

Die Häfen am Oberrhein - Struktur und Entwicklungstendenzen -

Von Ernst-Jürgen Schröder

Einführung

Die *Binnenschifffahrt* und mit ihr die *Binnenhäfen* als eines der wichtigsten Einzelsysteme dieses Verkehrsträgers werden bei der Bewältigung des zu erwartenden Verkehrswachstums in Europa eine zentrale Bedeutung einnehmen. Dies gilt insbesondere für den Oberrheingraben als den unbestritten wichtigsten europäischen Durchgangsraum im Nord-Süd-Verkehr und seit der Öffnung des Ostens zusätzlich auch als Transitverkehrsknotenpunkt im Ost-West-Verkehr. Bereits heute entspricht in dieser europäischen Zentralregion die vorhandene Infrastruktur bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Schiene immer weniger den Erfordernissen des wachsenden Transit- und regionalen Wirtschaftsverkehrs und droht damit zunehmend zum Engpaßfaktor für das Zusammenwachsen der Wirtschaftszentren Europas zu werden. Da am Oberrhein ein bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finanziell wie ökologisch nicht zu vertreten ist, ist eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die arbeitsteilige Verkehrswirtschaft angesichts ihrer freien Kapazitätsreserven in ihren Teilsystemen Wasserstraßen, Schiffsraum und Häfen geradezu angezeigt. Die Binnenhäfen nehmen hierbei immer weniger die Funktion ausschließlich wasserseitiger Umschlagsanlagen als vielmehr die multifunktionaler Wirtschaftszentren im Sinne eines vielseitigen Gewerbe- und Industriestandortes und logistischen Knotenpunktes unter möglichst enger Verzahnung aller Güterverkehrsträger entsprechend ihren Systemvorteilen ein.

I. Die Binnenschifffahrt unter veränderten Rahmenbedingungen der Verkehrswirtschaft

Im Jahre 1993 betrug der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten *Güterfernverkehrsaufkommen* in den alten Bundesländern (989,5 Mio. t) mit 215 Mio. t 21,7% und an der gesamten *Güterverkehrsleistung* (250,4 Mrd. tkm) mit 54,6 Mrd. tkm 21,8%, die zu über 80% auf dem Rhein erbracht wurden (vgl. Tab. 1). Im Vergleich zur Eisenbahn konnte die Binnenschifffahrt trotz des starken Vordringens des Straßenverkehrs damit ihre Position in etwa halten, auch wenn sie

seit 1974 einen spürbaren Rückgang ihres Ladungsaufkommens infolge der quantitativen und qualitativen Veränderung der Güterverkehrsnachfrage hinzunehmen hatte.

Bislang war für die Bundesrepublik Deutschland mit einer Volkswirtschaft von hohem Entwicklungsstand eine abnehmende Transportelastizität, d.h. eine im Verhältnis zur realen Wachstumsrate des Sozialproduktes unterproportionale Zunahme der Güterverkehrsnachfrage kennzeichnend, da wichtige transportintensive Branchen zunehmend zu den stagnierenden oder schrumpfenden gehören. Zudem sind seit über zwei Jahrzehnten eine generelle Umschichtung des Sozialproduktes von schweren, geringwertigen Massengütern zu leichten, hochwertigen Produkten und ein insgesamt sinkender Rohstoffeinsatz je Produkteinheit zu erkennen, was die im allgemeinen noch übliche Messung der Umschlagsleistung der Häfen in Tonnen nur noch aus Gründen ihrer leichten Erfassung und des zeitlichen Vergleiches rechtfertigt. Dieser sog. *Güterstruktureffekt* betraf gerade die für den Massengutverkehr - aufgrund ihrer im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern niedrigeren Transportkosten - prädestinierte Binnenschifffahrt.

Auch wenn an der dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde gelegten Prognose einer Zunahme der *Güterverkehrsleistung* von rd. 77% bis zum Jahre 2010¹ berechnete Zweifel angebracht sind, gleichen dennoch die durch die Öffnung Osteuropas, die Wiedervereinigung Deutschlands und die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes zusätzlich ausgelösten Güterströme einem Strukturbruch in der Verkehrswirtschaft. Die bisher einseitigen Transportströme in Nord-Süd-Richtung werden durch solche in Ost-West-Richtung ergänzt bei einer insgesamt starken Ausdehnung des Verkehrsvolumens, von der Deutschland als Transitland und hierbei insbesondere der Oberrheingraben betroffen sein werden.

