

Machbarkeits- und Potenzialanalyse für die Wasserstraßen im Kreis Steinfurt

Endbericht für den:



vorgelegt von:



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	4
2	Bestandsaufnahme.....	5
2.1	Industriestandorte in Steinfurt.....	5
2.2	Vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinfurt	6
2.2.1	Rheine.....	8
2.2.2	Ibbenbüren – Uffeln	9
2.2.3	Ibbenbüren – Dörenthe.....	10
2.2.4	Recke	11
2.2.5	Ladbergen.....	12
2.2.6	Greven	13
2.3	Umliegende Häfen.....	14
2.3.1	Münster	14
2.3.2	Osnabrück.....	15
2.3.3	Spelle-Venhaus.....	16
3	Ermittlung von Lieferwegen	17
3.1	Rheine.....	17
3.2	Ibbenbüren – Gesamt.....	19
3.3	Ibbenbüren – Dörenthe.....	20
3.4	Recke	21
3.5	Ladbergen.....	23
3.6	Verkehrsverflechtungen	24
4	Handlungsempfehlungen	27
4.1	Handlungsempfehlungen nach Stärken und Schwächen der Standorte.....	27
4.2	Übergreifende Handlungsfelder im Raum Steinfurt	31
4.2.1	Ausbau der Infrastruktur	31
4.2.2	Stärkung der Kooperation und-Kommunikation	34
4.2.3	Integration in die Wasserstoffstrategie.....	38
4.2.4	Förderung des Containerverkehrs in Ladbergen.....	42
4.2.5	Förderung des Kurzstreckenverkehrs auf der Wasserstraße	44
5	Fazit	46
	Anhang	47
5.1	Darstellungen	47
	Literaturverzeichnis.....	53
	Liste der Geführten Gespräche	53
5.2	Kennzahlen	54



Kartenverzeichnis

Karte 2.1 – Trimodales Verkehrsnetz Steinfurt	7
Karte 2.2 - Übersicht Rheine	9
Karte 2.3 - Übersicht Uffeln.....	10
Karte 2.4 - Übersicht Dörenthe	11
Karte 2.5 - Übersicht Recke	12
Karte 2.6 - Übersicht Ladbergen.....	13
Karte 2.7 - Übersicht Greven	14
Karte 2.8 - Übersicht Münster	15
Karte 2.9 - Übersicht Osnabrück	15
Karte 2.10 - Übersicht Spelle-Venhaus.....	16
Karte 3.1 - Wassernahe Gütermengen im LKW-Verkehr mit Quelle oder Ziel im Kreis Steinfurt.....	26
Karte 4.1 - DeConTrans Häfen	45
Karte 6.1 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per LKW.....	50
Karte 6.2 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per Binnenschiff.....	51
Karte 6.3 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per Güterzug	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Rheine nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030.....	17
Abbildung 3.2 - Güterströme für Rheine nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)	18
Abbildung 3.3 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ibbenbüren (Gesamt) nach Gütergruppen 2010 bis 2021 und Prognose für 2030.....	19
Abbildung 3.4 - Güterströme für Ibbenbüren (Gesamt) nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen).....	20
Abbildung 3.5 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ibbenbüren (Dörenthe) nach Gütergruppen 2010 bis 2021 und Prognose für 2030.....	21
Abbildung 3.6 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Recke nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030.....	22
Abbildung 3.7 - Güterströme für Recke nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)	22
Abbildung 3.8 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ladbergen nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030.....	23
Abbildung 3.9 - Güterströme für Ladbergen nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen).....	24
Abbildung 3.10 Gütertransport nach Verkehrsmodi.....	25
Abbildung 6.6.1 - Gleisplanung am Hafen Rheine.....	47
Abbildung 6.2 - Güterströme für Münster nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)	48
Abbildung 6.3 - Güterströme für Osnabrück nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen).....	48
Abbildung 6.4 - Güterströme für Spelle nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)	49



1 EINLEITUNG

Die Wasserstraßen im Kreis Steinfurt bieten Möglichkeiten für einen umweltfreundlichen Binnenschiffverkehrsverkehr und tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei. Zur Untersuchung und Bewertung von Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Bereich hat der Kreis Steinfurt die Durchführung einer Machbarkeits- und Potenzialstudie in Auftrag gegeben. Die Studie soll die Entwicklungsmöglichkeiten an den beiden Bundeswasserstraßen, dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Mittellandkanal, im Kreisgebiet Steinfurt untersuchen und dabei insbesondere den Bestand moderner Hafeninfrastrukturen, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, sowie die Analyse von Lieferketten und Verkehrsverflechtungen und Entwicklungsmöglichkeiten von Kooperationen berücksichtigen. Ziel ist es, die Stärken und Schwächen der Häfen im Kreis Steinfurt zu ermitteln und Handlungsempfehlungen für deren Weiterentwicklung abzuleiten. In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Studie dargestellt und analysiert, um die Grundlage für eine zukunftsweisende Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur in der Region zu schaffen.

Der Betrachtungsraum dieser Studie umfasst das Kreisgebiet Steinfurt und die angrenzenden Häfen Münster, Osnabrück und Spelle-Venhaus. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Güterhäfen Rheine, Ibbenbüren (Uffeln und Dörenthe), Recke und Ladbergen. Die gemeinsamen Charakteristiken dieser Häfen sind der privatwirtschaftliche Betrieb durch lokale Logistikunternehmen und ihre Abhängigkeit vom örtlichen Abbau von Rohstoffen wie Steine und Sand. Sie sind wichtige Knotenpunkte in der regionalen Wirtschaft und spielen eine Rolle im Gütertransport auf den Wasserstraßen des Dortmund-Ems-Kanals und des Mittellandkanals.

Nach einer Bestandsaufnahme der Häfen und der Ermittlung von Lieferwegen und Verkehrsverflechtungen folgt eine Analyse der Stärken und Schwächen der einzelnen Häfen. Abschließend folgen Handlungsempfehlungen für die einzelnen Hafenstandorte und übergreifend für den Kreis Steinfurt in fünf Handlungsfeldern.

Die Bestandsaufnahme gibt Auskunft zu den Standorten und deren Lage, Flächen, Bodenrichtwerten und operationellen Informationen. In der Ermittlung von Lieferwegen wird die Auslastung der Häfen (Mengen und Gütergruppen) quantifiziert und die Verbindungen zu umliegenden Häfen aufgezeigt. Aus der Betrachtung der Häfen und der umliegenden verkehrlichen Situation ergeben sich Handlungsfelder, deren Bearbeitung verschiedene Maßnahmenvorschläge nach sich ziehen.



2 BESTANDSAUFNAHME

In diesem Kapitel zur Bestandsaufnahme der Hafeninfrastuktur im Kreis Steinfurt werden die vorhandenen Hafenstandorte und deren vorhandene Infrastruktur untersucht. Dazu wird zunächst der Kreis Steinfurt und dessen wirtschaftliche Lage beschrieben, um die Hafenstandorte im regionalen Kontext zu betrachten. Bei der Betrachtung der Hafenstandorte selbst werden unter anderem die Flächenpotenziale, die Bodenrichtwerte, die räumliche Lage und die verkehrliche Anbindung betrachtet. Auf der Auswertung der Flächenpotenziale beruhen auch spätere Handlungsempfehlungen. Dabei werden die Standorte einzeln betrachtet.

Der Kreis Steinfurt im Norden Nordrhein-Westfalens liegt zwischen Münster und Osnabrück und hat 450.000 Bewohner mit einem Anteil an unter 20-Jährigen von 20,2 % (Bundesweit 18,5 %) und einem Anteil von 20 – 40-Jährigen von 23,2 % (Bundesweit 24,4 %)¹. Es handelt sich um den flächenmäßig zweitgrößten Kreis in Nordrhein-Westfalen. Im Zukunftsatlas 2022 belegt der Kreis Steinfurt Platz 116 von 400 und liegt damit im besseren Mittelfeld. Für die Bewertung dieses Zukunftsatlas findet eine quantitative Analyse statt, in die die Aspekte Stärke, Dynamik, Demographie, Arbeitsmarkt und soziale Lage mit einfließen. Am besten schneidet Steinfurt in der Demographie ab und am schlechtesten auf dem Arbeitsmarkt. So bestand laut Arbeitsmarktbericht Mai 2022 eine Arbeitslosenquote von 2,5 % (Bundesweit 4,9 %). Bei den unter 25-Jährigen lag die Arbeitslosenquote sogar bei nur 1,8 % (Bundesweit 4,4 %). Zwar ist die niedrige Arbeitslosenquote grundsätzlich positiv, allerdings verdeutlicht sie den Mangel an Nachwuchskräften. Dieser Mangel an Arbeitskräften wird sich durch den demographischen Wandel noch verschärfen. Laut Bevölkerungsvorausberechnung² bleibt die Bevölkerungszahl bis 2040 mit 451.000 Einwohnern stabil, fällt aber bis 2050 auf 445.000. Dabei würde der Anteil der unter 25-Jährigen von 28 % im Jahr 2021 auf 24 % im Jahr 2050 fallen.

2.1 Industriestandorte in Steinfurt

Im Kreis Steinfurt gibt es eine Vielzahl von Unternehmen, die Arbeitskräfte nachfragen. Die Gemeinde mit den meisten im Unternehmensregister eingetragenen Niederlassungen ist Rheine mit 2959 Unternehmen Stand 2019, gefolgt von Ibbenbüren mit 2024 Unternehmen und Greven mit 1652 Unternehmen. Der durchschnittliche Gewerbesteuerhebesatz³ lag 2019 bei 436,9 %, was dem Bundesdurchschnitt entspricht. Im Durchschnitt betrug der Bruttolohn je Person 2020 31.688 € (NRW: 36.475 €, Bundesweit: 36.951 €)⁴, damit liegt dieser im mittleren Bereich. Wichtige Industrien sind u.a. der Abbau von Kohle, Stein, Sand und Kies durch z.B. die RAG Anthrazit Ibbenbüren GmbH, die die Förderung von Kohle 2018 in Ibbenbüren beendete. Weiteren Stein- und Sandkiesabbau gibt es bei Rheine durch die Kalkwerke Otto Breckweg GmbH & Co. KG, bei Lengerich und bei Ibbenbüren durch Hollweg Kümpers & Co., durch die Heinrich Otto GmbH & Co. KG und durch die Westermann GmbH &

¹ Quelle: Bevölkerungsfortschreibung © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Stand 2021.

² Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen

³ Quelle: Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft Steinfurt mbH

⁴ Quelle: Wirtschaftszweiggliederung in den Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen nach WZ 2008

Co. KG. Ausschlaggebend sind diese Unternehmen auch für die Binnenschifffahrt, weil Schüttgut wie Kohle, Stein oder Sand bevorzugt per Schiff oder Zug transportiert wird.

Weitere Firmen und Betriebe spielen für den Kreis Steinfurt und für die Binnenschifffahrt auf den Kanälen eine bedeutende Rolle. Ein Beispiel wäre die Bon Presso GmbH & CO., die mit ihrem Standort in Rheine zur Schwarz Gruppe gehört. Hier könnten vor allem Kaffeebohnen als Schüttgut transportiert werden. Ein möglicher Anbieter wären Hollweg, Kümpers & Comp. ebenfalls in Rheine. In Recke steht ein Werk der ABC-Klinker-Gruppe, wo Ton aus dem Westerwald mittlerweile mit dem Binnenschiff antransportiert wird. Ein großes Industriegebiet am Wasser findet sich in Ibbenbüren, das eine besondere Rolle für das Wasser spielt. Die Firma Bergschneider ist in der Baustofflogistik tätig und ein wichtiger Nutzer der Wasserstraßen in der Region.

Zahlreiche Spediteure und Logistikanbieter finden sich in Rheine und Ladbergen, die natürlich sowohl in einer komplementären wettbewerblichen Situation zum Binnenschiff stehen, wenn LKWs zum Transport auf den letzten Kilometern genutzt werden, hingegen aber auch in einer substitutionellen Wettbewerbsbeziehung zueinanderstehen, wenn der LKW statt dem Binnenschiff genutzt wird, was vor allem auf kurzen Strecken Kostenvorteile bringt. Das Beispiel der AGRAVIS in Münster zeigt, wie hoch der Wettbewerbsvorteil der LKWs auf der kurzen Strecke ist, denn obwohl das Futtermittelwerk der AGRAVIS unmittelbar im Hafen liegt, werden Lieferungen von Getreide hauptsächlich auf dem LKW aus Steinfurt nach Münster transportieren. Zwei Logistikstandorte, die Potenzial böten für die Binnenschifffahrt, sind der Standort der Hellmann Worldwide Logistics in Ladbergen und ein FIEGE-Logistikzentrum bei Saerbeck.

Innovative Forschung und Produktion soll an einem neuen Standort südlich von Münster im Hansa Industrie Park entstehen. Hier wird seit 2023 die Forschungsfertigung Batteriezelle (FFB) gebaut, wo in Zukunft eine serienreife Produktion von Batterien stattfinden soll. Dieses Werk entsteht zwar am Lauf des südlichen Dortmund-Ems-Kanals, das für die Batterien benötigte Lithium wird in Deutschland jedoch nicht gefördert und es besteht kaum Potenzial für die Binnenschifffahrt.

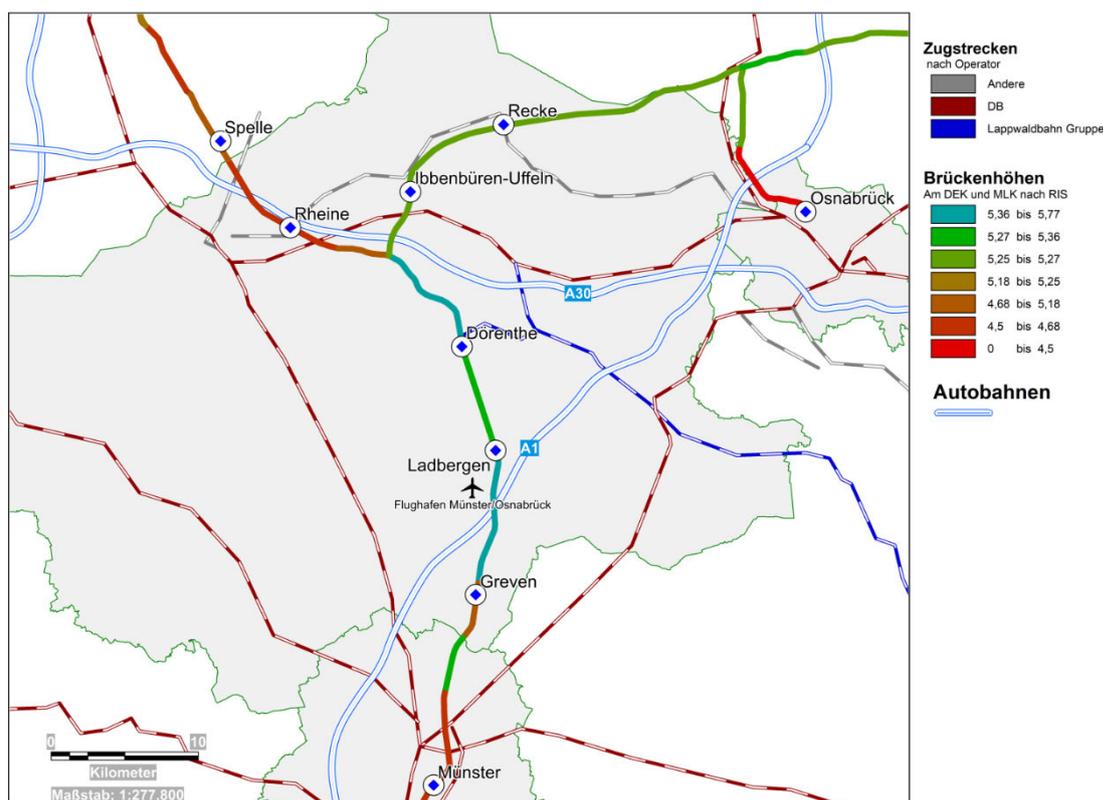
2.2 Vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinfurt

Der Kreis Steinfurt ist gut an das nationale und europäische Verkehrsnetz angeschlossen. Mit dem Flughafen Münster/Osnabrück besteht eine Anbindung an den nationalen Flugverkehr. Drei Autobahnen die A1, die A30 und die A31 verbinden den Kreis Steinfurt mit dem Autobahnnetz und verknüpfen auch die Wasserstraßen mit dem überregionalen Straßennetz. Vier Bahntrassen der DB führen durch Steinfurt von Münster nach Rheine, von Münster nach Osnabrück, von Rheine nach Osnabrück und von Münster in Richtung Enschede. Zwei weitere Bahnstrecken werden nicht von der DB betrieben. Von Ibbenbüren bis nach Gütersloh betreibt die LWS Lappwaldbahn Service GmbH eine Strecke, die durch eine Stichstrecke mit Dörenthe verbunden ist. Ein trimodaler Transport von Waren findet auf dieser Verbindung nicht statt laut Hafentreiber.

Der Kreis Steinfurt verfügt über fünf Güterhäfen. Am Mittellandkanal sind dies die Häfen von West nach Ost Ibbenbüren-Uffeln und Recke. Am Dortmund-Ems-Kanal sind dies von Norden nach Süden die Häfen Rheine, Ibbenbüren-Dörenthe und Ladbergen. Weiter südlich von Ladbergen liegt zusätzlich ein kleinerer Umschlagsplatz bei Greven. Die Karte 2.1 zeigt eine Übersicht der Häfen in Steinfurt. Die

fünf Häfen verbinden zwei gemeinsame Charakteristiken. Alle Häfen werden privatwirtschaftlich betrieben durch die Firmen Hollweg, Kumpers & Comp. (HKC), Albert Bergschneider GmbH, Oelrich Hafen und Schifffahrt GmbH & Co. KG und die Westermann GmbH & Co. KG. Für alle Hafenstandorte spielt der Transport von Anthrazitkohle und der Abbau von Sand und Gesteinen in der Region eine Rolle.

Karte 2.1 – Trimodales Verkehrsnetz Steinfurt



Quelle: River Information Service-Index RIS und © DB Netz AG

Die zwei wichtigen Wasserstraßen sind der Dortmund-Ems-Kanal und der Mittellandkanal, der im Bereich des nassen Dreiecks im Dortmund-Ems-Kanal mündet. An diesen Binnenwasserstraßen wurden in den letzten Jahren bauliche Maßnahmen vorgenommen. Am Mittellandkanal wurden in den Bereichen Wolfsburg, Wendschott und Rühren verschiedene bauliche Maßnahmen vorgenommen, dies schließt den Bau von Unterführungen (Dükern), Hochwasser-Entlastungsbauwerken und Liegestellen ein⁵. Am Dortmund-Ems-Kanal sind verschiedene Bereiche noch im Bau oder in Planung. Die Bauabschnitte finden sich auf der Südstrecke des Kanals und konzentrieren sich auf den Stadtbereich Münster⁶. Die Bauarbeiten sollen von 2012 bis 2027 dauern, wobei von einer längeren Bauzeit

⁵ Quelle: https://www.wna-helmstedt.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Helmstedt/DE/Projekte/01_Mittellandkanal/02_Ausbau_Niedersachsen/Ausbau_Niedersachsen_node.html, letzter Aufruf: 18.8.2023

⁶ Quelle: https://www.wsa-westdeutsche-kanale.wsv.de/Webs/WSA/Westdeutsche-Kanaele/DE/Wasserstrassen/Projekte/StadtstreckeMuenster/StadtstreckeMuenster_node.html#, letzter Aufruf: 18.8.2023

auszugehen ist⁷. Der Bau beinhaltet den Ausbau des Kanalbettes, Brücken und Unterführungen. So soll das Kanalbett im Bereich Loddenheide bis 2024 um 5 m verbreitert werden und im Bereich der Wolbecker Straße bis 2027. Besonders im Bereich von Loddenheide findet seit der Transformation des großen Stichhafens der Güterumschlag statt.

Insgesamt sind 8 Brückenbauten geplant, von denen zwei abgeschlossen sind⁸. So wurde die Schillerstraßenbrücke auf eine Durchfahrtshöhe von 5,70 m angehoben von zuvor 4,54 m. Die Laerer-Landweg-Brücke ist durch den Umbau von 4,55 m auf 5,25 m gestiegen. Die Wolbecker-Straßen-Brücke hingegen wird bis zu ihrer Fertigstellung bei einer Durchfahrtshöhe von 4,63 m bleiben. Somit bleiben trotz der baulichen Maßnahmen Engstellen im Verkehr bestehen. Auch weil nördlich der baulichen Maßnahmen weiterhin Brücken bestehen bleiben, deren Durchfahrtshöhe niedriger ist als 5m.

Die folgenden Abschnitte bieten eine Übersicht und eine Beschreibung der vorhandenen Infrastruktur zu den einzelnen Häfen, die sich im Kreis Steinfurt befinden. Darauf folgen zusätzlich die Beschreibungen der Häfen Spelle-Venhaus, Osnabrück und Münster, weil diese Häfen als direkte Anlieger für die Häfen im Kreis Steinfurt eine Rolle spielen und deswegen in diese Betrachtung gehören. Eine Kartendarstellung der Häfen vermittelt eine räumliche Übersicht, wobei Bodenrichtwerte durch die Beschriftungen von Flächen vorgenommen worden sind, sofern Informationen zu den Bodenrichtwerten vorhanden waren.

2.2.1 Rheine

Der Kanalhafen Rheine liegt bei Kanalkilometer 116 des Dortmund-Ems-Kanals (DEK). Der Hafen grenzt dabei an der A30 an. Betrieben wird der Kanalhafen Rheine durch das private Unternehmen Hollweg, Kumpers & Comp. (HKC).

