

Stellungnahme der Rhein-Waal-Terminal GmbH zur Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen – 8.1-9 Landesbedeutsame Häfen und Wasserstraßen - Entwurf

Allgemein

Die Rhein-Waal-Terminal GmbH (RWT), als Betreiberin des Emmericher Rheinhafens begrüßt grundsätzlich, dass mit dem Entwurf des Landesentwicklungsplanes eine planerische Definition für landesbedeutsame Häfen in Nordrhein-Westfalen vorgenommen werden soll.

Leider müssen wir feststellen, dass Emmerich am Rhein, als der wichtigste trimodale Hafenstandort für den unteren Niederrhein sowie der niederländischen Region Achterhoek / Montferland, keinen Eingang in die Auflistung landesbedeutsamer Häfen gefunden hat.

Im Emmericher Rheinhafen liegt der Schwerpunkt auf dem Umschlag von Containern. Daneben werden wesentliche Mengen an Baustoffen, Flüssiggütern, chemischen Erzeugnissen und Metalle umgeschlagen. Über die Rhein-Waal-Terminal GmbH wird ein eigener Schiffsdienst mit täglichen Abfahrten nach Rotterdam und Antwerpen organisiert. Zusätzlich gibt es einen mehrmals wöchentlich verkehrenden Containerganzzug von und nach Basel. Ergänzt wird dieses Angebot durch einen LKW-Shuttle-Dienst, der die nähere Region andient. Mit der letzten Erweiterung im Jahr 2008 hat der Containerterminal eine Fläche von 4,4 ha. Das Hafengebiet hat eine Gesamtgröße von 9 ha.

Auf der Grundlage der Entwicklung, die der Hafen Emmerich, und damit auch der Logistikstandort Emmerich am Rhein, in den letzten zehn Jahren genommen hat, halten wir eine Aufnahme in die Liste der landesbedeutsamen Häfen für zwingend erforderlich.

Des Weiteren erachten wir die Ausweisung der südseitigen Uferflächen des Emmericher Industriebhafens als „Gebiet für den Schutz der Natur“ für grundsätzlich fehlgeleitet. Hiermit wird dem Hafen Emmerich jedes Erweiterungspotenzial unmittelbar an der Wasserkante des bestehenden Hafenbeckens genommen. Zusätzlich widerspricht diese Ausweisung allen Feststellungen des Hafenkonzeptes NRW (2008) sowie den Feststellungen des Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (2013).

Zu den einleitend geäußerten Anregungen möchten wir wie folgt Stellung nehmen.

Zur Fragestellung der Klassifizierung als landesbedeutsamer Hafen

Für die Klassifizierung werden vier Kriterien benannt.

- Das Umschlagvolumen (> 2 Mio. t/Jahr, 5-Jahres-Mittel)
- Der wasserseitige Umschlag (>50.000 t/Jahr)
- Die aktuelle Bedeutung in den dynamischen Teilbereichen (Container, flüssiges Massengut, Recyclinggüter pp.)
- Die besondere standortpolitische Bedeutung

1. Umschlagvolumen

Der Hafen Emmerich hat sich in den letzten 25 Jahren zu einem starken Containerumschlagstandort entwickelt. Umschlagtonnagen wie sie in einem auf Massengut fokussierten Hafen erreicht werden, können in einem modernen und zukunftsorientierten Containerterminal nicht erreicht werden. Trotzdem betrug das durchschnittliche Umschlagvolumen in den vorangegangenen Jahren über 1,0 Mio. t/Jahr¹.

2. Wasserseitiger Umschlag

2012 betrug der wasserseitige Umschlag im Hafen Emmerich 825.000 t. Für das Jahr 2013 prognostiziert die RWT GmbH rund 1 Mio. t wasserseitigen Umschlag. Für den Status eines landesbedeutsamen Hafens ist das Kriterium des wasserseitigen Umschlages von > 50.000 t/Jahr somit erfüllt.

