



Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederrhein  
Krefeld · Mönchengladbach · Neuss



NIEDERRHEINISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER  
DUISBURG · WESEL · KLEVE ZU DUISBURG



Industrie- und Handelskammer  
zu Köln

## **Positionspapier zur Entwicklung der Binnenhäfen in NRW**

Die Niederrheinische IHK zu Duisburg, die IHK Köln und die IHK Mittlerer Niederrhein weisen in diesem Positionspapier auf die besondere Bedeutung des Transportträgers Binnenschiff sowie der Binnenhäfen in NRW als multimodale Güterverkehrszentren und wichtige Standorte für Industrie und Gewerbe für die wirtschaftliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen hin.

### **Binnenschiff und Binnenhäfen haben große Bedeutung für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen**

Das Binnenschiff ist in Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Verkehrsträger. 25% des gesamten Güteraufkommens werden über das Binnenschiff abgewickelt. Nordrhein-Westfalen ist damit das Binnenschiffahrtsland Nr. 1 in der Bundesrepublik. Diese Stellung gilt es auch in der Zukunft zu halten bzw. auszubauen. Das Binnenschiff sollte daher stärker für die Bewältigung der Mobilitätsprobleme genutzt werden, als dies bisher geschehen ist.

Das Binnenschiff und die Binnenhäfen haben über ihre verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung hinaus zudem eine wesentliche Standortfunktion für die Industrie in den Bereichen Stahl, Chemie, Fahrzeuge, Mineralöl, Öle und Fette,

Papier etc. Gerade als Transportmittel für Massentransporte, die die industriellen Zentren versorgen, ist das Binnenschiff unverzichtbar. Ohne die Binnenschifffahrt wären in Nordrhein-Westfalen viele Industriestandorte kaum denkbar. Direkt und indirekt sind in Nordrhein-Westfalen 125.000 Arbeitsplätze mit den Binnenhäfen verbunden.

Aber auch im Bereich Containershipping und –handling holt das Binnenschiff gegenüber der Schiene und der Straße auf. Seine Bedeutung als Transportmittel für alle Bereiche der gewerblichen Wirtschaft und des Handels nimmt daher immer weiter zu. Bereits in 2006 wurden weit mehr als 2 Millionen Standardcontainer auf dem Wasserweg transportiert.

### **Binnenschiff und Binnenhäfen sind Teil der internationalen Transportkette**

Das Binnenschiff und die Binnenhäfen sind Teile der internationalen Transportkette, die über die großen Seehäfen die Entwicklung in den Binnenhäfen zu einem wesentlichen Teil mit steuern. Für Nordrhein-Westfalen haben die ARA-Häfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam besondere Bedeutung. Nicht umsonst wird Rotterdam der größte „deutsche“ Hafen genannt. Ein Großteil der Exporte aus dem Exportweltmeisterland Deutschland wird über diese Häfen abgewickelt. Die internationale Arbeitsteilung und Globalisierung wird diese Entwicklung weiter beschleunigen. Neben den ARA-Häfen wird in der Zukunft noch der erste deutsche Tiefseehafen in Wilhelmshafen, der sogenannte JadeWeserPort, mit dem sich die deutschen Hochseehäfen auf die Containergiganten der neuesten und nächsten Generation einstellen, für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen an Bedeutung gewinnen.

### **Bedeutung von Binnenschiff und Binnenhäfen weiter steigern**

Die genannten Industrie- und Handelskammern fordern vor diesem Hintergrund, Maßnahmen zu ergreifen, die die Position unserer Binnenhäfen als wichtige

Schaltstellen in der internationalen Transportkette und unverzichtbare Standorte für die industrielle und gewerbliche Entwicklung nicht nur sichern, sondern weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang ist auch die physische und funktionale Verbindung und Verflechtung mit den nationalen und internationalen Seehäfen weiter zu entwickeln. Hierzu sind nachfolgende Maßnahmen notwendig:

**Infrastrukturelle Maßnahmen:**

- Die unzureichende Finanzausstattung muß verbessert werden. Die Mittel für den Unterhalt der Wasserstraßen müssen nachhaltig angehoben werden, ebenso die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen.
- Der Ausbau des Rheins als der Hauptschlagader der internationalen Binnenschifffahrt sowie die Anhebung des Wasserstandes auf 2,80 Meter muss über Duisburg/Krefeld hinaus mindestens bis nach Köln/Bonn weiter betrieben werden.
- Auf Grund der engen funktionalen Verflechtung der Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen mit den nationalen und internationalen Seehäfen sind die entsprechenden Hinterlandverbindungen zu sichern bzw. zu schaffen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Anbindung des Landes Nordrhein-Westfalens und insbesondere der Binnenhäfen am Rhein an den neuen JadeWeserPort in Wilhelmshafen.
- Regierung und Parlament in Nordrhein-Westfalen müssen dafür Sorge tragen, daß die Weiterführung der Betuwelinie durch ein drittes Gleis auf deutscher Seite gewährleistet ist.
- Regierung und Parlament in Nordrhein-Westfalen müssen dafür Sorge tragen, daß auf deutscher Seite die Reaktivierung des Neuen Eisernen Rheins gewährleistet ist.
- Die Binnenwasserstraßen und insbesondere der Rhein in Nordrhein-Westfalen sind planungsrechtlich von konkurrierenden Nutzungen (z.B. FFH im Rhein und Vogelschutz am Niederrhein) frei zu halten. Nur so ist der weitere bedarfsgerechte Ausbau zu gewährleisten.

### **Maßnahmen in den Binnenhäfen:**

- Die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen sind weiter als Logistikstandorte zu profilieren. Hierzu ist in den zügigen Ausbau der Hafeninfrastuktur zu investieren.
- In den Binnenhäfen sind ausreichend und nachfragerecht weitere Industrie- und Gewerbeflächen für hafenauffine Dienstleister sowie produzierende Unternehmen zu schaffen.
- Die vorhandenen Hafenaureale in den Binnenhäfen in NRW sind planungsrechtlich von konkurrierenden Nutzungen zu schützen. Den bestehenden Unternehmen muß ausreichend Raum für die weitere Expansion am Standort gegeben werden.
- Im Zuge der nationalen und internationalen Vermarktung und Präsentation der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen muß deren besondere Lagegunst, Ausstattung und Funktion deutlich herausgehoben werden.
- Die Entwicklung von Zusammenschlüssen bzw. funktionalem Zusammenarbeiten der bestehenden Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen muß auch vom Land Nordrhein-Westfalen entsprechend gefördert werden.
- Die Kostenentwicklung für die Unternehmen in den Binnenhäfen sollte gestoppt und nach Möglichkeit im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen selbst sowie der Unternehmen in den Häfen gesenkt werden (Ufer- und Hafengelder, Mieten/Pachten in den Häfen). Auf keinen Fall darf sich durch weitere politische Maßnahmen die Konkurrenzsituation der Unternehmen in den Binnenhäfen weiter verschlechtern (z.B. Energiesteuergesetz, Hafensicherheitsrichtlinie, Kraftfahrzeugsteuergesetz).

Köln, den 30. Januar 2007