Die Abladetiefe des Hafens beträgt 2,7 Meter und ein Wendehafenbecken ist vorhanden. Auf der Südseite des Kanals verfügt die HKC über eine Anlagestelle mit dazu gehörigen Lagerhallen. An der Stelle des Kanalhafens überquert eine nicht elektrifizierte Bahnstrecke den Dortmund-Ems-Kanal. Diese Bahnstrecke geht von Rheine weiter nach Recke, Mettingen und Westerkappeln und endet in Osnabrück. Es führt zwar auch ein Gleis zum Anleger der Firma HKC, dieses ist jedoch seit 10 Jahren stillgelegt. Der Hafen grenzt an der A30 an und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt, wobei diese über die Hörsteler Straße erreichbar ist und nur 1,7 km weit entfernt liegt.

Im Umfeld des Hafens Rheine befinden sich in etwa 96 ha erschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen in etwa 59,13 ha am Dortmund-Ems-Kanal selbst. Flächen die im Regionalplan⁹ der Bezirksregierung als Gewerbe markiert sind, aber unbebaut sind, gelten in der Karte 2.2 als unerschlossenes Gewerbe. Darüber hinaus werden durch die Änderungen im Regionalplan weitere Potenzialflächen eingetragen, die gesondert schraffiert sind und in die Flächenzählung mit reinspielen. In der Nähe zum Hafen befinden sich in etwa 161,49 ha unerschlossene und potenzielle Gewerbegebiete, davon liegen **50,13** ha direkt am Dortmund-Ems-Kanal. Obwohl dies große Flächen sind, ist deren Potenzial zurzeit jedoch

⁷ Quelle: <https://www.wn.de/muenster/dortmund-ems-kanal-ausbau-bruecken-baufortschritt-2688482?pid=true&npg>, letzter Aufruf: 18.8.2023

⁸ Quelle: <https://www.wsa-westdeutsche-kanale.wsv.de/Webs/WSA/Westdeutsche-Kanaele/DE/Wasserstrassen/Projekte/StadtstreckeMuenster/Bruecken.html?nn=1731306>, letzter Zugriff 18.8.2023

⁹ Regionalrat Münster Sitzungsvorlage: 35/2022, Änderungskarte ST1 Stand Dezember 2022

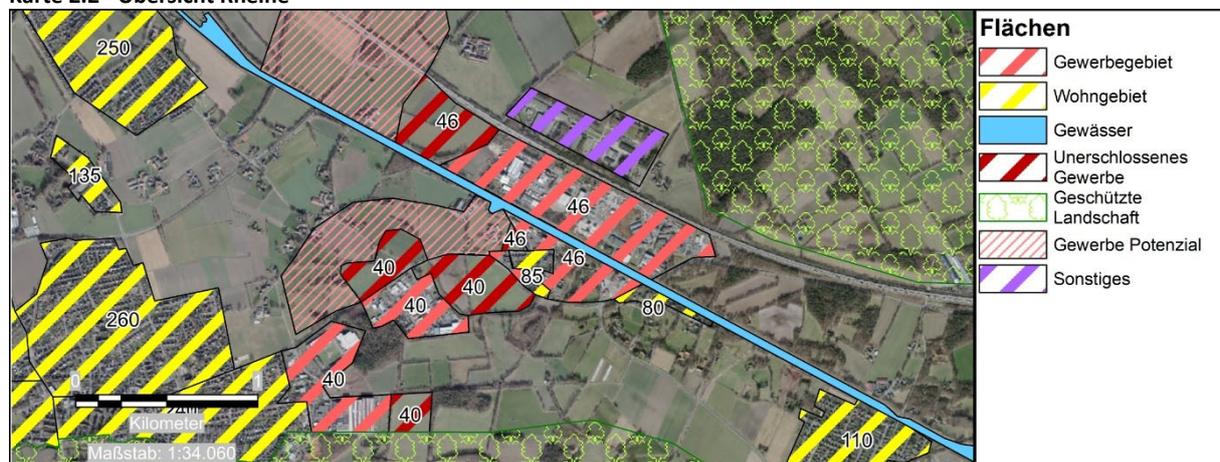


begrenzt, da keine BImSch-Genehmigung vorliegt. Die Karte 2.2 zeigt die verschiedenen Flächen und markiert die geltenden Bodenrichtwerte aus dem Regionalplan der Bezirksregierung Münster.

Es grenzen verschiedene Unternehmen an. Dazu zählen die Rheiner Stahlbau GmbH und die Transportbeton A. Potthoff GmbH. Weitere Firmen, die sich hier angesiedelt haben, sind die Schwarz-Gruppe (Lidl), Dachser und Appetito. Dachser plant eine Erweiterung seiner Hallen in Spelle. Der Hafen Rheine plante einen trimodalen Ausbau, sofern dies wirtschaftlich darstellbar ist. Die Gleisbauplanungen sind bereits abgeschlossen. Eine Darstellung der Gleispläne ist in Abbildung 6.5.1 im Anhang zu finden.

Im Umfeld des Hafens gibt es zwei kleine Wohngebiete. Hier besteht ein Konfliktpotential, da die Umladung an trockenen Tagen zu einer Staubbelastung führen kann und die Umladung von Roheisen zu Lärmbelastungen führen kann. Probleme mit dem Naturschutz und nicht vorhandenen BImSch-Genehmigungen zu Abfallschlüsseln, Asphaltaufruch, Gleisschotter und der Aufbereitung von Sekundärstoffen verhindern bisher eine Fortführung/Umsetzung der Erweiterung.

Karte 2.2 - Übersicht Rheine



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

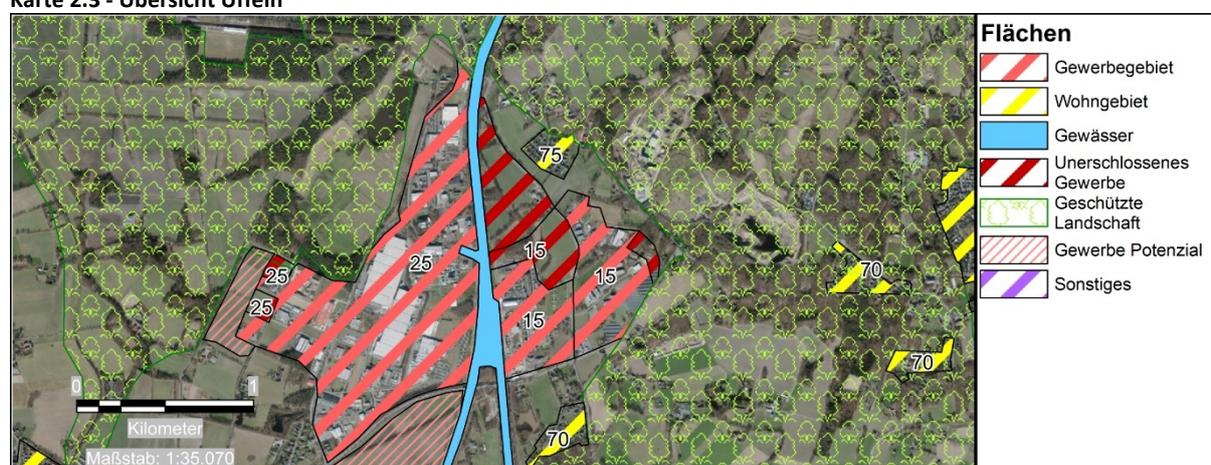
2.2.2 Ibbenbüren – Uffeln

Der Hafen Ibbenbüren-Uffeln liegt bei Kanalkilometer 4 des Mittellandkanals (MLK) außerhalb der Stadt Ibbenbüren, südlich von Uffeln. Im Hafen sind vier Firmen ansässig, welche die Hafeninfrastruktur nutzen: Albert Bergschneider GmbH, Westermann GmbH & Co. KG, Angus Chemie GmbH und die Nobian GmbH, wobei die beiden Letzten chemische Erzeugnisse produzieren.

Bei dem Hafen handelt es sich um einen trimodalen Hafen. Die Abladetiefe beträgt 2,8 Meter. Er verfügt über eine Spundwandlänge von 340 Metern und zwei Krananlagen, die je 14 und 15 Tonnen umschlagen können. Am südlichen Stichkanal befindet sich eine Rutsche für Schüttgüter, mit deren Hilfe die Westermann GmbH & Co. KG Schiffe beladen kann. Der Hafen ist sowohl an das Bahn- als auch an das Autobahnnetz angeschlossen. Auf beiden Seiten des Kanals liegen Gleise. Die Seite zum Westen grenzt an die Trasse Rheine - Osnabrück an. Das Gleis auf der Ostseite des Kanals führt von Rheine nach Münster. Eine Anbindung an die A30 besteht über die Autobahnausfahrt Hörstel und ist 4,5 km weit entfernt.

Im Umfeld des Hafens Ibbenbüren-Uffeln befinden sich in etwa 177,16 ha erschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen in etwa 150,64 ha am MLK selbst. Flächen die im Regionalplan¹⁰ als Gewerbe markiert sind, aber unbebaut sind, gelten in der gezeigten Karte 2.3 als unerschlossenes Gewerbe. Darüber hinaus werden durch die Änderungen im Regionalplan weitere Potenzialflächen eingetragen, die gesondert schraffiert sind und in die Flächenzählung mit reinspielen. In der Nähe zum Hafen befinden sich in etwa 75,07 ha unerschlossene und potenzielle Gewerbegebiete, davon liegen **59,59 ha** direkt am MLK. Die Firma Albert Bergschneider GmbH verfügt hier über eine Fläche von 55.000 m² Hafengelände. Dazu zählen auch 3.000 m² Lagerfläche. Der Hafen ist umschlossen von Gewerbeflächen, die bereits zum Großteil belegt oder reserviert sind. Im Gewerbegebiet im Osten des Hafens gibt es noch eine kleinere freie Gewerbefläche. Die Hafenfläche im Osten grenzt an Feldern an mit weiter angrenzenden Wohngebieten. Die Karte 2.3 zeigt die verschiedenen Flächen und markiert die geltenden Bodenrichtwerte aus dem Regionalplan der Bezirksregierung Münster.

Karte 2.3 - Übersicht Uffeln



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

Beim Hafen Ibbenbüren-Uffeln handelt es sich um einen Stromhafen, dessen Schwerpunkte auf Schütt- und Schwergut liegen. Zum kompletten Hafen gehört ein Ölhafen auf der Westseite mit Gleisanschluss und Pumpen, der eine Kailänge von 85 Meter hat. Auf der Ostseite des Hafens befindet sich eine Lände mit Gleisanschluss und zwei Kränen bei 340 Meter Kailänge. Anliegend an den Mittellandkanal gibt es hier den Stichkanal Ibbenbüren mit Wendepflanz.

Es gibt es kleinere Wohngebiete auf der Ostseite im Norden und Süden des Hafengebiets, die zu Uffeln gehören. Die Anwohner könnten unter Umständen einen Lärmanstieg durch einen Ausbau des Hafens befürchten.

2.2.3 Ibbenbüren – Dörenthe

Der Hafen Dörenthe liegt bei Kanalkilometer 99 des Dortmund-Ems-Kanals angrenzend am Stadtteil Dörenthe der Stadt Ibbenbüren. Der Güterhafen wird betrieben durch die private Firma Albert Bergschneider GmbH.

¹⁰ Regionalrat Münster Sitzungsvorlage: 35/2022, Änderungskarte ST1 Stand Dezember 2022

Dörenthe ist an das Autobahnnetz angeschlossen. Eine Anbindung an die A30 ist ca. 5,2 km entfernt über die Autobahnausfahrt Ibbenbüren. In unmittelbarer Nähe liegt ein Bahngleis, das als Stichstrecke mit dem Bahnhof Brochterbeck angeschlossen. Dieses Gleis wird jedoch vom Hafen nicht zum Warenumschlag genutzt.

Karte 2.4 - Übersicht Dörenthe



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

Die Firma Albert Bergschneider GmbH verfügt hier über eine Fläche von 40.000 m². Es gibt keine im Regionalplan der Bezirksregierung ausgewiesene Flächenreserven. Die meisten Flächen sind bereits zum Schutz der Landschaft verordnet. Die Karte 2.4 zeigt die verschiedenen Flächen und markiert die geltenden Bodenrichtwerte aus dem Regionalplan der Bezirksregierung Münster.

Der Güterhafen Dörenthe verfügt über eine 400 Meter lange Spundwand und einen 6-Tonnen Kran. Die wichtigsten Güter sind Steine, Erden, Sand und Ton, sowie Sekundärstoffe und Abfälle.

Der Hafen grenzt unmittelbar an Wohnflächen an. Konflikte zwischen Anwohnern und Hafensbetreiber sind also nicht ausgeschlossen durch Lärm- oder Staubaufkommen im Bereich des Hafens.

2.2.4 Recke

Der Hafen Recke liegt bei Kanalkilometer 14 des Mittellandkanals (MLK) südlich der Gemeinde Recke. Der Güterhafen wird betrieben durch die private Firma Albert Bergschneider GmbH.

Der Hafen ist nicht an das Bahnnetz angeschlossen, verfügt aber über einen Anschluss an das Autobahnnetz. Eine Anbindung an die A30 ist ca. 14,5 km entfernt. Die nächste Anbindung zur A1 ist ungefähr 21 km weit entfernt.

Im Umfeld des Hafens Recke befinden sich in etwa 51,57 ha erschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen in etwa 3,85 ha am Mittellandkanal selbst. Flächen die im Regionalplan¹¹ als Gewerbe markiert sind, aber unbebaut sind, gelten in der Karte 2.5 als unerschlossenes Gewerbe. Darüber hinaus werden durch die Änderungen im Regionalplan weitere Potenzialflächen eingetragen, die gesondert schraffiert sind und in die Flächenzählung mit reinspielen. In der Nähe zum Hafen befinden sich in etwa 29,8 ha

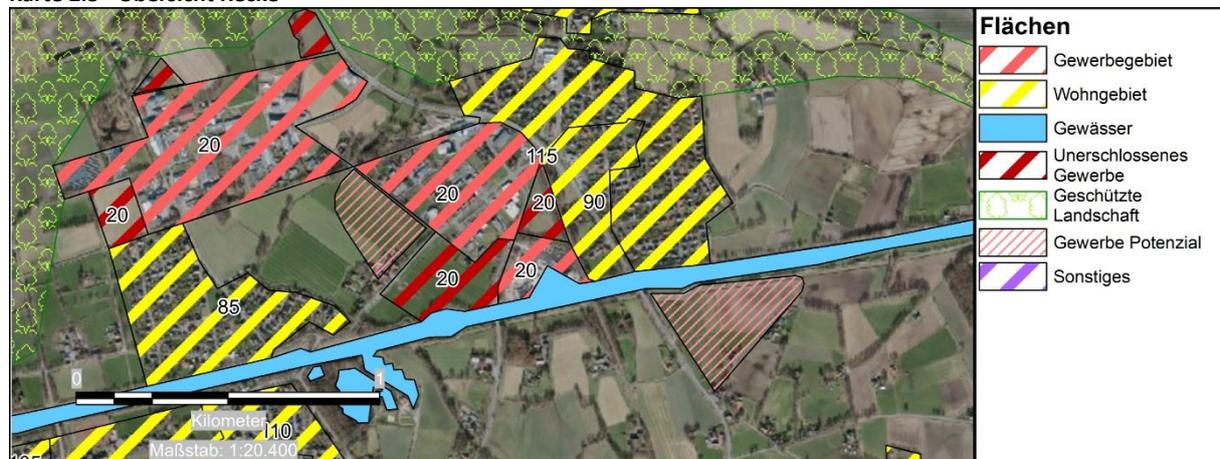
¹¹ Regionalrat Münster Sitzungsvorlage: 35/2022, Änderungskarte ST1 Stand Dezember 2022

unerschlossene und potenzielle Gewerbegebiete, davon liegen **16,97 ha** direkt am Mittellandkanal. Die Firma Albert Bergschneider GmbH verfügt hier über eine Fläche von 32.000 m². Die Karte 2.5 zeigt die verschiedenen Flächen und markiert die geltenden Bodenrichtwerte aus dem Regionalplan der Bezirksregierung Münster.

Der Güterhafen Recke verfügt über eine Spundwandlänge von 120 Metern und einen Portalkran, der 8 Tonnen umlegen kann. Die Abladetiefe beträgt 2,8 Meter. Ein Wendehafenbecken ist vorhanden.

Wie auf der oben gezeigten Karte ist das Hafengebiet von Wohngebieten auf der Nordseite angehend umschlossen. Dies kann zu Konflikten mit Anwohnern führen, insbesondere bei einer Ausweitung des Gewerbes. Ein aber viel stärkerer Nutzungskonflikt besteht in der Errichtung von Photovoltaikanlagen. Die Landwirte sind sehr daran interessiert Flächen in Kanalnähe für die Photovoltaik zu nutzen.

Karte 2.5 - Übersicht Recke



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

2.2.5 Ladbergen

Der Hafen Ladbergen liegt bei Kanalkilometer 94 des Dortmund-Ems-Kanals in der Nähe der Gemeinde Ladbergen. Der Güterhafen wird betrieben durch die private Firma Oelrich Hafen und Schifffahrt GmbH & Co. KG, die die Abwicklung von Gütern im bimodalen Verkehr anbietet. Der Hafen verfügt über einen sehr direkten Anschluss zur A1 von nur 2 km Entfernung über die Ausfahrt Ladbergen. Die Abladetiefe beträgt 2,5 Meter. In der unmittelbaren Nähe des Hafens liegt der Flughafen Münster/Osnabrück.

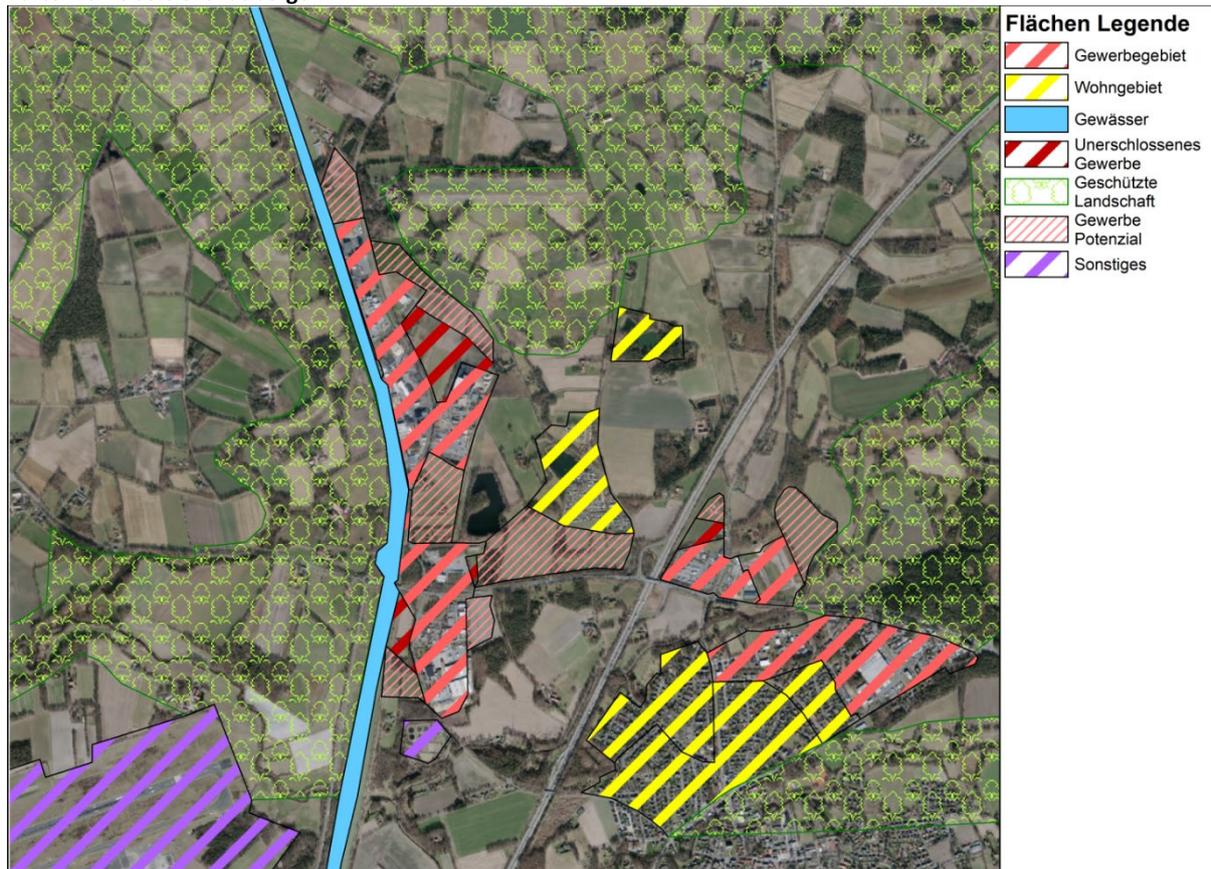
Im Umfeld des Hafens Ladbergen befinden sich in etwa 112,06 ha erschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen in etwa 60,81 ha am Dortmund-Ems-Kanal selbst. Flächen die im Regionalplan¹² als Gewerbe markiert sind, aber unbebaut sind, gelten in der Karte 2.6 als unerschlossenes Gewerbe. Darüber hinaus werden durch die Änderungen im Regionalplan weitere Potenzialflächen eingetragen, die gesondert schraffiert sind und in die Flächenzählung mit reinspielen. In der Nähe zum Hafen befinden sich in etwa 72,22 ha unerschlossene und potenzielle Gewerbegebiete, davon liegen **20,95 ha** direkt am Dortmund-Ems-Kanal. Die Karte 2.6 zeigt die verschiedenen Flächen und markiert die geltenden Bodenrichtwerte aus dem Regionalplan der Bezirksregierung Münster.