3. Die aktuelle Bedeutung in den dynamischen Teilbereichen (Container)

Die aktuelle Bedeutung des Emmericher Hafens im dynamischen Teilbereich des Containerumschlages ist für die Kreise Kleve, Borken und Wesel sowie die auf der niederländischer Seite angrenzenden Gebiete als besonders hoch einzuschätzen. 2012 betrug der wasserseitige Containerumschlag 107.000 TEU. Für das ablaufende Jahr 2013 werden 113.000 TEU prognostiziert. Ausgehend vom Jahr 2005, mit 46.000 TEU konnte der Umschlag bis heute um rund 132 % gesteigert werden. Seit 2011 verkehrt zwischen dem schweizerischen Basel und Emmerich mehrfach wöchentlich ein Containerganzzug. 2012 wurden mit diesem regelmäßigen Bahnverkehr 13.500 TEU befördert.

Der Wirkungskreis des Emmericher Hafens erstreckt sich ausgehend vom Kreis Kleve über den nördlichen Rand des Ruhrgebietes zum westlichen Münsterland bis in die niederländische Grenzregion Achterhoek / Montferland. Entsprechend dem im Jahr 2008 fortgeschriebenen Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen sind die dort genannten Entwicklungspotenziale im Containerverkehr² im Bezug auf den Bedeutungsgewinn des Emmericher Hafens für die niederländische Grenzregion umgesetzt worden. Ebenso wurde in diesem Konzept die starke regionale Marktstellung im Containerumschlag für ein weites Hinterland in den Niederlanden und auf deutscher Seite im Niederrhein-Gebiet bis in das Münsterland³ festgestellt.

Bezüglich der Lagegunst⁴ des Emmericher Containerterminals zu den Quellen und Zielen der Güter im Hinterland weisen wir auf das Planco-Gutachten (2013) zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen hin. In diesem Gutachten wird

¹ PLANCO Consulting GmbH, Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Januar 2013, S. 45, Abb. 7, S. 47, Abb. 9

² Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen, Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen, Februar 2008, S. 56

³ Vgl., Hafenkonzept NRW, Februar 2008, S. 56

⁴ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 12 – 13

um den Hafen Emmerich, in einem Radius von 100 km, für 2025 ein erwartetes Aufkommen an maritimen Containern aller Verkehrsträger von 3.678.000 TEU prognostiziert. Es wird angenommen, dass zumindest 5 % dieses Gesamtaufkommens als Bahn-/ Binnenschiffspotenzial betrachtet werden kann⁵. Dies würde für Emmerich ein Containeraufkommen von 184.000 TEU in 2025 bedeuten. Dabei ist noch nicht dem Umstand Beachtung geschenkt, dass dieser Wert die Mengen aus dem niederländischen Grenzgebiet nicht erfasst. Somit kann unterstellt werden, dass das tatsächliche Aufkommen höher sein dürfte als abgebildet. Die Auswirkungen durch Konkurrenzüberschneidungen mit anderen Containerterminals dürften aufgrund der Solitärrolle Emmerichs zu vernachlässigen sein. Mit diesen Prognosezahlen wird die besondere verkehrliche Bedeutung des Hafens Emmerich für den unteren Niederrhein und das niederländische Grenzgebiet unterstrichen. Im Planco-Gutachten (2013) wird Emmerich zudem als Teil eines Kern-Netztes von Binnenhäfen-Hubs im Hinterland der Seehäfen definiert⁶. Folgt man der Definition weiter, so kommt man zu dem Schluss, dass auch für den Hafen Emmerich ein hohes landes- (wirtschafts- und umwelt-) politisches Interesse besteht⁷.