Verstärkt wird diese Entwicklung durch die seit Mitte der achtziger Jahre veränderten logistischen Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft im Rahmen der Umsetzung "schlanker" Fertigungskonzepte und der in Produktion und Handel verstärkten Anwendung des "Just-in-time-Prinzips", die zu immer kleineren Transportlosen bei höheren Bedienungsfrequenzen führen. Die hierbei insbesondere aus der nationalen und internationalen Arbeitsteilung sowie aus der geringeren Lagerhaltung und Kapitalbindung erzielten Kostenvorteile übersteigen bei weitem die zusätzlichen Transportkosten. Ebenfalls bewirken die seit 1994 weitgehend deregulierten Verkehrsmärkte und die damit verbundene Aufhebung der staatlichen Tarifbindung im nationalen Güterverkehr einen weiteren Anstieg der Verkehrsleistung.

¹ Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, 2., überarb. Aufl., Bonn 1992, S. 10f.

Da auf den Hauptmagistralen das vorhandene Straßen- und Schienennetz zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stößt und selbst der Rhein als die leistungsfähigste Wasserstraße der Welt nur zu etwa 30% bis 50% ausgelastet ist,

Tabelle 1: Güterverkehrsaufkommen (in Mio t) und -leistung (in Mrd. tkm) und Anteile der Verkehrsträger in den "alten" Bundesländern 1974-1993

Verkehrsträger		1974		1993	
		abs.	%	abs.	%
Eisenbahn	Mio. t	389,7	40,6	256,2	25,9
	Mrd. tkm	69,3	35,4	51,8	20,7
Binnenschifffahrt	Mio. t	252,1	26,3	214,9	21,7
	Mrd. tkm	51,0	26,0	54,6	21,8
Straßengüterfernverkehr	Mio. t	224,6	23,4	437,9	44,3
	Mrd. tkm	58,5	29,9	129,8	51,8
Rohrfernleitungen	Mio. t	92,5	9,6	79,1	8,0
	Mrd. tkm	16,9	8,6	13,7	5,5
Luftverkehr	Mio. t	0,5	0,1	1,4	0,1
	Mrd. tkm	0,2	0,1	0,5	0,2
Binnenländischer Verkehr (ohne Straßengüterfernverkehr)	Mio. t	959,4	100,0	989,5	100,0
	Mrd. tkm	195,9	100,0	250,4	100,0

Quelle: Verkehr in Zahlen, 1991, S. 334ff.

Verkehr in Zahlen, 1994, S. 225, 229.

wird folgerichtig eine stärkere Einbeziehung der kostengünstigen und umweltfreundlichen Binnenschifffahrt zur *Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrszuwachses* gefordert.² In Betracht kommen hier sowohl eine Verlagerung von Massenguttransporten von der Schiene auf die Wasserstraße, wodurch die Bahn

² U. BARWIG: Zukunftsperspektiven der öffentlichen Häfen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1992, S. 16.

ihrerseits zusätzliche Kapazitäten für den höherwertigen Güter- und Personenverkehr zur Entlastung der Straße gewinnen würde, als auch eine stärkere Beteiligung an den güterstrukturbedingt stark wachsenden Stückgut- und Teilladungsverkehren. Der erstmals 1968 auf dem Oberrhein aufgenommene und mittlerweile flächendeckend ausgebaute *Containerverkehr* bietet hierzu günstige Voraussetzungen. Die Vorzüge dieses Transportsystems liegen in der vielseitigen Verwendung seiner international standardisierten Behälter für Stück-, Schütt- und flüssige Güter und in der reibungslosen Verknüpfung mit dem Straßen- und Schienenverkehr ohne zeit- und kostenintensive Umladevorgänge. Auch wenn es zum Containerverkehr nach wie vor keine offiziellen Statistiken gibt, dürfte die Zahl der auf dem Rhein transportierten 20-Fuß-Container allein im Zeitraum 1985-1993 von rd. 200 000 auf 500 000 bis 600 000 zugenommen haben.³

