

Fallstudie

Logistik

Mobilitätsplan 2030

Euregio Rhein – Waal



www.deutschland-nederland.eu



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Fallstudie Logistik

Impressum

Auftrag

Euregio Rhein-Waal
Fallstudie Logistik

Auftraggeber

Euregio Rhein-Waal
Frau Heidi de Ruiter, Herr Sjaak Kamps
Emmericher Straße 24,
47533 Kleve
Deutschland



Auftragnehmer

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Niederlande
+31 (0) 24 420 00 65
info@studioverbinding.nl



IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss
Deutschland
+49 (0 21 31) 79 18 92 0
info@igs-ing.de



Jan Oostenbrink | IMCC
Tonny van Leeuwenlaan 21
9731 KH Groningen
Niederlande
+31(0) 6 51 33 68 63
info@janoostenbrink.eu



Projektnummer

5807

Autoren

Rob Boshouwers
Hilde Oudman

Übersetzungen
Christopher Vogt
Kirstin Borsbach

Grafikmaterial
Duplo Studio

Status

Definitiv

Datum

Oktober 2022

Das Projekt "Euregionaler Mobilitätsplan ERW) wurde im Rahmen des EU-Programms INTERREG Deutschland-Niederland unterstützt durch:



www.deutschland-nederland.eu



Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Impressum 3

Inhaltsverzeichnis.....	5
1. Hintergrund.....	6
1.1 Euregio Rhein–Waal.....	6
1.2 Fallstudien Euregionaler Mobilitätsplan 2030.....	7
1.3 Arbeitsmethode.....	8
1.4 Auswahl der Akteure	8
1.5 Zielsetzung.....	9
1.6 Leitfaden zum Lesen.....	9
2. Politischer Hintergrund.....	11
2.1 LKW-Parken.....	11
International	11
National	12
Regional	13
Lokal	14
2.2 Multimodale Umschlagplätze.....	15
International	17
National	17
Regional	19
Lokal	20
3. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit.....	21
3.1 LKW-Parken	21
3.2 Multimodale Umschlagplätze.....	23
4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	28
4.1 Informations- und Reservierungssysteme für LKW-Parkplätze.....	28
4.2 Zusammenarbeit bei multimodalen Umschlagplätzen	29
Literaturverzeichnis.....	30
Anhang 1: Beteiligte Akteure	31

1. Hintergrund

1.1 Euregio Rhein-Waal

Die Euregio Rhein-Waal (ERW) ist ein Verband von 50 niederländischen und deutschen Behörden und Einrichtungen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Das Hauptziel der Euregio Rhein-Waal ist die Aufwertung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft und Gesellschaft. Die Euregio Rhein-Waal bringt Partner zusammen, um gemeinsame Initiativen zu ermöglichen und auf diese Weise Synergieeffekte zu erzeugen.



Abbildung 1: Das Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal

1.2 Fallstudien Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Am 10. März 2022 verabschiedete der Rat der Euroregion den Euroregionalen Mobilitätsplan 2030. Dieser Mobilitätsplan enthält Analysen zu Politik und Mobilität, stellt Entwicklungen und Trends vor und zeigt vielversprechende Initiativen für grenzüberschreitende Mobilität und Erreichbarkeit auf. Fünf Themen sind vom Euregio-Rat als Fallstudien für eine erste Umsetzung ausgewählt wurden:

- Fallstudie über grenzüberschreitende Radwege;
- Fallstudie über ein grenzüberschreitendes Knotenpunktnetz;
- Fallstudie über grenzüberschreitende Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen;
- Fallstudie über multimodale Umschlagplätze und ein Informations- und Reservierungssystem für LKW-Parkplätze;
- Fallstudie über grenzüberschreitende Mobilität auf Abruf (Mobility on Demand).

Die Ergebnisse zu den untersuchten Fallstudien wurden in themenbezogenen Berichten zusammengefasst. Es wurde auch auf mögliche Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Themen eingegangen.

Dieser Bericht befasst sich mit der Untersuchung von Logistikmöglichkeiten für grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Diese Fallstudie besteht aus zwei Teilen, die separat behandelt werden:

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit für multimodale Umschlagplätze

Innerhalb der Euregio Rhein-Waal gibt es mehrere multimodale Umschlagplätze entlang der verschiedenen Flüsse im Arbeitsgebiet: Maas, Waal, Rhein, Ruhr und IJssel. Die meisten dieser Umschlagplätze sind relativ klein im Vergleich zu führenden Umschlagplätzen wie dem Rotterdamer Hafen und den Häfen um Düsseldorf. Die Ermittlung von Möglichkeiten zur Bündelung der Kräfte kann eine gezielte Zusammenarbeit zwischen den multimodalen Umschlagplätzen gewährleisten. Dies wird die Wettbewerbsposition dieser Umschlagplätze auf dem internationalen Markt verbessern.

Informations- und Reservierungssysteme für LKW-Parkplätze

Im Einsatzgebiet der ERW gibt es einen erheblichen Anteil am Transitverkehr durch Korridore des Europäischen Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). Das TEN-T-Netz besteht aus mehreren Güterverkehrsstrecken, die das europäische Hinterland auf der Schiene, dem Wasser und der Straße verbinden.

Das wachsende Volumen der internationalen Logistik geht Hand in Hand mit einer steigenden Nachfrage nach LKW-Parkplätzen. Zum einen, um den Verpflichtungen hinsichtlich der Ruhe- und Lenkzeiten nachzukommen, zum anderen, um die Belästigung durch parkende LKW zu verringern. In diesem Fall wird die Möglichkeit untersucht, die Zahl der LKW-Parkplätze zu erhöhen, indem die Möglichkeit der digitalen Zusammenführung von Informationen und der Entwicklung eines Reservierungssystems untersucht wird.

1.3 Arbeitsmethode

Im Namen der Euregio Rhein-Waal wurden Behörden und Unternehmen eingeladen, an drei themenbezogenen Sitzungen teilzunehmen.

Zweck des ersten Treffens war es, die Beteiligten miteinander bekannt zu machen und die Ziele der jeweiligen Fallstudien festzulegen. Weiterhin wurden auch mögliche fehlende Beteiligte ermittelt, um ein breiteres Spektrum von Interessengruppen einzubeziehen.

In der zweiten Sitzung präsentierte der Auftragnehmer unterschiedliche themenbezogene Analysen zu relevanten Politik- und Umsetzungsdokumenten. In gemeinsamen Diskussionsrunden wurden Synergien und erste Schlussfolgerungen erarbeitet.

Im Vorfeld der dritten und letzten Sitzung wurden für jedes Thema mögliche Folgeschritte und koordinierende Parteien ermittelt und auf der Sitzung vorgestellt. Der Entwurf des Abschlussberichts wurde zudem den beteiligten Parteien zur ersten Durchsicht zur Verfügung gestellt. Außerhalb der gemeinsamen Sitzungen fanden projektbegleitend bilaterale Gespräche zwischen unterschiedlichen Beteiligten statt, bei denen es darum ging, weiterführende Informationen zu erhalten und mögliche Synergien herauszustellen.