¹² Regionalrat Münster Sitzungsvorlage: 35/2022, Änderungskarte ST3 Stand Dezember 2022

Die Firma Oelrich ist spezialisiert auf den Transport von Baustoffen, Lebensmitteln (IFS) und Stückgütern. An dem Hafen werden unter anderem Sandkies, Kohle, Futtermittel und Abfall umgeschlagen.

Nutzungskonflikte sind nicht absehbar. Alle in der Nähe liegenden größeren Wohngebiete befinden sich auf der anderen Seite der A1. Flächen, die dem Schutz der Landschaft verordnet sind, befinden sich maßgeblich auf der anderen Seite des Dortmund-Ems-Kanals. Einzig die Planung eines Radweges am Dortmund-Ems-Kanal könnte ein Konfliktpotenzial darstellen. Hier ist dabei darauf zu achten, bei der Planung den Radweg an einer geeigneten Stelle auf die andere Seite des Kanals umzuleiten.

Karte 2.6 - Übersicht Ladbergen



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

2.2.6 Greven

Der Hafen Greven liegt am Dortmund-Ems-Kanals an der Gemeinde Greven. Der Betreiber ist die Raiffeisen Münster LAND eg.

Der Güterhafen Greven verfügt über kein Gleis. Die nächste Anbindung zu einer Autobahn ist 5 Kilometer entfernt über den Autobahnanschluss der Stadt Greven.

Karte 2.7 - Übersicht Greven



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sq.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

2.3 Umliegende Häfen

Teil dieser Betrachtung und Bestandsaufnahme sind nicht nur die Binnenschiffahrtshäfen im Kreis Steinfurt selbst, sondern auch ausgewählte Häfen im engeren Umfeld des Kreises, die für den Binnenschiffsverkehr in Steinfurt eine Rolle spielen oder spielen könnten. Die Bestandsaufnahme dient dazu Knotenpunkte zu finden. Auch geht es darum festzustellen, welche gemeinsamen Entwicklungspotenziale vorhanden sind, oder ob eine gegenseitige Konkurrenz besteht.

2.3.1 Münster

Der Hafen Münster erlebte in den letzten 20 Jahren eine beständige Umstrukturierung. Er verfügt über zwei kurze Stichkanäle Stadthafen I und Stadthafen II bei Kanalkilometer 67 des Dortmund-Ems-Kanals. Beide Stichhäfen waren früher das Zentrum des wirtschaftlichen Umschlags in der Stadt. Der größte Stichhafen im Norden (Stadthafen I) ist heutzutage von Gastronomie, Event-Locations und dem Verlagswesen geprägt. Das Konzept „Kreativkai“ fasst diese Konstellation zusammen. Der kleinere südliche Stichkanal (Stadthafen II) ist derzeit weitestgehend ungenutzt. Neue urbane Stadtquartiere¹³ sind an dieser Stelle geplant, die ein Wohnen am Wasser ermöglichen sollen.

Industrielles Gewerbe sitzt mittlerweile weiter südlich der beiden Stadthäfen. Auf der Höhe des Kanalkilometers 66 auf der westlichen Seite befindet sich die AGRAVIS, die hier über ein Mischfutterwerk verfügt und an dieser Stelle Waren über die Wasserstraßen transportiert. Noch weiter südlich in Loddenheide auf der östlichen Seite des Kanals befindet sich die Firma Ruhrmann Logistik GmbH & Co. KG, die dort auf 3000 m² seit 2011 Baustoffe und Massengüter umschlägt.

¹³ Ratsbeschluss V/0435/2020 der Stadt Münster vom 26. August 2020

Karte 2.8 - Übersicht Münster



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023, Datenquellen: https://sq.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html (Markierung durch Planco nach Regionalplan NRW)

Der Hafen ist bimodal mit Anschluss zur A1. Die Abladetiefe beträgt 2,5 Meter. Ehemalige Bahngleise am großen Stichhafen sind stillgelegt.

2.3.2 Osnabrück

Der Hafen Osnabrück liegt am südlichen Ende des Stichkanals Osnabrück, der den Hafen mit dem Mittellandkanal verbindet. Auf einer Fläche von 100 Hektar sind verschiedene Firmen angesiedelt. Die Abladetiefe beträgt 2,20 m bei einer Wassertiefe von 2,80 m. Es ist ein Container-Terminal, ein Ölhafen und ein Gleisanschluss vorhanden¹⁴. Firmen, die hier operieren, sind z.B. die Albert Bergschneider GmbH oder die Stadtwerke Osnabrück mit der Container Terminal Osnabrück GmbH. Die Firma Albert Bergschneider GmbH verfügt hier über 17.500 m² mit einer Spundwandlänge von 300 m und einer Krananlage, die 8 Tonnen umlegen kann. Der Hafen ist sowohl an das Bahngleisnetz wie auch an das Autobahnnetz angeschlossen. Die nächste Anbindung zur A1 ist ungefähr 7 km weit entfernt.

Karte 2.9 - Übersicht Osnabrück



Quelle: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen 2013 (Markierungen durch Planco nach der digitalen topographischen Karte)

¹⁴ Informationen laut: <https://www.stadtwerke-osnabrueck.de/geschaeftskunden/eisenbahn-hafen/hafen-osnabrueck>, letzter Zugriff 25.5.2023

2.3.3 Spelle-Venhaus

Der Hafen Spelle-Venhaus liegt bei Kanalkilometer 123 des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) südwestlich der Gemeinde Spelle. Der Güterhafen wird betrieben durch die Firma Hafen Spelle-Venhaus GmbH. Der Güterhafen ist ein trimodaler Hafen. Der Hafen verfügt über 12 Anlegeplätze, davon 10 am Parallelhafen und 2 im Stichhafen. Die Abladetiefe beträgt 2,7 Metern. Der Hafen bietet Anlegern eine Flüssiggüterumschlagsanlage, Krananlagen sowie eine Ölsperre. Der Hafen ist an das Netz der Deutschen Bahn AG angeschlossen und die nächste Verbindung zur A30 ist 3 km entfernt. Zu den Transportgütern des Hafens zählen Flüssiggüter, Schüttgüter, Massengüter, Stückgüter und Schwergüter. Zu den Hauptumschlagsgütern zählen Mineralöle, Baustoffe, Futtermittel, Bauteile für Windräder, Siloanlagen und Nahrungsmittel.

Im Umfeld des Hafens Spelle-Venhaus befinden sich in etwa 157 ha erschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen in etwa 41,5 ha am Dortmund-Ems-Kanal selbst. Flächen die im Bauleitplan als Gewerbe markiert sind, aber unbebaut sind, gelten in der unten gezeigten Darstellung als unerschlossenes Gewerbe. In der Nähe zum Hafen befinden sich in etwa 39 ha unerschlossenes Gewerbegebiet, davon liegen **10 ha** direkt am Dortmund-Ems-Kanal. Die Karte 2.10 zeigt die verschiedenen Flächen.

Karte 2.10 - Übersicht Spelle-Venhaus



Quelle: Kartendarstellung: © Google Earth 2023, Präsentationsgraphiken: © Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen 2013 (Markierungen durch Planco nach der digitalen topographischen Karte)

3 ERMITTLUNG VON LIEFERWEGEN

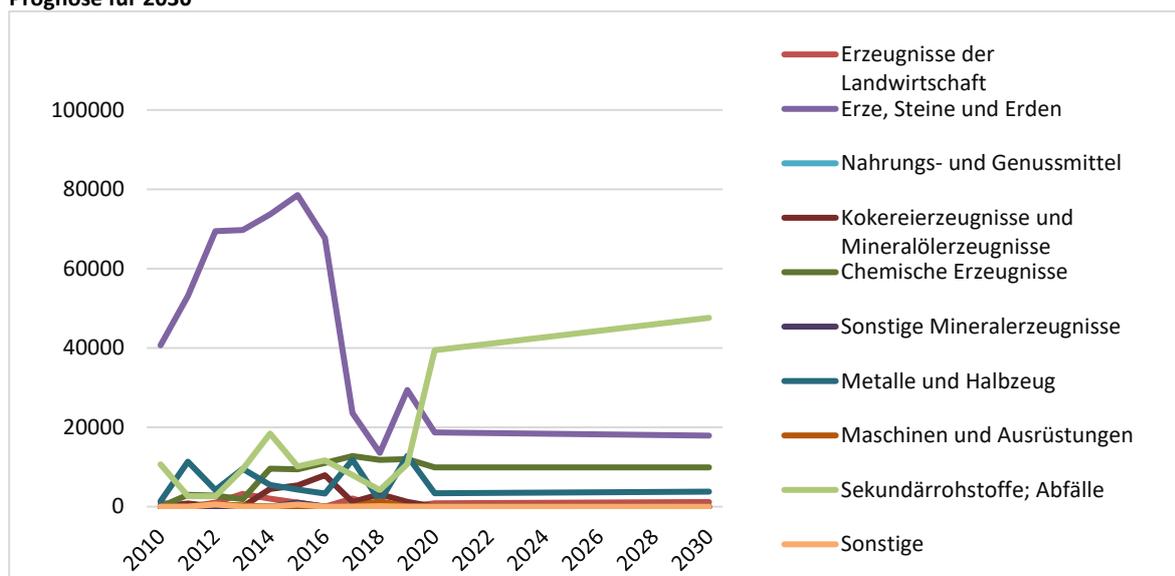
Das vorherige Kapitel gab einen Überblick über die vorhandenen Häfen im Betrachtungsraum dieses Berichtes, der sich auf Steinfurt wie auch Münster, Osnabrück und Spelle bezieht. Darauf aufbauend ergründet dieses Kapitel die Verkehrsverflechtungen dieser Häfen zueinander und zu außenliegenden Zielen wie Bremen, Hamburg, Holland und anderen Zielhäfen. Für die Häfen Münster, Osnabrück und Spelle sind Darstellungen zu den Verkehrsverflechtungen im Anhang zu finden im Abschnitt 5.1. Die hier gezeigten Prognosen beruhen auf den regionalen Wachstumsraten der Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtung für 2030 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Für die jeweiligen Häfen werden Umschlagserwartungen für das Jahr 2030 gebildet. Dabei werden Sondereffekte an einzelnen Standorten nur berücksichtigt, wenn sie in die Bundesprognose eingeflossen sind. Dies ist in der Regel nicht der Fall. Sofern sich zwischen 2010 und 2020 in einer Gütergruppe erhebliche Abweichungen von der Prognose abzeichnen, wird, auf Basis eigener Recherchen und Gespräche, eine Anpassung der Prognose vorgenommen.

Im Anschluss findet eine übergreifende Auswertung der Verkehrsverflechtungen des Kreises Steinfurt statt, bei dem die transportierten Mengen nach Verkehrsmodi verglichen werden und ein Rahmen aufgezeigt wird, für eine mögliche Umlegung von Verkehren vom LKW auf das Binnenschiff.

3.1 Rheine

Der Hafen der Firma Hollweg, Kümpers & Comp in Rheine liegt in der unmittelbaren Nähe der A30. In der Nähe zum Hafen gibt es verschiedene Spediteure. Nordöstlich von Ibbenbüren in der Nähe von Obersteinbeck betreiben Hollweg, Kümpers & Comp. einen Steinbruch für Sandstein, der über den Hafen in Rheine verschifft wird. Einen genaueren Verlauf der umgeladenen Güter zeigt die Abbildung 3.1. Die Umschlagzahlen bis 2020 basieren auf den Angaben des statistischen Bundesamtes.

Abbildung 3.1 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Rheine nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030



Die Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

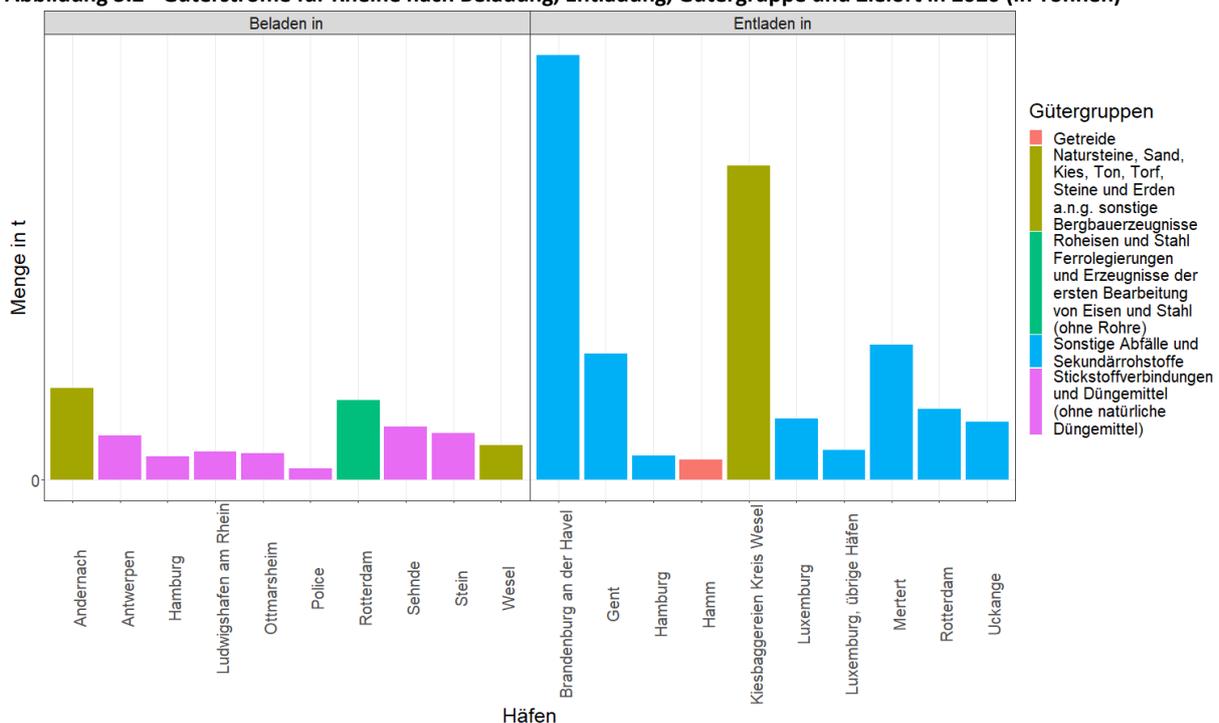
Abbildung 3.2 zeigt die Verkehrsverflechtungen für 2020. Im Jahr 2020 machte die Verladung von Sekundärstoffen und Abfällen den Hauptteil der umgeladenen Güter aus. Weitere Güter waren Steine, Sand, Kies und Erde und vereinzelt auch Stickstoffverbindungen und Düngemittel. So werden viele Düngemittel aus verschiedenen Regionen in Ladbergen angeliefert. Hingegen werden Sekundärrohstoffe vorrangig exportiert, die meisten werden in Brandenburg entladen. Der größte Abnehmer von Naturstein, Sand, Kies etc. sind die Kiesbaggereien im Kreis Wesel.

Tabelle 3.1 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr nach Gütergruppen 2020 und Prognose 2030 für den Hafen Rheine (in Tonnen)

Gütergruppe	2020	2030
Erzeugnisse der Landwirtschaft	840	1.161
Erze, Steine und Erden	18.716	17.918
Chemische Erzeugnisse	9.887	9.887
Metalle und Halbzeug	3.359	3.784
Sekundärrohstoffe; Abfälle	39.448	47.623
Gesamt	72.250	80.373

Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Abbildung 3.2 - Güterströme für Rheine nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



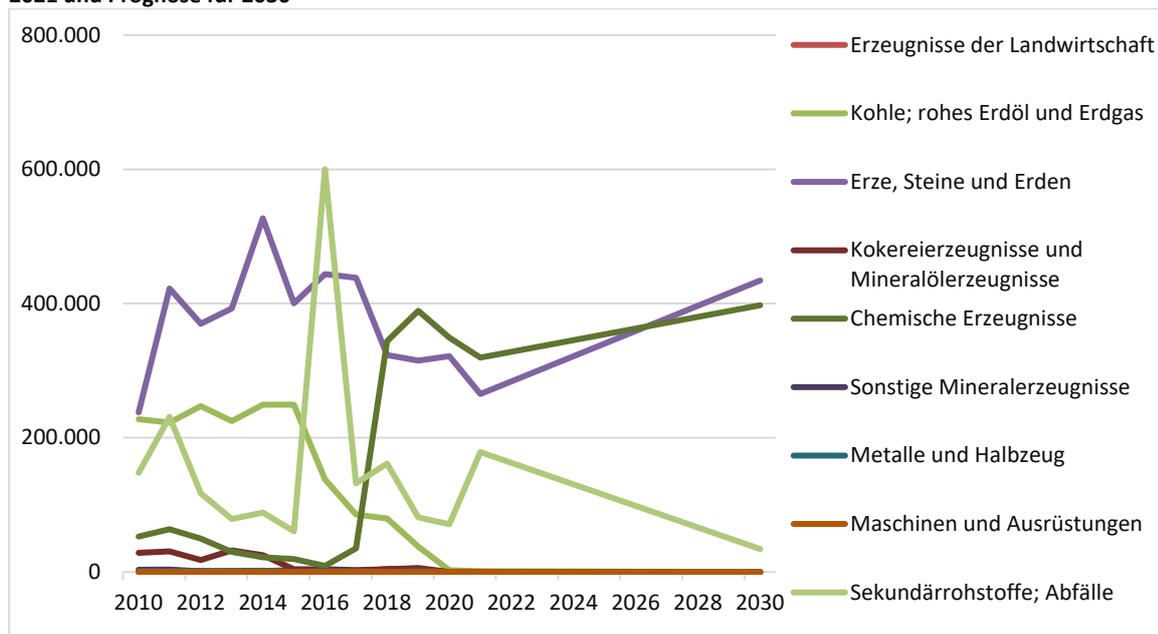
Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung.

Im Bereich der Gesteine nimmt nach Einschätzung der Hafenbetreiber der Mengendruck zu. Dies gilt insbesondere für die Lagersplitt und Basaltsplitt. Der Hafen Rheine würde sich mit seiner Ausprägung auf Gesteine auch gut dazu eignen, Gleisschotter als Großlieferant umzuladen. Um dieses Potenzial auszuschöpfen wäre jedoch eine Gleisanbindung nötig, die zwar vom Betreiber bereits geplant wurde, jedoch bisher nicht umgesetzt wurde.

3.2 Ibbenbüren – Gesamt

Die Gemeinde Ibbenbüren verfügt über zwei Hafenanlagen, eine am Mittellandkanal bei Uffeln und eine am Dortmund-Ems-Kanal weiter im Süden im Stadtteil Dörenthe. Dabei handelt es sich in Uffeln um den größeren Hafen. Hier sitzen zwei Chemieunternehmen, die die Binnenschifffahrt nutzen und die Firma Albert Bergschneider GmbH, die Schütt- und Massengüter umschlägt. Die Abbildung 3.3 zeigt die Umschlagszahlen nach Gütergruppen im Verlauf von 2010 bis 2021 und die Prognose für 2030. Dabei gelten diese Zahlen für Uffeln und Dörenthe zusammen. Die Umschlagszahlen bis 2020 basieren auf den Angaben des statistischen Bundesamtes.

Abbildung 3.3 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ibbenbüren (Gesamt) nach Gütergruppen 2010 bis 2021 und Prognose für 2030



Quelle: Daten bis 2021 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), eigene Darstellung.