Mit der Aufnahme des sog. *Roll-on/Roll-off-Verkehrs* auf dem Oberrhein im Jahre 1983, der als "schwimmende Landstraße" in erster Linie dem Transport von Sattelaufliegern, Fahrzeugen sowie von Schwer- und Gefahrgut dient, erschließt die Binnenschifffahrt eine weitere Kooperationsmöglichkeit mit dem Straßengüterfernverkehr. Damit der Roll-on/Roll-off- und der Containerverkehr im Rahmen integrierter Transportketten eine noch stärkere Akzeptanz erfahren, muß die Bedienungshäufigkeit deutlich erhöht werden, was jedoch ein ausreichend hohes Güteraufkommen durch Bündelung der Güterverkehre in den Häfen voraussetzt. Seit einigen Jahren kooperieren auch die Anbieter von Containerdiensten am Oberrhein mit dem Ziel, über die gemeinsame Nutzung des Schiffsraumes die Wirtschaftlichkeit und damit die Bedienungshäufigkeit zu erhöhen.⁴

Die vorstehend beschriebenen Veränderungen der Rahmenbedingungen der Verkehrswirtschaft zeigten und zeigen sich auch in einem grundlegenden *Funktionswandel der Binnenhäfen*, die zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und der der Binnenschifffahrt zu einer laufenden und vorausschauenden Anpassung ihrer Hafeninfrastruktur an das veränderte Anforderungsprofil der verladenden Wirtschaft gezwungen sind. Übergeordnetes Ziel der Hafenbetriebsgesellschaften ist hierbei der Ausbau ihrer jeweiligen Häfen von einem bloßen Umschlagsplatz zu einem multifunktionalen Wirtschaftszentrum im Sinne eines die logistischen Vorteile der Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs nutzenden vielseitigen Produktionsstandortes und modernen Güterverteilungszentrums. Hierzu besitzen die Hafenbetreiber über die Verpachtung und Vermietung eigener Grundstücke und Gebäude ein überaus wirkungsvolles Steuerungsinstrument zur Ansiedlung nur solcher Unternehmen, die die Funktion des Hafens als Drehscheibe aller

³ L. LAUENROTH: Der Rhein bleibt die Hauptschlagader des Containerverkehrs per Binnenschiff, in: Internationales Verkehrswesen, 46. Jg., H. 7/8, 1994, S. 426.

⁴ Ebd., S. 426f.

Güterverkehrsträger unterstützen. Hierdurch werden in den Häfen zunehmend auch von der Binnenschifffahrt abgekoppelte sog. "trockene" Verkehre durchgeführt, womit die Bedeutung der Häfen immer weniger an ihrem wasserseitigen Umschlag als vielmehr an ihrem gesamten Leistungsangebot für die Transportwirtschaft und an der Wertschöpfung der dort angesiedelten Unternehmen zu messen ist.

II. Struktur und bisherige Entwicklung der Häfen am Oberrhein

Dem seit 1828 bestehenden, in den Handels-, Industrie-, Rheinau- und Altrheinhafen gegliederten landeseigenen Hafen **Mannheim** gelang es durch die ständig vorausschauende Anpassung seiner Hafeninfrastruktur an die quantitativen und qualitativen Veränderungen im Güterverkehr, seine bereits im 19. Jahrhundert erlangte Stellung als die eines der größten Binnenhäfen Deutschlands auch nach dem Ausbau des Neckars und des Rheins zur Großschiffahrtsstraße über Mannheim hinaus bis in die Gegenwart zu erhalten. Als weitsichtige Maßnahme erwies sich hierbei die 1968 erstmalig in einem deutschen Binnenhafen erfolgte Einrichtung eines *Containerterminals* im Hinblick auf die Vorzüge dieses Transportsystems für den wachsenden hochwertigen Teilladungsverkehr und seiner reibungslosen Verknüpfung mit den Landverkehrsträgern. Mit dem 1983 im Rheinauhafen vorrangig für die Verladung von Sattelaufliegern, Traktoren und Spezialfahrzeugen nach Rotterdam errichteten *Roll-on/Roll-off-Terminal*, das 1991 auch einen eigenen Gleisanschluß erhielt, besteht eine weitere Kooperationsmöglichkeit aller Güterverkehrsträger. Eine zusätzliche Aufwertung seiner logistischen Knotenpunktfunktion erfuhr der Mannheimer Hafen durch das 1991 im Handelshafen in Betrieb gegangene *Terminal des Kombinierten Ladungs-Verkehrs*, das direkte Schienenverbindungen für auf Trailern verladbare Güter von und nach Mailand-Busto, Verona, Belgien, Frankreich, Spanien und einigen innerdeutschen Zielen herstellt.