1.4 Auswahl der Akteure

Auf den regelmäßigen Sitzungen des Euregiorates wurden die Fortschritte der einzelnen Fallstudien regelmäßig vorgestellt. Interessierten Parteien stand es offen, sich für potenziell relevante Fallstudien zu melden. Zudem schlugen die teilnehmenden Parteien weitere mögliche Beteiligte vor, die sich im Laufe des Prozesses der Bearbeitung der verschiedenen Fallstudien angeschlossen haben.

Bei der Zusammensetzung der beteiligten Parteien wurde darauf geachtet, dass die für die einzelnen Themen relevanten Akteure vertreten waren. Dies führte zu einer ausgewogenen Mischung aus niederländischen und deutschen Behörden

sowie aus öffentlichen und privaten Parteien. Die eingegangenen Beiträge wurden bei der Berichtserstellung und den begleitenden Empfehlungen berücksichtigt.

Die folgenden Parteien aus Deutschland und den Niederlanden wurden zu den Stakeholdertreffen Logistik eingeladen, unter anderem aufgrund ihrer Beteiligung am Euregionalen Mobilitätsplan 2030: Van Berkel Logistics, Duisport, Provincie Noord-Brabant, Stadt Duisburg, Provincie Gelderland, Niederrhein IHK, CT Doesburg, Kreis Wesel, Verkehrsministerium NRW, Provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Deltaport und Contargo. Eine vollständige Liste der beteiligten Parteien ist in Anhang 1 enthalten.

Einige dieser Parteien nahmen teil, weil sie an beiden Unterthemen interessiert waren, es wurden aber auch bestimmte Parteien angesprochen, die nur an einem Teil des Falles beteiligt waren.

Da sich das Unterthema multimodale Umschlagplätze vor allem auf den Umschlag vom LKW oder Zug auf das Schiff oder umgekehrt konzentriert, betrifft dies vor allem Behörden und hafenbezogene Wirtschaftsbeteiligte. Die meisten Parteien nahmen an allen Sitzungen teil.

1.5 Zielsetzung

Dieser Anwendungsfall besteht aus zwei separaten Komponenten, die jeweils eigene Ziele verfolgen.

Informations- und Reservierungssysteme für LKW-Parkplätze

Sondierung der Möglichkeiten, aktuelle Informationen über verfügbare LKW-Parkplätze (und Dienstleistungen auf diesen Parkplätzen) auf beiden Seiten der Grenze zusammenzuführen und zur Verfügung zu stellen.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit für multimodale Umschlagplätze

Ermittlung von Möglichkeiten für eine Bündelung der Kräfte, die eine gezielte Zusammenarbeit zwischen multimodalen Umschlagplätzen in beiden Ländern ermöglicht.

1.6 Leitfaden zum Lesen

Dieser Bericht spiegelt die während der drei Sitzungen und der bilateralen Zwischenkonsultationen gesammelten Informationen und erzielten Ergebnisse wider. Zu diesem Zweck wird in Kapitel 2 zunächst der politische Hintergrund für

jedes Thema analysiert, gefolgt von einer Erörterung der Möglichkeiten für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Kapitel 3. Diese Analyse gipfelt in einer Reihe von Schlussfolgerungen und Empfehlungen, die in Kapitel 4 vorgestellt werden.

2. Politischer Hintergrund

2.1 LKW-Parken

Wenn es um Transitverkehr geht, sind LKW-Parkplätze ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsplanung und -effizienz. Die LKW-Fahrer sind an die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten gebunden. Dabei ist die Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen und gut ausgestatteten LKW-Parkplätzen von großer Bedeutung. Qualitativ hochwertige LKW-Parkplätze verhindern damit verkehrsgefährdende Situationen, wie z. B. das Parken auf dem Standstreifen, verbessern die soziale Sicherheit auf Rastplätzen und beugen Kriminalität vor (z. B. Kletterer, Ladungsdiebstahl). Um diese LKW-Parkplätze optimal zu nutzen, sollte zunächst ermittelt werden, welche Parkplätze zur Verfügung stehen.

Ein Reservierungssystem, das Aufschluss über verfügbare Parkplätze gibt und anzeigt, welche Einrichtungen verfügbar sind, rationalisiert den grenzüberschreitenden Transitverkehr und verhindert Belästigungen durch parkende LKW, insbesondere an den Landesgrenzen, an denen unterschiedliche Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten gelten.

International

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) besteht aus verschiedenen Güterverkehrsstrecken innerhalb Europas, die das europäische Hinterland auf der Schiene, dem Wasser und der Straße verbinden. Einige dieser Verkehrskorridore verlaufen durch das Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal, sodass die Realisierung von LKW-Parkplätzen in dieser Region auch aus europäischer Sicht ein wichtiges Thema ist.

Im Zusammenhang mit den TEN-T-Korridoren ist es wichtig, den Bedarf an ausreichend sicheren LKW-Parkplätzen zu decken. Dies spiegelt sich auch in den Zuschüssen wider, die im Rahmen der "Connecting Europe Facility" (CEF) bereitgestellt werden. Bis 2027 werden über 25 Milliarden Euro bereitgestellt, um Projekte zur Stärkung und Verbesserung der TEN-T-Korridore finanziell zu unterstützen. Dazu gehören auch Zuschüsse für sichere LKW-Parkplätze. Im Jahr 2020 wurden mehr als 6 Millionen Euro für die niederländische Initiative Secure NL bereitgestellt, die neue Parkplätze in vier Provinzen geplant hat (RFO, 2021).

National

Deutschland investiert massiv in den Bau neuer LKW-Parkplätze. Von 2021 bis 2024 stellt die deutsche Regierung 90 Millionen Euro für den Bau dieser Parkplätze zur Verfügung, die zudem mit einem öffentlichen System ausgestattet sein müssen, das die aktuelle Auslastung digital erfasst (BMVI, 2021). Pilotversuche mit solchen Telematiksystemen zur Einparkhilfe werden derzeit an mehreren Orten in Deutschland durchgeführt.

Dass diese Investitionen notwendig sind, zeigt eine Untersuchung der IHK Niederrhein und der Universität Duisburg (IHK, 2017). Die Schlussfolgerungen dieser Studie zeigen, dass der wachsende Güterverkehr moderne Logistikstandorte vor große Herausforderungen stellt. Zur Lösung dieses Problems werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Einsatz von Telematik- und Parkleitsystemen, um den LKW-Fahrern Informationen über Parkmöglichkeiten zu geben.
- Diese Parkleitsysteme dienen:
 - o der Erfassung der aktuellen Belegung von LKW-Parkplätzen. Die Einführung der automatischen Erkennung erfordert finanzielle Mittel für Bau und Betrieb.
 - o der Weiterleitung von Informationen an Unternehmen, Disponenten und Fahrende.