4. Die besondere standortpolitische Bedeutung

Des Weiteren bleibt zur standortpolitischen- und regionalpolitischen Einordnung des Emmerich Hafens festzuhalten, dass im Planco-Gutachten (2013) der Hafen Emmerich in der standortpolitischen Bedeutung die Bestnote erreicht hat⁸. Die Bedeutung des Emmericher Hafens als ein grenzüberschreitendes Distributions- und Logistikzentrum⁹ wurde durch verschiedene Kooperationen mit den niederländischen Nachbarn in den vergangenen Jahren hervorgehoben. Die niederländischen- und deutschen Partner stellen sich heute mit einem gemeinsamen Selbstverständnis als eine Logistikregion dar. Grenzüberschreitende Aktivitäten, wie die Durchführung eines jährlich stattfindenden Logistiksymposiums (www.emmmo.eu)¹⁰ sowie gemeinsame Strategieentwicklungen für den Containerverkehr per Binnenschiff, mit dem niederländischen Einflussgebiet¹¹, sind heute Realität.

Eine unmittelbare Konkurrenzsituation zu anderen Häfen besteht nicht. Der Hafen Emmelsum ist rund 65 Straßenkilometer entfernt, der nächste Containerhafen in Duisburg ist 75 Straßenkilometer entfernt. Aus dieser nahezu konkurrenzfreien Situation ergibt sich eine hohe regionalpolitische Bedeutung des Emmericher Hafens für die gesamte grenzüberschreitende Wirtschaftsregion und darüber hinaus. Eine nicht bedarfsgerechte Klassifizierung und Entwicklung des Hafens würde die ansässige Wirtschaft in hohem Maße schwächen, weshalb eine besondere politische Unterstützung notwendig ist.

Mithin sehen wir die für die Klassifizierung als landesbedeutsamer Hafen notwendigen Kriterien, in den Bereichen wasserseitiger Umschlag (> 50.000 t/Jahr), die

⁵ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 83 u. S. 87, Tab. 24

⁶ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 79, Tab. 21, S. 140, Tab. 32

⁷ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 140

⁸ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 16, Tab. 3, S. 114, Abb. 30

⁹ Vgl., Hafenkonzept NRW, Februar 2008, S. 56

¹⁰ <http://www.emmmo.eu/page/1082/ber-emmmo.html>

¹¹ Vgl., Hafenkonzept NRW, Februar 2008, S. 56

aktuelle Bedeutung im dynamischen Teilbereich (Container) und die besondere standortpolitische Bedeutung, als erfüllt an.

Ausweisung der südseitigen Uferflächen des Emmericher Industriebhafens als „Gebiet für den Schutz der Natur“

Wir erachten die Ausweisung von Teilbereichen des Emmericher Hafenbeckens als Gebiet für den Schutz der Natur für eine fehlgeleitete Entwicklung. Mit dieser einschränkenden Ausweisung werden von 2500 m Gesamtuferlänge 650 m Uferlänge sowie zirka 35.000 m² Fläche einer sinnvollen und wirtschaftlich logischen Nutzung an der Wasserkante des bestehenden Hafenbeckens vollständig entzogen. Im Hafenkonzept NRW wird zur Stärkung der Hafenstandorte ausdrücklich die landesplanerische Sicherung von Hafentwicklungsflächen sowie die Erschließung von Hafentflächen und Anpassung der Gebietsentwicklungs- und sonstiger Raumordnungspläne empfohlen¹². Vor dem Hintergrund der bereits heute erreichten Containerumschlagmenge von 107.000 TEU in 2012 ist es absehbar, dass die im Planco-Gutachten für das Jahr 2025 beschriebenen Maximalprognose von 130.000 TEU¹³ für den Emmericher Hafen, bei einer gleichbleibenden Entwicklung, bereits in 2015 erreicht wird. Zur Kapazitätssicherung über die prognostizierten Werte hinaus, stehen kurzfristig rund 10.000 m² arrondierende Fläche zur Verfügung. Diese Flächen können zu einer Verbesserung der Umschlagsleistung des Terminals beitragen.

Aufgrund der bereits genannten einschränkenden Flächenausweisung im Bereich des südlichen Hafenbeckens die eine vollständige wirtschaftliche Nutzung des Hafenbeckens verhindert, handelt es sich bei der genannten Maximalprognose ausschließlich um eine kapazitätsbedingte Begrenzung. Die tatsächlichen Container-Potenziale der Region werden Bahn- wie Schiffsseitig von der Rhein-Waal-Terminal GmbH deutlich höher angesetzt. Diese Einschätzung wird auch durch die Aussagen im Planco-Gutachten (2013) gestützt¹⁴.