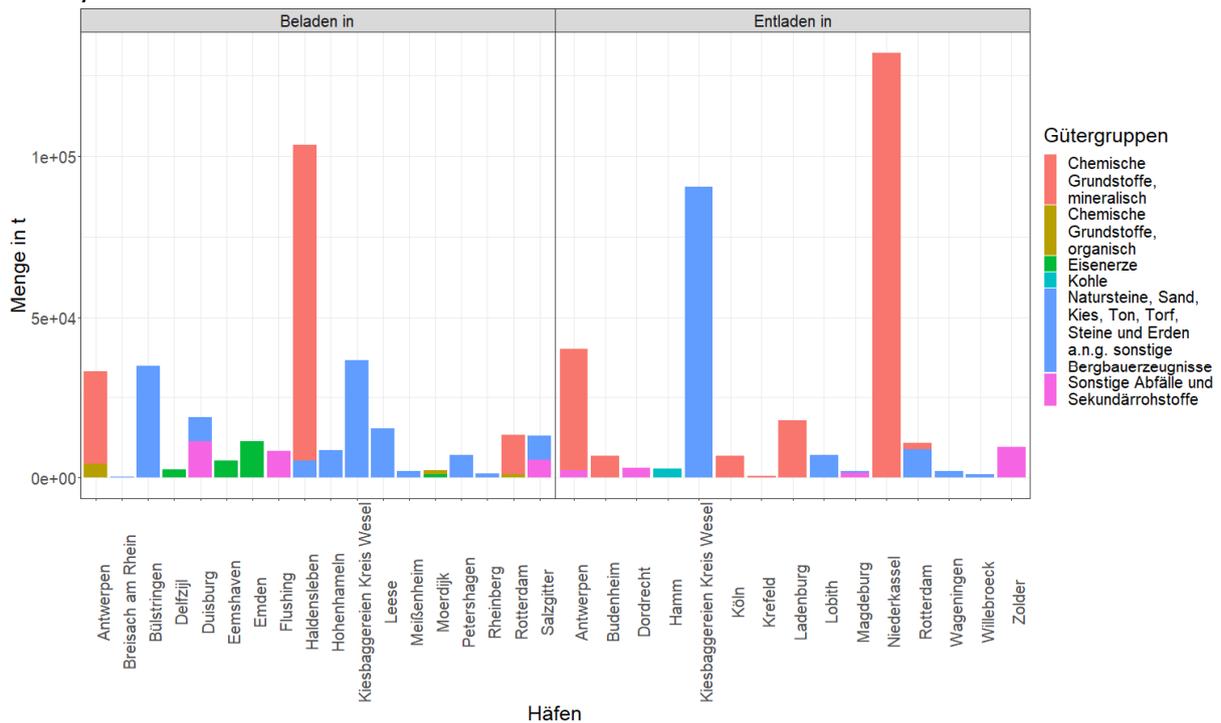
Tabelle 3.2 -Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr nach Gütergruppen 2021 und Prognose 2030 für Ibbenbüren (in Tonnen)

Gütergruppe	2021	2030
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	1.289	32
Erze, Steine und Erden	265.179	434.272
Chemische Erzeugnisse	319.356	397.503
Sekundärrohstoffe; Abfälle	178.597	34.312
Gesamt	764.421	866.199

Quelle: Daten bis 2021 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Wie die Abbildung 3.3 zeigt, hat der Umschlag von chemischen Erzeugnissen seit 2016 zugenommen, was mit der Ansiedlung der chemischen Konzerne im Umfeld des Hafens zu tun hat. Die Abbildung 3.4 zeigt die Verkehrsverflechtungen für beide Häfen in Ibbenbüren. Chemische Erzeugnisse werden aus Haldensleben und Antwerpen nach Ibbenbüren geliefert, dort von den Chemieunternehmen weiterverarbeitet und nach Niederkassel und Antwerpen weitergeliefert. Auch hier findet ein Austausch mit den Kiesbaggereien im Kreis Wesel in beide Richtungen statt.

Abbildung 3.4 - Güterströme für Ibbenbüren (Gesamt) nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



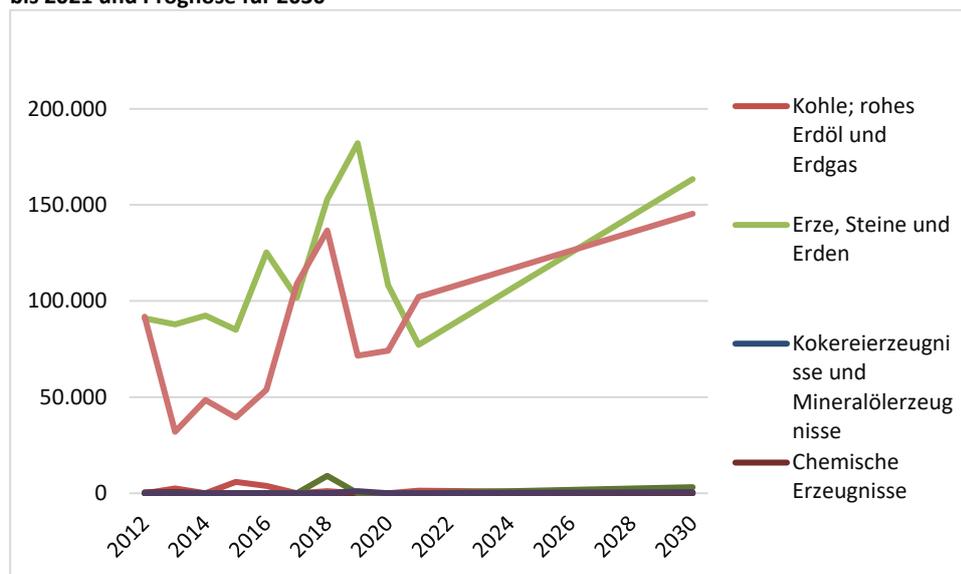
Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung.

Im Industriegebiet in Uffeln sitzen verschiedene Unternehmen mit einem hohen Energiebedarf. Dazu zählen die Firmen im Chemiebereich aber auch eine Ziegelei und ein Hersteller von Speisestärke. In der langfristigen Betrachtung wäre eine Belieferung dieser Firmen mit Wasserstoff möglich per Binnenschiffe, die mit druckverdichteten Gasbehältern beladen sind.

3.3 Ibbenbüren – Dörenthe

Im Süden von Ibbenbüren am Dortmund-Ems-Kanal liegt eine zweite Hafenstelle, an der die Albert Bergschneider GmbH ebenfalls operiert auf einer Fläche von 40.000 m². Hier wird deutlich weniger umgeladen, wie die Abbildung 3.5 zeigt. Da das Bundesministerium in seiner Prognose nicht zwischen Uffeln und Dörenthe unterscheidet, gibt es hier nur eine regressive Prognose. Bisher findet hier ein Umschlag von Kohle statt. Dieser Umschlag wird jedoch durch das Ende der Kohleförderung in der RAG Anthrazit Ibbenbüren GmbH ebenfalls ein Ende finden bzw. weiter zurück gehen.

Abbildung 3.5 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ibbenbüren (Dörenthe) nach Gütergruppen 2010 bis 2021 und Prognose für 2030



Quelle: Daten des statistischen Landesamtes NRW, Prognose: Trendannahme

Tabelle 3.3 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr nach Gütergruppen 2021 und Prognose 2030 für Ibbenbüren Dörenthe (in Tonnen)

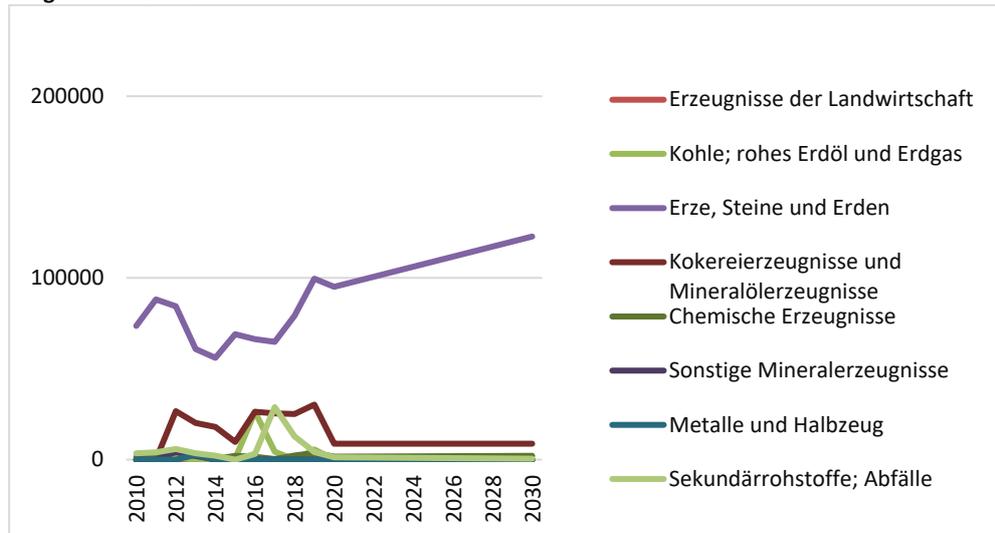
Gütergruppe	2021
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	1.290
Erze, Steine und Erden	77.270
Sekundärrohstoffe; Abfälle	102.120
Gesamt	180.680

Quelle: Statistisches Landesamt NRW.

3.4 Recke

Der Hafen Recke ist der dritte Standort in Steinfurt, der zur Firma Albert Bergschneider GmbH gehört. Auch hier werden überwiegend Steine, Sand und Erden umgeladen, die aus den Steinbrüchen im Umfeld des Hafens stammen. Die Abbildung 3.6 zeigt dies im zeitlichen Verlauf. In der Prognose zeigt sich kein Trend, wonach hier der Umschlag zurück gehen sollte. Stattdessen gibt es das Potenzial für einen geringen Zuwachs. D.h. das Geschäft an diesem Hafenstandort kann fortlaufen in Abhängigkeit von den Betrieben der umliegenden Steinbrüche.

Abbildung 3.6 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Recke nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030



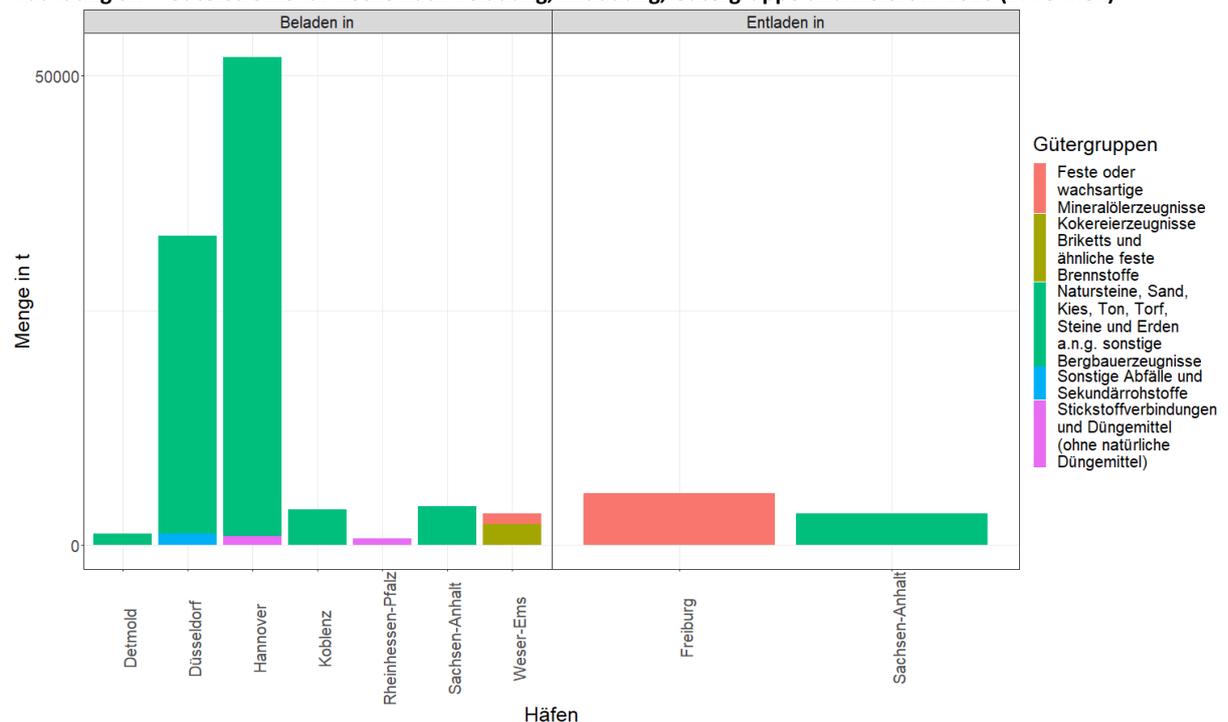
Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), eigene Darstellung.

Tabelle 3.4 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr nach Gütergruppen 2020 und Prognose 2030 für Recke (in Tonnen)

Gütergruppe	2020	2030
Erze, Steine und Erden	95.035	122.802
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	8.776	8.776
Chemische Erzeugnisse	1.624	2.108
Sekundärrohstoffe; Abfälle	1.238	444
Gesamt	106.673	134.131

Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Abbildung 3.7 - Güterströme für Recke nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)

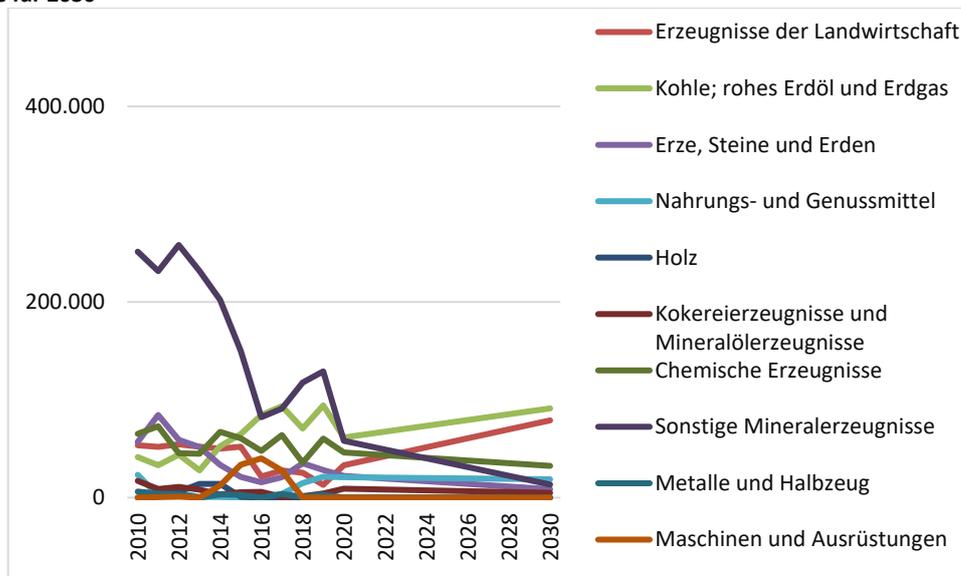


Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung.

3.5 Ladbergen

Bei dem Hafen Ladbergen, der durch die Firma Oelrich betrieben wird, handelt es sich um einen Schütt- und Stückguthafen, an dem unter anderem Sand, Kies, Kohle, Futtermittel und Abfall umgeschlagen werden. Einen genaueren Verlauf der umgeladenen Güter zeigt die Abbildung 3.8.

Abbildung 3.8 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr in Ladbergen nach Gütergruppen 2010 bis 2020 und Prognose für 2030



Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), eigene Darstellung.

Tabelle 3.5 - Wasserseitiger Umschlag im konventionellen Verkehr nach Gütergruppen 2020 und Prognose 2030 für Ladbergen (in Tonnen)

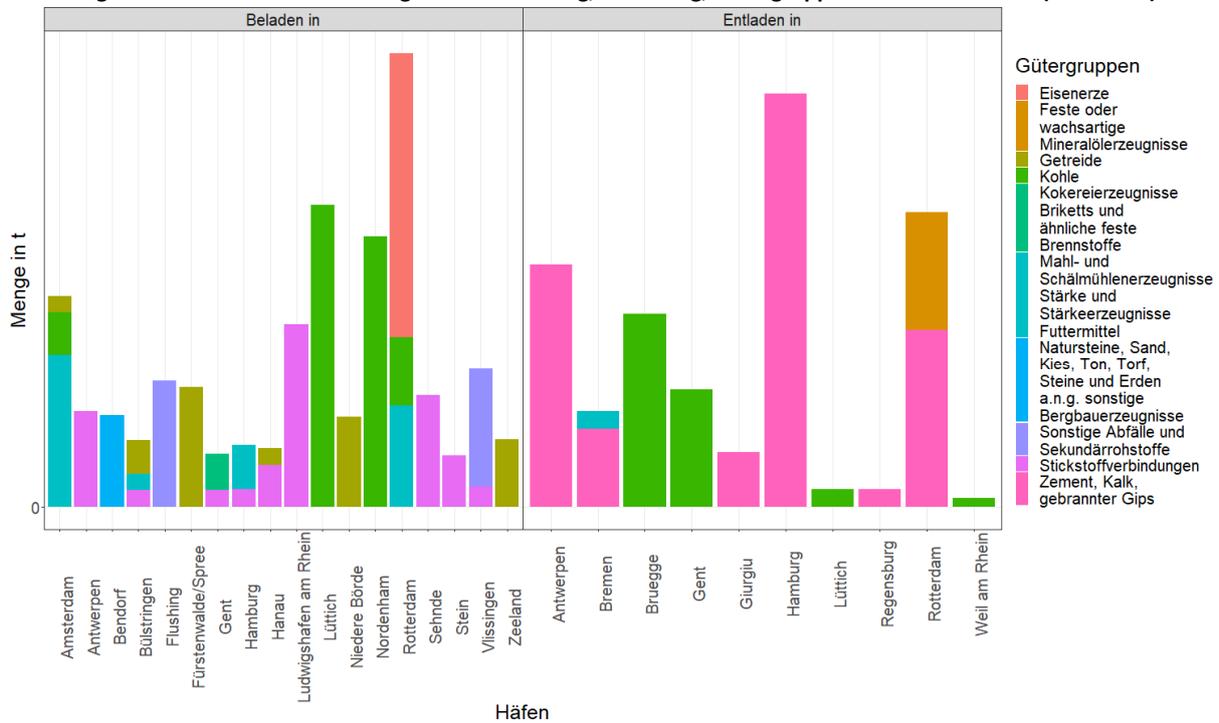
Gütergruppe	2020	2030
Erzeugnisse der Landwirtschaft	33.012	78.952
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	61.374	91.119
Erze, Steine und Erden	22.117	8.600
Nahrungs- und Genussmittel	20.880	18.667
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	9.052	4.804
Chemische Erzeugnisse	46.054	32.510
Sonstige Mineralerzeugnisse	58.062	13.411
Sekundärrohstoffe; Abfälle	14.395	20.460
Gesamt	264.946	268.525

Quelle: Daten bis 2020 Destatis, Prognose: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Natürlich wird der Bedarf in der Umladung von Steinkohle in den kommenden Jahren sinken. Von dem Ende des Steinkohleabbaus werden alle Häfen in Steinfurt betroffen sein. Um den Bedarf der Hafeninfrastruktur aufrecht zu erhalten, hat die Firma Oelrich selbstständig 44.000 m² Gewerbeflächen erschlossen und in dem Umfeld des Hafens Gewerbe angesiedelt, dass die Hafeninfrastruktur nutzt. Dazu zählt z.B. die Futtermittelmühle der Firma ETS Mischfutterwerk GmbH

& Co. KG. Durch die Neuansiedlungen werden, nach Angabe des Betreibers, zusätzlich pro Jahr 50.000 t umgeschlagen.

Abbildung 3.9 - Güterströme für Ladbergen nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung.

Auch mit dem Futtermittelproduzenten und Agrarhändler der AGRAVIS Raiffeisen AG findet am Standort Ladbergen Handel statt nach Angaben des Betreibers. Die AGRAVIS betreibt ein Futtermittelwerk in Münster und auch wenn dieses Futtermittelwerk Getreide aus Steinfurt bezieht, findet der Großteil des Transportes mit dem LKW statt, so die AGRAVIS. Theoretisch wäre es denkbar, diesen Transport vom LKW auf das Binnenschiff umzulegen, um so den Hafenstandort zu stärken und auch CO² einzusparen, jedoch ist dies momentan nach Angaben der AGRAVIS, noch nicht profitabel genug. Denn die bestehende Infrastruktur wirkt als Flaschenhals und verlangsamt den Transport und senkt somit auch die Profitabilität. Kritisch sind die Schleusenausfallzeiten und an einigen Stellen des Dortmund-Ems-Kanals die Brückenhöhen, vor allem im Bereich der Stadt Münster, worauf der Kreis Steinfurt selbst keinen Einfluss hat. Ein Punkt der sich positiv in diesem Zusammenhang verbessern könnte, wäre ein besseres Angebot für Landstromanlagen. Eine Übersicht der Brückenhöhen zeigt die Karte 2.1. Aber auch Schleusen verlangsamen den Transport durch Schleusenausfallzeiten.

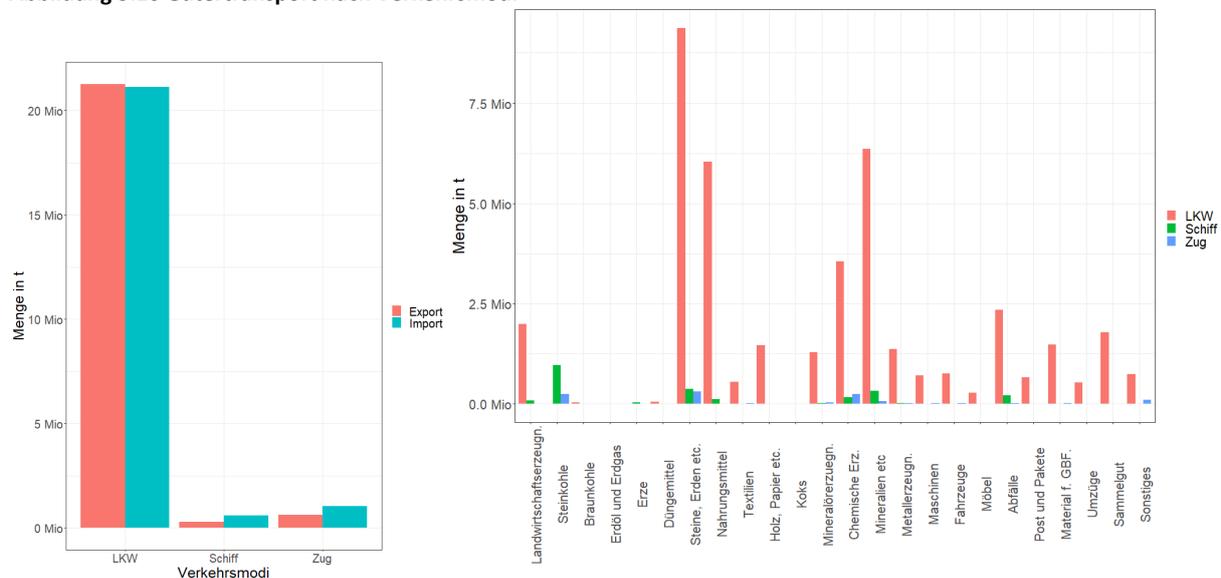
Darüber hinaus werden vor allem Zement, Kalk und Gips u.a. nach Hamburg, Antwerpen und Rotterdam geliefert, während Eisenerze aus Rotterdam und Kohle aus Lüttich und Nordenham kamen.