Obwohl das Thema sichere LKW-Parkplätze ein wichtiger Bestandteil des niederländischen Programms MIRT Freight Transport Corridors 2018 ist, kommen die Mittel für die Umsetzung solcher Initiativen in den Niederlanden hauptsächlich von der EU und nicht von der Zentralregierung. Im Jahr 2020 wurde beispielsweise ein erfolgreicher Zuschussantrag der Provinzen Noord-Brabant, Zeeland, Limburg und Zuid-Holland gestellt, in dem 6,5 Millionen Euro für die Realisierung von über 1.600 LKW-Parkplätzen an fünf verschiedenen Standorten zugesagt wurden. 2019 wurde hierfür bereits ein erfolgreicher Antrag gestellt, welcher sich damals über einen Betrag von über 4 Millionen erstreckte.

Im Rahmen des oben erwähnten MIRT-Programms wurden unter anderem Nijmegen und Tiel als überdurchschnittliche Logistikknotenpunkte identifiziert, die zu gestärkten und nachhaltigen Logistikzentren weiterentwickelt werden sollen (Obere Korridore, sd).

Regional

In Deutschland ist die regionale Politik und Umsetzung im Bereich der LKW-Parkplätze zwischen der IHK und dem Land NRW aufgeteilt. Nach dem Höhepunkt der Corona-Krise hat sich NRW erneut mit Nachdruck für den Ausbau der LKW-Parkplätze eingesetzt.

Von 2013 bis 2020 wurden rund 2.200 neue hochwertige Stellplätze geschaffen. Rund 500 weitere Stellplätze sind geplant. Zu den Faktoren, die diesen Prozess jedoch verlangsamten, gehören rechtliche und planerische Verfahren sowie die Beteiligung der Anlieger.

Die IHK weist darauf hin, dass eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit beim LKW-Parken wünschenswert ist. Vor allem die Grenzregionen sind regionale Brennpunkte für LKW-Diebstähle. Ausreichende und leicht zugängliche LKW-Parkplätze sind auch aus diesem Grund wichtig.

In Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg hat die IHK einen Flyer entwickelt, der LKW-Fahrer über Parkmöglichkeiten am Niederrhein informiert. Das Faltblatt "LKW-Parkplätze am Niederrhein" gibt einen Überblick über die Parkplätze in der Region sowie deren Ausstattung und verfügbare Stellplätze. Es richtet sich an LKW-Fahrende ohne umfassende Ortskenntnisse. Das Faltblatt ist auch ohne Deutsch- oder Englischkenntnisse verständlich. Die Weiterentwicklung dieses Flyers für die grenzüberschreitende (digitale) Nutzung bietet einen zusätzlichen Mehrwert für eine bessere Koordination des grenzüberschreitenden LKW-Parkens.

In der Provinie Noord-Brabant konzentriert sich das Mobilitätsprogramm SmartwayZ auf die Entwicklung von vernetzten Verkehrskorridoren (CTC). Durch diese Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Staat und Regionen wird die Logistik digitalisiert, um nachhaltiger und effizienter zu arbeiten. In der Praxis bedeutet dies eine maßgeschneiderte Reiseberatung auf der Grundlage von Verkehrsinformationen, verfügbaren Parkplätzen und dem Verkehrsfluss auf den Straßen durch den Einsatz von iVRI's (Intelligent Traffic Control Systems; niederländisches Verkehrsmanagementsystem zur Verbesserung des Verkehrsflusses). Darüber hinaus ist die Provinie Noord-Brabant mit der Entwicklung der oben genannten LKW-Parkplätze beschäftigt, für die eine CEF-Finanzierung eingeworben wurde.

Obwohl Provinz Gelderland ihren "Gelderland-Korridor" stärken will, geht aus dem "Fact Sheet Area Challenges Gelderse Corridor" nicht hervor, dass der Bau von LKW-Parkplätzen Priorität hat. Unternehmen können jedoch Zuschüsse beantragen, damit Projekte, die die Logistik in Provinz Gelderland nachhaltiger, sauberer und effizienter gestalten, von der Provinz finanziell unterstützt werden.

Die oben erwähnte MIRT-Studie über die Güterverkehrskorridore Ost und Südost ist ein wichtiger Pfeiler für die Provinz Limburg und ihre Ambitionen in Bezug auf LKW-Parkplätze. In dieser MIRT-Studie wird das LKW-Parken ausdrücklich genannt, wobei die folgenden Ziele festgelegt werden:

- Erreichen ausreichender und sicherer LKW-Parkplätze,
- Änderung und Förderung des Parkverhaltens der LKW-Fahrer,
- Vermeidung und Beseitigung von Belästigungen auf Parkplätzen,
- Prüfung der Durchführbarkeit von gebührenpflichtigen Parkplätzen an Raststätten,
- Nutzung von IKT- und ITS-Anwendungen für die Verkehrsplanung und die Bereitstellung von Informationen.

Die Realisierung von LKW-Parkplätzen, unter anderem entlang der A73, hat sich aufgrund fehlender finanzieller Mittel verzögert. Die Provinz hat die Zentralregierung gebeten, sich an der Umsetzung der Parkplätze zu beteiligen.

Aus einer grenzüberschreitenden Perspektive befasst sich die Plattform Mobilität NL-NRW im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsagenda mit diesem Thema (Mobilität NL-NRW, 2019). Auf dieser kollaborativen Plattform werden die oben genannten Ziele erörtert und relevante Themen mit den Beteiligten ausgetauscht.

Lokal

Auf lokaler Ebene spielt die Realisierung von LKW-Parkplätzen nur für Gemeinden eine Rolle, durch die eine durchgehende Hauptstraße verläuft. Schließlich handelt es sich dabei um Standorte, die sich für die Realisierung von LKW-Parkplätzen eignen oder um Standorte, an denen es bereits jetzt zu erheblichen Belästigungen aufgrund fehlender Parkplätze kommt.

Innerhalb des ERW-Arbeitsgebiets befinden sich die Durchgangsstraßen die A12/A3 (Gemeinden Zevenaar und Duiven, Stadt Emmerich und Kreis Kleve) und die A77/A57 (Gemeinden Gennep und Bergen, Stadt Goch und Kreis Kleve).

Darüber hinaus lassen sich im Einzugsgebiet der ERW mehrere andere wichtige Transitstrecken identifizieren, die nicht grenzüberschreitend sind.

Die lokale Verkehrs- und Transportpolitik schenkt der Logistik und dem Transport wenig Aufmerksamkeit und konzentriert sich logischerweise auf die lokale Mobilität. Es ist jedoch wichtig, die lokalen Gemeinden und Städte in die Planung und Zusammenarbeit im Bereich der LKW-Parkplätze mit einzubeziehen, da die Anwohnenden derzeit oder in Zukunft möglicherweise beeinträchtigt werden können und aus diesem Grunde Einwände gegen die Parkplätze haben könnten. Ein Mangel an ausreichenden LKW-Parkplätzen führt häufig zu Beeinträchtigungen durch in Gewerbegebieten oder Wohngebieten abgestellte LKW. Die Realisierung von LKW-Parkplätzen in einiger Entfernung von der Autobahn (z. B. in einem angrenzenden Gewerbegebiet, wie in Duiven) führt zudem zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch Schwerlastverkehr auf den umliegenden Straßen.