Seit 2008 wurden im Gewerbegebiet NettPark in Emmerich am Rhein, Flächen in einer Größenordnung von 220.000 m² für Logistikansiedlungen entwickelt (unter anderem 160.000 m² für die Bremer Lagerhausgesellschaft¹⁵) und veräußert. Weitere 200.000 m² an Flächenpotenzial stehen heute kurzfristig zur Verfügung. Die genannten Flächen sind maximal 4 km vom Hafen- und 3,5 km vom nächsten Autobahnanschluss entfernt. Im nur 4 km entfernten niederländischen 's-Heerenberg werden aktuell 600.000 m² für Logistikaktivitäten genutzt. Weitere 340.000 m² Fläche stehen baureif für Logistikansiedlungen bereit. Dies bedeutet, dass zukünftig in einem Umkreis von nur 8 km rund 1,2 Mio. m² Fläche für Logistikaktivitäten zur Verfügung stehen. Aus diesem Flächenpotenzial werden deutlich überdurchschnittliche Zuwachsraten, weit über die genannte Wachstumsgrenze von 130.000 TEU/Jahr hinaus, sowohl im Binnenschiffs- als auch im Bahnumschlag des KLV-Terminals Emmerich erwartet. Aber nicht nur diese konkreten lokalen Entwicklungen erhöhen den Druck auf den Hafen Emmerich. Auch im Hinblick auf den täglichen Schiffsfahrplan des Containerterminals Emmerich nach Rotterdam und Antwerpen ist mit einer deutlichen Steigerung der umzuschlagenden Container zu rechnen. So werden die Terminals in

¹² Vgl., Hafenkonzept NRW, Februar 2008, S. 10, A. 1, Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen in bzw. in der Nähe von Binnenhäfen

¹³ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 93, Tab. 27, S. 114, Abb.30

¹⁴ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 87, Tab. 24

¹⁵ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 28, Tab. 5, möglich Maßnahmen

Rotterdam und Antwerpen den Transportunternehmen, wegen Kapazitätsengpässen auf der Straße, zukünftig Vorgaben bezüglich des Modal Splits machen. Das wird die Wahl des Verkehrsträgers für die Seehafenhinterlandverkehre zu Gunsten des Binnenschiffs und der Bahn verändern, und zu einem zusätzlichen Containeraufkommen führen¹⁶.

Für die logische Weiterentwicklung des Hafens Emmerich ist somit die Aktivierung dieser unmittelbaren Uferflächen von immenser Wichtigkeit. Hinsichtlich seiner Bedeutung und des bereits heute bestehenden hohen Hinterlandaufkommens sowie seiner praktisch konkurrenzfreien Situation kann der Hafen Emmerich ohne großflächige Erweiterungsoption seiner überaus wichtige Funktion als grenzüberschreitendes Distributions- und Logistikzentrum, in der Zukunft nicht mehr gerecht werden. So wurden bereits im Hafenkonzept NRW (2008) festgestellt, dass grundsätzlich die Flächenentwicklung an wassernahen Standorten gegenüber trockenen Standorten Vorrang erhält, um das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße zu unterstreichen¹⁷. Des Weiteren wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Erschließung wassernaher Flächen im Hafen Emmerich als sinnvoll angesehen wird.

Aus diesem Grunde erachten wir es als zwingend notwendig, dass Flächen die unmittelbar am bestehenden Hafenbecken liegen, auch für einen hafenwirtschaftlichen Betrieb nutzbar sind und als Hafenflächen gewidmet werden.

¹⁶ Vgl., PLANCO, Januar 2013, S. 71 ff, Tab. 18, S. 74, Tab. 19

¹⁷ Vgl., Hafenkonzept NRW, Februar 2008, S. 40, Flächen am Wasser („nasse“ Standorte)