Insgesamt erwächst dem Mannheimer Hafen neben den vielseitigen wirtschaftlichen Aktivitäten in dem 1131 ha großen Areal eine Schlüsselposition im europäischen Transportsystem. Durch seine im Vergleich zu anderen Binnenhäfen stärkere Diversifizierung seines 6,9 Mio. t (1993) umfassenden wasserseitigen Güteraufkommens, insbesondere durch Transportzuwächse bei Mineralöl- und chemischen Erzeugnissen sowie bei hochwertigen Fertigprodukten, konnte er den strukturellen Aufkommensrückgang der einst vorherrschenden Massengüter (u.a. Kohle, Erze, Steine und Erden) teilweise ausgleichen.

Auch im benachbarten Hafen **Ludwigshafen**, den König Ludwig I. von Bayern 1823 noch vor Gründung der Stadt Ludwigshafen und der Errichtung des Mannheimer Hafens anlegen ließ, ist der *Umstrukturierungsprozeß von einem*

Massengutumschlagsplatz zu einem Güterverkehrs- und Dienstleistungszentrum zügig vorangeschritten.⁵ Aufgaben der 1960 unter Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz (75,3%) und der Stadt Ludwigshafen (24,7%) gegründeten "Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH" sind ebenfalls die Unterhaltung und die Modernisierung der Hafeninfrastruktur entsprechend den Erfordernissen der verladenden Wirtschaft, wo sie auch frühzeitig in neue Verkehrstechnologien wie den Containerverkehr investierte. Zur Flexibilisierung des Güterumschlags und zu der von der modernen Logistik geforderten Zusammenfassung des Transportgeschäfts vom Versand bis zum Empfang in einer Hand gab die Hafengesellschaft den reinen Umschlagsbetrieb und weitere Dienstleistungen zunehmend an private Betreiber ab. Entsprechend der Wirtschaftsstruktur der Stadt dominieren innerhalb des rd. 7,3 Mio. t (1993) umfassenden wasserseitigen Güterumschlages chemische und Mineralölprodukte.

Von den beiden jeweils in städtischem Eigentum stehenden Häfen **Germersheim** (1993: 1,0 Mio. t) und **Speyer** (1993: 0,1 Mio. t) hat der in Germersheim als Containerhafen mit der Versorgung der amerikanischen Truppenstandorte in der Pfalz auch überregionale Bedeutung.

Die 1901 in Betrieb gegangenen und 1963 um den *Ölhafen* erweiterten städtischen Rheinhäfen in **Karlsruhe** erzielten 1993 mit 12,4 Mio. t ihr bislang bestes Umschlagsergebnis und blieben damit weiterhin zweitgrößter Binnenhafen Deutschlands. Diese Position verdanken sie ausschließlich den beiden im Ölhafen angesiedelten *Großraffinerien*, die zu rd. 80% an der Umschlagsleistung beteiligt sind. Auch wenn der Karlsruher Hafen damit unbestritten für den Südwesten das wichtigste *Energieversorgungszentrum* darstellt und als Raffineriestandort durch seine Lage am Verknüpfungspunkt der von Genua bzw. Triest über Ingolstadt sowie der von Marseille führenden Pipelines ungefährdet sein dürfte, ist die durch den Mineralölbereich gegebene Monostruktur unübersehbar. Eine gewisse stabilisierende Wirkung für den Hafen haben hierbei der *Container-* und der 1987 aufgenommenen *Roll-on/Roll-off-Verkehr* mit regelmäßigen Rundläufen zu den ARA-Häfen angesichts der Zukunftsträchtigkeit dieser Marktsegmente.

Auch für den auf der gegenüberliegenden Rheinseite 1972 neu angelegten und zur landeseigenen "Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH" gehörenden Hafen **Wörth** (1993: 2,4 Mio. t), der für die Ansiedlung einer Raffinerie der Mobil Oil AG und eines Zweigwerkes der Mercedes-Benz AG standortentscheidend war, entwickelt sich der *Roll-on/Roll-off-Verkehr* zunehmend zu einer tragenden Säule. Über ihn läßt seit wenigen Jahren der japanische Automobilhersteller Nissan seine für Süddeutschland und das Elsaß bestimmten Importwagen von den Nordsee-

⁵ S. KUNKEL: Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH, in: Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen, Bd. 15, H. 3, Baden-Baden 1992, S. 298f.

häfen in den Hafen Wörth auf einen KFZ-Sammelplatz bringen, bevor sie nach einem "pre-delivery-check" auf dem Landweg zu den Händlern transportiert werden. Möglicherweise war auch der bereits zum Hafen Straßburg gehörende Hafen **Lauterburg** (s.u.), der über die Kiesverladung hinaus auch zunehmend für einige Betriebe im Nordelsaß an Bedeutung gewinnt, für ein jüngst in seiner unmittelbaren Nähe angesiedeltes PKW-Auslieferungslager standortentscheidend.

