungen Arbeitnehmern überdurchschnittlich repräsentiert. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden. Die Bevölkerungsentwicklung auf Stadt-/Gemeinde- und auf Kreisebene wird vsl. unterdurchschnittlich verlaufen. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot an Arbeitskräften (sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) bleibt ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt.

Hamm-Rhyern-Süd, Oberallener Weg

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar) und die nächste Großstadt liegen nah. Das nächste KV-Terminal und der nächste Hafen werden schnell erreicht. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte und erreichbare Kaufkraft bleiben leicht, das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot an freien Arbeitskräften hingegen deutlich unter dem Gruppendurchschnitt.

Bönen, INLOGPARC / B-Pläne 40/41

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar) und die nächste Großstadt liegen nah. Das nächste KV-Terminal und der nächste Hafen werden schnell erreicht. Am Angebot freier Arbeitskräfte ist der Zielberufsbereich 5 sowohl bei allen als auch speziell bei den jungen Arbeitnehmern überdurchschnittlich beteiligt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte, die erreichbare Kaufkraft sowie die Bevölkerungsentwicklung auf Stadt- und Kreisebene bleiben unterhalb des Gruppendurchschnitts.

Chempark Leverkusen

Die bisherige planungsrechtliche Grundlage für den Standort (Flächennutzungsplan / § 34 BauGB) ist formal ausreichend, gewährleistet jedoch nicht unbedingt eine rechtssichere weitere Entwicklung. Der Standort ist zeitlich voll nutzbar, weist Gleisan-

schluss und ÖPNV-Anbindung auf und ermöglicht die Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar), die nächste Großstadt und der nächste größere Produktionsstandort liegen nah. Ein Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen ist benachbart. Die Fahrzeiten zu nächstem KV-Terminal, nächstem Hafen und nächster öffentlicher Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind kurz. Die Lärmsituation ist zufriedenstellend bewältigt. Aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen sowie das Angebot an freien Arbeitskräften bleiben unter dem Gruppendurchschnitt. Die Unterstützung durch Politik und Verwaltung sowie auch seitens angesiedelter Unternehmen kann nicht unbedingt als gegeben vorausgesetzt werden.

Duisburg, „Goldacker“ (Conle Grundstücksverwaltung)

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, an den ÖPNV angebunden und liegt in einer Großstadt in der Nähe größerer Produktionsstandorte. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte und erreichbare Kaufkraft sind überdurchschnittlich. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs werden schnell erreicht. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie der Anteil der Arbeitslosen des Zielberufsbereichs 5 an allen Arbeitslosen (sowohl über alle Altersgruppen als auch in der jungen Altersgruppe bis 44 Jahre) ist überdurchschnittlich ausgeprägt. Die Lärmsituation ist zufriedenstellend bewältigt. Eine KV-Nutzung ist am Standort nicht unbedingt sinnvoll möglich.

Köln-Marsdorf

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV angebunden. Die Bevölkerungsentwicklung liegt über dem Gruppendurchschnitt. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz wird wohnanbaufrei erreicht. Die nächste Großstadt liegt nah. Ein Knotenpunkt kreuzungsfreier überörtlicher Straßen ist benachbart. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind schnell zu erreichen. Das Angebot freier Arbeitskräfte (sowohl über alle Berufsgruppen als auch speziell im Zielberufsbereich 5) ist überdurchschnittlich groß. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die genaue zeitliche Nutzbarkeit ist unbekannt. Eine KV-Nutzung ist nicht unbedingt sinnvoll möglich.

Emmerich, Moritz-von-Nassau-Kaserne

Die planerische Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Der Standort ist an den ÖPNV angebunden und ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar) und der nächste Produktionsstandort liegen nah. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal, zum nächsten Hafen und zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind kurz. Die Lärmsituation wird zufrieden stellend bewältigt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die zeitliche Nutzbarkeit ist unbekannt. Ein Gleisanschluss ist nicht vorgesehen. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen sowie das Angebot freier Arbeitskräfte (sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) bleiben unter dem Gruppendurchschnitt.

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale wurden folgende weitere (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte identifiziert:

Dortmund, Gewerbegebiet Gneisenau West

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV angebunden. Er liegt in einer Großstadt mit größeren Produktionsstandorten sowie in der Nähe des kreuzungsfreien überörtlichen Straßennetzes und eines seiner Knotenpunkte. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs werden schnell erreicht. Die zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte im Zielberufsbereich 5 sowie der Anteil dieses Zielberufsbereichs an allen Arbeitslosen (sowohl über alle Altersstufen als auch speziell bei jungen Arbeitslosen) erreicht im Vergleich hervorragende Ausprägungen. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden. Eine KV-Nutzung am Standort ist nicht unbedingt sinnvoll möglich. Die Bevölkerungsentwicklung in der Standortkommune wird vsl. leicht unterdurchschnittlich verlaufen. Das erwartete künftige Güteraufkommen bleibt ebenfalls unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation verlangt nähere Aufmerksamkeit.

