

Inhaltsverzeichnis

Seite

A.	EINLEITENDE BEMERKUNGEN ZUR ERARBEITUNG DER GEOGRAPHISCH-WIRTSCHAFTLICHEN GRUNDLAGEN EINER TYPISIERUNG VON BINNEN-NACHBARHÄFEN	1
I.	Einführung in die komplexe Problemstellung, Beschreibung der Ziele und der methodischen Anlage der Untersuchung	1
1.	Einführung in den umfassenderen Problembereich	1
2.	Ziel und Abgrenzung der Thematik	2
3.	Art und Gang der Untersuchung	4
II.	Die verwendeten Hauptbegriffe und ihre Abgrenzungen vor dem geographisch-hafenwirtschaftlichen Hintergrund	6
1.	Die funktionelle Bedeutung von Häfen und Binnenhäfen	6
2.	Der Begriffsinhalt der Nachbarschaft und seine Übertragbarkeit auf die Nachbarschaft von Binnenhäfen	8
3.	Aspekte bei der Typenbildung in der Geographie	12
B.	DIE VERKEHRSGESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RHEINSCHIFFFAHRT AM OBER- UND OBEREN MITTEL-RHEIN UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE NACHBARHÄFEN MANNHEIM UND LUDWIGSHAFEN SOWIE MAINZ UND WIESBADEN BESONDERS IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT	14
I.	Die Auswirkung der Veränderung von öffentlich-rechtlichen, ökonomischen und technischen Gegebenheiten auf die verkehrswirtschaftliche Entwicklung der Rheinschiffahrt am Ober- und oberen Mittelrhein besonders im 19. und 20. Jahrhundert	14
1.	Die wirtschaftlich-rechtlichen Bedingungen der Rheinschiffahrt und ihre Veränderung im 19. und 20. Jahrhundert	14
2.	Ursachen für den wirtschaftlichen Strukturwandel an Ober- und Mittelrhein - aufgezeigt am wasserseitigen Umfang des Rheingüterverkehrs im 19. Jahrhundert	18
3.	Der Ausbau des Oberrheins im 19. und 20. Jahrhundert am Beispiel ausgewählter Maßnahmen und ihre verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen	22
4.	Die Auswirkungen des technischen Fortschritts auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert	28

	<i>Seite</i>
II. Die Entwicklung von Binnen-Nachbarhäfen unter besonderer Berücksichtigung von Standort und Funktion sowie von Verkehrsgesichtspunkten	31
1. Die Entwicklung der Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden nach Standort und Funktion	31
1.1 Grundzüge der Entstehungsgeschichte der benachbarten Binnenhafenaare	31
1.2 Standortaspekte der Entstehung und Entwicklung von Binnen-Nachbarhäfen, untersucht am Beispiel von Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden im Vergleich	43
1.3 Entwicklungsphasen des Güterumschlags und Bestimmungsfaktoren des Empfangs- und Versandverkehrs der beiden Binnen-Nachbarhafenaare von 1918-1977	49
2. Verkehrsgeographische und verkehrswirtschaftliche Gegebenheiten der Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen als auch Mainz und Wiesbaden	64
2.1 Die Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen in der verkehrsgeographischen Situation des Rhein-Neckar-Raumes besonders seit dem Zweiten Weltkrieg	64
2.2 Die verkehrsgeographische Situation der Binnen-Nachbarhäfen Mainz und Wiesbaden im Rhein-Main-Raum nach 1945	69
C. VERSUCH EINER FUNKTIONELL-GENETISCHEN TYPISIERUNG DER BINNEN-NACHBARHÄFEN MANNHEIM UND LUDWIGSHAFEN SOWIE MAINZ UND WIESBADEN UNTER AUSGEWÄHLTEN GESICHTSPUNKTEN	74
I. Vergleich typischer und individueller Ausprägung der Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden - geschichtlicher Aspekt und geographische Standort- und Funktionsproblematik	74
1. Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Entwicklung der ausgewählten Binnen-Nachbarhäfen aus historischer Sicht	74
1.1 Die Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen	74
1.2 Die Binnen-Nachbarhäfen Mainz und Wiesbaden	76
1.3 Vergleichende Zusammenfassung der Ergebnisse	78
2. Typische und individuelle Kriterien im Hinblick auf den geographischen Standort von Binnen-Nachbarhäfen	79
2.1 Ausgewählte standortbestimmende Kriterien für die Entstehung von Binnenhäfen und Binnen-Nachbarhäfen	79