Der zu je 50% im Eigentum des französischen Staates und der Stadt Straßburg stehende und 1924 als Körperschaft des öffentlichen Rechts gegründete "**Port Autonome de Strasbourg**" war bis zum Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße im Jahre 1964 *Kohlebezugs- und Erzversandhafen* für die lothringische Schwerindustrie. Zu diesem einschneidenden Funktionsverlust erlitt der Hafen beim Umschlag von Mineralölprodukten infolge der durch die Ölkrise eingetretenen Schließung der Raffinerie von Herrlisheim und jüngst durch wechselkursbedingte Kundenverlagerungen nach Rotterdam einen weiteren schweren Rückgang auf nur noch 1,8 Mio. t (1993). Um so weitsichtiger erwies sich - im Hinblick auf die Gewinnung neuer zukunftssträchtiger Verkehre - der frühzeitige Umbau des rd. 800 ha großen Hafensareals zu einem vielseitigen *Industriestandort* und zu einer multimodalen Plattform zwischen allen Verkehrsträgern mit einem *internationalen Güterverteilzentrum* ("Eurofret-Strasbourg"). Im Hafenbezirk sind derzeit über 300 Industrie- und Dienstleistungsunternehmen mit rd. 12 000 Beschäftigten ansässig.⁶ Mit einem gesamten wasserseitigen Umschlag von 9,8 Mio. t (1993), in denen allerdings auch die Umschlagsleistungen der ihm angeschlossenen Häfen und Ladeplätze zwischen **Marckolsheim** und **Lauterburg** enthalten sind, blieb er nicht nur weiterhin einer der größten Binnenhäfen am Rhein, sondern zugleich auch der zweitgrößte in Frankreich nach dem von Paris. Wichtigstes Umschlagsgut ist heute mit 6,7 Mio. t Kies, der überwiegend nach Deutschland exportiert wird. Durch die immer engere Symbiose des Hafens mit seinem bis in die Champagne reichenden agrarischen Einzugsgebiet, die sich auch in den im Hafen angesiedelten Getreidespeichern und agroindustriellen Unternehmen (u.a. Mühlen, Mälzereien, Futtermittelindustrie) zeigt, entwickelte sich die Ein- und Ausfuhr von agrarischen Erzeugnissen mit zusammen 0,8 Mio. t, von denen rd. 60% Rotterdam/Übersee als Herkunfts- bzw. Zielgebiet haben, überaus positiv. Ebenso hat die Einrichtung hochwertiger Containerverkehre zu einer deutlichen Erhöhung des Umschlages an chemischen Erzeugnissen und Fertigprodukten beigetragen.

Die entscheidende Bedeutung des **Kehler Hafens** (1993: 2,6 Mio. t) liegt heute nach dem Verlust seiner bis 1932 - wie auch im Falle des Hafens Straßburg - vorrangigen Umschlagsfunktion infolge des weiteren Ausbaues des Rheines als

⁶ Navigation du Rhin à Strasbourg (Hrsg.): Le Port Autonome de Strasbourg 1993, Strasbourg 1994, S. 4ff.

Großschiffahrtsstraße bis Basel in der *Ausbildung eines großen Industriestandortes* am Oberrhein, die 1968 mit der Ansiedlung der Badischen Stahlwerke AG ihren Anfang nahm. Auf dieses Unternehmen entfallen mit dem Antransport von Schrott und dem Abtransport der Stahlfertigprodukte rd. 60 % des wasserseitigen Güteraufkommens. Darüber hinaus entwickelte sich der Hafen infolge seiner Einbindung in den Verkehrsknotenpunkt Kehl, dem im Straßen- und Eisenbahnverkehr wichtigsten Grenzübergang zwischen Frankreich und Deutschland, zu einer Drehscheibe im nationalen und internationalen Güteraustausch, die sich auch in einem Güteraufkommen der Hafenbahn von 1,6 Mio. t (1993) dokumentiert. Die Häfen Straßburg und Kehl vereinbarten 1992 zur verstärkten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein gegenseitiges Repräsentationsprinzip in ihren jeweiligen Verwaltungsräten. Dieses Abkommen tritt an die Stelle des durch die vollständige Wiederherstellung der Souveränität Deutschlands im Jahre 1990 hinfällig gewordenen früheren Abkommens von 1951, nach dem der Verwaltungsrat - des als Körperschaft des Öffentlichen Rechts wieder eröffneten Hafens Kehl - paritätisch mit je fünf deutschen und französischen Mitgliedern zu besetzen war.