Mönchengladbach / Jüchen, Regiopark

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV angebunden. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte sowie erreichbare Kaufkraft sind überdurchschnittlich. Nächste Groß-

Hamm-Rhyner-West, Im Sutenkamp

Die planerische Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Er wird vsl. zeitlich voll nutzbar sein und ermöglicht die sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Durch die Lage in Hamm ist der Weg zur nächsten Großstadt kurz. Auch das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz liegt nah und ist wohnanbaufrei erreichbar. Auch nächstes KV-Terminal sowie nächster Hafen werden schnell erreicht. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorgesehen. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte, erreichbare Kaufkraft, aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen sowie Arbeitskräfteangebot (sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) bleiben unter dem Gruppendurchschnitt.

stadt und nächster größerer Produktionsstandort liegen nah. Ein Knotenpunkt zwischen kreuzungsfreien überörtlichen Straßen ist benachbart. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind schnell zu erreichen. Am Arbeitskräfteangebot ist der Zielberufsbereich 5 (sowohl über alle Altersgruppen als auch in der jungen Altersgruppe bis 44 Jahre) relativ stark beteiligt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden und KV-Nutzung am Standort nicht sinnvoll möglich.

Frechen, Europark

Die Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Er ist an den ÖPNV sowie wohnanbaufrei an das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz angebunden. Die Entfernungen zur nächsten Großstadt und zum nächsten größeren Produktionsstandort sind kurz. Nächstes KV-Terminal und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs werden schnell erreicht. Am Angebot aller Arbeitskräfte hat der Zielberufsbereich 5 (sowohl über alle Altersgruppen betrachtet als auch bei den jungen Arbeitnehmern bis 44 Jahre) starken Anteil. Die Lärmsituation ist zufrieden stellend bewältigt. Die zeitliche Nutzbarkeit ist unbekannt. Gleisanschluss ist nicht vorhanden, KV-Nutzung am Standort nicht unbedingt sinnvoll möglich. Das Angebot an freien Arbeitskräften (sowohl über alle Berufsgruppen als auch im Zielberufsbereich 5) bleibt unter dem Gruppendurchschnitt.

6.3.3 Ergänzungsflächen zu bestehenden Logistikstandorten

Die Auswertung der beeinflussbaren Merkmale ergab folgende (potenziell) strukturbildende Logistikstandorte:

Alsdorf, Schaufenberg-Hagfeld, Erweiterung

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV angebunden. Die erreichbare Kaufkraft ist deutlich überdurchschnittlich. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz wird ohne angrenzende Wohnbebauung erreicht. Die Entfernung zur nächsten Großstadt ist kurz, besonders unter den jungen Arbeitslosen ist der Anteil des Zielberufsbereichs 5 ziemlich hoch. Die Lärmsituation ist befriedigend bewältigt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist möglich, aber nicht vorhanden. Die Fahrzeiten zum nächsten KV-Terminal und zum nächsten Hafen bleiben ebenso unter dem Gruppendurchschnitt wie das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen.

Duisburg, Mercatorinsel (ehem. Speditionsinsel)

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, hat Gleisanschluss, ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs und liegt in einer Großstadt mit in der Nähe von größeren Produktionsstandorten. Die Zahl der erreichbaren Kreise und kreisfreien Städte liegt deutlich über dem Gruppendurchschnitt. Das kreuzungsfreie Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar) liegt nah. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind schnell zu erreichen. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen liegen ebenso über dem Gruppendurchschnitt wie das Angebot an freien Arbeitskräften. Die Bevölkerungsentwicklung bleibt unter dem Gruppendurchschnitt. Eine durchgehend Unterstützung von Logistikansiedlungen durch Politik und Verwaltung kann nicht vorausgesetzt werden.

Duisburg, Am Blumenkampshof

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar, hat Gleisanschluss, ermöglicht eine sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs und liegt in einer Großstadt mit in der Nähe von größeren Produktionsstandorten. Die Zahl der erreichbaren Kreise und kreisfreien Städte liegt deutlich über dem Gruppendurchschnitt. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz liegt nahe und ist wohnanbaufrei erreichbar. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind schnell zu erreichen. Aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen sowie der

Anteil des Zielberufsbereichs 5 an allen Arbeitslosen sind überdurchschnittlich groß. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die Bevölkerungsentwicklung bleibt unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation erfordert nähere Aufmerksamkeit bei der Standortentwicklung.