2.2 Multimodale Umschlagplätze

Sowohl in Deutschland als in den Niederlanden sind die Regierungen bestrebt, den Logistiksektor nachhaltiger zu gestalten. Ein wichtiger Schritt ist dabei der „Übergang von der Straße zum Wasser“, d. h. der Transport von mehr Containern sowie Stückgut und Schüttgut auf dem Wasserweg. Ein Schiff kann bis zu 150 LKW-Ladungen transportieren. Außerdem verursacht der Transport mit einem Binnenschiff weniger CO₂-Emissionen als der Transport auf der Straße. Die Transportkosten sind zudem in der Regel niedriger als beim Transport auf der Straße.

Bei diesem Übergang sind die Häfen wichtige Bindeglieder. Dies macht die Hafenbetreibenden zu den Hauptakteuren in diesem Fall. Durch die Bündelung der Kräfte kann der Übergang von der Straße zum Wasser für die Binnenhäfen im Einzugsgebiet von ERW zusätzliche Effizienz, Umschlag und schnelleren Güterumschlag sowie zu einer umweltfreundlicheren Logistik führen.

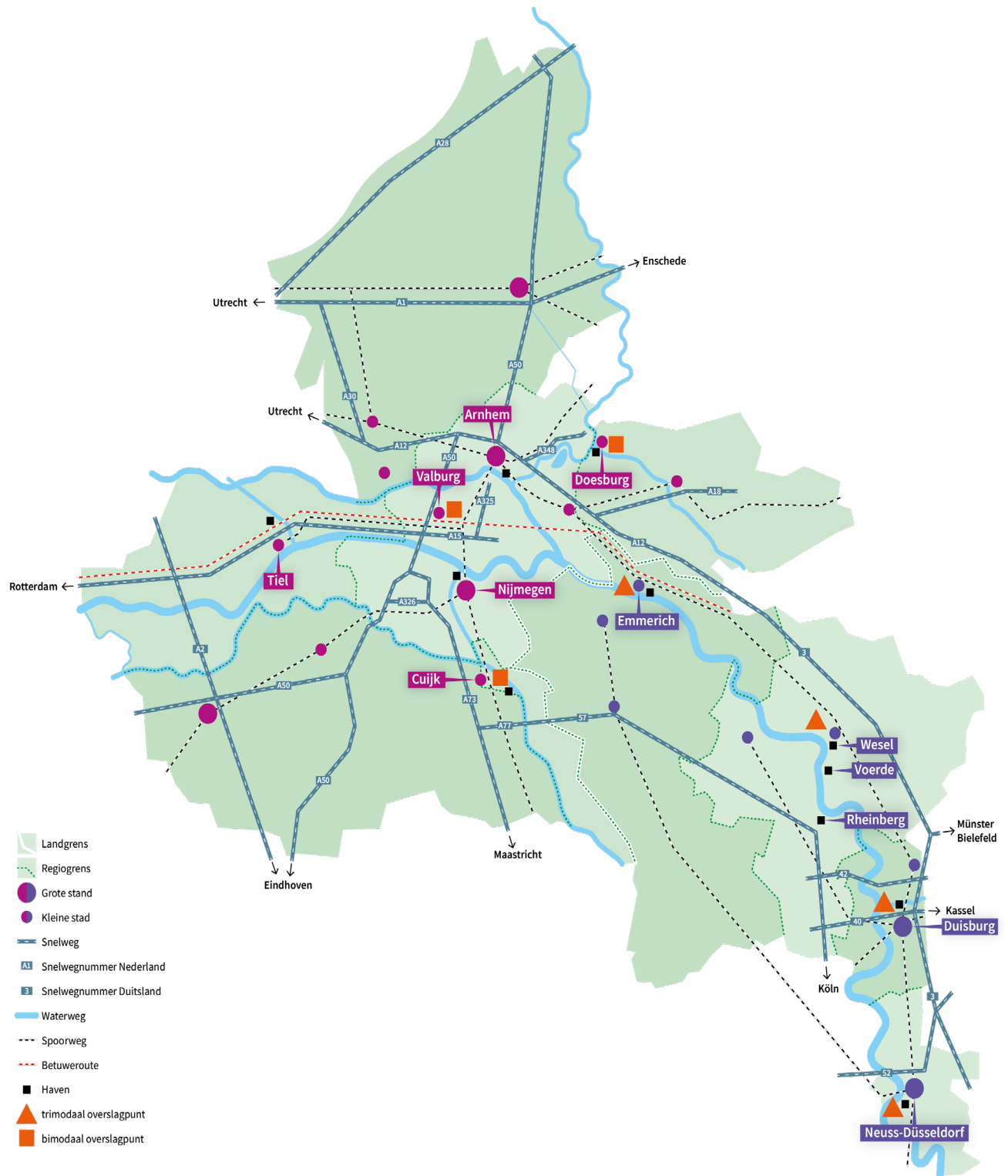


Abbildung 2 Übersicht über die logistischen Knotenpunkte in der ERW

International

Die Notwendigkeit und der Mehrwert der Ökologisierung und Optimierung der Logistik, insbesondere der Binnenschifffahrt, sind in der europäischen Politik mehr als deutlich. Insbesondere für die TEN-T-Korridore werden Investitionen in verschiedene Maßnahmen getätigt, die die Korridore umweltfreundlicher und nachhaltiger machen sollen. In diesem Rahmen leistet die CEF finanzielle Beiträge zu innovativen Projekten.

Darüber hinaus werden nachhaltige Lösungen für die Binnenschifffahrt in Europa in einem Fahrplan der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschrieben (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, 2022). Dieser Fahrplan zielt auf eine weitgehend emissionsfreie Binnenschifffahrt im Jahr 2050 ab. Der im März 2022 veröffentlichte Fahrplan enthält Ziele, Zwischenziele und einen Umsetzungsplan, um die Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe der Binnenschifffahrt bis 2050 weitgehend zu eliminieren.

Die oben genannten politischen Dokumente zeigen, dass auf europäischer Ebene viel Aufmerksamkeit und Geld zur Verfügung steht, um Logistik und Binnenschifffahrt nachhaltiger zu gestalten. Allerdings sind diese Maßnahmen und die ihnen zugrunde liegende Politik auf einem so hohen Niveau angesiedelt, dass die Zusammenarbeit zwischen Binnenhäfen auf dieser internationalen Ebene keine Rolle spielt.