Der 1933 gegründete und 1969 in Zusammenhang mit dem Bau des Rheinseitenkanals an seinen heutigen Standort verlegte Hafen **Breisach** blieb bis heute ein reiner *Umschlagshafen* für die in der Region ansässige Wirtschaft (1993: 0,9 Mio.t). Hauptumschlagsgüter sind Baustoffe, Mineralölprodukte und Agrarerzeugnisse, für deren Erfassung, Lagerung und Trocknung im Hafen auch von der Lagerhaus Breisach GmbH entsprechende Anlagen vorgehalten werden. Durch den bislang fehlenden Bahnanschluß konnte der Hafen noch keine Wirkung als multimodales Transportzentrum entfalten.

Der auf der elsässischen Seite ebenfalls mit dem Bau des Rheinseitenkanals 1960 angelegte und von der "Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar" betriebene Hafen **Neubreisach-Colmar** (1993: 0,8 Mio.t) tritt als regionaler *Umschlagsplatz* vorrangig für Getreide und Düngemittel anstelle des wirtschaftlich bedeutungslos gewordenen Canal de Colmar hervor. Zudem wird auch ein Teil des Güteraufkommens der in der Rheinaue erfolgten Industrieansiedlungen (u.a. Kaugummifabrik Wrigley S.A., Dosenhersteller Pechiney-Rhenalu, Kartonagenfabrik Kayzersberg mit insgesamt rd. 3 000 Beschäftigten) über ihn und die von Volgelsheim bei Neubreisach abzweigende Hafenbahn (1993: 0,4 Mio. t) abgewickelt. Über diese wird zugleich der Schienenanschluß der schon dem Hafen Straßburg (s.o.) obliegenden "zone portuaire et industrielle de Marckolsheim", in der sich u.a. die Firma Jungbunzlauer S.A. mit einer Zitronensäurefabrik und die Spedition Gefco S.A. mit einem Auslieferungslager von für den deutschen Absatzmarkt bestimmten Autos (Peugeot und Citroen) niedergelassen haben, sichergestellt.

Auch der 1955 eröffnete Rheinhafen **Ottmarsheim** (1993: 2,5 Mio. t) verdankt seinen Aufstieg zum drittgrößten Binnenhafen Frankreichs den seit jenem

Jahr erfolgten Betriebsansiedlungen, insbesondere der *Chemie- und Düngemittelindustrie* (Rhône Poulenc, Pec Rhin) und der *Stahlverarbeitung* in der ihm angeschlossenen, rd. 800 ha großen Industriezone "Mulhouse-Rhin". Die damalige französische Regierung erhoffte sich mit der Errichtung von Häfen und Kraftwerken entlang des neu angelegten Rheinseitenkanals ("Grand Canal d'Alsace") und mit der gleichzeitigen Ausweisung größerer Industriezonen an der verkehrsoptimalen Rheinschiene auch eine grundlegende Verbesserung der Standortsituation im Oberelsaß im Hinblick auf die notwendige Ansiedlung neuer großflächiger Wachstumsindustrien als Ausgleich für die sich schon damals, insbesondere im Kalibergbau und in der Textilindustrie abzeichnenden Arbeitsplatzverluste. Die hiermit verbundenen ökologischen Konflikte dieser, zur deutschen Seite entgegengesetzten Raumordnungskonzeption der Rheinaue zeigen sich auch wieder bei der jüngsten Ansiedlung der Flachglasfabrik "Euroglas". Im Hafen Ottmarsheim werden heute neben chemischen Erzeugnissen, Metallprodukten, Düngemitteln und Mineralöl in der Hauptsache Kies und Getreide (rd. 60%) sowie - bedingt durch die Einrichtung fester Containerverkehre nach Antwerpen und Rotterdam - zunehmend auch Fertigprodukte umgeschlagen. Konzessionär des Hafens und der Hafenbahn (1993: 0,7 Mio. t) ist die als Körperschaft des Öffentlichen Rechts organisierte "Port Rhenan de Mulhouse-Ottmarsheim", wobei sie das ihr hierzu für zunächst 50 Jahre zur Verfügung gestellte Gelände nicht veräußern darf. Zudem ist ihr in der Industriezone "Mulhouse-Rhin" die infrastrukturelle Erschließung und die Veräußerung der dortigen Gewerbeflächen an ansiedlungswillige Unternehmen unter Wahrung der Interessen der Anliegergemeinden übertragen worden.