Krefeld, Südpark

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt und an den ÖPNV angebunden. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte sowie erreichbare Kaufkraft sind deutlich überdurchschnittlich. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz, die nächste Großstadt und der nächste größere Produktionsstandort liegen nah. Der Zielberufsbereich 5 ist unter allen freien Arbeitskräften überdurchschnittlich vertreten. KV-Nutzung erscheint an diesem Standort relativ wenig sinnvoll. Die Fahrzeit zur nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs, das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen und das Angebot freier Arbeitskräfte bleiben unter dem Gruppendurchschnitt. Die Unterstützung von Politik und Verwaltung für Logistiktungen an diesem Standort ist nicht bekannt.

Emmerich, OST II, Groendahlischer Weg

Die Entwicklung des Standorts ist fortgeschritten. Er wird vsl. zeitlich voll nutzbar sein und ermöglicht die sinnvolle Nutzung des kombinierten Verkehrs. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. über dem Gruppendurchschnitt liegen. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar) und ein größerer Produktionsstandort liegen nah. Die Standorte des nächsten KV-Terminals, des nächsten Hafens und der nächsten öffentlichen Ladestelle des Schienengüterverkehrs sind identisch und schnell zu erreichen. Die Lärmsituation wird zufriedenstellend bewältigt. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist nicht vorgesehen. Die Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte, das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen und das Angebot freier Arbeitskräfte bleiben unter dem Gruppendurchschnitt.

Dortmund, Tecklenborn 10-12

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, an den ÖPNV angebunden und liegt in einer Großstadt in der Nähe größerer Produktionsstandorte. Die Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte liegt deutlich über dem Gruppendurchschnitt. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz ist auf kurzem Weg wohnanbaufrei erreichbar. Der nächste Hafen ist relativ schnell erreichbar. Das Angebot an freien Arbeitskräften ist im Zielberufsbereich 5 überdurchschnittlich groß und besonders repräsentiert. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort.

Ein Gleisanschluss ist möglich, aber nicht vorhanden. Eine KV-Nutzung am Standort erscheint nicht unbedingt sinnvoll. Das aktuelle und erwartete künftige Güteraufkommen bleibt unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation verlangt bei der weiteren Standortentwicklung nähere Aufmerksamkeit.

Gelsenkirchen, Gewerbegebiet Emscherstraße Ost / West

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, an den ÖPNV angeschlossen und liegt in einer Großstadt in der Nähe größerer Produktionsstandorte. Anzahl erreichbarer Kreise und kreisfreier Städte und erreichbare Kaufkraft liegen über dem Gruppendurchschnitt. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz ist wohnanbaufrei erreichbar. Nächstes KV-Terminal, nächster Hafen und nächste öffentliche Ladestelle des Schienengüterverkehrs werden schnell erreicht. Unter den verfügbaren freien Arbeitskräften ist der Zielberufsbereich 5 sowohl über alle Altersgruppen als auch bei den jungen Arbeitnehmern überdurchschnittlich repräsentiert. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Die genaue zeitliche Nutzbarkeit ist nicht bekannt. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden, und auch eine

Bei Einbeziehung auch der nicht beeinflussbaren Merkmale wurde folgender weiterer (potenziell) strukturbildender Logistikstandort identifiziert:

Köln-Porz-Eil

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, an den ÖPNV angebunden und liegt in einer Großstadt in der Nähe größerer Produktionsstandorte. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. überdurchschnittlich verlaufen. Das kreuzungsfreie Straßennetz liegt nah und ist wohnanbaufrei erreichbar. Das Angebot

KV-Nutzung am Standort erscheint nicht unbedingt sinnvoll. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. unterdurchschnittlich verlaufen. Aktuelles und erwartetes künftiges Güteraufkommen bleiben deutlich unter dem Gruppendurchschnitt, und auch das Angebot an freien Arbeitskräften ordnen sich unterhalb dieser Marke ein.

Rheinberg, Alte Landstraße I / Underberg

Der Standort ist geeignet planerisch entwickelt, zeitlich voll nutzbar und an den ÖPNV angebunden. Das kreuzungsfreie überörtliche Straßennetz (wohnanbaufrei erreichbar), die nächste Großstadt und die nächsten größeren Produktionsstandorte liegen nah. Der Zielberufsbereich 5 ist unter allen Arbeitslosen überdurchschnittlich repräsentiert. Politik und Verwaltung unterstützen den Standort. Ein Gleisanschluss ist möglich. Eine KV-Nutzung direkt am Standort erscheint nicht unbedingt sinnvoll. Die Bevölkerungsentwicklung wird vsl. leicht unterdurchschnittlich verlaufen. Das erwartete künftige Güteraufkommen und das Angebot freier Arbeitskräfte bleiben unter dem Gruppendurchschnitt. Bei der weiteren Standortentwicklung ist die Lärmsituation besonders zu berücksichtigen.