National

In Deutschland spielt der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Mai 2019 veröffentlichte "Masterplan Binnenschifffahrt" eine wichtige Rolle für die Gestaltung der Binnenschifffahrt (BMVI, 2019). Dieser Masterplan konzentriert sich hauptsächlich auf eine umweltfreundlichere und wettbewerbsfähigere Flotte. Auf die Rolle der Binnenhäfen wird in diesem Dokument nicht speziell eingegangen. Um den Masterplan zu verwirklichen, wurde das Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC II) ins Leben gerufen, das vielversprechende Innovationen für Häfen und Binnenschifffahrt umsetzt. Außerdem besteht die Arbeitsgemeinschaft Hafen NRW, in der Jan Söncke Eckel von Rhein Cargo Vorsitzender ist (<https://www.haefen-nrw.de/index.html>).

Das niederländische „Havennota“ (Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, 2020) weist auf die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Häfen hin. Hier liegt der Schwerpunkt auf fünf ausgewählten großen Häfen von nationaler Bedeutung, während die Zusammenarbeit zwischen kleineren Binnenhäfen nicht erwähnt wird. Dennoch wird in diesem Dokument wiederholt auf den Mehrwert der Binnenhäfen als Teil des Logistiknetzes hingewiesen. Die gegenseitige Zusammenarbeit der Binnenhäfen wird nicht konkret benannt, da der Schwerpunkt auf den nationalen Häfen liegt. Die für die Seehäfen gezogenen Schlussfolgerungen lassen sich jedoch auch auf die Binnenhäfen übertragen:

Eine stärkere Hafenkooperation ist aus gesellschaftlicher Sicht attraktiv, da sie zu einer besseren Marktleistung und größeren Effizienz führen kann. Die gemeinsame Hafenpolitik wird sich darauf konzentrieren, den Flächenverbrauch zu minimieren und die Nutzung der Infrastrukturkapazitäten und der öffentlichen Ressourcen zu optimieren". (Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, 2020)

Im Zusammenhang mit der logistischen Zusammenarbeit zwischen multimodalen Umschlagplätzen sind eine Reihe von Initiativen zu nennen. So arbeitet beispielsweise die Organisation Topcorridors an der Umsetzung des Programmansatzes Topcorridors Ost und Südost. Der Topsector Logistiek zielt darauf ab, die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft im Bereich der Logistik zu verbessern.

New Ways Gelderland ist eine Initiative von Logisticsvalley, einer Organisation, die Logistikunternehmen in Liemers-Achterhoek, der Region Nijmegen und Rivierenland miteinander verbindet. Dabei konzentriert sich New Ways Gelderland auf die Bündelung von Transportströmen durch die anonyme Verknüpfung verschiedener Transportmengen und -ziele. Auf der Grundlage dieses Inputs werden neue Korridore erstellt, in denen für jede Verbindung die am besten geeignete Modalität geprüft wird.

Darüber hinaus setzt sich der Verband der niederländischen Binnenhäfen (NVB) für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der niederländischen Binnenhäfen ein. Nicht alle Binnenhäfen auf der niederländischen Seite der Grenze, die im Einzugsgebiet von ERW liegen, sind Mitglieder der NVB.

Obwohl aus den Strategien beider Länder hervorgeht, dass die Rolle der kleinen Binnenhäfen von wesentlicher Bedeutung ist, zielen die formulierten Ziele hauptsächlich auf eine bessere Zusammenarbeit mit den großen Seehäfen ab. Die Größenordnung der kooperierenden Binnenhäfen ist für die Ebene, auf der die nationalen Regierungen handeln, zu gering.

Regional

Die Häfen innerhalb der ERW auf der deutschen Seite der Grenze arbeiten in einer Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen zusammen. Es handelt sich um einen regionalen Zweig des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB). Der Schwerpunkt in diesem Verband liegt auf der Vertretung der Interessen der Mitglieder und Mitgliederinnen auf der politischen Ebene in NRW.

Im Jahr 2018 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Land NRW und dem Hafen Rotterdam unterzeichnet, die eine engere Zusammenarbeit vorsieht. Dazu gehören die Optimierung des Hinterlandes und der Logistikketten. Es ist jedoch nicht bekannt, wie sich die Zusammenarbeit weiter gestaltet und welche Rolle die Binnenhäfen dabei spielen. Während das Land NRW für alle Binnenhäfen auf der deutschen Seite der Grenze eine Rolle spielt, ist auf der niederländischen Seite die Rolle der drei Provinzen zu nennen.

Die Binnenhäfen in der Provinz Limburg arbeiten unter dem Namen 'Blueports' zusammen. Gemeinsam mit Rijkswaterstaat wurde 2021 eine Vision für die Zukunftssicherung erarbeitet, die drei gemeinsame Ziele vorgibt (Panteia, 2021):

- Wachstum der wirtschaftlichen Wertschöpfung,
- Starkes Engagement für Nachhaltigkeit,
- Innovation und Digitalisierung.

Diese Form der gegenseitigen Zusammenarbeit zeigt, dass Synergieeffekte entstehen, wenn Kräfte gebündelt werden. Themen, die für einzelne Ports zu groß oder zu komplex sind, werden gemeinsam erfolgreich umgesetzt.

Die "Strategische Vision für den Güterverkehr" (Provinz Nordbrabant, 2008) zielt im Wesentlichen darauf ab, den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten. Die damit verbundenen Ziele, wie die Stärkung der Umschlagplätze und der Multimodalität, gehen jedoch nicht auf die Rolle der Binnenhäfen und die Zusammenarbeit zwischen ihnen ein.

Untersuchung von Ecorys im Auftrag der Provincie Gelderland (Ecorys, 2016) stellt fest, dass Kooperationen und die Bündelung von Verkehrsströmen zu einem wirtschaftlichen Aufschwung lokaler Gewerbegebiete führen können. Insbesondere sollte eine gemeinsame Akquisition von Logistikströmen angestrebt werden, für die Quartiergebende und Terminalbetreibende einen Top-down-Ansatz verfolgen sollten. Es ist jedoch unklar, wohin dies nach der Veröffentlichung dieser Studie im Jahr 2016 geführt hat.

Das aktuelle Fact Sheet Area Tasks Gelderse Corridor spiegelt dieses Ziel nicht wider. Es gibt auch keine konkrete, auf die einzelnen Provinzen abgestimmte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Häfen. Im Logistics Valley gibt es ebenfalls keine vergleichbare Initiative.

Lokal

Die lokale Verkehrs- und Transportpolitik enthält nur wenige oder gar keine Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Binnenhäfen. Aufgrund der überregionalen Ebene der angestrebten Zusammenarbeit spielen die Kommunen und Kreise dabei keine konkrete Rolle.

3. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

3.1 LKW-Parken

Bestehende Situation

Die beiden TEN-T-Korridore (Rhein-Alpen-Korridor und Ostsee-Adria-Korridor), die durch das Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal verlaufen, weisen ein hohes Transitverkehrsaufkommen über durchgehende Autobahnen auf. Aufgrund dieses Güterverkehrs in Richtung europäisches Hinterland sollten auf diesen Strecken ausreichend sichere und gut ausgestattete Parkmöglichkeiten vorhanden sein. Vor allem die deutsche Regierung investiert massiv in den Bau von speziellen LKW-Parkplätzen. Die niederländische Regierung beantragt zu diesem Zweck eine Finanzierung durch die CEF.