Der erst 1967 am Rhein-Rhône-Kanal im Osten von Mülhausen angelegte und ebenfalls der "Port Rhenan de Mulhouse-Ottmarsheim" unterstehende Hafen **Mulhouse-Ile Napoleon** (1993: 0,8 Mio. t) wird möglicherweise erst nach der Mitte 1995 abgeschlossenen Vertiefung seiner Fahrrinne für Europaschiffe eine größere Bedeutung als Industriehafen erhalten. Sein derzeitiges Güteraufkommen konzentriert sich zu über 90% auf Mineralölprodukte, Kies und Düngemittel, sein bahnseitiges Güteraufkommens (1993: 0,1 Mio. t) sogar ausschließlich auf Kies.

Der dritte im Südsaß 1966 neu angelegte und von der "Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse" konzessionierte Hafen **Hünningen** (1993: 0,8 Mio.t), der über St. Louis auch einen Schienenanschluß besitzt (1993: 0,1 Mio. t), hat weitgehend nur lokale Bedeutung für die dort erfolgten Industrieansiedlungen und als Umschlagsplatz für Getreide, Mineralöl und Kies. Alle drei südsäsischen Häfen treten nach außen - als mögliche Vorstufe einer späteren Betriebs-einheit - unter dem Namen "Ports Rhenans Alsace Sud" auf.

Der überwiegend im Eigentum des Landes Baden-Württemberg stehende Hafen **Weil am Rhein** wurde zur Verbesserung der Standortsituation der Industrie im äußersten Südwesten durch Anschluß an den billigsten Transportträger im

Jahre 1935 errichtet. Durch die bis Ende 1993 auch in der Binnenschifffahrt geltende Marktordnung hoher administrativer Festtarife im reinen Binnenverkehr bestanden bislang erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zu den benachbarten Basler Häfen, die sich auch in einem wasserseitigen Güteraufkommen von nur 0,3 Mio. t. niederschlugen. Mit der Vollendung des Europäischen Binnenmarktes und seiner Einbindung in das projektierte Güterverkehrszentrum Weil dürfte er über seine bisherigen Transportdienstleistungen hinaus zusätzliche Wirkungen als Industriestandort und Güterverteilzentrum entfalten.

Tabelle 2: Wasserseitiger Güterumschlag in den Häfen am Oberrhein 1993

Hafen	Umschlag in Mio. t	%
Mannheim	6,9	12,1
Ludwigshafen	7,3	12,8
Speyer	0,1	0,2
Germersheim	1,0	1,8
Karlsruhe	12,4	21,8
Wörth	2,4	4,2
Strasbourg	9,8	17,2
Kehl	2,6	4,6
Breisach	0,9	1,6
Neuf-Brisach	0,8	1,4
Mulhouse/Ile Napoleon	0,7	1,2
Ottmarsheim	2,5	4,4
Weil	0,3	0,5
Huningue	0,8	1,4
Basel	8,3	14,6
Rheinfelden	0,1	0,2
Gesamt	56,9	100,0

Quelle: Auskünfte der jeweiligen Hafenverwaltung

Die dem Kanton Basel-Landschaft gehörenden Häfen Birsfelden und Muttenz und die im Eigentum des Kantons Basel-Stadt stehenden Häfen Kleinhüningen und St.Johann bilden seit 1946 eine Betriebseinheit unter dem Namen "**Rheinhäfen beider Basel**" und erzielten 1993 einen wasserseitigen Umschlag von 8,3 Mio. t. Etwa 10% des Gütervolumens verbleiben in der Region, während 90% in die übrige Schweiz oder in den Transitverkehr gehen, wie überhaupt ca. 15% des schweizerischen Außenhandels - bei flüssigen Brennstoffen sogar 35-40% - über die Rheinhäfen beider Basel abgewickelt werden.⁷ Zudem bestehen für den Kombinierten Verkehr über zwei Containerterminals in den baselstädtischen Häfen und eine Roll-on/Roll-off-Rampe in Muttenz ideale Voraussetzungen, die dem Hafen auch eine wichtige Zubringerfunktion für die zukünftige neue Eisenbahnpentransversale (NEAT) zukommen lassen.