3.6 Verkehrsverflechtungen

Um ein Gesamtbild zu erhalten, werden die Verkehrsverflechtungen des Kreises auf Basis der Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 betrachtet. Demnach spielt der LKW eine dominierende Rolle beim Transport von Waren nach Steinfurt und aus Steinfurt, sowie in Steinfurt selbst. Zu sehen ist dies auch in der Abbildung 3.10 Gütertransport nach Verkehrsmodi Abbildung 3.10.

Räumliche Darstellungen der Ziel- und Quellenlandkreise für den Transport in der Summe finden sich im Anhang in den Karten Karte 5.1, Karte 5.2 und Karte 5.3.

Abbildung 3.10 Gütertransport nach Verkehrsmodi

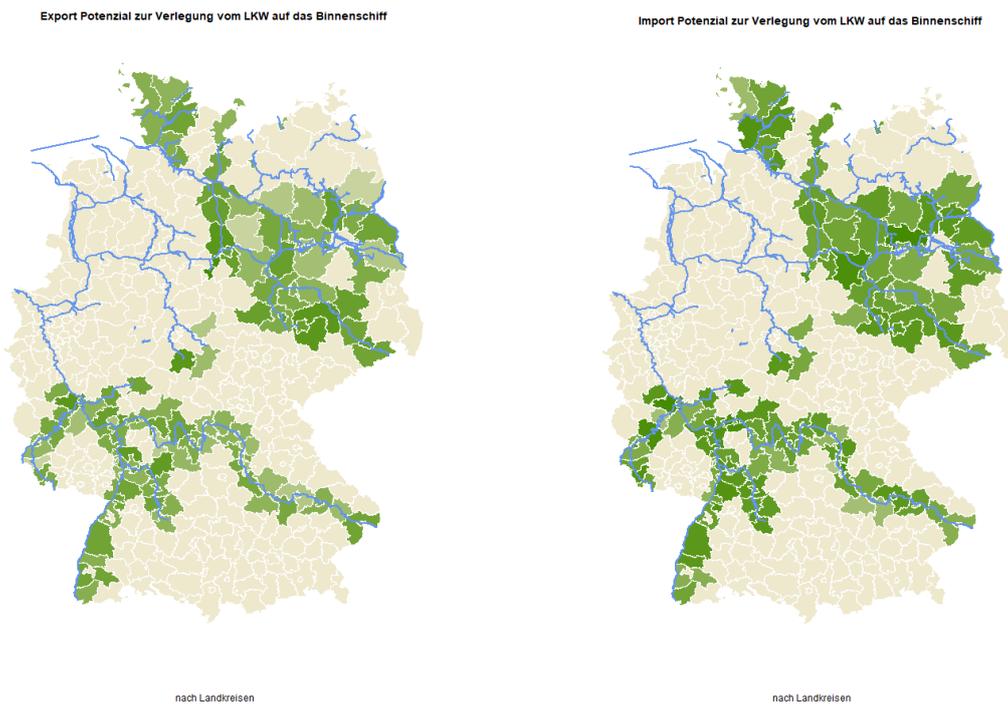


Quelle: Prognosen des BVWP 2030, eigene Darstellung

Der Transport mithilfe des LKWs bietet eine hohe Flexibilität vor allem in der kurzen Distanz, ist jedoch auch mit Nachteilen verbunden wie der Emission eines hohen Maßes von Treibhausgasen und der zusätzlichen Auslastung von Straßen. Aus diesen Gründen ist es erstrebenswert, Teile des Warenverkehrs vom LKW auf das Binnenschiff zu verlegen, da das Binnenschiff durch die großen Mengen, die es transportieren kann, pro Tonnenkilometer bessere Treibhausgasemissionen erzielt und zusätzlich die Straße entlastet. Auf Grundlage der BVWP-Prognosen für 2030 lassen sich Gütermengen bestimmen die drei Bedingungen erfüllen:

1. Die Gütermenge wurde per LKW aus oder nach Steinfurt transportiert.
2. Die Gütermenge wurde in oder aus einem Landkreis transportiert, der an einer Wasserstraße liegt.
3. Die Gütermenge wurde in oder aus einem Landkreis transportiert, der mindestens 150 Kilometer vom Landkreis Steinfurt entfernt ist.

Aus diesen drei Bedingungen ergibt sich eine Liste von Gütermengen gegliedert nach Landkreisen und Gütergruppen, bei denen eine Umlegung theoretisch möglich sein könnte. Faktoren, die in dieser Betrachtung vernachlässigt werden, sind z.B. der genaue Zielort innerhalb der Landkreise und der jeweiligen Entfernung zur Wasserstraße, Fahrzeiten und Rentabilität. Die Karte 3.1 zeigt eine räumliche Zusammenfassung der Ergebnisse. Die Ergebnisse werden mit einer Tabelle ergänzt, die die jeweiligen Gütermengen nach Landkreis und Gütergruppe enthält.

Karte 3.1 - Wassernahe Gütermengen im LKW-Verkehr mit Quelle oder Ziel im Kreis Steinfurt

Quelle: Prognosen des BVWP 2030, eigene Darstellung

Ein Teil dieser Verkehre ist ggf. ein Potenzial für den Binnenschifftransport von/nach Steinfurt.

4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

4.1 Handlungsempfehlungen nach Stärken und Schwächen der Standorte

Rheine			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenzial	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> • Der Hafen schlägt eine beständige Menge an Gütern um. Die Zukunftsaussichten sind stabil. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Statik der Spundwand im Hafen Rheine verhindert die Umladung von Schwerlastgütern und Containern. Potenzial geht so verloren. • Weiterhin ist der Mangel eines Gleisanschlusses ein Wettbewerbsnachteil. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Flächenentwicklungspotenziale sind aufgrund fehlender Genehmigungen gering. • Im Bereich der Gesteine nimmt der Mengendruck zu. Dies gilt insbesondere für die Lagersplitle und Basaltsplitle. Der Hafen Rheine würde sich mit seiner Ausprägung auf Gesteine auch gut dazu eignen, Gleisschotter als Großlieferant umzuladen. Um dieses Potenzial auszuschöpfen wäre jedoch eine Gleisanbindung nötig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Investitionen in eine Gleisanlage • Politische Unterstützung bei der Erteilung einer BImSchG-Genehmigung im Sinne von Abfallschlüsseln und Aufbereitung von Sekundärstoffen.

Ibbenbüren-Uffeln			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenzial	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> Die momentan größte Stärke des Hafens ist die gute Wettbewerbsposition im Bereich der chemischen Industrie. Der Umschlag von chemischen Erzeugnissen hat seit 2017 stetig zugenommen. Eine weitere Stärke ist die Kapazität der Krananlagen. So hat der Hafen bei Ibbenbüren-Uffeln zwei Krananlagen, die jeweils eine höhere Menge umschlagen können. Zusätzlich verfügt Ibbenbüren noch über einen längeren parallellaufenden Stichhafen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die größte Schwäche des Hafens momentan ist das Ende des Steinkohlebergbaus. Dies führt zu Einbußen bei der Verladung von Kohle, die in Zukunft nicht mehr zum Geschäft des Hafens gehören wird. Hier muss geklärt werden, ob die zur Kohleverladung bestehende Infrastruktur weiterhin anders genutzt werden kann. An dieser Stelle könnte z.B. die Verladung von Sekundärstoffen und Abfällen oder die Verladung von Erzen, Steinen und Erden treten. Grundsätzlich ist ein Trend erkennbar, der die Vielfalt im Warenumsschlag einschränkt und damit den Standort abhängiger macht von wenigen Produkten. 	<ul style="list-style-type: none"> Ibbenbüren ist nach Rheine die Gemeinde im Kreis Steinfurt mit den meisten Niederlassungen (2024). Ansässige Unternehmen bieten dem Hafen die größten Märkte. Das gilt insbesondere für die Branche der chemischen Erzeugnisse und den Firmen die im Bereich Erze, Steine und Erden tätig sind. Der neue Regionalplan der Bezirksregierung Münster sieht eine Gewerbefläche im Norden vor auf der östlichen Seite des Kanals. Bahngleise könnten nach Norden verlängert werden und großzügige Gewerbeflächen könnten entstehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Am Standort Ibbenbüren sitzt eine Reihe von Unternehmen mit hohem Energiebedarf. Dazu zählen u.a. eine Ziegelei aber auch die ansässigen Chemieunternehmen, wie ANGUS Chemie und die Nobian. Diese Unternehmen sollten in die Wasserstoffstrategie miteinbezogen werden. Es sollte geprüft werden, ob ein Transport von Wasserstoff von Dörenthe nach Uffeln eine Option sein könnte.

Ibbenbüren-Dörenthe			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenzial	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> • Der Hafen schlägt höhere Mengen Sekundärstoffe und Abfälle um. Bei dieser Gütergruppe ist davon auszugehen, dass eine beständige Nachfrage bestehen bleibt oder wächst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die zweite bedeutende Gütergruppe, die am Hafen Dörenthe umgeschlagen wird, sind Steine, Sand und Erden. Hier ist der Umschlag abhängig von der Förderentwicklung in der Region. Herausforderung dabei sind insbesondere steigende Umweltauflagen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist kein Flächenentwicklungspotenzial an diesem Standort vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Hafen sollte das bestehende Geschäft sichern und die ansässigen Unternehmen entsprechend unterstützen.

Recke			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> • Der Hafen schlägt eine beständige Menge an Gütern um, die nach Einschätzung des Betreibers auch in der Zukunft stabil bleibt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie alle anderen Güterhäfen der Region ist der Hafen Recke abhängig von der Förderung von Sand und Steinen in Steinfurt. Die Fördermengen könnten durch ansteigende Anforderungen im Naturschutz gefährdet sein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Östlich des bisher bestehenden Hafengebietes besteht eine Fläche, die im Regionalplan der Bezirksregierung als Gewerbegebiet ausgeschrieben ist und als Flächenreserve dienen könnte. <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Märkte können durch die Neuansiedlung von Gewerbe erschlossen werden. Dabei ist es wichtig, dass neuangesiedeltes Gewerbe auch einen Bezug zum Hafen hat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Erschließung von Gewerbeflächen ist möglich und könnte den Hafenstandort Recke stärken. Entsprechend sollte die Flächenentwicklung Priorität haben. <ul style="list-style-type: none"> • Einschränkungen durch steigende Anforderungen des Naturschutzes sollten vermieden werden.

Ladbergen			
Stärken	Schwächen	Entwicklungspotenziale	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> Die Firma Oelrich hat an dem Standort Ladbergen seit Herbst 2022 44.000 m² Gewerbeflächen entwickelt. Auf diesen Flächen hat sich unter anderem ein Futtermittelwerk angesiedelt. Weitere potenzielle Entwicklungsflächen im Umfeld des Hafens bieten die Chance, weitere Unternehmen anzusiedeln. Eine entsprechende Nachfrage ist nach Einschätzung des Betreibers vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Hafen Ladbergen ist so wie alle Häfen in der Region vom Ende des Kohleabbaus betroffen. Umso wichtiger wird es sein, Gewerbe im Umfeld anzusiedeln, das die Infrastruktur des Hafens nutzen kann. Flächen in Nähe des Wassers mit Potenzial könnten von der Kommune an Gewerbe vergeben werden, die für den Hafen kein Potenzial ergeben. 	<ul style="list-style-type: none"> Unmittelbare Flächen befinden sich angrenzend im Osten und Norden des Hafenstandortes. <ul style="list-style-type: none"> Neue Märkte können durch die Ansiedelung von Gewerbe im Umfeld des Hafens erschlossen werden. Dazu hat die Firma Oelrich bereits Flächen entwickelt, deren Vermarktung der Kreis Steinfurt unterstützen könnte. Zusätzlich muss bei der Entwicklung neuer Flächen ein Fokus darauf liegen, Gewerbe anzusiedeln, welches auch einen klaren Bezug zum Hafen hat. Folgt man dieser Strategie nicht, schöpft man nicht das volle Potenzial der Flächen und des Hafens aus. <ul style="list-style-type: none"> Ein weiterer Markt wäre die Lieferung von Getreide an das Mischfutterwerk der AGRAVIS Raiffeisen in Münster. Hier ist es so, dass der Transport bisher per LKW abgewickelt wird. Niedrige Brückenhöhen begünstigen dabei den LKW-Transport. Um diesen Markt zu erschließen, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, die eine schnellere Abwicklung ermöglichen. <ul style="list-style-type: none"> Im Umfeld des Hafens besteht nach Einschätzung der Betreiber Potenzial für Containerverkehre per Binnenschiff. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Standort kann durch eine stärkere Vernetzung der angesiedelten Unternehmen gestärkt werden. Der Kreis Steinfurt sollte diese Vernetzung unterstützen. Neue Ansiedlungen sollten ebenfalls einbezogen werden. Dafür muss der Kreis Steinfurt werben. <ul style="list-style-type: none"> Die Entwicklung weiterer Flächen im Umfeld sollte vom Kreis Steinfurt unterstützt werden. Dies beinhaltet auch eine Unterstützung in der Flächenvermarktung. <ul style="list-style-type: none"> Die Entwicklung eines Containerterminals sollte geprüft werden. In diesem Zusammenhang sollte der Kreis Steinfurt den Kontakt zu den Seehäfen und Reedereien unterstützen, insbesondere auch um die Errichtung eines Leercontainerdepots zu erreichen.

4.2 Übergreifende Handlungsfelder im Raum Steinfurt

Die vorherigen Kapitel gaben die Bestandstruktur, die Lieferwege, die Stärken und die Schwächen der einzelnen Häfen wieder. Daraus leiten sich übergreifende Handlungsfelder für einzelne oder alle Häfen im Kreis Steinfurt ab, die in einer langfristigen Hafenentwicklungsstrategie betrachtet werden müssen. Insgesamt fünf Handlungsfelder werden in diesem Bericht zusammengefasst und zeitlich eingeordnet. Dazu zählen:

- Der Ausbau der Infrastruktur
- Stärkung der Kooperation und Kommunikation zwischen Häfen, Politik, Verwaltung und Unternehmen
- Die Integration in die Wasserstoffstrategie
- Die Förderung des Containerverkehrs in Steinfurt
- Die Förderung des Kurzstreckenverkehrs auf der Wasserstraße

Jedes Handlungsfeld wird in einem separaten Abschnitt erläutert. Maßnahmenvorschläge zu den einzelnen Handlungsfeldern werden in einem Steckbrief vorgestellt. Eine Ausnahme gilt für die Förderung des Kurzstreckenverkehrs. Da es in diesem Bereich nur einen Vorschlag gibt, limitiert durch die vorhandenen Möglichkeiten, wurde hier auf einen Steckbrief verzichtet. In einzelnen Fällen helfen „Good-Practice“ Beispiele dazu, einen Handlungsrahmen aufzuzeigen.

4.2.1 Ausbau der Infrastruktur

Die Grundlage zur Entwicklung des Hafentransportes ist der Erhalt und Ausbau bestehender Infrastruktur. Hier besteht Handlungsbedarf. Sollen Häfen bestehen bleiben oder sollen weitere Hafenflächen erschlossen werden, müssen Spundwände gebaut werden. Gerade die Erstellung des neuen Regionalplans¹⁵ bietet die Chance, neue Flächen zu erschließen und die Infrastruktur auszubauen. Wünschenswert wäre an vielen Stellen die Entwicklung von Lagerflächen. Eine Förderung dieser Flächenentwicklung ist aber schwierig.

4.2.1.1 Bau eines Gleisanschlusses in Rheine

Erläuterung: Im Hafengelände von Hollweg, Kämpers und Comp. liegen stillgelegte Gleise. Gleisbaupläne zur Reaktivierung sind vorhanden und in der Abbildung 6.5.1 im Anhang zu finden. Die Gleisbaupläne wurden von der HKC in Auftrag gegeben. Die Möglichkeit zur Fremdnutzung -auch unter Fördergesichtspunkten- ist zu prüfen.	Orte: Rheine
	Partner: Hollweg, Kämpers und Comp., Stadt Rheine
	Zeitlicher Rahmen: Mehrere Jahre
Vorteile: Erschließung neuer Kunden und Potenzial zum Großlieferant von Gleisschotter	Risiken bei Nichtumsetzung: Konkurrenznachteile ggü. Spelle-Venhaus
Rolle des Kreises: Finanzielle Förderung durch den Kreis	
Rolle der Kommune(n): Mögliche finanzielle Förderung in Rheine	
Fördermittel: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs des Bundes ¹⁶ gültig bis zum 31.12.2026, mögliches Vorbild zur Fördersystematik: Reaktivierung der Teutoburger Wald Eisenbahn	

¹⁵ Regionalrat Münster Sitzungsvorlage: 35/2022

¹⁶ Quelle: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/umschlaganlagen-foerderrichtlinie.html>, letzter Zugriff am 22.9.2023

4.2.1.2 Verlängerung der Gleisanlage in Uffeln

Erläuterung: Bei einer Vergrößerung des Gewerbegebiets nach Norden könnten Gleisanlagen, die parallel zum Stichkanal verlaufen, nach Norden verlängert werden.	Orte: Ibbenbüren - Uffeln
	Partner: Kreis Steinfurt und Kommune Ibbenbüren
	Zeitlicher Rahmen: Mehrere Jahre
Vorteile: Erweiterung des Hafenstandortes	Risiken bei Nichtumsetzung: Mangelnde Flächenentwicklung
Rolle des Kreises: Finanzielle Förderung durch den Kreis	
Rolle der Kommune(n): Mögliche finanzielle Förderung in Ibbenbüren	
Fördermittel: zu prüfen	

4.2.1.3 Gleisvernetzung zwischen Dörenthe und Ladbergen

Erläuterung: Ein Resultat des Workshops ist die mögliche Verlängerung der Stichstrecke in Dörenthe nach Ladbergen. Von Seiten der Lappwaldbahn wurde Interesse an einem solchen Projekt bekundet. Besondere Herausforderung hierbei dürfte die Trassenplanung sein.	Orte: Dörenthe und Ladbergen
	Partner: Lappwaldbahn und der Kreis Steinfurt
	Zeitlicher Rahmen: Mehrere Jahre
Vorteile: Hafen in Ladbergen würde trimodal werden.	Risiken bei Nichtumsetzung: -
Rolle des Kreises: Finanzielle Förderung durch den Kreis	
Rolle der Kommune(n): Mögliche finanzielle Förderung	
Fördermittel: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs des Bundes gültig bis zum 31.12.2026	

4.2.1.4 Ausbau der Spundwand in Rheine

Erläuterung: Nach Angaben des Hafenbetreibers in Rheine Hollweg, Kümpers und Comp. muss die Statik der dort liegenden Spundwand überprüft werden und ggf. renoviert werden.	Orte: Rheine
	Partner: Hollweg, Kümpers und Comp., Stadt Rheine
	Zeitlicher Rahmen: Mehrere Jahre
Vorteile: Erhalt des Hafenstandortes	Risiken bei Nichtumsetzung: Verlust von Geschäftsfeldern, Transport von Schwerlast nicht mehr möglich
Rolle des Kreises: Finanzielle Förderung durch den Kreis	
Rolle der Kommune(n): Die Kommune Rheine muss die Spundwand in Stand halten.	
Fördermittel: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs des Bundes gültig bis zum 31.12.2026	

4.2.1.5 Förderung von Neubau von Spundwänden in Ladbergen

Erläuterung: Durch die Änderungen im Regionalplan können Gewerbeflächen für den Hafen erschlossen werden. Das ist eine einmalige Gelegenheit für den Kreis, bevor Flächen in Kanalnähe an nicht hafenaaffines Gewerbe vergeben wird. Im Bereich Ladbergen gibt es im Norden eine freie Fläche mit einer Größe von 5 ha direkt auf der Ostseite des Dortmund-Ems-Kanals. Der	Orte: Ladbergen
	Partner: Oelrich Hafen GmbH, Gemeinde Ladbergen und Wirtschaftsförderer
	Zeitlicher Rahmen: Erstes Jahr Planung und Vernetzung der Partner, Sicherstellung der Flächen zum Hafenbetrieb Darauffolgend bauliche Maßnahmen zur Erschließung eines Gewerbegebietes.