Die derzeitigen LKW-Parkplätze sind überfüllt, unsicher und führen zu Belästigung und Unzufriedenheit der LKW-Fahrer. LKW-Parkplätze befinden sich auf regulären Rastplätzen entlang der Autobahnen, wobei die LKW zusammen mit anderen Transporten auf einem nicht umzäunten Gelände abgestellt werden. Die Einrichtungen beschränken sich regelmäßig auf kleine Tankstellen mit begrenzten Toiletten- und Duschmöglichkeiten. Es gibt keine Überwachung und Einblick in die verfügbare Parkkapazität.

Sowohl die deutsche Regierung als auch die CEF stellen spezifische Anforderungen an LKW-Parkplätze, die sogenannten Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPAs). Diese Anforderungen zeigen deutlich, welche Qualitätsverbesserungen im Bereich der LKW-Parkplätze erforderlich sind. Die in der EU-Parknorm festgelegten Richtlinien sehen eine Einteilung in vier Qualitätsstufen vor, in denen LKW-Parkplätze unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf die Umgrenzung, die Parkfläche, die Ein- und Ausfahrt und die Personalverfahren erfüllen müssen (Europäische Kommission, 2018).

In Bezug auf Verfügbarkeit und Reservierung wird die Möglichkeit der Vorabreservierung erwähnt. Um als LKW-Parkplatz die höchste Stufe "Platin" zu erreichen, muss eine Vorreservierungsmöglichkeit bestehen. Wenn dies per App angeboten wird, muss das System in Echtzeit aktualisiert werden. Diese

Zertifizierungsmethode ist nach dem Gremium benannt, das sich mit ihr befasst, die European Secure Parking Organisation (ESPORG). Im Einzugsgebiet der ERW gibt es derzeit noch keine zertifizierten LKW-Parkplätze.

Neben ähnlichen Anforderungen wie das EPSORG an die Sanitäreinrichtungen und die Öffnungszeiten stellt das Bundesverkehrsministerium auch klare Anforderungen an die Informationssysteme: *"Der Parkplatz muss (...) mit einem System (...) ausgestattet sein, das die aktuelle Auslastung erfasst und online auf dem Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) zur Verfügung stellt"*. Diese Anforderung gilt für alle zu errichtenden LKW-Parkplätze.

Gewünschte Situation

Über den Stand der Dinge in Bezug auf die Entwicklung von LKW-Parkplätzen auf beiden Seiten der Grenze gibt es derzeit keine Erkenntnisse. Eine engere Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen - zum Beispiel zwischen IHK und Mobilität NL-NRW - würde es ermöglichen, den aktuellen Stand der Dinge regelmäßig zu diskutieren und gesammeltes Wissen auszutauschen.

Vielversprechende Initiativen

Die Übersicht über die verfügbaren hochwertigen LKW-Parkplätze ist nicht einheitlich. Die Website European Parking Standards bietet einen Überblick über zertifizierte Parkplätze. Da bisher nur sehr wenige Parkplätze nach diesen Standards zertifiziert sind, ist die Übersicht, die diese Karte bietet, sehr begrenzt. Kommerzielle Anbieter wie Truckparkingeurope.com (Teil von LOGPAY) bieten die Möglichkeit, einen Parkplatz auf der Grundlage einer breiteren Datenbank zu buchen. Hier gibt es die Möglichkeit nach Zertifizierungsmethoden wie TAPA (von der Non-Profit-Organisation 'Transported Asset Protection Association') und ESPORG (European Secure Parking Organisation) filtern.

Darüber hinaus bietet Bosch mit der "Bosch Secure Truck Parking App" die Möglichkeit, sichere LKW-Parkplätze zu buchen. Allerdings listet diese App nicht alle Standorte auf, die über Truckparkingeurope.com zu finden sind. Die gleichen Vorgänge sind über den Dienstleister Travis möglich, der wiederum eine andere Datenbank verwendet. TransParking bietet ebenfalls eine ähnliche App an, die Standorte auflistet. Allerdings können über diese App keine Reservierungen vorgenommen werden.

Die obige Auflistung zeigt, dass es derzeit an einer eindeutigen logischen und zentralen Stelle fehlt. Auf der Grundlage ähnlicher Initiativen, wie z. B. der zentralen Verkehrsinformation, sollte ein neues System entwickelt werden, das ein klareres und zuverlässigeres Bild von der Gesamtzahl der hochwertigen Parkplätze vermittelt.

Hierin liegt eine Chance für die bestehende Arbeitsgruppe Mobilität NL-NRW. Diese Anpassung sollte auf überregionaler Ebene vorgenommen werden. Die konkrete Umsetzung liegt in den Händen der Wirtschaft, wobei die überregionalen Partner der ERW - die drei Bundesländer und das Land NRW - diese Entwicklung lenken und steuern können.

3.2 Multimodale Umschlagplätze

Bestehende Situation

Im Tätigkeitsgebiet der ERW gibt es 11 Binnenhäfen, die Teil eines größeren, internationalen und feinmaschigen Wasserstraßennetzes sind. Dabei sind die größeren Seehäfen, wie Rotterdam und Antwerpen, die wichtigsten Ziel- und Abfahrtsorte. Innerhalb dieses Netzes sind die Binnenhäfen für den weiteren Transit von Gütern zu diesen Seehäfen oder den Transit im Binnenland in einem Umkreis von etwa 30 Kilometern um den jeweiligen Hafen zuständig. Diese Binnenhäfen arbeiten zunehmend multimodal. Der Betrieb dieser Häfen liegt in den Händen kommerzieller Parteien, sodass Kosteneffizienz, Kapazität und Zeitdruck wichtige Faktoren sind.

Die größeren Wasserstraßen innerhalb der ERW sind Teil der TEN-T-Korridore Rhein - Alpen und Ostsee - Adria. Aufgrund der Bedeutung dieser Korridore widmet Europa ihrer Optimierung und Nachhaltigkeit im Rahmen des CEF-Zuschussprogramms große Aufmerksamkeit. Auch auf nationaler Ebene ist die Optimierung der Wasserstraßen als Alternative zum Straßenverkehr ein wichtiges Thema. Schließlich ist der Transport auf dem Wasserweg aufgrund der geringeren CO₂ Emissionen effizienter und nachhaltiger.

Diese Entwicklungen führen allmählich zu einer neuen Rolle der Binnenhäfen, die eine umfassendere Funktion als nur den Umschlag von Gütern erfüllen können. Zunächst einmal spielt der multimodale Umschlagplatz als logistische Drehscheibe nach wie vor eine wesentliche Rolle bei der Versorgung des lokalen

Umfelds und fungiert als logistischer Knotenpunkt, an dem regionale Güter gesammelt und an internationale Ziele weitergeleitet werden. Dies kann durch die Integration neuer Innovationen, wie beispielsweise Wasserstofftankstellen, und als Möglichkeit zur Entlastung der Seehäfen weiter ergänzt werden.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen den Häfen ist sehr wichtig. Auf nationaler Ebene gibt es bereits einige Formen der Zusammenarbeit. Außerdem arbeiten die größeren Seehäfen bereits eng zusammen.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Binnenhäfen ist aktuell noch begrenzt. Dies mag daran liegen, dass derzeit viel Energie auf die Zusammenarbeit innerhalb des Heimatlandes verwendet wird. Auch der Informationsaustausch zwischen den Häfen scheint durch die Verwendung unterschiedlicher Systeme und Software eingeschränkt zu sein.