Der bereits am Hochrhein liegende städtische Hafen Rheinfelden, der seit seinem Bestehen im Jahre 1933 von der Firma Rhenus-Kleyling betrieben wird und überwiegend im Dienste der örtlichen Industrie steht (1993: 0,1 Mio. t), ist zugleich Endpunkt der Großschifffahrt auf dem Rhein.

III. Zusammenfassung und Entwicklungschancen der Häfen am Oberrhein

Trotz der abnehmenden Bedeutung des wasserseitigen Umschlags gehören die Binnenhäfen am Oberrhein zu den umschlagsstärksten in Europa. Für alle Oberrheinhäfen ist ein mehr oder weniger ausgeprägter Strukturwandel vom bloßen Umschlagsplatz hin zu einem vielseitigen Industriestandort und einer Drehscheibe aller Güterverkehrsträger erkennbar, der noch lange nicht abgeschlossen ist. Dabei ist in den Häfen auch zunehmend ein Vordringen von Industrie- und Handelsaktivitäten ohne Beteiligung der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger erkennbar. Dennoch rücken die freien Leistungsreserven der Binnenhäfen am Oberrhein bei der Verhinderung des durch die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes und der Öffnung des Ostens drohenden Verkehrsinfarktes in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Diskussion. Als Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs erfüllen sie in besonderem Maße das Anforderungsprofil moderner Güterverkehrszentren, in denen - den Systemvorteilen der jeweiligen Verkehrsträger entsprechend - große Teile des gegenwärtigen und zukünftigen Güterverkehrsaufkommens bewältigt werden können. Eine ungeahnte Standortaufwertung würden die Häfen am Oberrhein durch einen Ausbau der Rhein-Rhône-Verbindung zur Großschifffahrtsstraße erfahren. Zu Recht spricht der derzeitige für den Verkehr

⁷ Schweizerische Schifffahrtsvereinigung (Hrsg.): Strom + See, Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr, 87. Jg., Nr. 6, Basel 1992, S. 168f.

zuständige EU-Kommissar Karel van Miert vom "vergessenen Verkehrsträger Binnenschifffahrt", auf den zur Lösung der Verkehrsprobleme innerhalb der Europäischen Union stärker zurückgegriffen werden müsse.⁸

Literatur

- Barwig, U.: *Zukunftsperspektiven der öffentlichen Häfen in Baden-Württemberg*, Stuttgart 1992.
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, 2., überarb. Aufl.*, Bonn 1992.
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): *Verkehr in Zahlen 1994*, Bonn 1994.
- Engelkamp, P.: *Verkehrsentlastung durch die Binnenschifffahrt*, in: *Internationales Verkehrswesen*, 46. Jg., H. 3, 1994, S. 143-148.
- Kunkel, S.: *Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH*, in: *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, Bd. 15, H. 3, Baden-Baden 1992, S. 298-302.
- Lauenroth, L.: *Der Rhein bleibt die Hauptschlagader des Containerverkehrs per Binnenschiff*, in: *Internationales Verkehrswesen*, 46. Jg., H. 7/8, 1994, S. 426-429.
- Meyer, P.: *L'évolution des ports rhénans de la Haute-Alsace et de leurs zones industrielles de 1969 à 1972*, in: *Regio Basiliensis, Basler Zeitschrift für Geographie*, Bd. 25, Basel 1974, S. 102-110.
- Meyer, P.: *Mülhausen und südliche elsässische Rheinebene*, *Geographischer Exkursionsführer der Region Basel*, Basel 1981.
- Navigation du Rhin à Strasbourg* (Hrsg.): *Le Port Autonome de Strasbourg 1993*, Strasbourg 1994.
- Schröder, E.-J.: *Der Rhein-Neckar-Raum als europäischer Verkehrsknoten*, in: *Geographische Rundschau*, Jg. 44, H. 5, Braunschweig 1992, S. 289-294.
- Schröder, E.-J.: *Die unternehmerische Tätigkeit des Landes Baden-Württemberg und ihre Raumwirksamkeit*, *Freiburger Geographische Hefte*, H. 41, Freiburg i.Br. 1993.
- Schröder, E.-J.: *Droht Deutschland ein Verkehrsinfarkt?*, in: *Internationales Verkehrswesen*, 46. Jg., H. 4, 1994, S. 181-191.
- Schweizerische Schifffahrtsvereinigung (Hrsg.): *Strom + See*, *Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr*, 87. Jg., Nr. 6, Basel 1992.

⁸ U. BARWIG (wie Anm. 2), S. 14.