Hafenbetreiber hätte Interesse, diese Fläche zu erschließen. Siehe dazu Karte 2.6.	
Vorteile: Erschließung neuer Hafenflächen	Risiken bei Nichtumsetzung: Vergabe der Gewerbeflächen an nicht hafenauffines Gewerbe und so der Verlust von Potenzial
Rolle des Kreises: Initiator, der den Dialog zwischen Hafenbetreibern und Kommunen herstellt und finanzielle Förderung bereitstellen kann.	
Rolle der Kommune(n): Die Kommune Ladbergen sollte das Interesse an einer Flächenentwicklung gemeinsam mit dem Hafen verfolgen.	
Fördermittel: Ggf. „Connecting Europe Facility“ (CEF) ¹⁷	

4.2.1.6 Bau von Landstromanlagen

Erläuterung: Bau von Landstromanlagen	Orte: Ladbergen, Rheine, Recke, Uffeln, Dörenthe
	Partner: Hafenbetreiber, Kommunen
	Zeitlicher Rahmen: Erstes Jahr Planung und Vernetzung der Partner, Einreichung des Fördermittelantrags noch dieses Jahr
Vorteile: Steigerung der Hafenattraktivität für Binnenschiffe	Risiken bei Nichtumsetzung: -
Rolle des Kreises: Der Kreis könnte Förderanträge stellen und Baumaßnahmen vornehmen.	
Rolle der Kommune(n): Kommunen könnten Förderanträge stellen und Baumaßnahmen vornehmen.	
Fördermittel: Zuwendung zur Errichtung von Landstromanlagen für die gewerbliche Binnenschifffahrt durch das Wirtschaftsministerium NRW ¹⁸ gültig bis Dezember 2023	

4.2.1.7 Förderung von Flächen in Rheine

Erläuterung: Durch die Änderungen im Regionalplan können Gewerbeflächen für den Hafen erschlossen werden. Das ist eine einmalige Gelegenheit für den Kreis, bevor Flächen in Kanalnähe an nicht hafenauffines Gewerbe vergeben wird. Im Bereich Rheine gibt es eine Fläche angrenzend am westlichen Ende des Betriebsgeländes der HKC und auf der Südseite des Kanals am Wendebecken ist im neuen Regionalplan eine Potenzialfläche gelegen, die als Flächenerweiterung der HKC dienen könnte und so den Lagerflächenverlust durch den Bau der Gleisstrecke ersetzen könnte. Siehe dazu Karte 2.2.	Orte: Rheine
	Partner: HKC, Stadt Rheine und Wirtschaftsförderer
	Zeitlicher Rahmen: Erstes Jahr Planung und Vernetzung der Partner, Sicherstellung der Flächen zum Hafenbetrieb Darauffolgend bauliche Maßnahmen.
Vorteile: Erschließung neuer Hafenflächen	Risiken bei Nichtumsetzung: Vergabe der Gewerbeflächen an nicht hafenauffines Gewerbe und so der Verlust von Potenzial
Rolle des Kreises: Initiator, der den Dialog zwischen Hafenbetreibern und Kommunen herstellt und finanzielle Förderung bereitstellen kann.	
Rolle der Kommune(n): Die Kommune Rheine sollte das Interesse an einer Flächenentwicklung verfolgen.	

¹⁷ Quelle: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/EU/fazilitaet-connecting-europe.html>, letzter Zugriff: 22.9.2023

¹⁸ Quelle: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=46113&aufgehoben=N, letzter Zugriff am 22.9.2023

Fördermittel: -

4.2.2 Stärkung der Kooperation und-Kommunikation

Aus Gesprächen mit Hafentreibern haben sich verschiedene Ansatzpunkte für eine stärkere Kooperation und bessere Kommunikation zwischen Hafentreibern, Kommunen, Wirtschaftsförderern, dem Kreis und den Unternehmen in der Region ergeben. Zu nennen sind insbesondere die Flächenentwicklung, Vermarktung und Interessenvertretung. Eine koordinierte Strategie zur Flächenentwicklung kann die Potenziale der Häfen ausschöpfen. Die Oelrich Hafenlogistik GmbH zeigt dies exemplarisch: Durch die Erschließung einer 44.000 m² großen Gewerbefläche konnten sie im Jahr 2022 zusätzliche 50.000 t umschlagen.

Ein gemeinsames Auftreten der Häfen in der Vermarktung kann weitere Potenziale erschließen. Durch ein gebündeltes Marketing können lokale und überregionale Partnerschaften gefördert werden. Das Ziel ist, den Güterverkehr zu wichtigen Seehäfen zu intensivieren und neue Handelsbeziehungen zu etablieren. Die Schaffung einer gemeinsamen Internetpräsenz und die Teilnahme an relevanten Messen könnten hierbei unterstützende Maßnahmen sein.

Ein regelmäßiger Austausch („Runder Tisch“) kann dazu beitragen, bürokratische Hürden zu überwinden und die Effizienz des Binnenschiffsverkehrs nachhaltig zu verbessern.

In diesem Sinne ist eine enge Abstimmung anzustreben, um die Wirtschaftsregion zu stärken und zukunftsweisende Lösungen für die identifizierten Herausforderungen zu entwickeln.



4.2.2.1 Gründung/Veranstaltung des runden Tisches

<p>Erläuterung: Die erste Aufgabe in diesem Handlungsfeld besteht in der Strukturierung eines Rahmens, der zur Kommunikation und Vernetzung dient. Dies könnte in Form eines runden Tisches gestehen, ein wiederkehrendes Veranstaltungsformat, das zum strategischen Austausch dient. Als moderierender Akteur könnte die WEST agieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teilnehmer: HKC, Albert Bergschneider GmbH, Oelrich Hafenlogistik GmbH, Stakeholder Firmen, wie Steinbrüche der Region, ABC-Klinker, Nobian GmbH oder Angus Chemie GmbH, Kreis Steinfurt, Kommunen, Regionale Wirtschaftsförderung(en) • Der Kreis verpflichtet sich eine jährliche Sitzung einzuberufen, mit Anwesenheit der Hafenakteure und den Kommunen Rheine, Ibbenbüren, Recke und Ladbergen, die dem gemeinsamen Austausch dienen soll. 	<p>Orte: Steinfurt</p>
	<p>Partner: Hafenbetreiber, Stakeholder Firmen, Kommunen WEST</p> <p>Zeitlicher Rahmen: 6 Monate - 1 Jahr</p>
<p>Vorteile: Der gemeinsame Austausch, der hier entstehen soll, soll sicherstellen, die Interessen der Häfen bei der Infrastrukturplanung und der Flächenvergabe zu berücksichtigen. Die Häfen können Synergien freisetzen und hätten eine größere Reichweite gegenüber Kunden.</p>	<p>Risiken bei Nichtumsetzung: Ohne Bewusstsein der Hafeninteressen können diese ins Hintertreffen geraten, wenn Kommunen ihren Aufgaben nicht nachkommen, eine vollständige Infrastruktur bereit zu stellen.</p>
<p>Rolle des Kreises: Initiator</p>	
<p>Rolle der Kommune(n): Die Gemeinden sollten in gemeinsamen Sitzungen des Kreises und mit den Hafenakteuren miteinbezogen werden.</p>	
<p>Fördermittel: -</p>	

4.2.2.2 Gemeinsame Flächenentwicklung

<p>Erläuterung: Eine mit den Hafenstandorten gemeinsam entwickelte Strategie in der Flächenentwicklung kann dabei helfen, die Potenziale der Häfen zu entfalten. Gewerbeflächen im Umfeld der Häfen können wichtige Standorte für Firmen sein, die sich dort ansiedeln und die Infrastruktur der Häfen für den Transport der eigenen produzierten Güter nutzen. Davon profitieren die Häfen und das sich dort ansiedelnde Gewerbe und somit am Ende auch die Kommunen. Dazu müssen die Kommunen jedoch einer Strategie bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen folgen und nicht schnellstmöglich neues Gewerbe ansiedeln, sondern Gewerbe ansiedeln, das im Zusammenhang mit dem Hafen steht.</p> <p>Wie dies gut funktionieren kann, zeigte die Oelrich Hafenlogistik GmbH mit einer Entwicklung einer eigenen Gewerbefläche von 44.000 m², die zusätzliche Gütermengen von 50.000 t pro Jahr bringt.</p>	<p>Orte: Rheine, Recke, Uffeln, Dörenthe und Ladbergen</p>
	<p>Partner: Hafenaakteure, WEST und die Kommunen</p>
	<p>Zeitlicher Rahmen: Erstellung eines Strategiepapiers nach der ersten gemeinsamen Sitzung mit den Hafenaakteuren (6 Monate). Danach eine jährliche Aktualisierung und Auswertung, welche Flächen sinnvoll gewonnen werden konnten.</p>
<p>Vorteile: Mehr Transportmengen für Häfen durch umliegende neu angesiedelte Firmen.</p>	<p>Risiken bei Nichtumsetzung: Vergabe von Flächen an Firmen, die kein Potenzial bringen.</p>
<p>Rolle des Kreises: Erstellung eines Strategieberichts zur Flächenerschließung für hafenaaffines Gewerbe in Nähe der Häfen und Evaluierung gemeinsam mit. Vermittlung zwischen Kommunen und Hafenaakteuren.</p>	
<p>Rolle der Kommune(n): Die Gemeinden sind bei der Vergabe der Gewerbeflächen in der Verantwortung, die Strategie zu verfolgen und Flächen nach Vorgabe der Prioritäten zu vergeben.</p>	
<p>Fördermittel: -</p>	

4.2.2.3 Ansprechpartner/ Hafenbeauftragter

<p>Erläuterung: Auf Seite der Unternehmen besteht der Wunsch nach einem Ansprechpartner mit Expertise zur konkreten Umsetzung von hafengebundenen Maßnahmen und zur politischen Unterstützung der Hafenaakteure. Auch andere Aspekte im trimodalen Umschlag könnten im Aufgabenbereich einer Ansprechperson liegen.</p>	<p>Orte: Kreis Steinfurt</p>
	<p>Partner: Kreis Steinfurt, Hafenaakteure und WEST</p>
	<p>Zeitlicher Rahmen: Ab 2024</p>
<p>Vorteile: Optimierte Nutzung der Schiene</p>	<p>Risiken bei Nichtumsetzung: - Entwicklungspotenziale werden nicht genutzt</p>
<p>Rolle des Kreises: Schaffung einer Stelle</p>	
<p>Rolle der Kommune(n): -Partner des Hafenbeauftragten</p>	
<p>Fördermittel: -</p>	

4.2.2.4 Gemeinsame Vermarktung

<p>Erläuterung: Ein gemeinsames Auftreten der Häfen kann dabei helfen, die Marktposition der Häfen zu verbessern. Mittels Marketings lassen sich langfristig neue Partner finden, auch außerhalb des Kreis Steinfurts und der Stadt Münster. Ziel sollte es sein, den Verkehr zu großen innerdeutschen Häfen wie Bremen/Bremerhaven,</p>	<p>Orte: Kreis Steinfurt</p>
	<p>Partner: Hafenaakteure und WEST</p>
	<p>Zeitlicher Rahmen: Fortlaufend</p>

Hamburg und Wilhelmshaven zu stärken. In Zusammenarbeit mit dem Kreis Steinfurt und/oder der WEST könnte eine Internetpräsenz aufgebaut werden, die Auskunft über die Hafenstandorte gibt.	
Vorteile: Gewinnung neuer Kunden	Risiken bei Nichtumsetzung: Entwicklungspotenziale werden nicht genutzt
Rolle des Kreises: Mögliche Förderung	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: -	

4.2.2.5 Gemeinsame Interessenvertretung

Erläuterung: Die Berücksichtigung von Interessen ist ein wichtiger Punkt, um Hürden in der Abwicklung des Güterverkehrs per Binnenschiff abzubauen. Diese und ähnliche Themen könnten Gegenstand von gemeinsamen Sitzungen sein, die der Kreis zusammen mit den Hafenakteuren, der WEST und den Kommunen veranstaltet, um dort als Ansprechpartner zu agieren, oder dabei zu helfen, Ansprechpartner zu finden.	Orte: Steinfurt
	Partner: Hafenakteure, WEST und Kommunen
	Zeitlicher Rahmen: Jährliche Sitzung
Vorteile: Integration und Abwägung von Hafeninteressen in langfristige Strategien	Risiken bei Nichtumsetzung: Nichtbeachtung von Hafeninteressen
Rolle des Kreises: Veranstalter gemeinsamer Sitzungen	
Rolle der Kommune(n): Teilnehmer gemeinsamer Sitzungen	
Fördermittel: -	

4.2.2.6 Ermittlung von Verkehren zur Verlagerung auf das Binnenschiff

Erläuterung: Mit Abschluss dieses Berichtes liefert die Planco Consulting GmbH eine Liste von Gütermengen nach Gütergruppe und Landkreis mit, die nach Prognose des BVWP 2030 im LKW-Transport in wasserseitige Landkreise geht mit einer Mindestentfernung von 150 km zu Steinfurt. Die Hafenakteure können diese Liste nutzen, um mögliche potenzielle Neukunden in den jeweiligen Landkreisen zu finden. Landkreise, die ganz oben auf der Liste stehen, sind z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Salzgitter (97.000 t Güterverkehr) • Gifhorn (70.000 t Güterverkehr) • Braunschweig (49.000 Güterverkehr) 	Orte: Steinfurt
	Partner: Hafenakteure
	Zeitlicher Rahmen: Fortlaufendes Projekt
Vorteile: Umlegung von Verkehren vom LKW auf die Wasserstraße	Risiken bei Nichtumsetzung: Keine großen Risiken
Rolle des Kreises: Übergabe der Liste erstellt durch die PLANCO Consulting GmbH	
Rolle der Kommune(n): -	
Fördermittel: -	

4.2.3 Integration in die Wasserstoffstrategie

Viele Potenziale der Hafenstandorte lassen sich nicht kurzfristig umsetzen, sondern benötigen eine Strategie, die langfristig verfolgt werden muss. Dazu zählt die Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur. Der Kreis Steinfurt hat dazu bereits einen Masterplan entwickelt, der die Produktion von Wasserstoff in Steinfurt vorsieht. Außerdem wurde im Dezember 2020 das HYMAT-Energie-Netzwerk gegründet, das eine Umsetzung der Wasserstoffstrategie verfolgt. Die weitere Entwicklung hier ist maßgeblich von verschiedenen Faktoren abhängig, wie etwa dem Strompreis und der Errichtung von Elektrolyseuren im Kreis Steinfurt. Absehbar ist die Entstehung von Knotenpunkten zum Transport von Wasserstoff sowohl mit dem Binnenschiff, als auch mithilfe des leitungsgebundenen Verkehrs.

Der Flughafen Münster/Osnabrück spielt derzeit keine Rolle als Nachfrager von Wasserstoff, da der Betrieb der Bodenflotte über Batteriestrom laufen soll. Alternativ kommen die Logistiker und Spediteure im Umfeld des Flughafens und auch in Ladbergen und Rheine als Abnehmer in Frage. Es ist jedoch fraglich, wie hoch die nachgefragte Menge sein wird, denn die Nachfrage ist maßgeblich von der Wirtschaftlichkeit des Wasserstoffbetriebes von LKWs geprägt.

Gleichwohl ist ein weiterer Austausch zwischen den Häfen, dem Kreis, dem Airport Park und dem Betreiber des FMO zu empfehlen, um Synergien zu identifizieren und mögliche Flächenentwicklungen mit Relevanz für die Häfen zu erkennen.

4.2.3.1 Beitritt der Hafenakteure in das HYMAT-Energie-Netzwerk

Erläuterung: Zur besseren Integration in die Wasserstoffstrategie des Kreises sollten die Hafenakteure Mitglieder im HYMAT-Energie-Netzwerk werden, um hier eine leichtere Kommunikation zu ermöglichen.	Orte: Steinfurt
	Partner: Hafenakteure
	Zeitlicher Rahmen: Nach Gründung des Hafenverbandes
Vorteile: Kommunikation und Integration in der Wasserstoffstrategie des Kreis Steinfurt	Risiken bei Nichtumsetzung: Verpasste Chancen bei der Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur für die Binnenschifffahrt
Rolle des Kreises: Aufgabe läge bei Hafenakteuren	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Förderung von Elektrolyseuren mit einer Leistung von 2 Gw: Fördermittel des Important Project of Common European Interest (IPCEI) für Wasserstoffprojekte ¹⁹	

4.2.3.2 Einrichtung einer H2-Tankstelle

Erläuterung: Abgesehen vom Transport von Wasserstoff über Binnenschiffe, spielt Wasserstoff als Antrieb für Schiffe eine zusätzliche Rolle und birgt das Potenzial, die Umweltverträglichkeit des Transportmittels Binnenschiff zusätzlich noch zu vergrößern. Dazu bietet sich der Bereich am nassen Dreieck, der Kreuzungsbereich von Dortmund-Ems-Kanal und Mittellandkanal, als Tankstelle an.	Orte: Hörstel, am Nassen Dreieck
	Partner: Hafenakteure, Hymat-Energie-Netzwerk
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2030

19

Siehe:

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Europa/DARP/Leuchtturm-Projekte/foerderung-wasserstoffprojekte.html>, letzter Zugriff: 12.12.2023

Vorteile: Senkung von Emissionen in der Binnenschifffahrt in Steinfurt	Risiken bei Nichtumsetzung: -
Rolle des Kreises: Vernetzung von Hafenakteuren und HYMAT-Netzwerk zur gemeinsamen Investorensuche	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Nachhaltige Mobilität – Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) ²⁰ gültig bis zum 30.6.2024	

4.2.3.3 Investition in Schiffe mit Wasserstoffantrieb

Erläuterung: Investition in Binnenschiffe werden gefördert. Diese Fördermittel können genutzt werden von Hafenbetreibern, Reedern und Partikulieren. Es ist sinnvoll Information zu dieser Förderung auf der Website des Hafenverbandes zur Verfügung zu stellen. Projekte wie die der BEHALA mit der Elektra, einer mit Brennstoffzellen betriebenen Schubeinheit, zeigen, dass der Wasserstoffbetrieb vergleichbare Betriebskosten hat, in der Anschaffung jedoch noch teurer ist. Auch für touristisch genutzte Schiffe sind diese Informationen nützlich.	Orte: Kreis Steinfurt
	Partner: Hafenakteure, Hymat-Energie-Netzwerk
	Zeitlicher Rahmen: Langfristiger Zeitrahmen
Vorteile: Senkung von Emissionen in der Binnenschifffahrt in Steinfurt und Förderung der Nachfrage nach Wasserstoff in Steinfurt	Risiken bei Nichtumsetzung: -
Rolle des Kreises: Hilfestellung bzw. Bereitstellung von Informationen zu Fördermitelanträgen auf der Website	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Nachhaltige Mobilität – Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) gültig bis zum 30.6.2024	

4.2.3.4 Regionaler Transport von Wasserstoff

Erläuterung: Als Flächenlandkreis hat Steinfurt das Potenzial Wasserstoff zu produzieren. Eine erste Elektrolyseanlage in Saerbeck wurde zu Forschungszwecken bereits in Betrieb genommen. Dezentrale Elektrolyseanlagen mit Zwischenspeichern könnten dazu genutzt werden, Standorte mit einem Bedarf von unter 6 GWh pro Jahr zu versorgen. Hierzu können wöchentliche LKW-Lieferungen genutzt werden, aber auch das Binnenschiff kann größere Mengen liefern. Ein wichtiger industrieller Standort findet sich in Ibbenbüren Uffeln, wo verschiedene Firmen mit hohem Energiebedarf sitzen (ABC-Klinker, Angus Chemie, Nobian).	Orte: Ibbenbüren
	Partner: HYMAT-Energie-Netzwerk
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2030 oder länger

²⁰ Siehe: <https://www.nrwbank.de/de/foerderung/foerderprodukte/15866/nachhaltige-mobilitaet---nationales-innovationsprogramm-wasserstoff--und-brennstoffzellentechnologie-phase-ii-nip---marktaktivierung.html>, letzter Zugriff: 8.9.2023

Eine langfristige Strategieentwicklung könnte dahingehend in Angriff genommen werden in Zusammenarbeit mit dem Kreis, den Hafenaakteuren und dem HYMAT-Energie-Netzwerk.	
Vorteile: Zusätzliche Transportmengen für das Binnenschiff	Risiken bei Nichtumsetzung: Verlust an Transportmengenpotenzialen
Rolle des Kreises: Gemeinsame Strategieentwicklung	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Nachhaltige Mobilität – Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) gültig bis zum 30.6.2024	

4.2.3.5 Leitungsgebundene Verkehrsträger

Erläuterung: Eine Pipeline-Vernetzung entlang der Kanäle ist zu prüfen. Vorteile bestehen in der Möglichen Nutzung der Randbefestigung. Dies vereinfacht die Planung und die Ordnung von Eigentumsrechten.	Orte: Kreis Steinfurt
	Partner: Kreis Steinfurt und Kommunen
	Zeitlicher Rahmen: Ab 2030
Vorteile: Der günstige Transport von Wasserstoff	Risiken bei Nichtumsetzung: -
Rolle des Kreises: Prüfung	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: mögliches Vorbild zur Fördersystematik: Neckarpipeline „H2 GeNeSiS“ ²¹	

4.2.3.6 Überregionaler Transport von Wasserstoff

Erläuterung: Abhängig davon, ob der Kreis Steinfurt Wasserstoff Nettoproduzent oder Nettoverbraucher wird ist ein überregionaler Transport auf der Wasserstraße/Schiene möglich über die Verteilerzentren, die am Rhein entstehen werden, wie im Duisburger Hafen. Ein bi-/trimodaler Umschlagsplatz in Steinfurt könnte den Wasserstoff auf Bahn/LKW-Transporte umladen. Eine langfristige Strategieentwicklung könnte dahingehend in Angriff genommen werden in Zusammenarbeit mit dem Kreis, den Häfen und dem Hymat-Energie-Netzwerk.	Orte: Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen
	Partner: Hymat-Energie-Netzwerk
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2030 oder länger
Vorteile: Zusätzliche Transportmengen für das Binnenschiff	Risiken bei Nichtumsetzung: Ungenutzte Potenziale
Rolle des Kreises: Strategieentwicklung	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Nachhaltige Mobilität – Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) gültig bis zum 30.6.2024	

4.2.3.7 Good Practice Beispiele

Im Sinne einer Evaluierung tatsächlicher Praxiserfahrungen gäbe es nur Projekte im Bereich der Antriebserprobung zu nennen. Im Bereich des Transports von Wasserstoff gibt es keine oder nur

²¹ Siehe: <https://wrs.region-stuttgart.de/news/foerdermittel-fuer-neckarpipeline-h2-genesis-bewilligt/>, letzter Zugriff 12.12.2023

wenigen Projekte, die tatsächlich bereits Marktreife erprobt hätten. Dennoch werden in diesem Rahmen Konzepte als Good-Practice-Beispiele genannt, um einen Überblick über mögliche Anwendungen zu geben.