Bei den Sitzungen, die im Rahmen dieses Anwendungsfalls stattfanden, war es schwierig, eine Vertretung der Häfen zu beteiligen. Begrenzte Kontakte wurden durch bilaterale Konsultationen hergestellt. Bei den kleineren Häfen in Deutschland war die Kontaktaufnahme nach mehreren Versuchen leider noch nicht erfolgreich.

Der Duisburger Hafen (Duisport) kooperiert vor allem mit Häfen im Westen der Niederlande. Der Hafen weist darauf hin, dass eine höhere Effizienz und eine Energiewende ohne Zusammenarbeit nicht möglich sind. Sie messen der intermodalen Transportkette, folglich der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser, große Bedeutung bei. Sie weisen auch auf die digitale Anbindung der Häfen hin, um Transparenz in der Lieferkette zu schaffen. Zudem streben sie eine Zusammenarbeit bei Wasserstoff und Wasserstoffderivaten an, um das Hinterland angemessen mit grünen Produkten zu versorgen.

In Bezug auf die Zusammenarbeit wird auf zahlreiche erfolgreiche Interreg-Projekte hingewiesen. Es ist jedoch mehr Unternehmergeist und politischer Wille erforderlich, um Transparenz zu fordern. Nur so lässt sich Effizienz in der Lieferkette erreichen.

Logistische Engpässe

Ein Engpass in der Binnenschifffahrt ist der Besitz von Containern durch die Reedereien. Manchmal müssen Container zum Herkunftshafen zurückgebracht werden, so dass leere Container transportiert werden. Die Beförderung leerer Container steht im Widerspruch zu einem nachhaltigeren Verkehr.

Ebenfalls wird derzeit noch wenig Wert auf die für eine Nachhaltigkeit erforderliche Infrastruktur gelegt. So wurde zum Beispiel noch keine Standorte für Ladestationen für elektro- oder wasserstoffbetriebene Schiffe identifiziert. Bei diesem Thema ist es wichtig, eine gute Koordinierung mit weiteren Initiativen zu finden, die sich aus der Fallstudie Grenzüberschreitendes Netz für Ladeinfrastruktur ergeben.

Gewünschte Situation

Um die Binnenhäfen optimal zu multimodalen Umschlagplätzen mit regionaler Funktion und einem effizienten Teil der internationalen Logistikkette zu entwickeln, ist es wichtig, die Zusammenarbeit zwischen den Binnenhäfen zu optimieren. Dies ermöglicht die Erhaltung und Optimierung der Güterströme, stärkt die Position der einzelnen Binnenhäfen und fördert die gemeinsamen Interessen auf nationaler und internationaler Ebene. Diese Zusammenarbeit kann auf verschiedene Weise gestaltet werden, sowohl in praktischer als auch in politischer Hinsicht. Die folgenden vielversprechenden Initiativen wurden unter anderem von der Provinz Gelderland und den kooperierenden Häfen von Nijmegen und Tiel vorgeschlagen.

Vielversprechende Initiativen

Effiziente Nutzung der Kapazitäten

Ein vielversprechendes Thema für die Zusammenarbeit zwischen Häfen ist die effiziente Nutzung des Raums auf Schiffen. Ungenutzter Raum kann durch ein unzureichendes Angebot im Abgangshafen entstehen oder durch Niedrigwasser auf einer Teilstrecke. Durch Nutzung der Binnenschifffahrtskapazitäten in verschiedenen Häfen kann effizienter transportiert werden. Diese Zusammenarbeit findet derzeit schon auf kleiner regionaler Ebene statt.

Gemeinsame Reservierung von Zeitnischen

Ein weiterer Grund für die Zusammenarbeit kleinerer Häfen ist das gemeinsame Angebot einer größeren Anzahl von Containern, vergleichbar zu großen Häfen wie dem von Rotterdam. Bei Schiffen mit einer größeren Anzahl von Containern ist es wahrscheinlicher, dass "Slots" im Hafen reserviert werden, damit Schiffe schneller entladen und beladen werden.

Verknüpfung von IKT-Systemen

Die Einführung gemeinsamer IKT-Systeme, die gut miteinander verbunden sind oder verbunden werden können und bei denen der Informations- und Datenaustausch im Vordergrund steht, ist ein erster Schritt zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Häfen. Die Rationalisierung der IKT erleichtert die gegenseitige Abwicklung von Transaktionen und Ladungen und trägt so zur Synergie zwischen multimodalen Umschlagshäfen bei.

Einheitliche Sicherheitsanforderungen

Die sichere Handhabung der Ladungsströme ist von größter Bedeutung. Binnenhäfen sind geschäftige Orte mit vielen Aktivitäten. Häufig findet auch ein reger Austausch mit den direkten Umwohnenden statt. Der Sicherheitsaspekt spielt für alle Binnenhäfen eine große Rolle. Es ist wichtig, gemeinsam eine klare und erkennbare Vision festzulegen, damit die Hafengebiete durch allgemein erkennbare Aspekte sicherer werden. Es wird empfohlen, dies nicht nur auf regionaler, sondern auch auf nationaler und internationaler Ebene umzusetzen.

Gemeinsame PR und Profilierung

Um mehr Schlagkraft gegenüber den Ministerien und dem Markt zu erlangen, muss eine klare Profilierung der Binnenhäfen mit einer guten PR- und Marketing-Kampagne aufgebaut werden. Durch die Bündelung der Kräfte wird ein einheitlicheres Erscheinungsbild geschaffen und die Durchführung von Kampagnen mit größerer Reichweite zu einem günstigeren Preis ermöglicht, als wenn diese von jedem Unternehmen einzeln konzipiert werden.

Fokussierung auf eine modale Verschiebung

Insbesondere im Zusammenhang mit einem intelligenten und sauberen Güterverkehr erscheint die Bündelung von Gütern und die richtige Wahl der Modalität eminent wichtig. Um diese Verkehrsverlagerung zu erreichen, muss geprüft werden, wo ein Mehrwert erzielt werden kann und was dies für die Verringerung der CO₂ Emissionen und die Verbesserung der Luftqualität

bedeutet. Diese Verkehrsverlagerung sollte auf regionaler Ebene durchgeführt werden. Dabei erwarten die Wirtschaftsbeteiligten die Einführung von Regulierungsmaßnahmen auf nationale Ebene, die den Übergang vom Straßen- zum Wassertransport beschleunigen könnten. Die Provinz Gelderland beschäftigt schon auf regionale Ebene einen Verkehrsverlagerungsmakler, der die Häfen in dieser Hinsicht unterstützen kann.