an freien Arbeitskräften liegt ebenfalls deutlich über dem Gruppendurchschnitt. Ein Gleisanschluss ist nicht vorhanden, und auch eine Nutzung im kombinierten Verkehr ist nicht unbedingt sinnvoll. Die Anzahl erreichbarer Kreis und kreisfreier Städte liegt leicht unter dem Gruppendurchschnitt. Die Lärmsituation erfordert Aufmerksamkeit bei der Standortentwicklung, und eine direkte Unterstützung von Logistiknutzungen durch Politik und Verwaltung kann nicht unbedingt vorausgesetzt werden.

7 TABELLENVERZEICHNIS**SEITE**

Tabelle 1:	Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens 2010 und 2030 nach Verkehrsmitteln in 1.000 t	30
Tabelle 2:	Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens mit Containern 2010 und 2030 in TEU	33
Tabelle 3:	Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Flächenbedarf für den Containerumschlag in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens bis 2030 in ha	49
Tabelle 4:	Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Zusatzbedarf an umschlagnahen Logistikflächen in den Binnenhäfen NRWs bis 2030	50
Tabelle 5:	Nicht durch vorhandene Reserven gedeckter Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagnahe Logistik in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens bis 2030 in ha	50
Tabelle 6:	Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagnahe Logistik bis 2030 in den landesbedeutsamen Häfen NRWs in Hektar	51
Tabelle 7:	Kriterien für die Bewertung von potenziellen Logistikflächen	53

8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS**SEITE**

Abbildung 1:	Entwicklung des Transportaufkommens in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsträgern 2010 und Prognose 2030 in 1.000 t	28
Abbildung 2:	Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehr Nordrhein-Westfalens 2010 und 2030	31
Abbildung 3:	Seehafenhinterlandverkehr per Bahn 2010	32
Abbildung 4:	Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern 2010 und 2030	35
Abbildung 5:	Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern mit den deutschen Seehäfen 2010	36
Abbildung 6:	Regionale Verteilung und Modal Split des Seehafenhinterlandverkehrs mit Containern mit den ZARA Seehäfen 2010	37
Abbildung 7:	Binnenschiffumschlag in nordrhein-westfälischen Häfen 2010-2030 in 1.000 t	38
Abbildung 8:	Containerumschlag in nordrhein-westfälischen Häfen 2000 bis 2030 in TEU	39
Abbildung 9:	Umschlag von trockenem Massengut 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen	41
Abbildung 10:	Umschlag von flüssigem Massengut 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen	42
Abbildung 11:	Umschlag von Containern 2013 und 2030 in NRW-Binnenhäfen	43
Abbildung 12:	Hafenaffine verfügbare Logistikflächen im Umfeld der Binnenhäfen	54
Abbildung 13:	Wahrnehmung von Logistik in der Öffentlichkeit	57

9 IMPRESSUM

Herausgabe und Vertrieb

Ministerium für Bauen, Wohnen,

Stadtentwicklung und Verkehr

des Landes Nordrhein-Westfalen

Jürgensplatz 1

40219 Düsseldorf

broschueren@mbwsv.nrw.de

www.mbwsv.nrw.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer **V-501** (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH

Am Henselsgraben 3

41470 Neuss

Telefax: 02131/9234-699

E-Mail: mbwsv@gwn-neuss.de

Ansprechpersonen

Referat II B 1

„Intermodaler Güterverkehr und Häfen, Schifffahrt, Logistik“

MR Hans-Martin Müller

RBr Thomas Zettelmeier

OAR'in Edith Klehr

Grundlagenuntersuchung

Planco Consulting GmbH „Untersuchung zum Wasserstraßenverkehrskonzept – System Wasser“

SCI Verkehr GmbH „Untersuchung der Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft sowie die Möglichkeiten ihrer Fortentwicklung (Logistikkonzept)“

Fachliche Beteiligung

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen (Referat III B 2)

Die in diesem Konzept enthaltenen Informationen stützen sich im Wesentlichen auf Recherchen in den Jahren 2013 / 2014.

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 politischen Willensbildung. Die darin enthaltenen Erwägungen und Absichtserklärungen entfalten keine rechtlich bindende Wirkung, sondern dienen der Landesregierung als inhaltliche Grundlage für das eigene Wirken und die Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Behörden.

Layout

Planco Consulting GmbH

Druck

JVA Druck + Medien, Geldern

**Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon: (0211) 3843-0
Telefax: (0211) 3843-9110
E-Mail: broschueren@mbwsv.nrw.de
Website: www.mbwsv.nrw.de**