Ein Beispiel zur Etablierung des Transports von Wasserstoff mit dem Binnenschiff ist die Zusammenarbeit der Duisport GmbH und der Lhyfe GmbH bei der Planung einer Elektrolyseanlage im Bereich des Hafens in Duisburg. Die täglich produzierten 8 t Wasserstoff könnten auf bestehenden Netzen an umliegende Abnehmer geliefert werden wie der Duisburger Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft (DVV), die Wirtschaftsbetriebe Duisburg (WBD) und das Duisburg Gateway Terminal (DGT)²².

Gleichzeitig ist der Hafen Duisburg auch Teil des RH²INE-Projekts. Dabei handelt es sich um ein Projekt des holländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasser-Management, der Provinz Südholland und dem Ministerium für Wirtschaft NRW. Ziel ist die Entwicklung eines emissionsfreien Verkehrskorridors entlang des Rheins, in dem man eine strukturelle Nachfrage nach Wasserstoff anregen möchte. Im Rahmen dieses Projektes wurde eine Kick-off-Studie²³ vorgenommen, die verschiedene Best-Practice Faktoren evaluiert. Dazu zählen:

- Szenarien zur Wasserstofflagerung
- Wasserstoff-Nachfrage-Szenarien
- Bewertung der Regulierungs- und Normungslücke
- Leitfaden für Sicherheitsabstände beim Bunkern von Wasserstoff in den Niederlanden und Deutschland
- Studie zur Planung von Bunkerstandorten
- Studie über Bunkerstandorte
- Strategischer Roll-out-Plan

Ein ähnliches Projekt zur Verkehrskoordinierung wurde in der Metropolregion Rhein-Neckar gestartet. Das H2Rivers Projekt und das H2Rhein-Neckar Projekt werden durch den Bund und das Land Baden-Württemberg gefördert und erproben die Potenziale von Wasserstoff im Straßenverkehr insbesondere für Busse. Ein Verteilernetzwerk für Wasserstoff wird dazu geschaffen. Dazu wird ein „H2-Hub“ im Bereich des Mannheimer Hafens errichtet, das Teil des HyLand-Programms des BMDV ist.

Auch zu diesem Projekt gibt es Begleitforschung. So wurde in einer Wasserstoffstudie²⁴ aus 2023 der Bedarf an Wasserstoff bis 2045 prognostiziert und Versorgungsmöglichkeiten evaluiert. Bundesweit würde der energetische Bedarf von Wasserstoff von 2019 mit 30 TWh bis 2045 auf 312 TWh pro Jahr steigen mit einem großen Anteil in der Industrie, wo insgesamt 202 TW pro Jahr gebraucht werden. Gerade für die Industrie ist der Einsatz von Wasserstoff sehr wichtig, da dies den Einsatz von Gas z.B. zur Befuerung von Industrieöfen substituieren kann, der sich anders nicht ersetzen lässt. Der nicht energetische Verbrauch von Wasserstoff, also die Nutzung von Wasserstoff bei der Produktion z.B. von

²² Quelle: <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/erste-anlage-zur-produktion-von-gruenem-wasserstoff-im-duisburger-hafen-geplant.html>, letzter Zugriff 22.8.23

²³ (Jungsbluth, Lemken, Koch, & Olvis, 2021)

²⁴ (Schmidt, Pleier, Jetter, Strobel, & Guminski, 2023)



chemischen Erzeugnissen, soll von 85 TWh-Äquivalenten pro Jahr im Jahr 2019 bis 2045 auf 169 TWh steigen.

Die Studie macht dabei zwei Verbrauchstypen aus. Sie unterscheidet in Industriestandorte mit einem Verbrauch von über 6 GWh pro Jahr und weitere Industriestandorte oder aber Tankstellen oder Speditionen mit einem jährlichen Verbrauch von weniger als 6 GWh. Bei großen Industriestandorten mit hohem Verbrauch geht die Studie von einem direkten Anschluss aus. Kleinere Standorte ließen sich per LKW oder aber über die dezentrale Erzeugung und Zwischenspeicherung von Wasserstoff versorgen, wie es z.B. auch in Steinfurt möglich wäre. Die Studie unterscheidet drei Versorgungsoptionen. So sieht sie den Anschluss an das europäische Pipelinennetzwerk vor, die Nutzung der Infrastruktur von Häfen und eine Kombination dieser Optionen vor. Ohnehin wird das Binnenschiff als Brückenlösung bis Ausbau der Pipeline-Infrastruktur 2030 dienen müssen. Ab da an stehen Binnenschiffe und der leitungsgebundene Transport in Konkurrenz zueinander, wobei der Wettbewerb die Versorgungssicherheit fördert.

Bedeutend mehr Beispiele gibt es zum Antrieb durch Wasserstoff von See- und Binnenschiffen. Hierzu gibt es eine ganze Reihe europäischer INTERREG Projekte²⁵. Ein deutsches Beispiel für den Binnenschiffsverkehr ist die Elektra²⁶. Bei der Elektra handelt es sich um ein Schubboot, das mit einer Photovoltaikanlage, einer mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzelle und einem elektrischen Antriebsmotor ausgestattet ist. Ziel des Projektes unter Leitung der BEHALA und der TU Berlin ist es, die wirtschaftliche Machbarkeit zu prüfen. Auch wenn die Anschaffungskosten deutlich über den Kosten von konventionellen Schubbooten liegen, ist es das Ziel Betriebskosten zu erzielen, die auf dem Niveau eines herkömmlichen Dieselantriebes liegen. Der Stapellauf war am 27. Mai 2021. Ein weiterer Vorteil des Konzeptes ist, dass die Elektra auch als Stromlieferant für einen Stadtteil fungieren kann.

4.2.4 Förderung des Containerverkehrs in Ladbergen

Im persönlichen Austausch mit dem Hafentreiber in Ladbergen der Oelrich Hafenlogistik GmbH kam der Vorschlag zur Ermöglichung des Umschlags von Containern in Ladbergen. Eine Errichtung eines Terminals in Ladbergen würde helfen, dieses Potenzial zu heben. Dazu müssen Partner und Reedereien gefunden werden. Auch hier ist die Zusammenarbeit mit den Hafenakteuren ein Erfolgsfaktor. In diesem Zusammenhang sollte der Kreis Steinfurt den Kontakt zu den Seehäfen und Reedereien unterstützen.

Bei einem Leercontainerdepot handelt es sich um ein Depot zur Zwischenlagerung, zur Prüfung und zur Säuberung leerer Container. Dabei besteht das Risiko, das durch einen Importüberschuss auch ein Überschuss an Leercontainern entsteht, die leer zurück transportiert werden müssen und so die Rentabilität senken. Die Förderung kann dabei zusätzliche Anreize setzen, hier einen Partner zu finden.

²⁵ Siehe: <https://h2ships.org/content/4/Ships>, letzter Zugriff 8.9.2023

²⁶ Quelle: <https://www.behala.de/elektra/>, letzter Zugriff 8.9.2023



4.2.4.1 Potenzialanalyse für Containerverkehre Einzugsgebiet

Erläuterung: Prüfung der Machbarkeit einer Containerumschlaganlage in Ladbergen..	Orte: Ladbergen
	Partner: Hafen Oelrich
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2025
Vorteile: Bedarfsgerechte weitere Planung	Risiken bei Nichtumsetzung: Planung am Bedarf vorbei, keine Inanspruchnahme von Fördermitteln
Rolle des Kreises: Auftraggeber der Studie	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: -ggf. in der Umsetzung	

4.2.4.2 Gewinnung von Ankerkunden

Erläuterung: Für einen erfolgreichen Betrieb eines Containerterminals ist es von Vorteil, einige (große) Ankerkunden zu haben. Diese sollten idealerweise im Vorfeld identifiziert bzw. gewonnen werden. Die gemeinsame Plattform mit den Hafenaakteuren könnte größere Kunden ansprechen.	Orte: Ladbergen
	Partner: Hafen Oelrich, Hafenaakteure
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2025
Vorteile: Gewinnung von Ankerkunden	Risiken bei Nichtumsetzung: Höheres Investitionsrisiko
Rolle des Kreises: Keine übergeordnete Rolle	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: -	

4.2.4.3 Leercontainerdepot einrichten

Erläuterung: Die Errichtung eines Leercontainerdepots ist zum Betrieb eines Containerterminals notwendig. Die Hafenaakteure könnten dabei helfen, Kontakte zu Reedereien zu finden, die ein Leercontainerdepot mit betreiben.	Orte: Ladbergen
	Partner: Hafen Oelrich, Hafenaakteure
	Zeitlicher Rahmen: Ab 2025
Vorteile: Lagerung von Leercontainern	Risiken bei Nichtumsetzung: Kein Containerverkehr
Rolle des Kreises: Mögliche finanzielle Förderung, Hilfestellung bei Fördermittelantrag	
Rolle der Kommune(n): Keine übergeordnete Rolle	
Fördermittel: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs des Bundes gültig bis zum 31.12.2026	

4.2.4.4 Fördermittelantragsstellung

Erläuterung: Im Fall eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie bereiten der Kreis Steinfurt, die Gemeinde Ladbergen und der Hafenerbetreiber Oelrich gemeinsam einen Förderantrag im Rahmen der KV-Förderrichtlinie (s.u.) vor.	Orte: Ladbergen
	Partner: Hafen Oelrich
	Zeitlicher Rahmen: Bis 2025
Vorteile: Finanzielle Förderung durch den Bund	Risiken bei Nichtumsetzung: Keine finanzielle Förderung durch den Bund
Rolle des Kreises: Hilft bei der Fördermittelantragsstellung	
Rolle der Kommune(n): Hilft bei der Fördermittelantragsstellung	
Fördermittel: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs des Bundes gültig bis zum 31.12.2026	

4.2.5 Förderung des Kurzstreckenverkehrs auf der Wasserstraße

Beim Langstreckentransport bringt das Binnenschiff hohe Kostenvorteile mit. Bei Kurzstreckentransporten ist die Wettbewerbsposition insbesondere gegenüber dem LKW schlechter. Eine hohe Auslastung der Straßen und der Wunsch bzw. Zwang die Emissionen insbesondere in den Städten zu reduzieren, machen es zunehmend wünschenswerter, dass auch im Kurzstreckentransport das Binnenschiff den Vorzug erhält. Hier setzt das DeConTrans-Projekt²⁷ des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) und des Instituts für Forschung und Transfer (RIF) an, indem kleine automatisierte Schiffe Container zwischen den großen Hubs am Rhein und den kleineren Häfen im westdeutschen Kanalnetz transportieren.

Dieses Konzept wurde in einer aktuellen Case-Studie²⁸ in einer 3D-Simulation mit dem bisherigen Verkehrsfluss verglichen. Gerade im Hinterland-Verkehr und im Last-Mile-Verkehr haben herkömmliche Binnenschiffe wegen geringerer Gütermengen Wettbewerbsnachteile, die autonom fahrende Schiffe ausgleichen können. So betrachtet die Studie eine Flotte von kleinen Schiffen mit einer Kapazität von 8 – 30 TEU und einem hybriden Elektroantrieb, die als Schubverbände geschleppt werden können. Auf Basis der Simulation des voll automatisierten Schiffsverkehrs wird eine Reduzierung der Kosten von 1,09 € pro TEU-Kilometer auf 74 Cent geschätzt.

Zu den möglichen Zielhäfen, die im Rahmen dieses Projektes angesteuert werden könnten, zählen 105 Umschlagsstellen von Dortmund bis Osnabrück (siehe Karte 4.1) und auch die Häfen im Kreis Steinfurt könnten sich hier einbringen. Die technische Machbarkeit solcher Projekte nimmt zu. Die Sensorik für das autonome Fahren ist vorhanden und einfacher als auf der Straße umsetzbar. Wirtschaftlich wäre ein solcher Betrieb auch mit einer Lage von Containern umsetzbar und könnte so Niedrigbrückenbereiche befahren. Der Maßnahmenvorschlag hier beschränkt sich auf eine Kontaktaufnahme durch die Häfen bzw. durch den Kreis Steinfurt, um Potenziale zu prüfen, inwieweit der Hinterland-Güterverkehr auf autonomen Schiffen auch in Steinfurt realisiert werden kann. Erste Gespräche mit beteiligten Reedereien zeigen ein Interesse des Marktes. Weitere Maßnahmen erschließen sich dann erst aus der Vernetzung und dem Austausch an Informationen. Hier wäre eine Kontaktaufnahme zum DST durch den Kreis Steinfurt und den Hafenakteuren bzw. ggf. der WEST

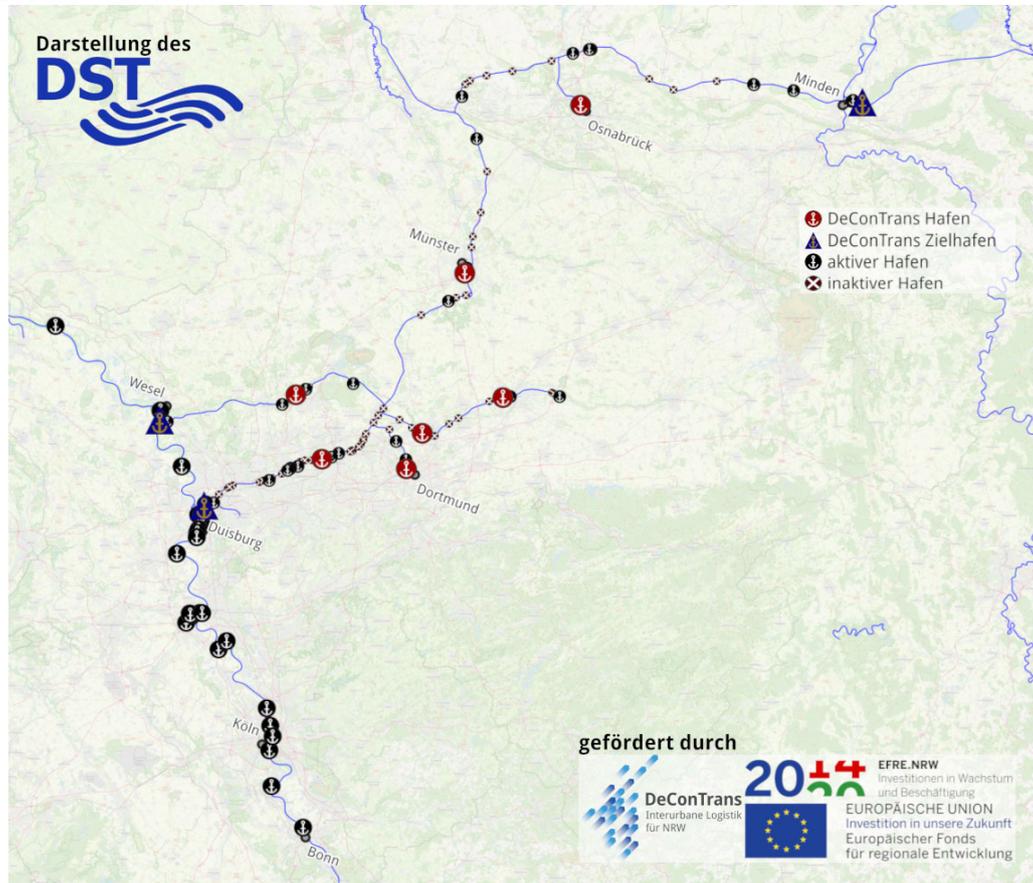
²⁷ <https://jrf.nrw/vernetzung/rif-dst-decontrans/>, letzter Zugriff 28.8.2023

²⁸ (Alias & zum Felde, 2022)



notwendig, um die Hintergründe und den näheren Sachstand des Projektes in Erfahrung zu bringen. Falls Maßnahmen in Folge des Austausches entstehen, dann unterstützt das BMVD diese derzeit ggf. mit dem Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC II)²⁹ Forschungs- und Entwicklungsprojekte.

Karte 4.1 - DeConTrans Häfen



Quelle: <https://www.dst-org.de/decontrans/>, letzter Zugriff am 22.8.23

²⁹ Quelle: <https://www.innovativehafentechnologien.de/>, letzter Zugriff: 23.5.2023

5 FAZIT

Hinter den Häfen in Steinfurt stehen Unternehmen, die Eigeninitiative beweisen und einen beständigen Transport auf den Wasserstraßen bei größtmöglicher Flexibilität anbieten. Diese Eigenschaften bilden die Basis für eine nachhaltige Entwicklung, dennoch bestehen in Zukunft auch Herausforderungen und Chancen. Infolge dieser Potenzialanalyse ergeben sich aus diesen Herausforderungen und Chancen fünf Handlungsfelder, die eine umfassende Strategie erfordern. Diese Handlungsfelder bestehen im Ausbau der Infrastruktur, in der Stärkung der Stakeholder-Kooperation und Kommunikation, in der Integration der Wasserstoffstrategie, der Förderung des Containerverkehrs und der Förderung des Kurzstreckenverkehrs.

Der Ausbau der Infrastruktur in den Häfen, die Erhaltung der bestehenden Anlagen und die Erschließung neuer Flächen (gemäß dem neuen Regionalplan) haben höchste Priorität. Eine enge Abstimmung zwischen Hafenbetreibern, Kommunen, Wirtschaftsförderern und dem Kreis ist unerlässlich, um Herausforderungen in der Flächenentwicklung, Vermarktung und Interessenvertretung zu überwinden. Als Paradebeispiel dient die Oelrich Hafenlogistik GmbH, die durch strategische Flächennutzung zusätzliche Gütermengen für den Hafen akquirieren konnte. Ein weiteres entscheidendes Handlungsfeld ist die Integration in die Wasserstoffstrategie. Das HYMAT-Energie-Netzwerks bietet bereits den Grundstein für die Förderung der Wasserstoffproduktion in der Region. Die weitere Umsetzung ist jedoch abhängig von Faktoren wie dem Strompreis und dem Ausbau von Elektrolyseuren. Im Kontext des Wasserstofftransports lassen sich verschiedene Verkehrsmodi wie das Binnenschiff, der LKW sowie leitungsgebundener Pipeline-Verkehr in Betracht ziehen. Vor diesem Hintergrund sollten die Häfen in die Wasserstoffstrategie eingebunden werden.

Die Förderung des Containerverkehrs eröffnet bedeutende Potenziale, insbesondere durch die mögliche Errichtung eines Terminals in Ladbergen. Hierbei ist die Zusammenarbeit mit Reedereien von entscheidender Bedeutung.

Ebenso ist die Förderung des Kurzstreckenverkehrs auf der Wasserstraße eine vielversprechende Option, wobei innovative Ansätze wie das DeConTrans-Projekt eine zukunftsweisende Richtung vorgeben könnten.

Insgesamt ist eine koordinierte und langfristig angelegte Strategie erforderlich, um die identifizierten Herausforderungen zu bewältigen und die Potenziale der Hafenstandorte in Steinfurt vollständig auszuschöpfen. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Stakeholdern, die Berücksichtigung individueller Interessen und die kontinuierliche Überwachung der Entwicklungen werden den Weg für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Hafenentwicklung ebnen. Dabei sollte auf bestehende Erfolgsgeschichten aufgebaut und verstärkt mit potenziellen Partnern zusammengearbeitet werden, um innovative Technologien und zukunftsweisende Lösungen zu integrieren. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert einen kontinuierlichen Dialog und einen strukturierten Ansatz, um die Herausforderungen anzugehen und die Potenziale der Hafenstandorte in Steinfurt voll auszuschöpfen. Unter der Maßgabe einer strategischen Entwicklung sind die genannten Potenziale mittel- bis langfristig umsetzbar und bieten dem trimodalen und umweltfreundlichen Transport im Kreis Steinfurt eine nachhaltige Weiterentwicklung.