Das Beispiel der Zusammenarbeit auf dem West-Brabant-Korridor zeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen den Häfen einen Mehrwert bringen kann, da sie beispielsweise eine schnellere Abfertigung von Schiffen im Hafen von Rotterdam gewährleistet.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

4.1 Informations- und Reservierungssysteme für LKW-Parkplätze

Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden scheint die Realisierung von LKW-Parkplätzen ausreichend Beachtung zu finden. Mehrere Initiativen sind im Gange und es werden Forschungsarbeiten durchgeführt. Reservierungs- und Informationssysteme sind bereits in begrenztem Umfang vorhanden. Diese Initiativen sind jedoch zersplittert und es gibt noch keinen zentral koordinierten Ansatz mit kohärenten Informationen.

Die Systeme sollten gebündelt und verbessert werden, um den LKW-Fahrern mehr Gewissheit zu geben, dass tatsächlich Plätze frei ist. Neben der Kapazität des Parkplatzes sollte das System ebenfalls die verfügbaren Einrichtungen auf der Grundlage eines eindeutigen Normenkatalogs beinhalten. Diese Instrumente müssen auch international nutzbar und zugänglich sein.

Dies erfordert die Einbeziehung von Interessenvertretern mit internationalen Verbindungen. Unter anderem können die drei Provinzen, Rijkswaterstaat und das Land NRW eine Rolle dabei spielen, dieses Thema auf einer höheren Verwaltungsebene voranzutreiben.

Es gibt ebenfalls Möglichkeiten für Branchenorganisationen wie IHK und Plattform Mobility NL-NRW, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit allen Beteiligten zu optimieren. Es wird empfohlen, die Bereitstellung von Informationen zu koordinieren, damit LKW-Fahrer einheitlich über die Parksituation auf beiden Seiten der Grenze informiert werden können.

Technologisch ist die Entwicklung eines Systems mit aktuellen Informationen über verfügbare LKW-Parkplätze und -Einrichtungen machbar. Das beweisen die bereits bestehenden Anbieter wie Truckparkingeurope.com. Um diese Dienste grenzüberschreitend realisieren zu können, sollten Daten aus solchen Initiativen zusammengeführt und weiter ausgebaut werden. Dieses Thema sollte auf internationaler Ebene von Parteien wie den Provinzen und dem Land NRW hervorgehoben werden.

4.2 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei multimodalen Umschlagplätzen

Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen multimodalen Umschlagplätzen kann innerhalb der Landesgrenzen als gut bezeichnet werden. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schafft Synergien im feinmaschigen Netz der Binnenhäfen und ermöglicht die gemeinsame Arbeit an stärkeren kommerziellen Vorschlägen gegenüber größeren Parteien wie den Seehäfen. Darüber hinaus trägt die gegenseitige Zusammenarbeit dazu bei, das Ziel eines effizienteren und nachhaltigeren Transporter auf dem Wasser zu erreichen.

In einem ersten Schritt wird empfohlen, die auf Einladung der ERW abgehaltenen Sitzungen als Chance zu nutzen, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit anzustoßen. Die Initiative dazu geht von den multimodalen Umschlagplätzen aus. Behörden und Kammern wie die IHK können dabei helfen, die richtigen Kontakte zu knüpfen und die Verfügbarkeit von Ressourcen zu erkunden, um eine Zusammenarbeit einzuleiten. Es wird empfohlen, innerhalb der ERW eine Arbeitsgruppe der Häfen zu bilden, die sich mit übergreifenden Fragen befasst. Ein gutes Beispiel für die regionale Zusammenarbeit ist Logistics Valley mit der dortigen Initiative "Opportunities for Water" (<https://www.logisticsvalley.nl/nl/nieuws/kansen-voor-water-het-alternatief>).

Schließlich wird empfohlen, dass die nationale Behörden diese Ambitionen in diesem Bereich deutlicher zum Ausdruck bringen. Die vorhandenen Wissens- und Beratungseinrichtungen sollen bekannter gemacht werden, wie z.B. das niederländische Programm zur Verkehrsverlagerung und der Einsatz eines Logistikmaklers durch die Provinz Gelderland. Darüber hinaus könnte die Ausarbeitung von Vorschriften den Übergang vom Straßenverkehr zum Schiffs- und Bahnverkehr beschleunigen.

Literaturverzeichnis

- BMVI. (2019). *Masterplan Binnenschifffahrt*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- BMVI. (28. Juni 2021). *Ministerium startet Förderung für mehr LKW-Parkplätze*. Von [www.bmvi.de](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-LKW-parkplaetze.html):
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-LKW-parkplaetze.html> abgerufen
- Ecorys. (2016). *Auf dem Weg zu einer unterstützten Vision*. Rotterdam: Ecorys.
- Europäische Kommission. (2018). *Standard für sichere und geschützte LKW-Parkplätze*. Brüssel: Europäische Kommission.
- IHK. (2017). *Ruhender Verkehre richting steuern*. Bönen: Druck & Verlag Kettler GmbH.
- Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. (2020). *Memorandum Häfen 2020 - 2030*. November: Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.
- Mobilität NL-NRW. (2019). *Gemeinsame Arbeitsagenda für die Zusammenarbeit in den Bereichen Mobilität und Verkehr*. Zwolle: Mobilität NL-NRW.
- Panteia. (2021). *Zukunftssichere Blueports*. Zoetermeer.
- Provincie Noord-Brabant. (2008). *Strategische Vision für den Güterverkehr in Brabant*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.
- RFO. (26. Mai 2021). *Verwendung des CEF-Zuschusses für den Bau von LKW-Parkplätzen mit umfassendem Service*. Von [www.rvo.nl](https://www.rvo.nl/praktijkverhalen/met-cef-subsidie-bouwen-wefullservice-truckparkeerplaatsen):
<https://www.rvo.nl/praktijkverhalen/met-cef-subsidie-bouwen-wefullservice-truckparkeerplaatsen> abgerufen
- Obere Korridore. (kein Datum). *Programm für Güterverkehrskorridore*. Von www.topcorridors.nl: <https://www.topcorridors.com/default.aspx> abgerufen
- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (2022). *Straßenkarte der ZKR*. Straßburg.

Anhang 1: Beteiligte Akteure

Name der Organisation	Land
Autobahn GmbH	Deutschland
Containerterminal Doesburg	Niederlande
Deltaport	Deutschland
Duisport	Deutschland
Kreis Wesel	Deutschland
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK)	Deutschland
Provincie Gelderland	Niederlande
Provincie Limburg	Niederlande
Kooperierende Häfen Nijmegen - Tiel	Niederlande
Stadt Duisburg	Deutschland
Van Berkel Logistik	Niederlande



provincie limburg



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Apeldoorn



KREIS WESEL



GROENE
METROPOL
REGIO ARNHEM
NIJMEGEN



Niederrheinische Industrie-
und Handelskammer
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg



Wirtschaftsförderung
Kreis Kleve GmbH