	<i>Seite</i>
2.2 Die zentralörtliche Bedeutung von Binnen-Nachbarhäfen für ihren Raum - untersucht nach funktio- nellen Gesichtspunkten	81
2.3 Der Binnenhafen als Ausdruck der wirtschaftlichen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, darge- stellt an den Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden	89
3. Typische und individuelle Kriterien im Hinblick auf die wirtschaftsgeographischen Funktionen	95
3.1 Umschlag- und Industriefunktion des Binnenhafens als Ausdruck seiner Entwicklung im Raum unter Berücksichtigung der ausgewählten Nachbarhafenaare	95
3.2 Die Struktur der umgeschlagenen Güter von Nachbar- häfen, insbesondere die von Mannheim und Ludwigs- hafen, als Ausdruck der Einheit des Wirtschafts- raumes	97
3.3 Die Empfangs- und Versandfunktion von Binnen-Nach- barhäfen als Ausdruck der räumlichen Gegebenheiten, dargestellt unter besonderer Berücksichtigung der benachbarten Häfen Mainz und Wiesbaden	106
II. Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Binnen-Nachbar- häfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden im Hinblick auf rechtliche und wirtschaft- liche Gesichtspunkte	126
1. Die Binnen-Nachbarhäfen in ihrer öffentlich-recht- lichen Beziehung	126
1.1 Aspekte der staatsrechtlichen Gebietszugehörigkeit der Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden in historischer Sicht	126
1.2 Rechtliche Organisationsform und Verwaltung von Binnen-Nachbarhäfen	128
1.3 Die kommunalen Beziehungen als Ausdruck der Rechts- form der Binnen-Nachbarhäfen	132
2. Typische und individuelle Kriterien aus volks- wirtschaftlicher Sicht	133
2.1 Die Konjunkturabhängigkeit von Binnen-Nachbarhäfen am Beispiel der Umschlagentwicklung von Mannheim und Ludwigshafen (1950-1968)	133
2.2 Konkurrenz, Kooperation und Neutralität in den nachbarlichen Beziehungen von Binnenhäfen, unter- sucht am Beispiel der Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen	146
2.3 Die Konkurrenz der Binnenverkehrsträger und ihre Bedeutung für Binnen-Nachbarhäfen	149

	<i>Seite</i>
3. Möglichkeiten und Grenzen der Typisierung von Binnen-Nachbarhäfen mit Hilfe betriebswirtschaftlicher Kriterien	155
3.1 Einführung in betriebswirtschaftliche Kennziffern als Ansatz des hafenwirtschaftlichen Vergleichs	155
3.2 Zur Problematik der Aussagekraft hafenwirtschaftlich-betriebswirtschaftlicher Daten, dargestellt an ausgewählten Kennziffern	159
3.3 Die Bedeutung betriebswirtschaftlicher Kennziffern für die Typisierung von Binnen-Nachbarhäfen	162
D. BESCHREIBUNG UND ZONIERUNG DES HAFENHINTERLANDS DER BINNEN-NACHBARHÄFEN MANNHEIM UND LUDWIGSHAFEN SOWIE MAINZ UND WIESBADEN AM BEISPIEL AUSGEWÄHLTER VOM HAFEN ÜBER DIE STRASSE VERSANDTER GÜTERGRUPPEN UNTER VERWENDUNG EINER KARTOGRAPHISCHEN DARSTELLUNG	165
I. Zur angewandten Methode der Bestimmung des Hafenhinterlands mit Hilfe der im Hafen umgeschlagenen Gütergruppen	165
II. Das Hafenhinterland der Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen am Beispiel der Gütergruppen Mineralöle, Kies-Sand-Splitt und Kohle	166
1. Mineralöl und Mineralölerzeugnisse	166
2. Kies-Sand-Splitt	167
3. Kohle	170
III. Das Hafenhinterland der Nachbarhäfen Mainz und Wiesbaden am Beispiel der Gütergruppen Mineralöle, Kies-Sand-Splitt und Futtermittel	172
1. Mineralöl und Mineralölerzeugnisse	172
2. Kies-Sand-Splitt	173
3. Futtermittel und Ölsaaten	174
E. ZUSAMMENFASSUNG DER UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE	177
I. Die Bestimmungsfaktoren der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung der Rheinschifffahrt am Ober- und oberen Mittelrhein im 19. und 20. Jahrhundert und ihre Auswirkungen auf die Binnen-Nachbarhäfen Mannheim und Ludwigshafen sowie Mainz und Wiesbaden	177

VII

	<i>Seite</i>
II. Tabellarische Zusammenfassung des Vergleichs der beiden Binnen-Nachbarhafenpaare im Hinblick auf den Versuch der Typisierung des Phänomens	180
III. Bewertung des Untersuchungsansatzes unter Berücksichtigung der zur Typisierung gewählten Kriterien	184
Literaturverzeichnis	186