ANHANG

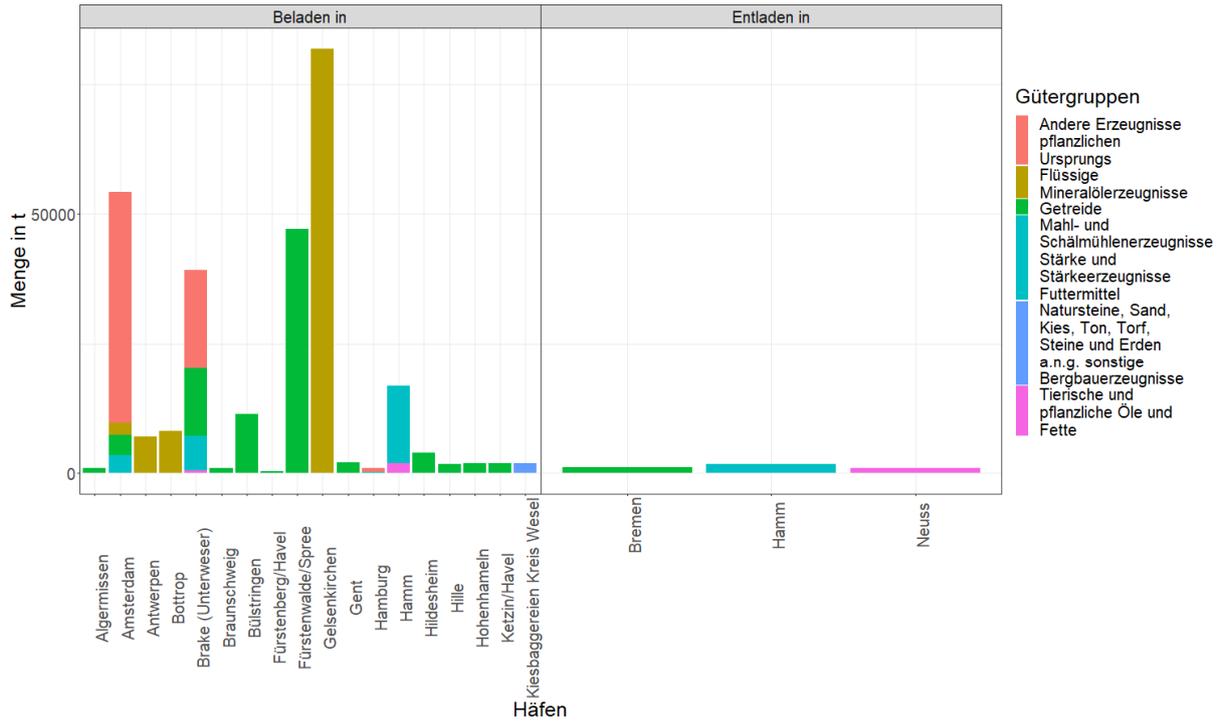
5.1 Darstellungen

Abbildung 6.5.1 - Gleisplanung am Hafen Rheine



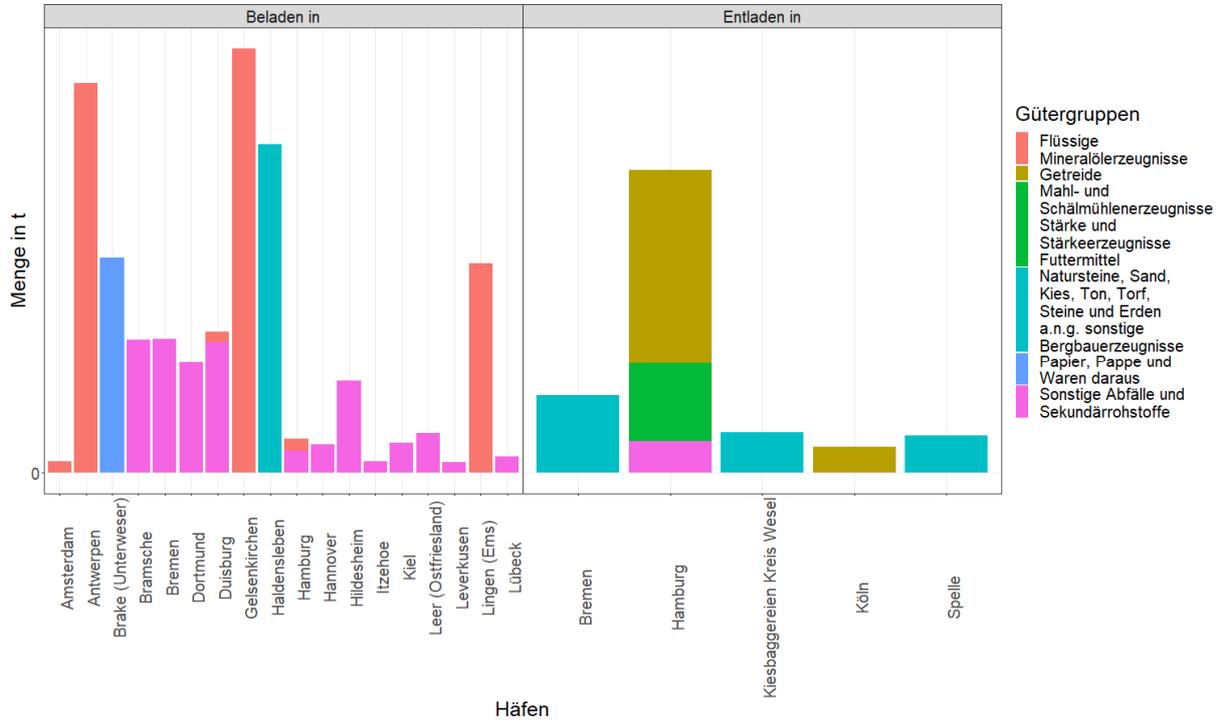
Quelle: HKC

Abbildung 5.2 - Güterströme für Münster nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



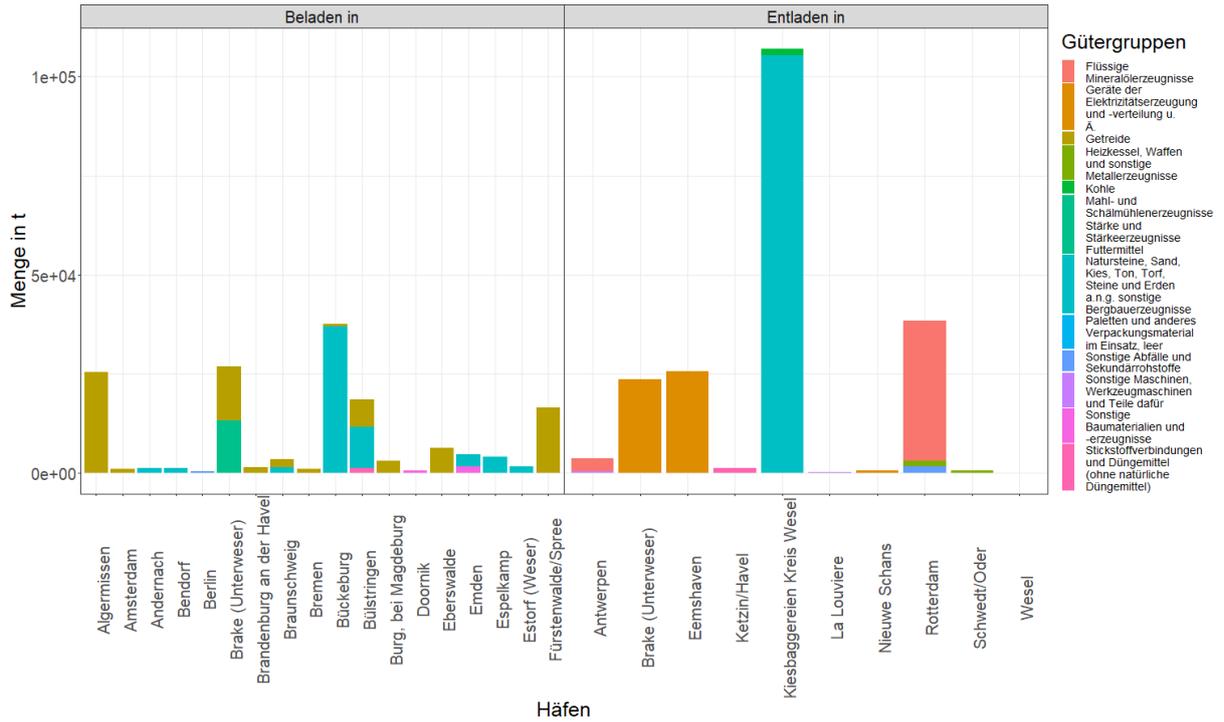
Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung

Abbildung 5.3 - Güterströme für Osnabrück nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung

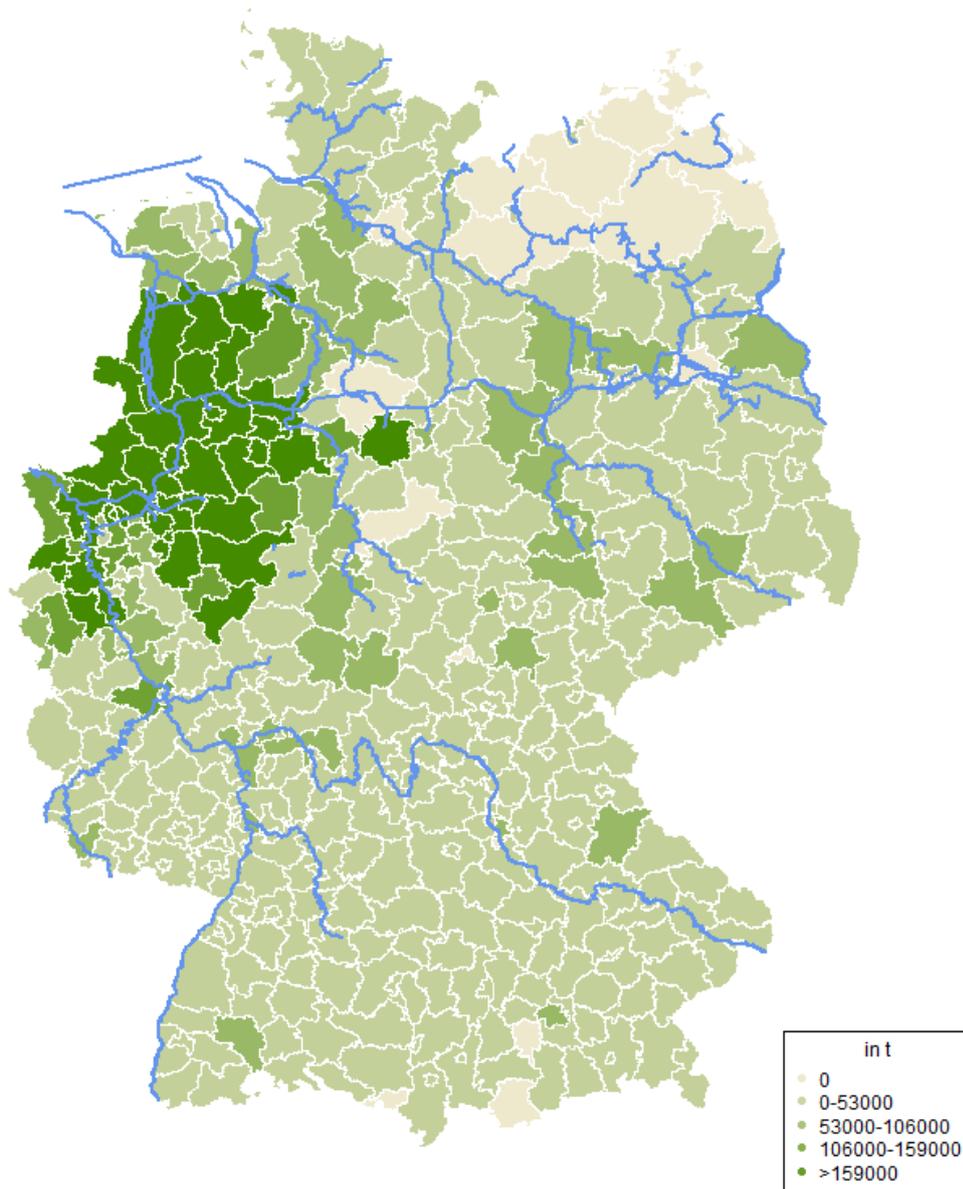
Abbildung 5.4 - Güterströme für Spelle nach Beladung, Entladung, Gütergruppe und Zielort in 2020 (in Tonnen)



Quelle: © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023, eigene Darstellung

Karte 5.1 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per LKW

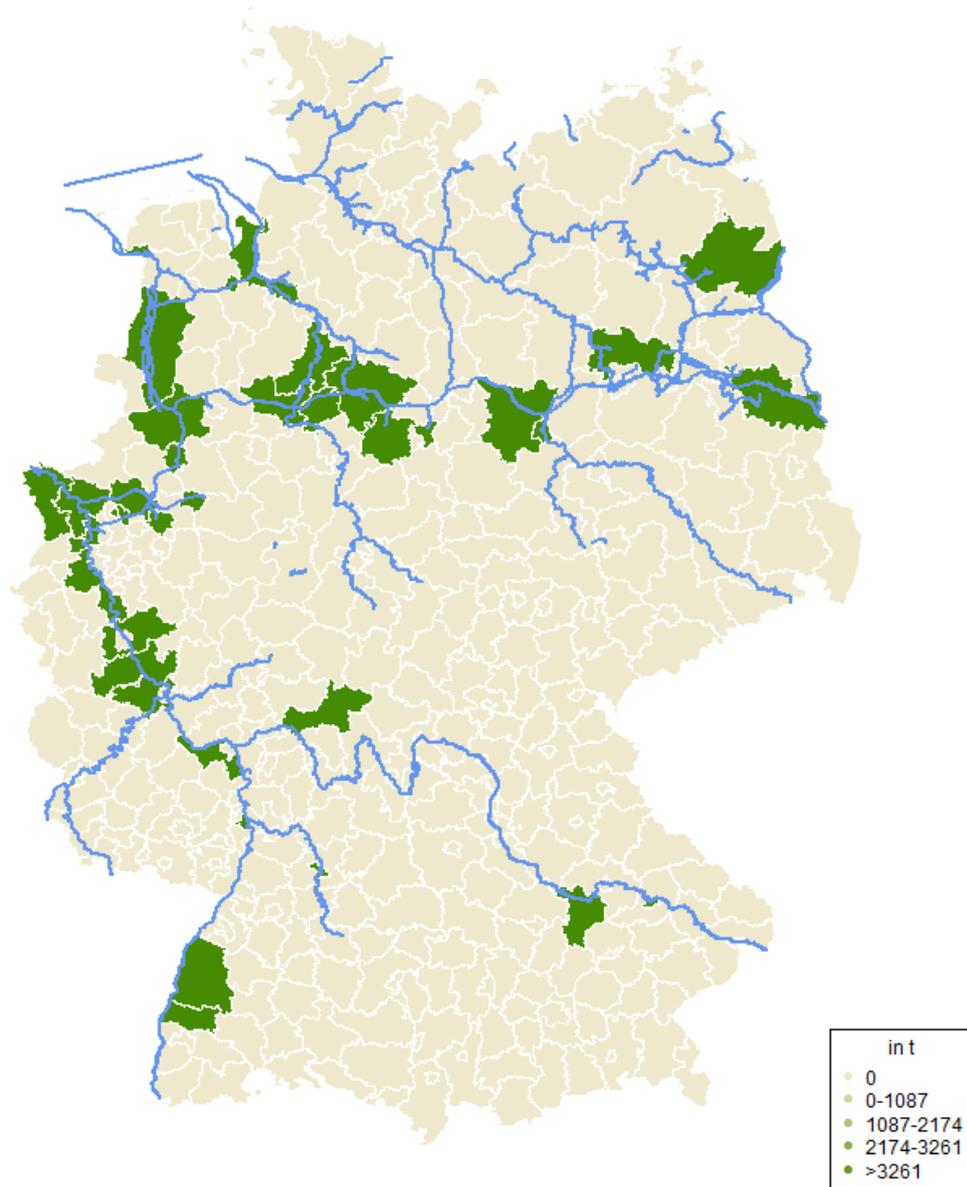
LKW-Verkehr



Quelle: Prognosen des BVWP 2030, eigene Darstellung

Karte 5.2 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per Binnenschiff

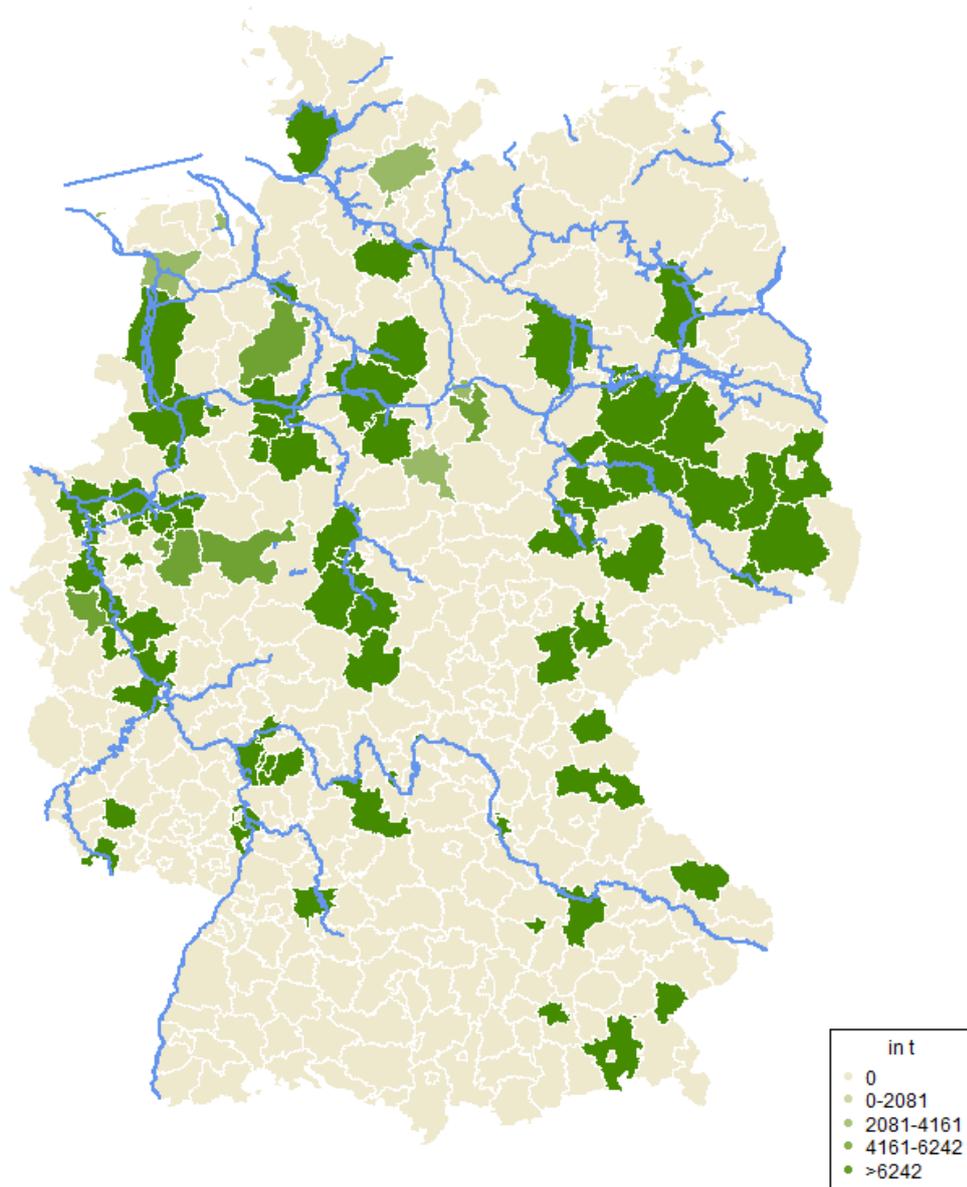
Binnenschiffverkehr



Quelle: Prognosen des BVWP 2030, eigene Darstellung

Karte 5.3 - Bundesweite Verkehrsverflechtungen per Güterzug

Güterzugverkehr



Quelle: Prognosen des BVWP 2030, eigene Darstellung

LITERATURVERZEICHNIS

Alias, C., & zum Felde, J. (2022). Evaluating the economic performance of a decentralized waterborne container transportation service using autonomous inland vessels. *International Conference on Intelligent Transportation Systems (UTSC)*. Macau, China: IEEE.

Jungsbluth, J., Lemken, D., Koch, F., & Olvis, C. (2021). *RH2INE Kickstart Study - Design Study*. Duisburg.

Schmidt, S., Pleier, A., Jetter, F., Strobel, Q., & Guminski, A. (2023). *Wasserstoffstudie für die Metropolregion Rhein-Neckar*. München: FfE.

LISTE DER GEFÜHRTEN GESPRÄCHE

Datum	Gesprächspartner	Vor Ort/Digital	Hafenstandort/Thema
17.5.23	Hymat-Energienetzwerk	Digital	Wasserstoff
11.5.23	Agravis Münster	Digital	Münster
2.5.23	Firma Oelrich	Vor Ort	Ladbergen
26.4.23	HKC Rheine	Digital	Rheine
21.11.22	Kreis Osnabrück	Vor Ort	Osnabrück
17.11.22	Firma Albert Bergschneider	Vor Ort	Recke, Uffeln und Dörenthe
17.11.22	Recke	Vor Ort	Recke
17.11.22	Ladbergen	Vor Ort	Ladbergen
14.11.22	ABC-Klinker	Vor Ort	Recke
14.11.22	EWG Rheine	Vor Ort	Rheine



5.2 Kennzahlen

Tabelle 5.1 - Güterhäfen Kennzahlen

	Umschlag in t in 2020	Umschlag in t in 2030	Gewerbegröße in ha	Gewerbepotenzial in ha	Abladetiefe in m	Art	Entfernung zur Autobahn in KM	Betreiber
<i>Häfen im Kreis Steinfurt</i>								
<i>Uffeln</i>	744.731	866.120 (Uffeln + Dörenthe)	150,64	59,59	2,8	Trimodal	4,5	Bergschneider GmbH und Weitere
<i>Dörenthe</i>	180.680	Siehe Uffeln	4	0	-	Bimodal	5,2	Albert Bergschneider GmbH
<i>Rheine</i>	72.250	91.668	59,13	132,65	2,7	Bimodal	1,7	Hollweg, Kümpers & Comp. (HKC)
<i>Ladbergen</i>	264.946	268.525	60,81	20,95	2,5	Bimodal	2	Oelrich Hafen und Schifffahrt GmbH & Co. KG.
<i>Recke</i>	106.673	134.131	3,85	16,97	2,8	Bimodal	14,5	Albert Bergschneider GmbH
<i>Häfen außerhalb von Steinfurt</i>								
<i>Osnabrück</i>	413.440	514.062	150	0	2,2	Trimodal	7	Bergschneider GmbH und Weitere
<i>Münster</i>	645.337	660.082	116	0	2,5	Bimodal	5,6	Agravis, Ruhrmann
<i>Spelle</i>	656.357	787.145	157	39	2,7	Trimodal	3	Hafen Spelle- Venhaus GmbH